



Conseil économique et social

Pour une stratégie portuaire dans une région maritime

Section Mer Littoral



**Janvier
2006**

**Rapporteurs
MM. Gustave VIALA
et Bernard GUILLEMOT**

Pour une stratégie portuaire
dans une région maritime

Copyright © Région Bretagne – Conseil économique et social de Bretagne

7 rue du Général Guillaudot – 35069 RENNES Cedex

Janvier 2006

Les rapports du CESR peuvent faire l'objet d'une présentation orale publique
par les rapporteurs.

Les demandes doivent être adressées au Président du Conseil économique et social de Bretagne.

Pour mieux connaître le fonctionnement et les activités du CESR, venez visiter le site Internet de la
Région Bretagne : <http://www.region-bretagne.fr>

Avant-propos

Dans sa première contribution intitulée « *La mer et le littoral en Bretagne, pour une ambition régionale* », parue en octobre 2001, la section Mer Littoral du Conseil économique et social régional s'était donné comme ambition de traiter l'ensemble des problématiques relatives à la mer et à l'espace littoral en Bretagne. Elle avait pour cela cherché à identifier des thèmes forts afin de les traiter de façon spécifique lors de ses prochains travaux. Cette mise en perspective des enjeux décisifs pour la Bretagne a, par la suite, servi de support à la réalisation d'une deuxième contribution, intitulée « *Pour une gestion concertée du littoral en Bretagne* », parue en juin 2004. La section Mer Littoral y a approfondi l'analyse initiée en 2001 en s'intéressant, par une analyse des conflits d'usage, aux conditions nécessaires à la gestion intégrée des espaces côtiers bretons.

Dans le prolongement de ces travaux, la section Mer Littoral présente aujourd'hui une troisième contribution sur une stratégie portuaire pour la Bretagne. Il nous a semblé nécessaire d'approcher concrètement la complexité de ces points particuliers du littoral qui relient la terre et la mer. Les ports sont aujourd'hui confrontés à des défis économiques, environnementaux et sociaux, et doivent affirmer leur place dans le développement des échanges et la diversification des activités (commerce, pêche et conchyliculture, défense, construction et réparation navale, plaisance, tourisme...). Nous avons choisi de mener cette étude de façon transversale, en traitant tous les types de ports dans leurs différentes dimensions. Cette approche originale nous permet de proposer un certain nombre de pistes de réflexion pour une stratégie de développement portuaire dont a besoin la Bretagne en ce début de XXI^e siècle.

Cette contribution a pu voir le jour grâce au témoignage des nombreuses personnes que nous avons auditionnées. Qu'elles en soient ici chaleureusement remerciées. Nos remerciements s'adressent également à l'équipe technique du CESR, à Stéphanie VINCENT et Nadia SAINTPIERRE, secrétaires de la section Mer Littoral, et tout particulièrement à Fanny TARTARIN, conseillère technique, qui a pris la suite de Sébastien HAMARD pour l'exploitation, l'analyse et la mise en forme des informations recueillies, et pour l'interprétation des sensibilités diverses des membres de la section sur un sujet qui s'avère souvent objet de controverse.

Il nous reste à souhaiter que cette contribution permette d'une part à la Bretagne de ne plus douter de son caractère maritime, et d'autre part aux Bretons de percevoir la mer comme un atout majeur du développement régional.

Les rapporteurs, Gustave VIALA et Bernard GUILLEMOT

Composition de la section

Rapporteurs : MM. Gustave VIALA et Bernard GUILLEMOT

1. Membres de la section Mer Littoral

- M. Jean-Yves LABBE
- M. François LE FOLL
- M. Marcel LE MOAL
- M. René ARIBART
- M. Jean-Claude BODERE
- M. Pierre EUZENES
- M. Jean-François GARREC
- M. Bernard GUILLEMOT
- M. Jean-Paul GUYOMARC'H
- M. Patrick GUYOMARD
- M. André LE BERRE
- Mme Huguette LEGRAND
- M. Daniel ROUSSEL
- M. Gustave VIALA

2. Organismes

- M. Benoît LE GOAZIOU, Préfecture maritime de l'Atlantique
- M. Loïc LAISNE, Direction régionale des Affaires maritimes
- M. Alain GOURMELEN, Comité régional du tourisme

3. Personnalités

- M. Jean BONCOEUR
- M. Michel GLEMAREC
- M. Christian LE LAMER

4. Assistance technique

- M. Sébastien HAMARD, conseiller technique (jusqu'en juin 2005)
- Melle Fanny TARTARIN, conseillère technique (à partir de juillet 2005)
- Mme Stéphanie VINCENT, secrétaire
- Mme Nadia SAINTPIERRE, secrétaire

Sommaire

Synthèse

Introduction	1
---------------------	----------

Première partie	
Unité et diversité des sites portuaires en Bretagne	5

Chapitre 1	
Qu'est-ce qu'un port ?	9
1. Le port est un espace d'interface	14
2. Le port est un espace occupé par des activités diversifiées	18
3. Le port est un espace administré, géré, aménagé	21
4. Finalement : un « site portuaire » plutôt qu'un port	34

Chapitre 2	
Les sites portuaires bretons hier, aujourd'hui... et demain ?	37
1. Les sites portuaires bretons à travers l'histoire	41
2. Les paysages portuaires aujourd'hui en Bretagne	51
3. Les ports bretons aujourd'hui... et demain ?	52

Chapitre 3	
Le poids des ports bretons	55
1. Un contexte mondial en forte évolution	59
2. Le poids des ports bretons dans le paysage portuaire	65
3. Conclusion : unité et diversité des ports bretons	81

Deuxième partie	
Les sites portuaires bretons dans leur environnement	83

Chapitre 4	
Une ouverture sur un vaste territoire	87
1. Un avant-pays maritime : le « foreland »	92
2. Un arrière-pays terrestre : l' « hinterland »	108
3. Finalement : des nœuds et des réseaux dans un contexte en mutation	110
4. L'enjeu des sites portuaires : s'inscrire dans les réseaux	152

Chapitre 5	
Un espace restreint et plurifonctionnel	153
1. Le site portuaire : un espace plurifonctionnel	157
2. Une cohabitation nécessaire dans un espace restreint	157
3. L'enjeu des sites portuaires : préserver leur vocation initiale	180

Chapitre 6	
Atouts et faiblesses des sites portuaires bretons	181
1. Un atout : la diversité	185
2. Une faiblesse : la position dans les réseaux	186
3. Des contraintes liées à la cohabitation d'activités	187
4. Une carte à jouer : la flexibilité	187

Troisième partie	
Quelle stratégie portuaire pour la Région Bretagne ?	189

Chapitre 7	
Le rôle des sites portuaires dans le développement de la Bretagne	193
1. Le rôle des sites portuaires dans le développement économique	197
2. Le rôle des sites portuaires dans l'aménagement du territoire et l'environnement	202
3. Le rôle des sites portuaires dans la qualité de la vie	203
4. Le rôle-clé des sites portuaires dans une Bretagne maritime	204

Chapitre 8	
Vers une coopération...	205
1. Une coopération entre acteurs	209
2. Une coopération entre activités	211
3. Une coopération entre ports	216

Chapitre 9	
Pour une stratégie régionale de gestion intégrée des sites portuaires	227
1. Une stratégie de gestion intégrée des sites portuaire fondée sur trois orientations	231
2. Un outil de mise en œuvre : le schéma régional de développement portuaire	242

Conclusion	245
-------------------	------------

Auditions	249
------------------	------------

Annexes	253
----------------	------------

Tables	277
---------------	------------

Synthèse

Cette étude est une contribution à l'élaboration d'une stratégie de développement portuaire pour la Bretagne. En s'appuyant sur une approche transversale et intégrée, elle vise à fournir des éléments permettant de mieux appréhender et de mieux comprendre le fonctionnement des ports et leurs enjeux futurs. Elle paraît dans le contexte du transfert des ports d'intérêt national aux collectivités territoriales, et en particulier à la Région Bretagne, qui a conduit de son côté un audit sur la situation des ports d'intérêt national bretons.

L'objectif de cette contribution est, en complément de cet audit, *de proposer à la Région des axes de réflexion pour une stratégie régionale de gestion intégrée des sites portuaires*. Pour cela, après avoir rappelé certains éléments de l'histoire des ports bretons et analysé leur poids dans le paysage portuaire d'aujourd'hui, cette contribution analyse la place et le rôle des ports comme des interfaces complexes entre un avant et un arrière-pays en évolution, comme des nœuds s'inscrivant dans des réseaux, mais aussi comme des espaces plurifonctionnels dans lesquels des activités, aux contraintes et aux besoins différents, s'attachent à cohabiter. Enfin, cette contribution *dessine des axes stratégiques pour l'affirmation d'une ambition maritime pour la Bretagne*.

La présente synthèse reprend quelques lignes directrices de l'analyse développée dans le rapport, et présente l'essentiel de ses préconisations.

1. Unité et diversité de l'offre portuaire en Bretagne

Façonnée au cours de l'histoire par les activités de défense, le commerce, la pêche, la conchyliculture, la récolte des algues puis, plus récemment, par le développement des loisirs, du nautisme et du tourisme, la Bretagne portuaire offre aujourd'hui une grande diversité : diversité des activités, mais aussi diversité des tailles, diversité des statuts, diversité des modes de gestion.

Aucun document de droit français, ni même le code des ports maritimes, ne définit la notion de port. Généralement désigné comme un abri où les navires peuvent charger ou décharger des marchandises ou des passagers, la notion de port recouvre de multiples appellations. Tantôt décrit par sa situation géographique ou ses aménagements, tantôt par les fonctions qu'on lui attribue, il est en général caractérisé par son statut et par les activités qu'il accueille.

1.1. Le statut des ports bretons et son évolution

C'est le code des ports maritimes qui établit le fondement juridique du statut des ports maritimes. L'exploitation d'un port est, en France, un service public qui relevait jusqu'en 1983 de la compétence exclusive de l'Etat. Depuis la loi du 22 juillet 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, le système portuaire français distingue deux grandes catégories de ports : les ports relevant de la compétence de l'Etat et les ports décentralisés.

- *Les ports relevant de la compétence de l'Etat* sont les ports autonomes (ports de commerce) et les ports d'intérêt national (ports de commerce et/ou de pêche). La Bretagne compte 4 ports d'intérêt national parmi les 20 répartis sur les côtes françaises : Saint-Malo, Brest, Concarneau et Lorient.
- *Les ports décentralisés* relèvent de la compétence des départements lorsqu'ils accueillent des activités de commerce et/ou de pêche, et des communes lorsqu'ils sont essentiellement dédiés à la plaisance. La Bretagne compte 92 ports départementaux et une centaine de ports communaux.

Mais la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a ouvert une nouvelle étape du développement portuaire, avec le transfert des ports d'intérêt national aux collectivités territoriales. La Région Bretagne s'est portée candidate au transfert des ports de Saint-Malo, Brest et Lorient, et le Conseil général du Finistère à celui du port de Concarneau.

1.2. Du port au site portuaire...

Historiquement, l'espace portuaire est né d'activités humaines qui se sont regroupées dans ce lieu et ont déterminé son évolution et sa physionomie. La juxtaposition des activités existe dans de nombreux ports, mais elle prend des formes variées. Les ports les plus petits ne sont pas spécialisés. C'est avec le développement des ports en taille et leur spécialisation que l'on est amené à parler de port de pêche, de port conchylicole, de port de commerce ou de port de plaisance. Pour mieux désigner ce qui fait l'objet de cette contribution, nous adopterons la notion de **site portuaire**, plus adaptée que celle de port. Cette notion s'applique à des espaces de tailles très différentes. Dans un même site portuaire peuvent exister plusieurs ports : un port de commerce, un port de pêche, un port militaire... dont la juxtaposition forme un tout.

1.3. Des positions commerciales modestes

Dans un contexte mondial marqué par une augmentation globale du transport maritime et une explosion du trafic maritime à l'est du continent asiatique, les ports de commerce bretons occupent actuellement une place modeste. La progression du trafic de marchandises y a été plus timide qu'au niveau national sur les dix dernières années. L'ensemble des ports a traité 8,7 millions de tonnes en 2004 contre 32,5 et 76,2 millions de tonnes pour les ports voisins de Nantes-Saint-Nazaire et du Havre. Seuls quatre ports bretons traitent plus de 500 000 tonnes de fret chaque année : les ports de Lorient (2,7 millions de tonnes), Brest (2,3 millions de tonnes), Saint-Malo (2,2 millions de tonnes) et Roscoff (0,5 million de tonnes).

1.4. Un important transport de passagers

La Bretagne bénéficie, sur sa façade Manche, de la proximité de la Grande-Bretagne, de l'Irlande et des îles anglo-normandes. Roscoff et Saint-Malo ont vu passer en

2003 plus de 1,5 million de passagers. La Bretagne connaît également d'importants trafics côtiers, notamment pour la desserte de ses îles, fréquentées chaque année par 2,5 millions de passagers. Les escales de croisière demeurent en revanche très timides avec seulement 48 escales en 2004, contre plus de 1 000 escales au niveau national.

1.5. Des activités de pêche et de conchyliculture dynamiques

La Bretagne est la première région halieutique française, aussi bien pour la vente de poissons et crustacés, la récolte d'algues marines ou la production de coquillages.

Les ports de pêche de Bretagne occupent une place de choix au niveau national. Les ventes réalisées en 2004 par les 15 criées bretonnes représentent à elles seules 41% des tonnages et 43% des valeurs des ventes à l'échelle nationale. Cinq ports bretons figurent parmi les six premiers pour les valeurs des ventes sous criée : le Guilvinec, Lorient, Concarneau, Saint-Guérolé-Penmarc'h et Loctudy.

La Bretagne produit également 90% des algues marines au niveau national, avec une production annuelle de 60 à 80 000 tonnes. Le port de Lanildut assure plus de la moitié des débarquements de laminaires.

L'activité conchylicole bretonne représente plus de 30% de la production d'huîtres creuses au niveau national, la quasi-totalité de la production d'huîtres plates, et presque la moitié de la production de moules de bouchot.

1.6. De nombreux ports de plaisance

La capacité d'accueil des ports de plaisance bretons s'est fortement accrue ces dernières années. Un recensement exhaustif mené en 2000 compte 33 000 places réparties dans 95 ports de plaisance et 27 000 places réparties dans 145 zones de mouillage. En 2004-2005, la Bretagne arrivait en tête pour le nombre d'immatriculations de nouvelles unités de plaisance.

1.7. Des activités de défense très présentes

La Défense nationale a fortement structuré le développement des ports de Brest et Lorient. Aujourd'hui, ce sont deux places fortes pour les activités militaires : Lorient pour la construction de navires, et Brest pour le maintien en conditions opérationnelles des navires et des sous-marins.

2. Atouts et faiblesses des sites portuaires bretons

2.1. Un atout : la diversité

La richesse des sites portuaires bretons repose donc sur de nombreuses activités, que l'on rencontre sur chacune des façades de la Bretagne. Aux activités déjà mentionnées s'ajoutent la construction et la réparation navales, la surveillance de la navigation, l'océanographie, les fêtes maritimes, les activités récréatives... La présence de chacune de ces activités dans les sites portuaires bretons est synonyme de savoir-faire, de compétences, et requiert des équipements spécialisés.

Ainsi les sites portuaires jouent un rôle important dans le développement économique, en générant des emplois et en animant les filières dans lesquelles ils s'inscrivent : la filière des produits de la mer pour les ports de pêche, la filière des loisirs et du tourisme pour les ports de plaisance, la filière de la construction et de la réparation navales, et bien sûr toute la chaîne logistique du transport de marchandises pour les ports de commerce, notamment en lien étroit avec la filière agroalimentaire de la Bretagne.

La répartition sur l'ensemble des façades maritimes des sites portuaires bretons leur fait jouer un rôle majeur dans un aménagement équilibré du territoire. Enfin, ils occupent une place notoire dans la qualité de la vie en Bretagne, par l'attractivité qu'ils génèrent et le développement du « tourisme bleu » lié aux musées, aux célébrations du patrimoine maritime et aux nombreuses fêtes qui s'y déroulent.

2.2. Une faiblesse : la position dans les réseaux d'activités

En revanche, les sites portuaires bretons doivent relever un certain nombre de défis pour assurer leur avenir, notamment par rapport à leur place dans les réseaux d'activités.

Les ports de pêche sont confrontés aux mutations qui affectent le secteur de la production halieutique : un accès à la ressource complexe, une flotte de pêche vieillissante, des normes de plus en plus strictes sur la qualité des produits ainsi qu'un accroissement pertinent de la sécurité, et l'insuffisance de la communication sur l'attractivité des métiers.

Pour ce qui est des *ports de plaisance*, ils doivent faire face à une saturation des espaces portuaires. L'engouement pour la plaisance en Bretagne pose aujourd'hui des problèmes de capacité qui, s'ils sont réels, ne sont pas toujours bien évalués.

Les ports de commerce souffrent quant à eux d'arrière-pensées réduits à la péninsule bretonne. Leurs trafics sont en outre dépendants des filières d'approvisionnement local et régional : les produits agricoles et alimentaires, les produits pétroliers, les matériaux de construction. Les incertitudes quant au devenir du secteur agroalimentaire et la volatilité des marchés rendent fragile la position des ports de commerce bretons.

2.3. Des contraintes liées à la cohabitation d'activités

Enfin, à l'ensemble des sites portuaires se posent les enjeux liés à la cohabitation de multiples activités dans un espace plurifonctionnel. Cette cohabitation se pose en termes d'occupation de l'espace, mais aussi en termes de préservation de l'environnement. La gestion de l'interface entre ville et port constitue l'un des enjeux du développement des sites portuaires.

2.4. Une carte à jouer : la flexibilité

Leur taille confère aux ports bretons une grande flexibilité et des capacités d'adaptation rapide, leur permettant de saisir de nouvelles opportunités.

Pour conclure ce portrait de l'offre portuaire en Bretagne, on peut dire que les sites portuaires symbolisent le lien étroit qu'entretient la Bretagne avec la mer. Quelle que soit leur spécialité, ils occupent une place importante non seulement dans le développement de la Bretagne, mais aussi dans l'identité régionale. Ce rôle-clé des sites portuaires, qui mérite d'être mieux connu, devrait constituer l'un des axes forts de la stratégie régionale.

3. Pour une stratégie régionale de gestion intégrée des sites portuaires

Les sites portuaires de Bretagne constituent un ensemble riche de sa diversité, s'inscrivant lui-même dans des filières, territoires et réseaux d'acteurs, avec lesquels ces sites entretiennent des relations d'influence et de dépendance. Ils doivent faire face à la fois aux enjeux territoriaux et environnementaux qui se posent à la Bretagne et à sa zone côtière.

Cela nous amène à préconiser **une gestion intégrée des sites portuaires bretons** qui considérerait chaque type de port au regard des filières dans lesquelles il s'inscrit, mais aussi l'ensemble des sites portuaires dans leur complémentarité. Elle prendrait en compte les trois piliers du développement durable que sont les dimensions économiques, sociales et environnementales.

Cette stratégie de gestion intégrée des sites portuaires pourrait s'articuler autour de **trois orientations** et être mise en œuvre dans le cadre d'un **schéma régional de développement portuaire**.

Orientation n°1 : assurer le développement des sites portuaires bretons.

La Bretagne se trouve aujourd'hui confrontée à de nombreux défis concernant l'avenir de ses sites portuaires. Pour relever ces défis, elle doit s'engager dans une stratégie offensive et assurer le développement de ses sites portuaires pour les valoriser sur l'échiquier national et international.

Orientation n°2 : faire des sites portuaires bretons un outil au service du développement durable de la Bretagne.

Les sites portuaires doivent être considérés comme des outils économiques au service de la Bretagne. Leur développement doit se faire dans une logique de développement durable : les sites portuaires doivent générer des richesses et des emplois, sans compromettre la préservation de l'environnement, et avec le souci du bien-être social de la population bretonne.

Orientation n°3 : affirmer le rôle de l'échelon régional dans un contexte de décentralisation.

La Région apparaît de plus en plus comme un échelon stratégique, assurant le relais entre le niveau local et le niveau national et européen. L'identité maritime de la Bretagne impose naturellement le niveau régional comme pertinent pour développer une politique cohérente en matière portuaire associant les acteurs publics et les acteurs privés concernés.

Orientation n°1

Assurer le développement des sites portuaires bretons

1.1. Positionner durablement les ports de commerce bretons dans les réseaux de transport de marchandises

Si les ports de commerce bretons alimentent un arrière-pays régional et apparaissent aujourd'hui à l'écart des grands trafics, un regard maritime porté sur la Bretagne les replace au plus près des grandes routes maritimes, au cœur du réseau mondial de transport. Cette situation originale constitue un argument de poids pour rendre visible la Bretagne sur des routes maritimes qui jusqu'à maintenant l'ignorent et risquent encore de l'ignorer dans l'avenir. L'enjeu du développement des ports de commerce en Bretagne consiste à disposer des arguments nécessaires pour capter de nouveaux trafics.

Prospecter et identifier les trafics portuaires potentiels. Les ports de commerce jouent un rôle-clé dans le commerce extérieur de la Bretagne, puisqu'ils représentent 60% des échanges internationaux de marchandises. Mais une part importante des marchandises quitte la Bretagne par la route. La prospection des trafics qui, de la route, pourraient être basculés sur la voie maritime (en termes de tonnages, de régularité, de pays partenaires) permettrait de dégager des opportunités de développement pour les ports de commerce. De la même manière, il serait opportun de disposer d'une étude prospective pour connaître les trafics

maritimes susceptibles de se développer dans l'avenir, et dans lesquels les ports bretons pourraient s'inscrire de façon compétitive.

Développer le cabotage et l'intermodalité. Face à la saturation du transport routier et à la montée des préoccupations environnementales, le transport multimodal privilégiant la voie maritime et la voie ferroviaire constitue une alternative de plus en plus affirmée. Il s'agit aujourd'hui, en pensant aux contraintes du futur, d'asseoir cette volonté politique et de promouvoir le transport maritime à courte distance et son articulation aux autres modes de transport.

Le contexte international du transport maritime évolue vers une massification des flux et une augmentation de la taille des navires. Ces navires géants, pouvant transporter jusqu'à 10 000 conteneurs, ne pourront accéder qu'aux plus grands ports, seuls capables de les accueillir. Les ports de commerce bretons, avec leurs équipements et surtout leurs possibilités de développement modestes, notamment en termes de surface disponible, ne peuvent pas se placer sur le créneau des grands ports d'éclatement.

Les ports de commerce bretons ont en revanche une carte à jouer pour des trafics plus modestes. Leur taille leur confère une plus grande flexibilité qui constitue un atout pour saisir les opportunités et capter de nouveaux trafics. Rotterdam et Algeiras sont les ports d'éclatement de premier rang pour l'Europe atlantique. En France, Nantes-Saint-Nazaire et Le Havre Port 2000 peuvent être qualifiés de ports de second rang car ils n'atteindront pas, sauf s'il y a saturation des deux autres, le niveau de ces ports de premier rang. Les ports de Bretagne peuvent quant à eux devenir des ports de troisième rang sur le réseau du *feeder*ing, c'est-à-dire sur des lignes maritimes à courte distance depuis ou vers les grands ports d'éclatement.

L'autoroute des estuaires, qui raccorde les grands pôles de la façade Manche/Mer du Nord et Atlantique, ne laisse aujourd'hui guère de possibilité de liaison maritime entre les ports bretons et les ports de Nantes-Saint-Nazaire et Le Havre. Les ports de commerce bretons sont en revanche situés sur l'axe Nord/Sud des échanges entre la Méditerranée et la Mer Baltique, qui seront amenés à se développer. Leur avenir repose sur leur capacité à s'imposer comme escales sur ces trafics de *feeder*ing. Ils doivent donc développer des trafics de niche, sur des produits à haute valeur ajoutée, afin de disposer d'atouts pour s'imposer sur des lignes de cabotage qui se créeront. La complémentarité entre les ports bretons devrait alors jouer un rôle important.

La fidélisation d'armements dans ces échanges Nord/Sud de troisième rang pourrait en outre favoriser le développement d'échanges exogènes à la Bretagne. Dans cette hypothèse, l'axe ferroviaire Saint-Brieuc-Auray devra être rétabli et la possibilité d'y réaliser une plateforme logistique à mi-route en zone franche devra être envisagée.

L'inscription de la Bretagne dans les réseaux nationaux et européens et une stratégie globale d'intermodalité doivent créer les conditions favorables qui permettront à la Bretagne d'attirer et de fixer des lignes de cabotage maritime ou les autoroutes de la mer en projet.

Organiser le développement ferroviaire. Si les ports de commerce bretons sont, pour la plupart, bien desservis par un réseau routier de qualité, ils sont en revanche très peu connectés aux principaux axes nationaux et européens. L'autoroute des estuaires risque en outre de couper la Bretagne des trafics transitant entre Le Havre et Nantes-Saint-Nazaire. La localisation de la future plateforme multimodale de Châteaubourg, à l'est de Rennes, accentue ce risque. Pourtant, le poids des ports de commerce bretons sur les routes maritimes dépend fortement de la logistique terrestre et surtout des capacités de groupage et dégroupage des marchandises dans l'arrière-pays. La desserte ferroviaire est un maillon essentiel de la chaîne logistique terrestre qui permet cette massification des marchandises. Mais le fret ferroviaire est quasiment absent de la Bretagne, alors que les infrastructures existent. Dans ces conditions, seule une réelle volonté politique d'organiser un développement ferroviaire capable de répondre aux attentes des chargeurs permettra aux ports de commerce bretons de se raccorder à l'Europe par la voie terrestre. C'est l'un des objectifs du schéma régional multimodal des transports et des déplacements.

Soutenir le démarrage des nouvelles lignes maritimes et assurer leur stabilisation. L'échec dans le passé récent de certaines lignes de cabotage ne favorise pas la création de nouvelles lignes et les investissements nécessaires les rendent extrêmement fragiles. Le démarrage de nouvelles lignes mérite donc d'être soutenu pendant toute la phase de stabilisation du trafic. Ce soutien ne doit pas seulement être financier, il doit aussi promouvoir un changement de pratiques chez les chargeurs et les opérateurs du transport.

Valoriser les atouts portuaires de la Bretagne. L'affirmation d'une ambition régionale pour le positionnement des ports bretons sur les routes maritimes passe par la valorisation des atouts portuaires de la Bretagne auprès des opérateurs du transport international : leur place au plus près des routes maritimes, leurs équipements, leur adaptabilité à des trafics spécifiques. Il conviendra de s'appuyer, entre autres, sur les circuits institutionnels régionaux de démarchage international.

Favoriser la coopération entre les acteurs de la chaîne logistique. Le développement de l'intermodalité appelle un renforcement des partenariats entre opérateurs du transport (chargeurs, transporteurs, armateurs) et gestionnaires des ports au sein de structures leur permettant d'être informés et de s'organiser. Mais le passage portuaire pour les marchandises représente encore un obstacle par rapport au transport routier, aussi les formalités à accomplir ainsi que les tarifs de passage portuaire méritent-ils d'être simplifiés.

1.2. Maintenir des activités liées à la pêche et à la conchyliculture dans les ports bretons

L'avenir des ports de pêche se pose en termes de maintien des débarquements et des approvisionnements à un niveau qui assure leur équilibre économique et leur permette ainsi de maintenir une place compétitive dans la filière des produits de la pêche. Du fait de leur proximité avec les zones de pêche, les ports du nord de l'Europe semblent aujourd'hui mieux placés.

Parmi les différents types de ports que nous avons étudiés, les ports de pêche sont les seuls dont l'existence même, et donc la survie, dépend d'une ressource naturelle.

Promouvoir une pêche durable et responsable. Le maintien des approvisionnements dans les ports de pêche nécessite une gestion durable des stocks halieutiques exploités. Il convient d'intégrer les professionnels aux démarches d'évaluation menées par les scientifiques, dans une optique de co-expertise permettant de responsabiliser chacun, et d'appuyer les initiatives prises par les pêcheurs bretons en faveur d'une pêche responsable. L'impact de l'activité de pêche plaisance sur les ressources de la bande côtière la plus sensible devra être mieux pris en compte car cette activité effectue des prélèvements non négligeables. Il est par ailleurs nécessaire de veiller au maintien de la diversité des métiers pratiqués en Bretagne et d'encourager la polyvalence des outils de production, de façon à faire face à l'évolution des stocks et aux contraintes d'accès aux ressources.

Assurer le renouvellement des outils de production. La flotte bretonne est vieillissante (les navires sont âgés de 22 ans en moyenne). Les plans successifs de sortie de flotte et la disparition des aides à la construction depuis le 1^{er} janvier 2005 entraînent une diminution du nombre de bateaux, fragilisant l'équilibre de certains ports de pêche. L'âge des navires ne permet pas de satisfaire aux conditions de sécurité pour les équipages ni aux exigences de qualité pour les produits. La construction de bateaux génériques est une réponse à la disparition des aides à la construction. La recherche de dispositifs permettant de consommer moins d'énergie (biocarburants, choix techniques opportuns) doit également être encouragée. Il faut en outre coordonner les démarches de mise aux normes des ports de pêche dans le cadre du paquet « hygiène » qui impose aux ports de s'équiper de stations de traitement des eaux.

Promouvoir les métiers auprès des jeunes. Les métiers de marin pêcheur et de conchyliculteur n'attirent plus les jeunes aujourd'hui. Il est nécessaire de communiquer sur ces métiers, de les valoriser et de promouvoir les formations aux métiers de la mer, ainsi que de faciliter la création et la transmission des entreprises.

Améliorer les filières de commercialisation. Les réseaux de commercialisation des produits de la mer sont très développés, mais leur amélioration doit être constante et réalisée dans le souci d'augmenter la valeur ajoutée des produits, en développant notamment des filières de valorisation correspondant aux besoins des consommateurs. Deux tendances porteuses se dégagent de ces filières : la première concerne les produits ultra-frais pouvant bénéficier de labels de qualité, la seconde les produits transformés et prêts à la consommation.

Favoriser la coopération entre les acteurs de la pêche bretonne. Le secteur de la pêche recouvre un grand nombre d'acteurs intervenant à différents niveaux : marins pêcheurs, conchyliculteurs, pêcheurs plaisanciers, scientifiques, comités locaux, comité régional, organisations de professionnels, industries de transformation... La coopération entre ces différents acteurs permet de mieux évaluer la ressource, mieux la gérer mais aussi d'envisager de nouvelles possibilités de valorisation et de commercialisation des produits.

1.3. Veiller à un développement équilibré de la plaisance

Mieux évaluer l'offre et la demande. Le recensement des capacités d'accueil mené en 2000 a permis de mieux quantifier l'offre portuaire, mais la demande réelle en anneaux reste floue. Une connaissance plus fine des besoins est nécessaire pour mieux appréhender la question du développement des ports de plaisance en Bretagne.

Optimiser la gestion des places de port. Les modes de gestion actuels ne semblent pas toujours adaptés aux pratiques des plaisanciers. Ils méritent d'être optimisés, notamment pour stocker à terre les bateaux sortant peu, et pour réattribuer les places laissées vacantes par les bateaux qui naviguent. Il faudrait aussi envisager la gestion des places non plus port par port, mais à l'échelle de bassins de navigation, de façon à connaître les disponibilités en temps réel.

La mobilité entre ports est l'un des axes forts du développement des ports de plaisance : outre une meilleure gestion des places, elle favorise l'escale, qui représente de plus grandes retombées pour le tissu économique local. L'initiative « Passeport Morbihan » mérite d'être étudiée, et éventuellement étendue à l'ensemble des bassins de navigation bretons, avec la mise en place de réseaux de ports d'escale. Elle pourrait également être ouverte aux bassins de navigation proches comme ceux de Pornic et de l'Île d'Yeu.

Maîtriser la réalité des coûts. La plaisance contribue à l'attractivité de la Bretagne, mais elle représente souvent, y compris sur le long terme, des coûts importants d'entretien, de fonctionnement et de services, qu'il ne faut pas oublier d'intégrer à l'analyse au moment des investissements.

1.4. Pour tous les sites portuaires : améliorer les potentialités de développement

Maintenir les espaces portuaires. Les réserves foncières et les espaces en friche délaissés par certaines activités représentent une richesse pour les ports qui en disposent car ils constituent une possibilité de développement, que ce soit pour implanter des équipements et des industries portuaires ou pour créer des aires de stockage. Il est nécessaire de gérer au mieux les espaces dédiés au développement des activités portuaires.

Envisager des possibilités de reconversion réversibles. Les mutations auxquelles sont confrontés les ports de commerce et les ports de pêche bretons entraînent parfois des reconversions vers d'autres activités. Certaines reconversions sont irréversibles, par exemple quand des bassins sont comblés. Tout comblement ne peut être compris que comme un échec en matière d'aménagement de l'espace. Certaines reconversions, notamment de la pêche vers la plaisance, sont réversibles et peuvent permettre, même si cela est difficile, de revenir aux activités antérieures.

Organiser les espaces. Dans les plus grands sites portuaires, il convient d'organiser les espaces de façon à gérer les interfaces entre les différentes activités.

Il peut en outre être nécessaire de réfléchir à l'implantation en-dehors des espaces portuaires de certaines activités économiques ne nécessitant plus, aujourd'hui, de localisation à proximité immédiate des quais.

L'Etablissement public foncier régional pourrait avoir un rôle à jouer dans l'organisation de certains espaces portuaires.

Orientation n°2

Faire des sites portuaires bretons un outil au service du développement durable de la Bretagne

Les sites portuaires doivent devenir un outil au service du développement durable de la Bretagne. Ils jouent un rôle majeur dans l'animation de leur arrière-pays, tant d'un point de vue économique que social et environnemental. Il est important de faire reconnaître ce rôle des sites portuaires et d'en faire profiter la région Bretagne.

2.1. Faire des sites portuaires un moteur du développement économique de la Bretagne

Impulser le développement d'activités économiques générant des activités portuaires. L'activité d'un port, quel qu'il soit, est fortement liée à la filière dans laquelle il s'inscrit. Favoriser le développement d'activités dans cette filière permet de pérenniser l'activité d'un port.

Encourager le développement d'activités associées aux activités portuaires. Les activités portuaires nécessitent de nombreux services (services aux navires, services aux marchandises, services aux hommes) qui représentent de réelles opportunités pour le développement de filières associées. Le développement du cabotage doit constituer un moteur pour la construction par les chantiers navals de petits caboteurs adaptés aux exigences de rapidité, de manœuvrabilité et d'accessibilité des transporteurs. Le développement de la plaisance et la présence de grands navigateurs représentent également un atout certain pour l'innovation technologique en matière de nautisme.

Favoriser les activités et trafics portuaires produisant de la valeur ajoutée. Les retombées d'un port sur l'économie de son arrière-pays ne dépendent pas tant des tonnages transportés que de la valeur ajoutée. La modestie des trafics des ports de commerce bretons ne doit pas cacher la possibilité pour eux de se spécialiser dans des filières fortement créatrices de valeur ajoutée, sur des trafics de niche. De même, la construction navale doit renforcer son action de recherche, développement et innovation pour se développer dans le créneau des navires spécialisés faisant appel à la haute technologie.

Promouvoir les compétences et les savoir-faire. La Bretagne est reconnue pour la diversité de ses compétences et de ses savoir-faire en matière d'activités

maritimes, et notamment dans le domaine de la construction et de la réparation navale civile et militaire. Il faut veiller à maintenir cette image et ces atouts.

2.2. Faire des sites portuaires bretons un bon exemple en matière de préservation de l'environnement

Encourager et étendre les initiatives de récupération des déchets. Certaines initiatives ont localement permis de sensibiliser et de mobiliser les acteurs à la question des déchets produits à bord des navires, récupérés en mer ou produits par les activités portuaires. Ces initiatives méritent d'être mises en valeur et étendues à tous les sites portuaires.

Renforcer les moyens nécessaires au traitement des déchets. Il est indispensable de mettre en œuvre les moyens nécessaires à la récupération et au traitement des déchets, qu'il s'agisse de la collecte d'ordures, de la déconstruction des bateaux hors d'usage, du traitement des eaux usées et des produits de carénage, ou du traitement des boues de dragage dont les analyses chimiques et biologiques interdisent le clapage en mer. Les techniques de traitement et les investissements nécessaires sont souvent très coûteux et il convient d'appuyer les collectivités locales ou établissements concessionnaires qui s'engagent dans ces nouvelles pratiques.

Sans intervention, la plupart des sites portuaires pourraient à terme être condamnés par l'engorgement sédimentaire. Le traitement de ces sédiments constitue l'un des défis environnementaux majeurs des prochaines décennies. Des initiatives sont nécessaires pour permettre leur recyclage et leur usage.

Conforter la sécurité maritime. La Bretagne, au plus près des grandes routes maritimes, se trouve être l'une des régions les plus exposées aux risques. Elle est en conséquence fondée à formuler des exigences en matière de sécurité maritime. En amont des dispositions d'accueil des navires en difficulté dans des zones refuges, il est indispensable de conforter le dispositif de prévention et de parvenir à une harmonisation de la législation internationale sur les questions liées à la sécurité maritime.

2.3. Faire des sites portuaires un outil d'aménagement du territoire

Promouvoir le développement ferroviaire comme alternative au tout routier. Outre la nécessité d'une desserte terrestre performante permettant de raccorder les ports bretons à l'Europe, le développement ferroviaire apparaît comme une alternative durable à un transport routier dont la saturation pose de plus en plus de problèmes d'encombrement, d'occupation de l'espace et surtout d'émission de gaz à effet de serre.

Promouvoir une synergie entre villes et ports. La gestion de l'interface entre villes et ports constitue un enjeu pour l'avenir. Pour parvenir à une interface qui soit synonyme de synergie et non de conflit, il faut faire connaître les activités portuaires et leurs enjeux. De nombreux conflits d'usage naissent d'une mauvaise connaissance

mutuelle, la passion et l'imaginaire prenant le pas sur la réalité. Pour cohabiter sur un espace restreint, il faut développer une vision commune, qui commence par une meilleure information et une meilleure connaissance. Les activités portuaires et les enjeux auxquels elles sont confrontées méritent ainsi d'être expliqués aux riverains. De l'autre côté, les exigences en matière de bruits, d'émissions, d'odeur doivent également être expliquées, de façon à élaborer ensemble un compromis. Il faut veiller à maintenir, près des ports, une certaine mixité sociale et professionnelle, condition du maintien et du développement d'une vie sur le port n'excluant ni une catégorie d'usagers ni une autre.

Privilégier la concertation. Les sites portuaires sont des lieux où se côtoient de multiples acteurs et une grande variété d'activités, sur un espace restreint et convoité. La concertation permet de construire une vision partagée de cette diversité des acteurs, des métiers pratiqués, d'intégrer les connaissances et les enjeux de chacun, et ainsi de mieux accepter des projets élaborés ensemble.

Orientation n°3

Affirmer le rôle de l'échelon régional dans un contexte de décentralisation

La Région Bretagne intervient d'ores et déjà sur les sites portuaires en tant que co-financier d'un certain nombre de travaux d'infrastructures et de superstructures. En se portant candidate au transfert des ports d'intérêt national de Saint-Malo, Brest et Lorient, elle acquiert un nouveau rôle, celui d'autorité concédante et de financeur principal. Ce contexte met en exergue le rôle important de la Région comme fédérateur et accompagnateur des politiques menées localement par d'autres collectivités (communes, groupements de communes, conseils généraux). La mise en réseau des ports peut en être le support.

3.1. Favoriser le fonctionnement en réseau

Les ports bretons s'inscrivent dans la diversité. En concurrence pour le développement des activités de commerce, de pêche ou de plaisance, ils partagent un certain nombre d'enjeux tels que le développement du cabotage, le maintien des approvisionnements en produits de la mer, le développement équilibré de la plaisance. Ils partagent aussi des besoins en termes d'équipement et d'entretien.

Promouvoir le partage d'expériences entre les différents types de ports. Il n'existe pas ou très peu d'études transversales à tous les types de port, pourtant essentielles à toute réflexion sur la définition d'une politique portuaire. Chaque port, et surtout chaque activité portuaire (commerce, pêche, plaisance....) a sa propre logique de fonctionnement, mais pour avancer ensemble, une vision partagée des problématiques et des enjeux est nécessaire.

Associer les sites portuaires bretons dans un réseau. Le fonctionnement en réseau des ports bretons permettrait d'organiser le développement portuaire de la

Bretagne de façon cohérente, en partageant les problématiques communes sans ignorer les spécificités de chacun des ports.

3.2. Animer et coordonner ce réseau

Encourager les acteurs portuaires à s'associer dans l'élaboration d'une charte de place portuaire. Les chartes de place portuaire, destinées à associer les acteurs du port autour de son développement, étaient jusqu'à présent spécifiques aux ports d'intérêt national. Ce document d'orientation, partagé par la communauté portuaire, mériterait d'être étendu à d'autres sites portuaires de Bretagne.

Accompagner et fédérer les acteurs du développement portuaire dans une optique de complémentarité. La Région a un rôle à jouer dans l'accompagnement des acteurs, dans une optique de cohérence régionale. Lors de tout nouvel investissement structurant, elle devra s'assurer de l'absence de redondance tant dans le site lui-même que dans les autres sites portuaires bretons, ceci dans le souci d'une meilleure complémentarité des sites portuaires régionaux.

Assurer une communication sur le développement portuaire pour une meilleure connaissance de tous. Le monde portuaire est complexe et difficile à appréhender pour de nombreux acteurs, alors que le développement portuaire concerne la collectivité dans son ensemble. Une meilleure connaissance de chacun des types de ports et des activités qu'ils supportent est le premier pas vers une intégration des problématiques et des enjeux au niveau régional.

Articuler les différents échelons de décision. La diversité des modes de gestion portuaire peut entraîner des problèmes de cohérence. La Région Bretagne doit jouer un rôle dans l'harmonisation de ces modes de gestion, mais la mise en cohérence au niveau régional ne doit pas se faire au détriment des spécificités locales. Il faut ainsi veiller à bien articuler les différents échelons de décision et ne pas faire au niveau régional ce qui peut être fait au niveau local. La clarification des missions de chacun des acteurs intervenant sur les sites portuaires est primordiale pour une stratégie régionale de fédération à long terme.

3.3. Impulser une coopération en direction des autres places portuaires

Le développement des sites portuaires ne peut s'envisager qu'à l'échelle interrégionale. Il importe de développer des liens avec les sites portuaires qui partagent des caractéristiques communes avec les sites portuaires bretons.

Développer les liens avec les ports voisins. Le développement des sites portuaires de Bretagne doit s'envisager au regard des activités des ports voisins, notamment Nantes-Saint-Nazaire, Cherbourg, Caen-Ouistreham et Le Havre. Les problématiques portuaires ont également toute leur place dans les réflexions des différentes associations de villes ou de régions sur les façades atlantique et manche, et au-delà des frontières nationales.

Encourager les actions de coopération. Il existe déjà des formes de coopération entre acteurs, entre activités, entre ports. Ces expériences constituent une base solide sur laquelle il faut s'appuyer pour animer un réseau de ports.

Ouvrir le Pôle Mer Bretagne à la problématique portuaire. Parmi les actions de coopération existantes, le pôle de compétitivité Mer Bretagne constitue une initiative intéressante en faveur du développement de l'ambition maritime de la Bretagne. Cette ambition ne peut se concrétiser pleinement qu'en intégrant les problématiques portuaires, y compris dans les programmes de formation et de recherche.

Un outil de mise en œuvre : le schéma régional de développement portuaire

La Région Bretagne affirme son rôle de stratège par l'élaboration d'un certain nombre de schémas, dont certains concernent très directement le développement portuaire : le Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) « Bretagne 2015 », le Schéma régional de développement économique (SRDE), le Schéma régional multimodal des déplacements et des transports, le projet de charte des espaces côtiers bretons.

Le développement portuaire combine de multiples dimensions, et il est abordé de façon sectorielle par ces différents schémas.

Pour affirmer son rôle stratégique en matière de gestion intégrée des sites portuaires, la politique de la Région Bretagne doit être globale et aborder l'ensemble des enjeux qui se posent à ses ports. Elle mérite donc que l'on y consacre un schéma spécifique.

C'est pourquoi nous préconisons l'élaboration d'un **schéma régional de développement portuaire**, fondé sur les pistes de réflexion stratégiques que nous avons données plus haut, afin d'envisager pleinement ce volet de la politique maritime de la Bretagne. Politique maritime qui reste à construire pour une région pourtant extrêmement liée à la mer pour ses activités économiques, son image, sa culture, son patrimoine, sa qualité de vie, et qui affirme sa place de région maritime dans le projet d'une « Europe de la mer », à l'heure de l'élaboration du Livre vert pour une politique maritime européenne.

Introduction

« De toutes les activités qui touchent les littoraux et les mers, les activités des ports maritimes sont les plus puissantes. Aucune autre ne concentre, en des espaces limités, autant de capitaux, qu'ils soient immobilisés (les infrastructures portuaires) ou qu'ils soient mobiles (les navires). Aucune autre n'est aussi vitale par les trafics engendrés ; aucune autre n'est aussi dangereuse par la variété des produits transportés et par l'importance des pollutions qu'elle peut entraîner. Aucune autre n'a une telle capacité d'organisation de l'espace très au-delà de la ligne de rivage. [...] En un mot, hors d'un dynamisme permanent, il n'est point de salut pour les ports maritimes. Et les pays qui n'ont pas de politique maritime sont voués à demeurer dans l'ombre des plus grands »¹.

A l'interface entre terre et mer, dans cette bande littorale objet de toutes les convoitises, les ports occupent une place toute particulière : zones de contact, ils sont aussi et surtout des lieux d'échanges privilégiés et de multiples activités s'y développent. Des navires, des hommes, des marchandises y transitent. Les activités portuaires, qui se sont diversifiées au cours du temps, ont toujours joué un rôle majeur dans le développement économique des pays. Car les ports, s'ils concentrent activités et capitaux, s'ouvrent aussi sur de vastes espaces : un avant-pays maritime, constitué des océans et mers du monde sur lesquels circulent les navires et desquels sont extraites de nombreuses ressources ; et un arrière-pays terrestre, constitué de bassins de vie, d'emploi et de production, à la fois aire de collecte et de redistribution.

Les échanges par la voie maritime impliquent depuis longtemps déjà tous les continents. Mais seuls certains ports ont su s'adapter à l'évolution des trafics et se positionner sur cet échiquier mondial. D'autres, comme les ports de l'arc atlantique, et notamment les ports bretons, apparaissent ainsi aujourd'hui à l'écart des plus grands trafics.

Un regard de terrien appréciera de façon très pessimiste l'avenir de la Bretagne dans un contexte européen où prédominent les axes Londres – Bruxelles – Munich ou Londres – Paris – Milan, peu soucieux du territoire breton, et dont le centre de gravité s'est déplacé vers l'est depuis le 1^{er} mai 2004 avec l'entrée dans l'Union européenne de 10 nouveaux pays membres.

A l'inverse, vue par un marin, la Bretagne occupe une position centrale, non seulement dans l'Europe mais aussi dans le monde. Le plus court chemin maritime entre Saint-Pétersbourg et Tokyo passe par le rail d'Ouessant. Le quart du trafic maritime international passe ainsi au large de la Bretagne.

Pourquoi alors ce sentiment de périphéricité et d'exclusion ? Pourquoi, dans les nombreux colloques tenus sur la façade atlantique, et portant sur le cabotage ou les autoroutes de la mer, la Bretagne apparaît-elle plutôt comme un obstacle à contourner que comme un point d'appui essentiel pour le transport maritime ? A une époque où l'accessibilité est un atout essentiel, n'est-ce pas une chance de disposer

¹ Alain MIOSSEC, 1998. *Les littoraux entre nature et aménagement*. Campus, SEDES.

de deux façades maritimes accessibles par tous les temps et proches des routes mondiales ?

Si la place des ports à vocation internationale est incontestable, la Bretagne possède, le long de ses 2 730 km de côtes, un système portuaire riche de sa diversité. Ports de commerce, ports de pêche, ports d'escale, ports de plaisance... C'est sur cette diversité et sur la complémentarité entre les ports qu'il faut jouer pour faire de la Bretagne une place portuaire de choix, à l'entrée ouest de l'Europe.

La loi du 13 août 2004, relative aux libertés et responsabilités locales, a ouvert un nouveau chapitre du développement portuaire, en transférant aux collectivités territoriales la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports non autonomes relevant de la compétence de l'Etat. La Région Bretagne, candidate pour les ports de Saint-Malo, Brest et Lorient, aura un rôle majeur à jouer pour initier une stratégie portuaire adaptée, qui soit source de développement. Dans cet objectif, elle a conduit, avec la Direction régionale de l'équipement Bretagne, un audit sur les ports d'intérêt national en vue de préparer ce transfert².

La section Mer Littoral du Conseil économique et social a souhaité, en complément de cet audit, contribuer à l'élaboration d'une stratégie de développement portuaire pour la Bretagne. En s'appuyant sur une approche transversale et intégrée, cette contribution vise à fournir des éléments permettant de mieux appréhender et de mieux comprendre le fonctionnement des ports et leurs enjeux futurs.

La première partie intitulée « *Unité et diversité des sites portuaires en Bretagne* » répond à un besoin fortement ressenti lors des auditions réalisées par les membres de la section Mer Littoral, celui de mieux comprendre « l'univers portuaire », afin de promouvoir l'acculturation de chacun. Cette partie pose un certain nombre de définitions générales, avant de s'intéresser plus spécifiquement au développement des ports bretons dans le passé et à leur situation dans le contexte actuel.

La deuxième partie intitulée « *Les sites portuaires bretons dans leur environnement* » analyse la place et le rôle des ports comme interfaces complexes entre un avant-pays et un arrière-pays en évolution, comme des nœuds s'inscrivant dans des réseaux, mais aussi comme des espaces plurifonctionnels dans lesquels des activités, aux contraintes et aux besoins différents, s'attachent à cohabiter.

A partir de ces éléments, la troisième partie intitulée « *Quelle stratégie portuaire pour la Région Bretagne ?* » propose des axes de réflexion pour une stratégie régionale de gestion intégrée des sites portuaires, et exprime l'affirmation d'une ambition maritime pour la Bretagne.

² Conseil régional de Bretagne, DRE Bretagne, 2005. *Réalisation d'un audit sur la situation financière, juridique et technique des ports de Lorient, Concarneau, Brest et Saint-Malo en vue de préparer le transfert de ceux-ci aux collectivités.*

Première partie

Unité et diversité des sites portuaires en Bretagne

Le monde portuaire est complexe, voire mystérieux pour qui ne le pratique pas au quotidien. Qu'est-ce qu'un port ? Les réponses à cette question sont nombreuses et, avant toute réflexion sur les ports de Bretagne, il convient de présenter un certain nombre de traits caractéristiques des ports en général : ils sont définis comme des espaces d'interface, des lieux de concentration d'activités, des lieux aménagés, administrés et gérés (chapitre 1).

L'histoire des ports de Bretagne explique les paysages portuaires d'aujourd'hui (chapitre 2). On y rencontre une grande diversité de ports, depuis le mouillage destiné à recevoir quelques bateaux jusqu'aux grands ensembles portuaires tels que Brest ou Lorient. Chacun peut être défini par ses activités, son statut, son mode de gestion³.

Pour compléter ce portrait de la Bretagne portuaire, il convient de mettre en perspective les ports bretons dans le paysage portuaire international en les replaçant dans les principaux trafics et activités, qu'il s'agisse de commerce, de pêche ou de plaisance (chapitre 3).

³ Voir la liste des sites portuaires bretons en annexe 1.

Chapitre 1

Qu'est-ce qu'un port ?

1.	Le port est un espace d'interface	14
1.1.	Entre terre et eau, des situations portuaires variées	14
1.1.1.	Des localisations variées	14
1.1.2.	Des aménagements variés	17
1.2.	Entre un avant et un arrière-pays	18
2.	Le port est un espace occupé par des activités diversifiées	18
2.1.	Le commerce	18
2.2.	La pêche et la conchyliculture	19
2.2.1.	Le port de pêche	19
2.2.2.	Le port conchylicole	19
2.3.	Les activités militaires	20
2.4.	La plaisance	21
2.5.	D'autres fonctions pour d'autres qualifications du port	21
3.	Le port est un espace administré, géré, aménagé	21
3.1.	Le code des ports maritimes	22
3.2.	Le statut du port	22
3.3.	La délimitation administrative du port	24
3.4.	La gestion du port	25
3.4.1.	Les autorités du port	25
3.4.2.	La concession	26
3.4.3.	Le financement du port	28
3.5.	Les usagers portuaires	28
3.6.	Les services portuaires	29
3.6.1.	Les services administratifs	29
3.6.2.	Les services aux navires	30
3.6.3.	Les services aux marchandises	31
3.6.4.	Les services aux hommes	33
3.7.	Les équipements portuaires	33
4.	Finalement : un « site portuaire » plutôt qu'un port	34

Pour bien définir ce que pourra être une politique portuaire en Bretagne, il convient en premier lieu d'éclairer la diversité portuaire en essayant de définir aussi précisément que possible la nature des différents ports que l'on rencontre dans la région.

En effet, si l'image du port comme point de contact entre la terre et l'eau fait peu débat, il existe en revanche de multiples façons de définir un port et de multiples termes pour le nommer : on peut ainsi parler de port de pêche, de port de commerce, de port de plaisance, de terminal pétrolier, de terminal céréalier, mais aussi de cale, de quai, de bassin, d'estacade, de passerelle, de débarcadère, d'embarcadère...⁴ Le terme possède en effet un sens très large et il est toujours nécessaire de lui adjoindre un qualificatif pour éviter toute confusion ou malentendu.

Les premières définitions du port sont liées à l'accueil des navires pour deux fonctions principales : l'abri face aux tempêtes et aux velléités guerrières, et le lieu de chargement et déchargement des navires. Si la fonction portuaire existe depuis l'Antiquité, le terme même de port apparaît dans la langue française au XI^e siècle. Il est défini à partir du terme latin *Portus* utilisé jusque-là par Jean NICOT, dans son « Thresor de la langue françoise » de 1606. C'est alors « *un sein ou autre endroit de coste de mer, ou de riviere où les vaisseaux surgissent pour charger ou descharger* ». Le dictionnaire de l'Académie française, dans sa première édition de 1694, en donne la définition suivante : « *Lieu où la mer s'enfonce dans les terres, propre à recevoir les vaisseaux & à les tenir à couvert des tempestes* ». Dans l'édition de 1832, cette définition devient « *Lieu sur une côte, où la mer, s'enfonçant dans les terres, offre aux bâtiments un abri contre les vents et les tempêtes* ». C'est à cette époque que l'on définit aussi comme port les villes bâties autour de lui : les villes de Marseille, de Brest sont des ports. Le dictionnaire de la Marine à voile⁵, en 1856, définit le port comme « *un enfoncement dans les terres qui procure un abri sûr pour un nombre plus ou moins grand de navires* » et Henri PAASCH, dans son dictionnaire de marine anglais, français et allemand de 1894, reprend cette même définition mais précise que le terme s'applique également « *à une ville commerciale d'une certaine importance, située à proximité d'une rade, en communication avec des bassins et d'autres installations maritimes* »⁶.

On retrouve, dans la définition actuelle donnée par le Larousse, ces notions fondamentales qui définissent le port : l'abri, le lieu de manutention, la ville qui existe autour. S'y ajoute la précision qu'au fil du temps le port a été aménagé et remodelé, et qu'on ne peut plus parler de port naturel. « *Au-delà du simple abri naturel, le port suppose des constructions et des aménagements. Une crique, une anse, une ria ne suffisent pas à le définir. Ce sont tout au plus des mouillages. Le port est le lieu à partir duquel les hommes, organisés en société ou sous l'autorité d'un Etat, expriment une volonté de tirer parti de la mer* »⁷. Ainsi la définition

⁴ Audition de M. Jean-René COULIOU par la section Mer Littoral du CESR, le 14 octobre 2004 à Rennes.

⁵ Pierre Marie Joseph BONNEFOUS et François Edmond PARIS, 1856. *Dictionnaire de la Marine à voile*. Editions de la Fontaine du Roi, réédition 1987.

⁶ Henri PAASCH, 1894. *De la quille à la pomme de Mât. Dictionnaire de marine anglais, français et allemand*. Seconde édition.

⁷ Jean-René COULIOU et Gérard LE BOUËDEC, 2004. *Les ports du Ponant. L'Atlantique de Brest à Bayonne*. Editions Palantines, Université de Bretagne Occidentale.

actuelle du Larousse est la suivante : « *Abri naturel ou artificiel pour les navires, muni des installations nécessaires à l'embarquement et au débarquement du fret et des passagers. // Ville bâtie auprès d'un port* ».

Mais aucun document de droit français, ni même le code des ports maritimes, ne définit la notion de port. Dans un projet de directive, le Parlement européen définit le port maritime comme « *une étendue de terre et d'eau ayant subi des travaux d'amélioration et comprenant des équipements de manière à permettre principalement la réception des navires, leur chargement et leur déchargement, le stockage de marchandises, la réception et la livraison des marchandises par transport terrestre, l'embarquement et le débarquement des passagers* »⁸.

Ces définitions, on le voit, restent encore très floues et, dans les faits, le terme « port » n'est jamais employé seul. Sa qualification prend en considération d'autres critères, comme la géographie du port (sa localisation et sa situation à l'interface entre terre et eau), les usages et activités qu'on y trouve, et son fonctionnement.

Les ports représentent des espaces d'interface aux situations variées (section 1). Ce sont des espaces occupés par des activités diversifiées (section 2) et qui font l'objet d'une gestion et d'une administration juridique et technique (section 3). Cette complexité justifie le recours à la notion de « site portuaire » plutôt qu'à la notion de port (section 4).

1. Le port est un espace d'interface

1.1. Entre terre et eau, des situations portuaires variées

Le port est d'abord un point de contact entre la terre et l'eau, sorte de « porte » permettant de passer du milieu terrestre au milieu maritime, et inversement. Selon leur situation et leur conception, les ports sont plus ou moins accessibles pour les navires.

1.1.1. Des localisations variées

L'évocation du mot « port » appelle souvent des images de mer. Pourtant, les ports se sont d'abord installés au fond des estuaires et des rias, là où les conditions climatiques et hydrologiques permettaient aux navires d'accoster sans danger. La conquête du littoral ne s'est faite qu'avec la maîtrise des techniques de construction de môles puis d'infrastructures plus importantes.

Les ports se sont donc développés en des lieux très variés : au bord des lacs et des fleuves, en fond d'estuaire ou de baie abritée, puis sur les côtes exposées.

⁸ Proposition modifiée de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'accès au marché des services portuaires, parue au JO du 30 juillet 2002.

- Les ports lacustres

Les ports lacustres abritent une flotte qui ne dessert que le lac. A Genève, par exemple, les navires du lac Léman ne desservent que les échanges de marchandises au sein du lac, notamment les pierres des carrières de Meillerie qui sont utilisées pour la construction des habitations de Genève⁹. Alors que dans certaines régions du monde, et notamment dans les Grands Lacs, les ports lacustres peuvent être de grands ports de commerce, ils sont aujourd'hui en France essentiellement consacrés à la plaisance, aux croisières et aux manifestations nautiques.

- Les ports fluviaux

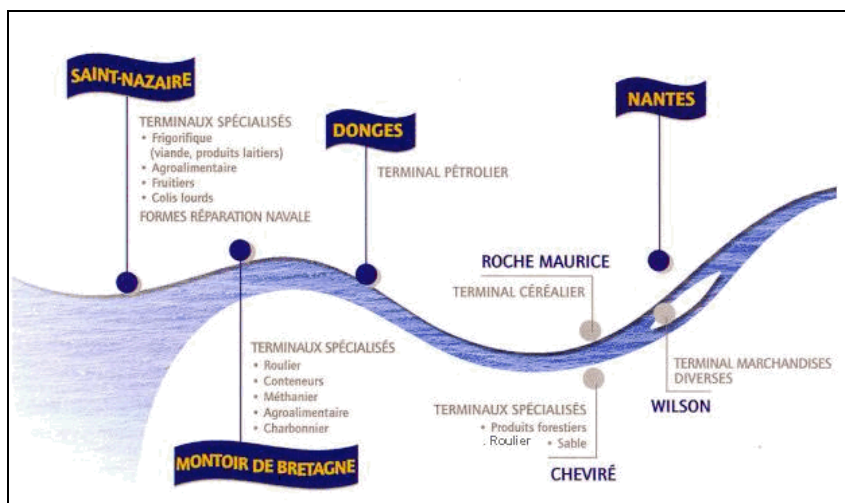
Les fleuves et rivières ont longtemps permis l'accès à des ports situés à plusieurs dizaines de kilomètres de la côte. Mais le développement des infrastructures (ponts, barrages, canalisations) conjugué à l'augmentation de la taille des navires a peu à peu limité leur progression dans l'intérieur des terres. Seuls les grands ports fluviaux comme Paris, Strasbourg ou Lyon peuvent accueillir des navires de grand gabarit. Ailleurs, la circulation est conditionnée par les marées, les caractéristiques des écluses, les tirants d'eau et les tirants d'air sous les ponts. Le port de Redon, par exemple, est accessible aux navires qui ont jusqu'à 4,5 mètres de tirant d'eau, 12 mètres de largeur et 80 mètres de longueur, en raison des caractéristiques de l'écluse du barrage d'Arzal.

- Les ports de fond d'estuaire

L'augmentation de la taille des navires a également modifié la typologie des ports de fond d'estuaire. Malgré leur grande largeur, les voies d'eau comme la Loire ou la Seine n'offrent pas toujours des conditions optimales de navigation, du fait des variations du niveau de l'eau et de l'envasement des chenaux d'accès. De ce fait, de nombreux ports de fond d'estuaire ont cherché des eaux plus profondes pour accueillir les navires, et le développement des transports terrestres leur a permis de s'implanter en aval, en des avant-ports comme Paimbœuf puis Saint-Nazaire, Montoir de Bretagne et Donges pour Nantes, le Verdon pour Bordeaux, Honfleur pour Rouen, Bremerhaven pour Brême en Allemagne...

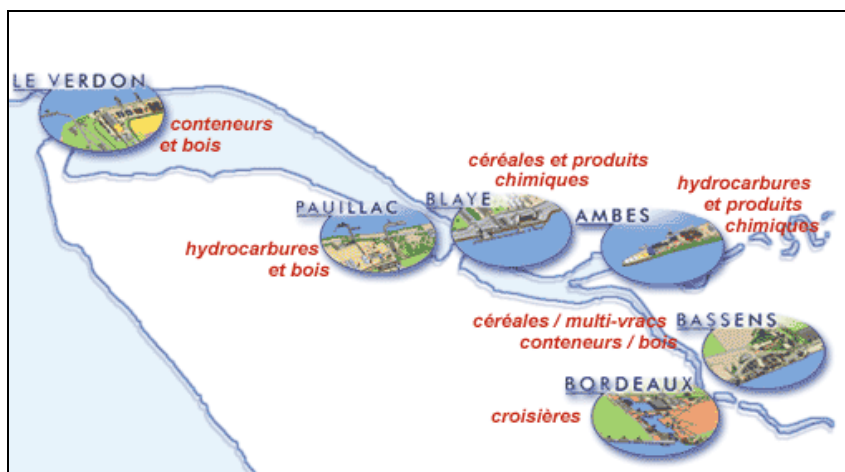
⁹ www.fleuverhone.com, 2005.

Figure 1. Le port de Nantes et ses avant-ports.



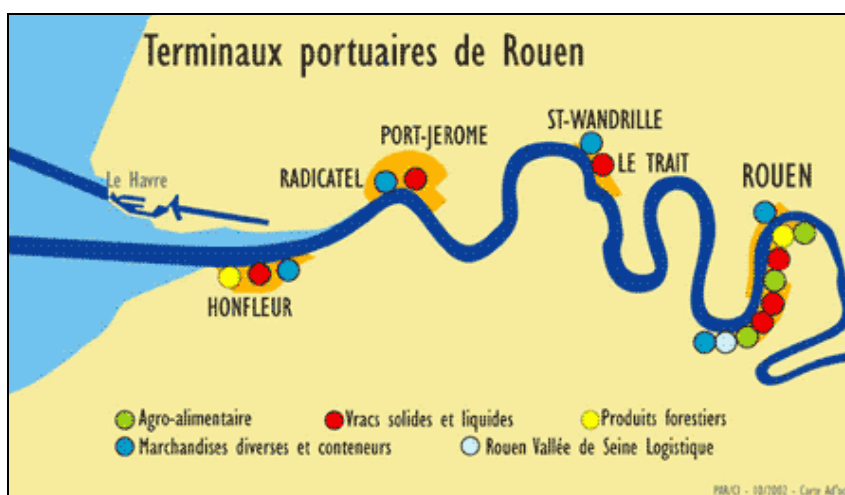
Source : www.nantes.port.fr, 2005.

Figure 2. Le port de Bordeaux et ses avant-ports.



Source : www.bordeaux-port.fr, 2005.

Figure 3. Le port de Rouen et ses avant-ports.



Source : www.rouen.port.fr, 2005.

Peut-on qualifier les ports fluviaux et les ports de fond d'estuaire de ports maritimes ? La convention de Genève du 9 février 1923 définit les ports maritimes comme « *fréquentés normalement par les navires de mer et servant au commerce extérieur* ». Cette définition, bien que restreinte aux ports de commerce, permet de considérer qu'un port situé sur un fleuve, en amont de la limite transversale de la mer, peut constituer un port maritime dès lors que son trafic est essentiellement maritime¹⁰.

- Les ports de fond de baie

Les fonds de baie ou les anses abritées ont offert des conditions optimales au développement des ports. C'est le cas des ports de La Rochelle et Arcachon, mais aussi, en Bretagne, de Brest et de Lorient qui se sont développés au bord d'une rade, de Concarneau ou de Loctudy, et des nombreux ports du Golfe du Morbihan.

- Les ports « accrochés au littoral »¹¹

De nombreux ports se sont enfin installés à même la côte. Les môles ne leur offrent une protection que partielle. C'est le cas des ports des îles comme le port de la Meule à l'Île d'Yeu, le port du Stiff à Ouessant, mais aussi des ports situés près des pointes, comme Saint-Guérolé Penmarc'h ou Trévignon.

1.1.2. Des aménagements variés

Le premier objectif des aménagements portuaires est de favoriser l'accès des navires au port et leur accueil à quai. Les chantiers destinés à approfondir les chenaux d'accès ont rythmé la vie des ports. Aujourd'hui, on qualifie les ports selon leur accessibilité et leurs aménagements : on parle ainsi de **port fermé** lorsqu'il est abrité ; de **port ouvert** lorsque le vent et les lames peuvent y pénétrer ; de **port à barre** lorsque l'entrée est obstruée par une barre qu'on ne peut franchir qu'à certains moments¹² ; mais aussi de **port à marée** lorsqu'il est soumis à l'influence des marées ; de **port d'échouage** lorsqu'à marée basse, les navires reposent à même le fond ; de **port à flot** lorsque les navires flottent en permanence dans des bassins fermés par des écluses ou des portes à marées, qui se ferment ou s'ouvrent en fonction de la hauteur d'eau ; et de **port en eau profonde** lorsque les navires sont accueillis sans obstacle matériel en liaison avec leur gabarit.

¹⁰ Robert REZENTHEL, 2000. *Le rapprochement ou la fusion en matière portuaire*. Journal de la Marine Marchande.

¹¹ Jean-René COULIOU et Gérard LE BOUËDEC, 2004. *Les ports du Ponant. L'Atlantique de Brest à Bayonne*. Editions Palantines, Université de Bretagne Occidentale.

¹² Pierre Marie Joseph BONNEFOUS et François Edmond PARIS, 1856. *Dictionnaire de la Marine à voile*. Editions de la Fontaine du Roi, réédition 1987.

1.2. Entre un avant et un arrière-pays

Le port peut aussi se définir comme un espace d'interface entre un avant-pays, côté mer et un arrière-pays, côté terre. André VIGARIE le définit ainsi comme étant « *d'abord une aire de mise en contact entre deux domaines de circulation* »¹³.

2. Le port est un espace occupé par des activités diversifiées

L'espace portuaire est né d'activités humaines qui se sont polarisées dans ce lieu et ont déterminé son évolution et sa physionomie. La définition d'un port s'accompagne donc nécessairement de la qualification des activités qu'il supporte.

La juxtaposition des activités existe dans de nombreux ports, mais elle prend des formes différentes. Les ports de petite taille ne sont pas spécialisés. Ils accueillent bien souvent quelques bateaux de pêche autorisés à y débarquer, peuvent avoir une activité commerciale souvent liée à l'approvisionnement d'une île, et sont de plus en plus convoités par la plaisance. C'est avec le développement des ports en taille et leur spécialisation que l'on est amené à parler de port de pêche, de commerce ou de plaisance. Ces qualifications sont usuelles et il n'existe pas de critère « officiel » pour dire d'un port qu'il est un port de commerce ou un port de pêche. Chaque milieu a d'ailleurs développé un vocabulaire spécifique au fil des siècles avec l'évolution des échanges et des technologies.

2.1. Le commerce

Le développement des échanges est né d'une demande de certaines régions en produits détenus par d'autres régions. Le port de commerce est donc ce lieu où arrivent, de la terre, les marchandises prêtes à être expédiées et, de la mer, les marchandises prêtes à être distribuées. Aujourd'hui, les marchandises transportées sont les vracs liquides (produits énergétiques bruts ou raffinés), les vracs solides (céréales, alimentation animale, bois scié, engrais manufacturé, ferraille, etc.), les conteneurs (pour des marchandises très variées), les véhicules (trafic routier). Le port est alors caractérisé par les tonnages qui y transitent.

Au transport de marchandises s'ajoute l'activité commerciale de transport de passagers. Cette activité peut être liée à la croisière sur de longues distances, au trafic transmanche, à la desserte des îles ou à la promenade le long des côtes. Le port est alors caractérisé par le nombre de personnes transportées chaque année.

La diversité des marchandises transportées a entraîné, dans les plus grands ports, la spécialisation en terminaux. « *Le terminal est un concept technique utilisé pour*

¹³ Audition de M. Jean-René COULIOU par la section Mer Littoral du CESR, le 14 octobre 2004 à Rennes.

désigner un ensemble d'ouvrages (quais, terre-pleins silos, hangars...) et d'outillages (portiques, grues, passerelles de manutention horizontale...) dans un périmètre portuaire déterminé et affectés au transit de trafics spécialisés (conteneurs, céréales, charbons et minerais, hydrocarbures, gaz, produits sidérurgiques, passagers...) »¹⁴. On parlera ainsi de terminal pétrolier à Donges, de terminal méthanier à Montoir de Bretagne, mais aussi de terminal vrac, de terminal froid, de terminal roulier, de terminal fruitier...

2.2. La pêche et la conchyliculture

2.2.1. Le port de pêche

Comment définir un port de pêche ? La notion est complexe et il n'en existe pas de définition juridique précise. *« On ne peut considérer qu'il s'agit de l'ensemble des points de débarquement [...] ni se limiter aux places commerciales importantes structurées autour d'une criée »¹⁵.*

Il existe ainsi plusieurs approches pour définir les ports de pêche¹⁶ :

- les points de débarquement identifiés par la Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA) sur la base des déclarations des marins pêcheurs ;
- les points de débarquement autorisés par les préfets ;
- les ports de pêche relevant de la compétence de l'Etat ou des départements et identifiés comme tels ;
- les criées.

Les points de débarquement ne sont pas tous des ports de pêche, et ont comme objectif principal le contrôle des pêches. La Direction régionale de l'équipement Bretagne et les Affaires maritimes retiennent comme ports de pêche les ports *« relevant de l'Etat ou du département ayant une activité dans le domaine de la pêche »¹⁷*. Elles considèrent toutefois que certains ports communaux accueillent des navires de pêche et qu'ils doivent être également pris en compte.

2.2.2. Le port conchylicole

Les activités conchylicoles exigent de fréquentes liaisons entre terre et mer, mais jusqu'au milieu du XX^e siècle elles ne nécessitaient pas de port, les embarcations destinées à travailler sur les parcs occupant des échouages ou des mouillages dans les baies ou les étiers. *« A partir des années 1950-1960, la modernisation de l'activité a nécessité l'aménagement de ports concentrés dans les zones de production dont les plus importantes rassemblent parfois des dizaines d'exploitations*

¹⁴ Robert REZENTHEL, 2000. *Le rapprochement ou la fusion en matière portuaire*. Journal de la Marine Marchande.

¹⁵ DRE Bretagne, DRAM, 2005. *Les ports de pêche en Bretagne. Enjeux économiques*.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ *Ibid.*

et des centaines d'embarcations à Arcachon, à Marennes-Oléron, en baie de Bourgneuf »¹⁸.

Ces ports ne sont cependant pas très nombreux. Les activités conchyliques ne sont pas soumises à des points de débarquement autorisés, comme pour la pêche, et se trouvent donc disséminées sur le littoral.

Il convient aujourd'hui de distinguer trois types d'installations conchyliques :

- les ports conchyliques, nés du regroupement de nombreuses exploitations comme le port mytilicole du Vivier-sur-Mer en baie du Mont Saint-Michel ;
- les installations conchyliques disséminées le long de la côte, comme dans le golfe du Morbihan, ayant un accès direct à l'estran ;
- les installations conchyliques qui, du fait de contraintes environnementales, ont été éloignées du littoral, nécessitant alors des moyens lourds pour maintenir l'activité (pompage de l'eau de mer, transport), comme à Cancale. Ces installations remplissent alors la fonction de port (les bateaux y sont stockés) sans pouvoir être qualifiées de ports.

2.3. Les activités militaires

Il n'existe pas un statut spécifique de « port militaire ». Un ensemble d'espaces, terrestres et maritimes, et d'installations, spécialement dédiés à la mise en œuvre d'une flotte militaire peut être appelé port militaire. Stricto sensu, les fonctions remplies par un port militaire sont l'abri, le stationnement, le soutien, le ravitaillement et la réparation des bâtiments de la flotte. On y trouve donc des quais, simples ou industriels, des services et des magasins. Le besoin de protection des navires militaires à quai impose de réserver et de surveiller les plans d'eau dédiés. On trouve également d'autres organismes militaires localisés à proximité, ou même dans l'enceinte des ports militaires : états-majors, hôpitaux ou écoles par exemple, mais ils se rattachent à l'organisation militaire de « garnison », et n'ont pas de spécificité portuaire particulière. Avec le port militaire proprement dit, ces services constituent une base navale.

L'activité de construction de navires militaires à elle seule ne permet pas de caractériser un port militaire.

Un ensemble portuaire n'a donc le qualificatif de « militaire » qu'en fonction de l'organisation de la Défense à un moment donné. Selon cette définition, il n'existe qu'un port militaire actuellement en Bretagne : Brest.

¹⁸ Jean-René COULIOU et Gérard LE BOUËDEC, 2004. *Les ports du Ponant. L'Atlantique de Brest à Bayonne*. Editions Palantines, Université de Bretagne Occidentale.

2.4. La plaisance

L'appellation d'un port « de plaisance » lui vient du bateau du même nom. C'est le bateau de plaisance qui a créé le port de plaisance, dont la vocation est de lui offrir un abri et un lieu d'attache. L'Association des ports de plaisance de Bretagne distingue le port du mouillage¹⁹ : la catégorie « port » regroupe les installations faisant l'objet d'une concession portuaire, qu'il s'agisse de ports communaux, départementaux ou d'intérêt national ; la catégorie « mouillage organisé » regroupe les zones faisant l'objet d'Autorisations d'occupation temporaire (AOT) groupées²⁰. Contrairement au mouillage, le port de plaisance s'inscrit dans une limite administrative qu'il peut partager avec d'autres activités.

Les équipements portuaires destinés à la plaisance sont généralement moins lourds que pour les autres activités, mais les navires y restent amarrés en grand nombre, sur de longues périodes.

2.5. D'autres fonctions pour d'autres qualifications du port

Le port est donc strictement défini en fonction des activités qu'il abrite ; à ces activités il convient toutefois d'ajouter certaines fonctions que l'on attribue au port et qui participent à sa qualification plus qu'à sa définition proprement dite. On parlera ainsi du **port d'attache** pour désigner la zone de stationnement habituel d'un bateau²¹ ; de **port d'escale** dans lequel on fait une halte ; de **port refuge** dans lesquels les navires en difficulté peuvent venir s'abriter.

3. Le port est un espace administré, géré, aménagé

L'organisation des ports repose sur la répartition des fonctions entre les différents acteurs de la communauté portuaire²². La **communauté portuaire** est l'ensemble des acteurs qui donnent vie à l'espace portuaire²³ et sont associés dans l'intérêt commun du port : ce sont d'un côté les usagers, qui ont des attentes et des besoins par rapport à leur activité, et de l'autre côté les services et les équipements terrestres et maritimes mis en œuvre pour répondre au mieux à ces besoins.

¹⁹ Association des ports de plaisance de Bretagne, Conseil régional de Bretagne, 2001. *La plaisance en Bretagne, ports et mouillages. Mission régionale 2000*.

²⁰ L'occupation temporaire du domaine public maritime, en dehors des limites des ports, en vue de l'aménagement, de l'organisation et la gestion des zones de mouillages et d'équipements légers destinées à l'accueil et au stationnement des navires et bateaux de plaisance fait l'objet d'une autorisation d'occupation temporaire définie par le décret n°91-1110 du 22 octobre 1991.

²¹ Il faut distinguer le port d'attache du quartier d'immatriculation : un navire peut être immatriculé dans un quartier maritime donné et stationner dans le port d'un autre quartier maritime.

²² ISEMAR, 1999. *Evolution de la gestion et de l'organisation des ports*. Synthèse n°13.

²³ Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Direction du transport maritime, des ports et du littoral, 2003. *Les ports maritimes français dans les échanges mondiaux*.

Le fonctionnement d'un port nécessite de nombreux échanges d'informations entre les différents intervenants. Aujourd'hui, ce sont des systèmes informatiques appelés **plateformes communautaires** qui relient les différents acteurs de la communauté portuaire.

La présence du port génère un ensemble économique que l'on peut appeler **agglomération portuaire**. C'est un ensemble plus large que la communauté portuaire qui prend en compte le développement urbain, économique et social généré par le port. Elle inclut les entreprises péri-portuaires et les institutions locales ou régionales associées à la vie économique du port : ville, conseils régionaux et généraux, chambres de commerce²⁴.

3.1. Le code des ports maritimes

Le code des ports maritimes est un document qui traite l'ensemble des questions relatives aux ports maritimes²⁵. Il comprend une partie législative et une partie réglementaire et s'organise en sept livres :

- Livre I : création, organisation et aménagement des ports maritimes ;
- Livre II : droits de port et de navigation ;
- Livre III : police des ports maritimes ;
- Livre IV : voies ferrées des quais ;
- Livre V : régime du travail dans les ports maritimes ;
- Livre VI : ports décentralisés ;
- Livre VII : conseil national des communautés portuaires.

Suite à la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, le code des ports maritimes a été modifié dans sa partie législative par l'ordonnance n°2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV relatifs à la police des ports maritimes et aux voies ferrées portuaires. La partie réglementaire du code n'a à ce jour pas encore été modifiée.

3.2. Le statut du port

« Par statut il faut entendre l'ensemble des règles qui régissent la création et le fonctionnement de ces espaces aménagés. Il s'agit de normes spécifiques auxquelles s'ajoutent à titre supplétif, en tant que de besoin, les règles de droit commun. Le code des ports maritimes constitue le fondement juridique principal du statut des ports maritimes, mais il est complété par d'autres textes et leur interprétation est éclairée par la jurisprudence »²⁶.

²⁴ ISEMAR, 1999. *Evolution de la gestion et de l'organisation des ports*. Synthèse n°13.

²⁵ Les articles du code des ports maritimes cités dans le document sont présentés en annexe 2.

²⁶ Robert REZENTHEL, 2000. *Le rapprochement ou la fusion en matière portuaire*. Journal de la Marine Marchande.

Les principes fondamentaux du régime juridique des ports reposent sur deux notions essentielles :

- le port est un service public ;
- le port est situé sur le domaine public²⁷.

L'exploitation d'un port en France est donc un service public qui relevait jusqu'en 1983 de la compétence exclusive de l'Etat. Depuis les lois n°83-8 du 7 janvier 1983 et n°83-663 du 22 juillet 1983 relatives à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, le système portuaire français distingue deux grandes catégories de ports : les ports relevant de la compétence de l'Etat et les ports décentralisés.

- Les ports relevant de la compétence de l'Etat

Les ports autonomes sont des établissements publics de l'Etat, dotés de la personnalité civile et de l'autonomie financière, placés sous la tutelle du Ministre chargé des ports maritimes et soumis au contrôle économique et financier de l'Etat²⁸. Ils sont créés par décret en Conseil d'Etat. Ce sont des ports de commerce implantés sur de vastes sites portuaires, qui traitent plus de 80% du trafic maritime de marchandises. Il en existe 8 aujourd'hui : Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux, Marseille-Fos et La Guadeloupe. Le port autonome de La Rochelle s'y est ajouté le 1^{er} janvier 2006²⁹.

Les ports d'intérêt national sont des ports de commerce et/ou de pêche relevant de la compétence de l'Etat. Un décret pris en Conseil d'Etat en fixe la liste. Dénué de tout personnalité juridique, le port d'intérêt national reste un service public établi dans une circonscription sur le domaine public maritime. Le directeur du port relève du Ministre chargé des ports maritimes. Il exerce les fonctions générales de direction et assure les relations du port avec les autres collectivités territoriales³⁰. Les ports d'intérêt national assurent 20% du tonnage de marchandises mais représentent environ 50% des marchandises diverses non conteneurisées et plus de 80% du trafic de passagers. Il existe 20 ports d'intérêt national en France, dont 4 en Bretagne : en métropole, il s'agit des ports de Calais, Boulogne-sur-Mer, Dieppe, Caen-Ouistreham, Cherbourg, **Saint-Malo, Brest, Concarneau, Lorient**, La Rochelle (port de pêche de Chef de Baie), Bayonne, Port-la-Nouvelle, Sète, Toulon, Nice ; en outre-mer, des ports de Fort-de-France (Martinique), Degrad-des-Cannes et Larivot (Guyane), Saint-Pierre-et-Miquelon (Saint-Pierre et Miquelon), Port-Réunion (Réunion). A ces ports sont ajoutés, en raison des enjeux de défense, des ports maritimes contigus aux ports militaires, **Le Fret** et **Roscanvel**, en rade de Brest.

²⁷ L'exploitant du port peut disposer de terrains utiles à l'exploitation se trouvant au-delà du domaine public.

²⁸ Article L. 111-1 du code des ports maritimes.

²⁹ Décret n°2004-1378 du 20 décembre 2004 portant création du port autonome de La Rochelle, paru au JO du 21 décembre 2004.

³⁰ Préfecture maritime de la Manche et de la Mer du Nord, 2002. *Mémento à l'usage des maires, littoral Manche – Mer du Nord*.

- Les ports décentralisés

Les ports ayant une activité de commerce et/ou de pêche, ne figurant pas sur la liste des ports d'intérêt national, et les ports exclusivement réservés à la plaisance ont été, au 1^{er} janvier 1984, transférés aux collectivités territoriales. Il existe 532 ports décentralisés au niveau national.

Les ports départementaux. La loi n°83-663 du 22 juillet 1983 prévoit que le département est compétent pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes de commerce et de pêche qui ne sont pas des ports d'intérêt national. L'autorité compétente pour administrer le port est le président du Conseil général qui établit également le règlement de police du port après consultation du Conseil portuaire³¹. Il existe 304 ports de commerce et de pêche, comportant souvent une partie réservée à la plaisance, gérés par les Conseils généraux, dont 92 en Bretagne.

Les ports communaux. La loi du 22 juillet 1983 précitée prévoit que les communes sont compétentes pour créer, aménager et exploiter des ports de plaisance. Le maire possède des attributions identiques à celles octroyées au président du Conseil général pour les ports départementaux. Il existe 228 ports de plaisance gérés par les communes, dont une centaine en Bretagne.

La loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales prévoit, dans son article 30, que « *La propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports non autonomes relevant de l'Etat sont transférés, au plus tard au 1^{er} janvier 2007 et dans les conditions fixées par le code des ports maritimes et au présent article, aux collectivités territoriales ou à leurs groupements dans le ressort géographique desquels sont situées ces infrastructures* ». Le code des ports maritimes reconnaît désormais, dans son titre préliminaire, la nouvelle organisation portuaire française en deux grandes catégories : les ports maritimes autonomes, relevant de l'Etat, et les ports maritimes relevant des collectivités territoriales.

3.3. La délimitation administrative du port

Aucun texte de droit français ne définit la notion de port. Il est seulement prévu une délimitation administrative approuvée par le préfet dans les ports relevant de la compétence de l'Etat, par le Président du Conseil général dans les ports départementaux et par les maires dans les ports communaux³².

³¹ Préfecture maritime de la Manche et de la Mer du Nord, 2002. *Mémento à l'usage des maires, littoral Manche – Mer du Nord*.

³² Jean-Marie BECET et Robert REZENTHEL, 2004. *Dictionnaire juridique des ports maritimes et de l'environnement littoral*. Presses Universitaires de Rennes.

3.4. La gestion du port

3.4.1. Les autorités du port

L'autorité portuaire est l'autorité chargée de la gestion du port. Elle assure un rôle de régulation et de coordination de la place portuaire³³. En France, l'autorité portuaire est une autorité publique, ce qui n'est pas le cas partout dans le monde. Ainsi, au Royaume-Uni, les ports ont été largement privatisés, d'abord au début des années 1980 puis en 1991 avec l'application du Ports Act³⁴.

Jusqu'en 1983, les intervenants publics dans les ports sont les établissements publics dans les ports autonomes, et les services de l'Etat (équipement et affaires maritimes) dans les ports d'intérêt national. Avec les lois de décentralisation de 1983 s'y ajoutent les Conseils généraux pour les ports départementaux ayant une activité de pêche et/ou de commerce et les communes pour les ports exclusivement dédiés à la plaisance, puis avec la loi du 13 août 2004 les collectivités territoriales et leurs groupements, dont les Conseils régionaux.

Le code des ports maritimes, dans sa version la plus récente, précise que l'autorité portuaire est :

- dans les ports maritimes autonomes, le directeur du port autonome ;
- dans les autres ports maritimes relevant de l'Etat, le représentant de l'Etat ;
- dans les ports maritimes relevant des collectivités territoriales, l'exécutif de la collectivité territoriale³⁵.

L'autorité portuaire exerce la police de l'exploitation du port, qui comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins. Elle exerce également la police de la conservation du domaine public portuaire³⁶.

Il faut distinguer l'autorité portuaire de **l'autorité investie du pouvoir de police portuaire**, qui exerce la police du plan d'eau c'est-à-dire l'organisation des entrées, sorties et mouvements des navires, ainsi que la police des marchandises dangereuses³⁷. L'autorité investie du pouvoir de police portuaire est :

- dans les ports maritimes autonomes, le directeur du port autonome ;
- dans les autres ports maritimes relevant de l'Etat, le représentant de l'Etat ;
- dans les ports maritimes relevant des collectivités territoriales, dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des marchandises dangereuses et qui figurent sur une liste arrêtée par l'autorité administrative, le représentant de l'Etat ;
- dans les autres ports maritimes relevant des collectivités territoriales, l'exécutif de la collectivité territoriale³⁸.

³³ ISEMAR, 1999. *Evolution de la gestion et de l'organisation des ports*. Synthèse n°13.

³⁴ Sénat, 1998. *Le régime d'administration des ports maritimes*. Etude de législation comparée.

³⁵ Article L. 302-4 du code des ports maritimes.

³⁶ Article L. 302-5.

³⁷ Article L. 302-6.

³⁸ Article L. 302-4.

En effet, à l'issue du transfert des ports aux collectivités territoriales, l'Etat conserve ses compétences en matière de sécurité du transport maritime et des opérations portuaires. Les règlements généraux de police applicables aux ports de commerce, aux ports de pêche et aux ports de plaisance sont établis par décret. L'Etat fixe les règles relatives au transport et à la manutention des marchandises dangereuses, et est responsable de la définition des mesures de sûreté portuaire et de leur application. L'Etat détermine les conditions d'accueil des navires en difficulté et est responsable de la police des eaux et de la police de signalisation maritime³⁹.

La capitainerie du port, quant à elle, est chargée de coordonner les déplacements et stationnements des navires à l'intérieur de la circonscription administrative du port⁴⁰. Elle est, pour les ports d'intérêt national, rattachée à l'autorité portuaire⁴¹. Au sein de la capitainerie, **l'officier de port**, fonctionnaire de l'Etat ayant prêté serment, veille au respect des lois et règlements relatifs à la police des ports maritimes⁴².

Dans les ports où l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est l'exécutif de la collectivité territoriale, c'est **le surveillant de port**, appartenant aux services de la collectivité territoriale, qui assure ces fonctions⁴³. Pour l'exercice de la police de l'exploitation du port et de la conservation du domaine public portuaire relevant de l'autorité portuaire, cette dernière peut désigner des agents appartenant à ses services, qualifiés **d'auxiliaires de surveillance**⁴⁴.

Enfin, **l'établissement portuaire** fédère les actions de la communauté portuaire et assure la promotion commerciale du port, finance les outillages publics, terre-pleins et hangars, les exploite ou les loue à des opérateurs privés, et gère le domaine public. Il s'agit de l'établissement public lui-même dans les ports autonomes et d'un concessionnaire de l'outillage public dans les ports d'intérêt national, généralement une Chambre de commerce et d'industrie.

3.4.2. La concession

L'exploitation des ports fait l'objet de concessions dites d'outillage public, réglementées par les articles R. 122-7 à R. 122-10 du code des ports maritimes. « *La réalisation, totale ou partielle, et l'exploitation d'outillages mis à disposition du public dans les ports non autonomes de commerce ou de pêche de l'Etat peuvent faire l'objet de concessions accordées à des collectivités publiques, à des établissements publics ou à des entreprises privées* »⁴⁵. La concession d'outillage public donne lieu à une convention assortie d'un cahier des charges. Cette concession revient à confier à

³⁹ Articles L. 302-1 à L. 302-3 du code des ports maritimes.

⁴⁰ Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Direction du transport maritime, des ports et du littoral, 2003. *Les ports maritimes français dans les échanges mondiaux*.

⁴¹ Jean-Marie BECET et Robert REZENTHEL, 2004. *Dictionnaire juridique des ports maritimes et de l'environnement littoral*. Presses Universitaires de Rennes.

⁴² Articles L. 303-1 et L. 303-2 du code des ports maritimes.

⁴³ Article L. 303-2.

⁴⁴ Article L. 303-4.

⁴⁵ Article R. 122-7.

un tiers la réalisation ou l'acquisition de biens appelés à être remis gratuitement à l'Etat en contrepartie de la perception par ce tiers, pendant un temps déterminé, de redevances auprès des usagers de ces biens⁴⁶. Les outillages qu'une entreprise installe pour répondre à ses propres besoins fait l'objet d'une concession d'outillage privé avec obligation de service public⁴⁷.

La concession s'établit donc entre l'Etat, le Département ou la commune, appelés **autorités concédantes**, et un tiers, le plus souvent une Chambre de commerce et d'industrie, appelé **concessionnaire**.

L'autorité concédante est le maître d'ouvrage des travaux d'infrastructures (construction de quais, entretien et approfondissement des chenaux d'accès). Elle est à ce titre responsable du balisage des accès et de la mise à quai des navires. Dans les ports d'intérêt national, les investissements sont cofinancés par le maître d'ouvrage et le concessionnaire. Des fonds complémentaires sont généralement versés par les collectivités (commune, Département ou Région). La décennie écoulée a, de plus, vu le soutien important de crédits européens et notamment du Fonds européen de développement régional (FEDER), limité dans le temps.

En revanche, les travaux de superstructures sont réalisés par le concessionnaire après accord de l'autorité concédante. Le concessionnaire peut bénéficier de subventions d'investissement de la part du Département, de la Région ou de l'Europe. L'autorité concédante instruit les demandes tarifaires présentées par le concessionnaire pour les droits de port et d'outillage. Elle contrôle les comptes et budgets du port. L'autorité concédante assure la police d'exploitation du port, gère le domaine public non concédé et contrôle la gestion du domaine public concédé au concessionnaire.

C'est également le concessionnaire qui exploite les outillages publics et procède, après autorisation, à l'acquisition de nouveaux équipements dont il assure l'exploitation. Il est tenu de mettre ces équipements à la disposition des usagers en état de marche. En fin de concession, l'autorité concédante entre en possession des installations qui ont fait l'objet de la concession.

Aujourd'hui, la plupart des ports d'intérêt national et des 304 ports transférés aux Départements par la loi du 22 juillet 1983 sont sous le régime de la concession aux Chambres de commerce et d'industrie (CCI). En effet, les CCI sont des Etablissements publics à caractère administratif (EPA), instituées par la loi du 9 avril 1898 qui stipule que « *les Chambres de commerce et d'industrie représentent les intérêts commerciaux et industriels de leur circonscription auprès des pouvoirs publics* », et parmi leurs missions figure l'exploitation des équipements (aéroports, ports maritimes, ports fluviaux, plateformes multimodales, complexes routiers...).

En revanche, la situation des 228 ports communaux est plus variée, alliant des concessions à des Chambres de commerce et d'industrie à des Sociétés d'économie mixte (SEM) et des régies.

⁴⁶ Cour des comptes, 1999. *La politique portuaire française*. Rapport au Président de la République.

⁴⁷ Article R. 122-11 du code des ports maritimes.

3.4.3. Le financement du port

L'établissement portuaire tire ses ressources des redevances pour services rendus aux navires, aux passagers ou à la marchandise transportée, ainsi que de la location d'engins et de redevances domaniales.

Le droit de port comprend, pour les navires de commerce :

- une redevance sur le navire ;
- une redevance sur le stationnement ;
- une redevance sur les marchandises (calculée au poids ou à l'unité) ;
- une redevance sur les passagers ;
- une redevance sur les déchets d'exploitation des navires.

Pour les navires de pêche, il s'agit d'une redevance d'équipement des ports de pêche calculée sur la valeur des produits de la pêche lors de leur débarquement. Les produits de la conchyliculture sont également soumis à cette redevance, calculée sur des bases plus complexes que pour la pêche. Pour les navires de plaisance, il s'agit d'une redevance d'équipement des ports de plaisance et, pour ceux transportant plus de 12 passagers, d'une redevance sur les déchets d'exploitation des navires⁴⁸.

Les taxes perçues par le concessionnaire (droit de port, outillage, autres taxes...) servent à financer les charges d'exploitation, les achats d'équipements nouveaux et les fonds de concours à l'autorité concédante pour les travaux d'accès et d'infrastructures. Les tarifs de chaque prestation sont publics, et les procédures réglementaires qui conduisent à leur fixation sont décrites dans le code des ports maritimes⁴⁹.

3.5. Les usagers portuaires

Les usagers portuaires ont des origines et des usages du port très variés. Ils l'utilisent pour différentes activités, qui peuvent être regroupées en six familles :

- le transport de marchandises, où les principaux usagers du port sont l'armateur, propriétaire du navire, et le chargeur, propriétaire de la marchandise expédiée ;
- le transport de passagers ;
- la pêche et la conchyliculture ;
- la Défense nationale ;
- la construction et la réparation navales ;
- la fonction résidentielle et récréative, qui regroupe la plaisance mais aussi toutes les manifestations liées au monde maritime.

⁴⁸ Articles R. 211-1 et R. 213-1 du code des ports maritimes.

⁴⁹ Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Direction du transport maritime, des ports et du littoral, 2003. *Les ports maritimes français dans les échanges mondiaux*.

Ces usagers d'un port sont parfois regroupés en association ou en comité d'usagers. Ils sont représentés dans les Chambres de commerce et d'industrie aux côtés des élus.

3.6. Les services portuaires ⁵⁰

Les usages et usagers du port étant très diversifiés, l'éventail des services portuaires est très large et associe des partenaires aux missions et aux statuts différents. Il existe deux grands types de services portuaires : les services administratifs, dépendant de l'Etat et de ses services déconcentrés, et les services assurés par des entreprises privées, que sont les services aux navires et les services à la marchandise. Les services aux hommes et notamment l'accueil des marins à terre reposent en grande partie sur du bénévolat.

3.6.1. Les services administratifs

- Les douanes

Les douanes dépendent du Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie. Dans les ports, elles contrôlent les marchandises, les moyens de transport et les personnes. Elles perçoivent les droits et taxes, y compris les droits de port pour le compte de l'établissement portuaire. Elles assurent la surveillance des zones portuaires et des navires.

- Les services maritimes de l'équipement

Ils dépendent du Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Outre le rôle d'autorité portuaire, les services maritimes assurent l'exploitation et l'entretien des infrastructures portuaires dans les ports d'intérêt national, la police portuaire à terre, la signalisation maritime (Phares et balises), la lutte contre la pollution marine à terre (plan Polmar terre), la surveillance de la qualité des eaux (Cellule qualité des eaux littorales).

- Les affaires maritimes

Dépendant du même Ministère, les affaires maritimes sont compétentes pour tout ce qui a trait aux marins en termes de régime social et de formation aux métiers de la mer. Elles assurent en outre le contrôle de la sécurité des navires, et, hors des ports, interviennent comme organe de police sur le plan d'eau, ont en charge la sécurité de la navigation et la coordination des opérations de sauvetage par les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS).

⁵⁰ Cette partie a été réalisée d'après les documents suivants : Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Direction du transport maritime, des ports et du littoral, 2003. *Les ports maritimes français dans les échanges mondiaux* ; et René RODIERE et Emmanuel DU PONTAVICE, 1997. *Précis de droit maritime*. 12^{ème} édition, Dalloz.

- Les services vétérinaires et phytosanitaires

Ils dépendent du Ministère de l'agriculture et de la pêche. Ils procèdent au contrôle et à l'inspection des végétaux, des denrées animales et d'origine animale et des animaux en provenance des pays tiers.

- La police aux frontières

Elle dépend du Ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire et contrôle les équipages et les passagers, de la même façon que les douanes contrôlent les marchandises.

- Les services incendie

Dépendant également du Ministère de l'intérieur, des moyens spécialisés sont mis en place dans les ports au regard de la spécificité des sinistres et des moyens de lutte. Ils sont souvent en lien avec les entreprises de remorquage.

3.6.2. Les services aux navires

Les métiers du port liés aux services aux navires sont de deux types : ils concernent les opérations d'accostage et d'appareillage des navires et les opérations à terre. Ils relèvent d'entreprises privées.

- Opérations d'accostage et d'appareillage

Ces opérations font intervenir principalement le pilote, le remorqueur et le lamaneur.

Le pilote conseille le commandant d'un navire en lui fournissant toutes les informations nécessaires à la navigation aux abords et dans les ports. Le pilotage a été rendu de fait obligatoire pour protéger les installations portuaires et participer à la sécurité et à la police de la navigation maritime. Sont exemptés de cette obligation les navires dont la taille est inférieure à un minimum fixé localement et les navires pour lesquels le capitaine dispose d'une licence de capitaine-pilote. On compte en France 350 pilotes regroupés en 30 stations de pilotage. La station organise le service public de pilotage mais sa gestion est privée.

Le remorqueur assiste le navire en le tractant, le poussant ou le freinant, à l'aide d'une ou plusieurs remorques, lorsque celui-ci ne peut accoster ou partir seul d'un port. Il n'est pas obligatoire. Les entreprises de remorquage emploient en France 1 000 personnes. Les remorqueurs interviennent également pour les opérations de sauvetage, la lutte contre les incendies dans les ports et la lutte contre la pollution maritime. Les remorqueurs les plus connus sont les Abeilles, navires des sociétés du groupe Bourbon.

Le lamaneur assure l'ensemble des opérations d'amarrage, de déhalage et de largage des amarres. Il intervient également dans la lutte contre la pollution portuaire. En France, le lamanage emploie 700 personnes.

- Opérations à terre

Les opérations à terre concernent principalement le consignataire, l'avitailleur, l'entreprise de réparation navale et l'entreprise de récupération et de traitement des déchets.

Le consignataire représente dans le port l'armateur ou l'affréteur du navire de commerce. Son intervention englobe toutes les opérations d'assistance au navire pendant la durée de l'escale (chargement, déchargement, avitaillement...). Le consignataire est également **agent maritime**, c'est-à-dire spécialisé dans l'organisation des transports comportant une partie maritime.

L'avitailleur approvisionne le navire en marchandises nécessaires à la vie quotidienne à bord : vivres, équipements, glace, carburant.

L'entreprise de réparation navale apporte des solutions aux différents problèmes techniques rencontrés par tous les types de navires (commerce, pêche, plaisance, militaire). Les sociétés de réparation, location, maintenance de conteneurs offrent leurs services aux navires porte-conteneurs.

L'entreprise de récupération et de traitement des déchets, lorsqu'elle existe, a vocation à traiter plusieurs types de déchets : les déchets d'exploitation des navires (déchets ménagers, eaux noires⁵¹ et eaux grises⁵² des bateaux de plaisance) ; les déchets divers ramenés par les bateaux de pêche et les conchyliculteurs ; mais aussi les résidus de cargaison, les eaux pluviales et les eaux de carénage liées à l'entretien des navires.

3.6.3. Les services aux marchandises

Les services aux marchandises mettent également en œuvre plusieurs partenaires et fonctions.

La criée, ou halle à marée, est un lieu d'échange commercial où les ressources pêchées en mer (poissons, crustacés) sont vendues aux enchères.

L'entreprise de manutention effectue les opérations de chargement et de déchargement des marchandises à destination ou en provenance de la voie maritime. Elle emploie les ouvriers dockers qui sont, depuis la loi du 9 juin 1992, majoritairement mensualisés, le régime de l'intermittence demeurant une exception⁵³.

L'entrepouseur exploite des capacités d'entreposage qu'il loue aux propriétaires de la marchandise. Cette activité concerne essentiellement des marchandises en vrac

⁵¹ Les eaux noires proviennent des installations sanitaires embarquées.

⁵² Les eaux grises proviennent des eaux de vaisselle et de lavage.

⁵³ Loi n° 92-496 du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes, parue au JO du 10 juin 1992.

(produits pétroliers, produits chimiques, liquides alimentaires, céréales, minerais, tourbe...).

L'entreprise de groupage / dégroupage réunit en un seul contenant les envois de marchandises en provenance de divers expéditeurs, et inversement, sépare les marchandises d'un même convoi à l'adresse de plusieurs destinataires.

Le commissionnaire de transport se charge de faire exécuter, sous sa responsabilité et en son nom propre, un transport de marchandises qui lui sont confiées par le chargeur en choisissant lui-même les différents transporteurs dont il a besoin. Il a une obligation de résultat envers son client, ce qui le différencie du transitaire qui lui n'a qu'une responsabilité de moyen. Le commissionnaire de transport travaille sous autorisation délivrée par la Direction régionale de l'équipement.

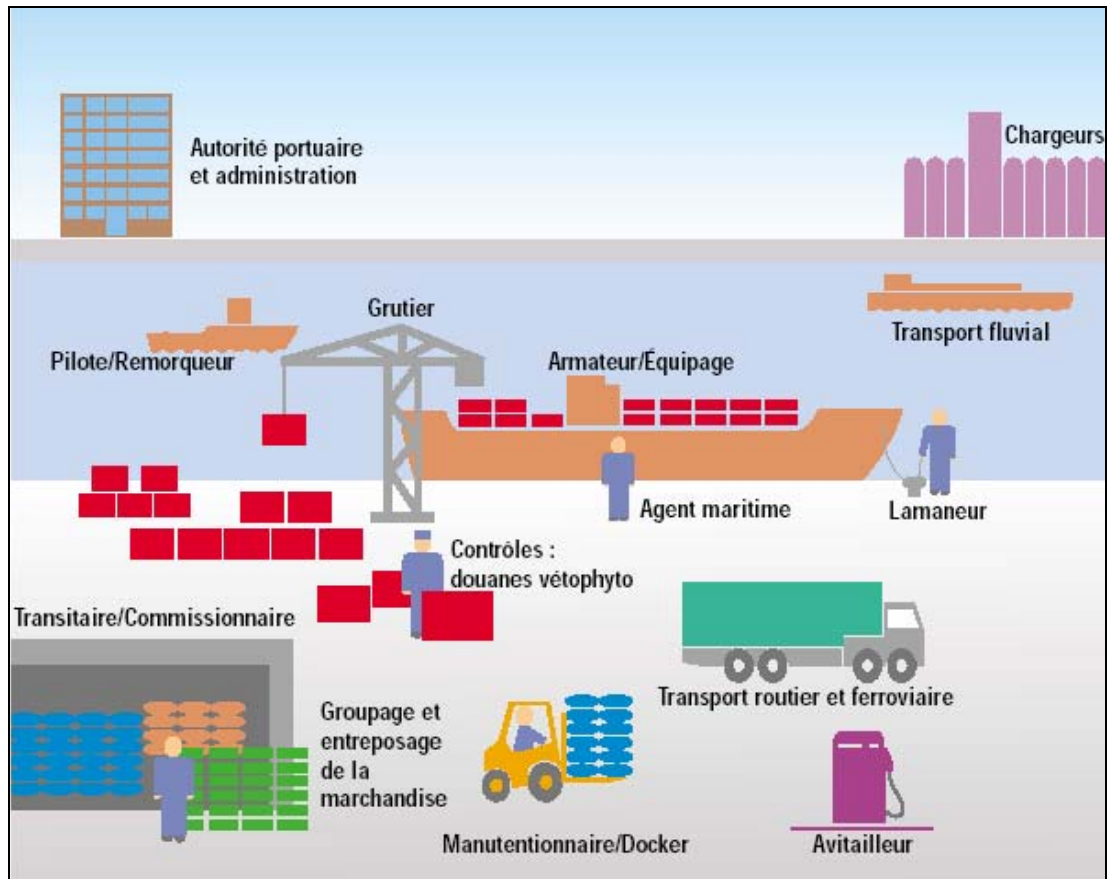
Le transitaire est un intermédiaire chargé de recevoir les marchandises des mains du transporteur maritime et d'assurer la réexpédition par les soins d'un autre transporteur (maritime, fluvial, routier, aérien...). Entre temps, il aura entreposé les marchandises, contracté les assurances le cas échéant, accompli les opérations de douane. Le transitaire n'est pas commissionnaire de transport car ses obligations et sa responsabilité cessent lorsqu'il remet la marchandise au second transporteur.

Le contrôle et l'analyse combinent le contrôle qualitatif et le contrôle quantitatif. Le premier recouvre l'analyse, la surveillance, l'échantillonnage des marchandises qui sont effectués par des entreprises spécialisées. Le contrôle quantitatif est assuré par des agents communaux nommés aux fonctions de peseur, mesureur et jaugeur public.

Le commissionnaire en douane accomplit pour autrui les formalités de douane relatives à la marchandise.

Le transporteur est représenté par les entreprises de transport routier, ferroviaire et fluvial qui assurent les opérations d'acheminement des marchandises. Le pré-acheminement consiste à acheminer dans le port les marchandises prêtes à être embarquées. Le post-acheminement consiste à acheminer les marchandises débarquées sur le port vers leur destination finale.

Figure 4. Les acteurs d'un port de commerce.



Source : Ministère de l'équipement, des transports et du logement,
Direction du transport maritime, des ports et du littoral, 2003.

3.6.4. Les services aux hommes

Ils concernent l'accueil à terre des marins, principalement étrangers. Le consignataire pourvoit aux besoins de l'équipage pendant l'escale, notamment en termes d'hébergement et de transport lors des relèves d'équipage. Les marins sont traditionnellement accueillis dans les foyers des marins ou Seamen's Clubs, organisations indépendantes localisées près des quais, fonctionnant en grande partie grâce à des bénévoles, subventionnées par les collectivités. Ces foyers d'accueil permettent aux marins de se reposer, de se retrouver, de s'informer, de communiquer avec leur famille par téléphone et Internet.

Les services aux hommes concernent également l'accueil des plaisanciers en escale, avec notamment l'installation de sanitaires (douches, WC, bacs à vaisselle) sur les quais.

3.7. Les équipements portuaires

Au fil du temps, les ports ont été aménagés pour accueillir les navires dans de bonnes conditions, faciliter la manutention, le stockage des marchandises, la vente du poisson... On distingue les **infrastructures portuaires** liées à l'aménagement

même du port (quais, bassins, môles...) des **superstructures**, qui définissent l'outillage installé sur les infrastructures (grues, silos, ponts, élévateurs à bateaux...).

Concernant les infrastructures, les différentes activités portuaires, et notamment le transport de marchandises, nécessitent un chenal d'accès au port, des quais offrant un tirant d'eau et un linéaire suffisamment importants pour accueillir plusieurs navires. Parmi les infrastructures, outre les bassins, quais, môles, les activités de construction et de réparation navales nécessitent des **formes de radoub** ou bassins de radoub, qui sont des cales sèches destinées à l'entretien et la réparation des navires.

Deux types de superstructures sont requis pour la manutention, selon le fret considéré. La manutention verticale, c'est-à-dire le chargement et le déchargement du navire par le haut, requiert des grues et des portiques : on parle de **Lo/Lo** (Lift on/Lift off). Ce type de manutention est utilisé pour les vracs, conteneurs et marchandises diverses. La manutention horizontale concerne les trafics rouliers : les véhicules entrent et sortent du navire par leurs propres moyens, grâce à des plans inclinés et des passerelles spécifiques. On parle alors de **Ro/Ro** (Roll on/Roll off).

Parmi les superstructures, on retrouve également les **slipway**, rampes d'accès pour les navires devant être mis à sec pour entretien ou réparation.

Les espaces disponibles sur le port font également partie des équipements nécessaires aux activités portuaires : ces espaces sont destinés à accéder aux navires pour le transport de passagers, en particulier lorsqu'ils embarquent avec leur véhicule, à stocker des marchandises à l'air libre (billes de bois) ou en hangars. Enfin, les routes et voies ferrées portuaires permettent le pré ou post-acheminement des marchandises.

Il faut noter ici que ce sont les équipements portuaires, et surtout leurs performances (longueur du quai, nombre de formes de radoub, capacité de chargement/déchargement à l'heure...) qui sont utilisés comme arguments par les ports pour capter de nouveaux trafics.

4. Finalement : un « site portuaire » plutôt qu'un port

Les paragraphes précédents montrent la diversité des définitions données au terme de port et les imprécisions qui peuvent être portées par ce terme. Le port, nous venons de le montrer, est un espace où cohabitent de nombreuses activités. Pour mieux désigner ce qui fait l'objet de la réflexion portuaire dans ce rapport, il convient donc de préférer la notion de **site portuaire**, mieux adaptée que la notion de port.

Un site portuaire est un plan d'eau abrité des vents, des courants et des variations importantes du niveau de l'eau. Il peut être maritime, fluvial ou lacustre. D'origine naturelle, il est aménagé pour accueillir au mieux les navires et les activités qui y sont liées. Cette notion de site portuaire s'applique à des espaces de taille très

différente, depuis le mouillage destiné à la plaisance jusqu'au port de commerce d'envergure internationale.

Le site portuaire accueille les navires et leur permet en permanence de réaliser leur mission principale, mais aussi périodiquement de subir des opérations de maintenance ou des transformations, et, accidentellement, de remédier aux désordres intervenus sur les navires ou leur cargaison.

A chaque catégorie de navires correspond une zone du site portuaire. Ainsi voit-on naître un port de commerce, de pêche, de plaisance, un port militaire... Ces ports diffèrent dans leur fonctionnement et leur gestion, d'où la nécessité d'adjoindre un qualificatif au port dont il est question à l'intérieur d'un même site portuaire.

Cette classification pratique des ports selon leurs activités (commerce, pêche, plaisance) ne doit pas cacher une réalité qui s'avère souvent plus complexe : très fréquemment un port de pêche offre des mouillages aux bateaux de plaisance et réciproquement, et ces différents usages sont en constante évolution. Pour la clarté de l'exposé nous qualifierons les ports en fonction de leurs activités dominantes, sans préjuger de l'existence d'autres activités.

Chapitre 2

Les sites portuaires bretons hier, aujourd'hui... et demain ?

1.	Les sites portuaires bretons à travers l'histoire	41
1.1.	L'évolution des activités	41
1.1.1.	La défense du littoral	41
1.1.2.	Les échanges commerciaux	42
1.1.3.	L'exploitation des ressources marines	44
1.1.4.	Les activités récréatives	47
1.2.	L'évolution des équipements portuaires	50
1.3.	L'évolution de la gestion portuaire	51
2.	Les paysages portuaires aujourd'hui en Bretagne	51
3.	Les ports bretons aujourd'hui... et demain ?	52
3.1.	Une diversité portuaire	52
3.2.	Une nouvelle étape du développement portuaire en Bretagne	53

Un récent ouvrage intitulé « *Les français, la terre et la mer* », retrace les rapports qu’ont entretenus les français avec le littoral au cours du temps⁵⁴. Il définit le littoral d’après quatre fonctions, qui ont entraîné l’installation de quatre grands types de ports.

Le littoral a, dans l’histoire, longtemps été perçu comme une frontière qu’il fallait défendre. Il a donc été fortifié pour protéger le territoire ou préparer des expéditions.

Le littoral est un espace d’échanges commerciaux. Il a ainsi fixé des activités industrielles autour de la construction et de l’entretien des navires et de la manutention et de la transformation des marchandises transportées.

Le littoral est aussi une interface physique et biologique, offrant des ressources spécifiques. L’exploitation de ces ressources halieutiques (poissons, crustacés, coquillages), végétales (algues) et minérales (sables et granulats, sel) et, en aval, les activités de transformation des produits de la mer, ont, elles aussi, fixé des hommes sur les ports.

Le littoral est enfin devenu, et plus largement au cours du siècle dernier, un espace de loisirs⁵⁵. Le développement des activités récréatives s’est traduit, entre autres, par un développement rapide des ports de plaisance.

Quelle que soit l’époque, les hommes, les produits et les idées circulant dans les ports en ont fait des lieux cosmopolites où l’innovation culturelle, scientifique et technique, la diversification, le progrès ont toujours été présents.

1. Les sites portuaires bretons à travers l’histoire

Les sites portuaires bretons ont évolué dans le temps, tant en ce qui concerne les activités portuaires qu’en ce qui concerne les équipements et la gestion des sites.

1.1. L’évolution des activités

1.1.1. La défense du littoral

Le littoral est d’abord, dans l’histoire, une frontière qu’il faut défendre face aux multiples menaces venant de la mer. Cette position défensive se traduit par l’implantation massive sur le littoral de tours de guet, forteresses, remparts, villes fortifiées. Mais l’Etat adopte aussi, sur le littoral, une posture offensive. Ainsi, au milieu du XVII^e siècle, tous les pays européens qui ont une façade maritime se dotent d’une marine de guerre spécialisée, pour laquelle l’Etat doit disposer d’arsenaux. Au

⁵⁴ Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL, Françoise PERON (Dir.), 2005. *Les français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*. Fayard, Paris.

⁵⁵ Alain CORBIN, 1988. *Le territoire du vide. L’Occident et le désir du rivage, 1750-1840*. Champs, Flammarion.

XVIII^e siècle, le dispositif militaire français s’appuie sur quatre sites : Brest et Toulon où les flottes et les troupes s’installent, et Lorient et Rochefort qui sont des chantiers de construction et d’entretien des navires. Aujourd’hui, Brest est le seul port militaire de l’Atlantique.

1.1.2. Les échanges commerciaux

Commerce et exploitation des ressources maritimes sont intimement liés. C’est le développement des échanges liés à la pêche et à l’extraction de sel qui a fixé la population sur la côte et entraîné l’apparition de nombreux ports. Ainsi, sur le site du Yaudet, dans l’estuaire du Léguer près de Lannion, des fouilles ont mis à jour « *les restes d’un petit havre des II^e et I^{er} siècles avant J.C., commerçant avec les communautés littorales du nord de l’Armorique et du sud de la Grande-Bretagne* »⁵⁶.

Les échanges commerciaux liés aux ressources marines mais aussi agricoles se sont amplifiés dans les premiers siècles de l’époque romaine, et les fouilles archéologiques ont permis d’exhumer les vestiges d’agglomérations portuaires à Douarnenez, Quimper et Vannes, où la présence d’amphores de vin du I^{er} siècle provenant des îles Eoliennes, et d’autres contenant des noyaux d’olives et des pépins de raisin, témoigne d’échanges entre régions lointaines.

Les ports bretons sont donc actifs dès le II^e siècle avant J.C. dans les échanges commerciaux. Au fur et à mesure que les techniques de construction navale et de navigation s’améliorent, la mer devient un moyen de transport privilégié offrant de grandes capacités de transport et des coûts moindres, sur de longues distances. Au XV^e siècle, le commerce intra-européen repose sur la demande en sel et en vin des pays du nord et la demande en céréales et matériaux de construction des pays de la façade atlantique⁵⁷. Le port de Kérity à Penmarc’h, principal foyer d’armement du roulage breton entre 1450 et 1550 avec au moins 100 barques et navires devient, au XV^e siècle, « *un port d’escale presque obligé des flottes du vin et du sel qui remontaient du golfe de Gascogne vers la Manche avant le passage des raz* »⁵⁸. Les ports bretons échangent avec Nantes des céréales contre du vin ; avec La Rochelle, le seigle, le froment, le bois de tonnellerie et les sardines sont échangées contre du sel et du vin. Les ports bretons s’insèrent dans les principaux flux de cabotage grâce aux céréales, ardoises et toiles à voile (chanvre et lin). Ces activités de transport maritime stimulent l’essor de villes portuaires (Morlaix, Saint-Malo, Vannes...), provoquent le développement d’activités dérivées (voileries, corderies, constructions navales) et donnent un coup de fouet à l’économie régionale, essentiellement au secteur textile⁵⁹. Le développement des échanges et le cabotage sont intimement liés jusqu’à l’apparition du chemin de fer. Les ports secondaires se spécialisent dans l’armement des caboteurs et profitent de la présence des ports de commandement. Ainsi, en Bretagne Sud, les ports du golfe du Morbihan (Île d’Arz, Île aux Moines,

⁵⁶ Jean-René COULIOU et Gérard LE BOUËDEC, 2004. *Les ports du Ponant. L’Atlantique de Brest à Bayonne*. Editions Palantines, Université de Bretagne Occidentale.

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL, Françoise PERON (Dir.), 2005. *Les français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*. Fayard, Paris.

⁵⁹ Yves MORVAN, 1997. *Demain, la Bretagne, ou la métamorphose du modèle breton*. Editions Apogée.

Ambon, Arzon, Locmariaquer, Sarzeau, Saint-Gildas de Rhuys) sont intégrés dans des circuits de cabotage au service des ports de Nantes et de Lorient.

L’époque coloniale donne une nouvelle envergure au transport maritime et aux échanges commerciaux. Des produits vivriers et manufacturés sont exportés et les navires apportent en retour sucre, thé, café, tabac, coton, soie, matières premières qui alimentent le commerce national et européen. Si les ports de Nantes et Bordeaux se spécialisent dans les échanges avec les Antilles, c’est le commerce asiatique qui fait de Lorient un grand port de commerce. En 1664, à la demande de Colbert, Louis XIV autorise la création de la Compagnie des Indes orientales afin de développer des liaisons maritimes régulières avec l’Asie. La Compagnie décide alors de créer *ex nihilo* une base maritime et commerciale au Faouëdic, au confluent du Scorff et du Blavet, à l’abri de la citadelle espagnole et de la ville fortifiée de Port-Louis, élément essentiel du dispositif de défense de la France sur la côte sud de la Bretagne⁶⁰. « *Nous permettons à ladite compagnie de faire son établissement aux dits lieux de Port-Louis, Féandik et autres des environs, le long des rivières de Hennebont et de Pont-Scorff, et, pour cet effet, d’y construire des ports, quais, chantiers, magasins et autres édifices nécessaires à la construction de ses vaisseaux et armements de ses flottes* »⁶¹. Jusqu’alors, la Compagnie avait envoyé aux Indes des navires qu’elle avait acquis ; elle possède maintenant son propre chantier naval, duquel sortent rapidement deux frégates et un navire de 1 000 tonneaux, le Soleil d’Orient, qui donnera son nom à la ville naissante. La nouvelle Compagnie des Indes, créée par Law en 1719, fait de ce site sa base exclusive d’opérations pour la construction de la flotte, l’armement et le désarmement. Elle y crée un hôtel des ventes permettant d’effectuer sur place la vente des marchandises asiatiques jusque-là effectuée à Nantes. Ce commerce est essentiellement voué à l’importation d’épices, de café, de thé, de porcelaine de Chine, d’étoffes, et assure à Lorient une ère de grande prospérité : son port devient un nœud du commerce mondial où s’articulent les flux de l’océan Indien et le cabotage européen⁶².

On voit toute l’importance qu’a pu revêtir la fonction portuaire dans le développement d’une économie régionale largement ouverte, par les liaisons maritimes, aux échanges internationaux. Jusqu’au XVIII^e siècle, « *l’océan pilote l’essor breton* »⁶³.

Une rupture majeure survient au XIX^e siècle, puisque la révolution industrielle transforme les trafics portuaires et la nature des marchandises importées : minerais, nitrates, phosphates, bois, mais surtout le charbon, qui constitue la première importation dans les ports de Brest et Lorient au début du XX^e siècle. Les navires se transforment, passant de la voile et du bois au fer puis à l’acier et à la vapeur. La métallurgie se développe dans les ports de Brest et Lorient. Les ports de la façade

⁶⁰ Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL, Françoise PERON (Dir.), 2005. *Les français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*. Fayard, Paris.

⁶¹ Déclaration de Louis XIV en 1666. Philippe HAUDRERE et Gérard LE BOUËDEC, 2001. *Les compagnies des Indes*. Editions Ouest-France.

⁶² Jean-René COULIOU et Gérard LE BOUËDEC, 2004. *Les ports du Ponant. L’Atlantique de Brest à Bayonne*. Editions Palantines, Université de Bretagne Occidentale.

⁶³ Yves MORVAN, 1997. *Demain, la Bretagne, ou la métamorphose du modèle breton*. Editions Apogée.

atlantique, et notamment Bordeaux et Nantes-Saint-Nazaire, deviennent des pôles majeurs dans la construction navale⁶⁴.

La multiplication des petits ports bretons et leur incapacité à s’entendre face aux puissantes compagnies fait doucement glisser la Bretagne vers la marginalisation. L’essor régional, fondé sur la pêche morutière et l’industrie toilière, se trouve freiné par les différends de la Bretagne avec l’Angleterre, la rupture des relations avec les Antilles et l’Inde, et l’intégration croissante de la Bretagne à la France qui l’enferme dans un marché national dont elle supporte mal les règles contraires à ses intérêts. Au fil du temps, le commerce cesse d’être le moteur de la « première province maritime française »⁶⁵.

1.1.3. L’exploitation des ressources marines

- De la pêche morutière au repli de l’activité sardinière et à la diversification

La pêche s’est longtemps pratiquée sur l’estran ou à proximité des côtes. Si ce sont les baleiniers basques qui découvrent au XIV^e siècle les bancs de morue de Terre-Neuve, dès le XVI^e siècle Paimpol arme des navires à la grande pêche terre-neuvienne, qui devient au XVIII^e le lieu de pêche le plus fréquenté par les morutiers français. Au début du XIX^e siècle, les ports de Dahouët, le Légué, Binic, Paimpol, Morlaix, puis Cancale, Saint-Servan, Saint-Malo arment des navires morutiers pour Terre-Neuve puis pour l’Islande à la fin du XIX^e siècle.

La géographie portuaire de la Bretagne Sud en matière de pêche est dessinée au XVIII^e siècle par la pêche à la sardine, implantée dans les ports du Fret, de Camaret, Morgat, Douarnenez, Audierne, Concarneau, Doëlan, Port-Louis, Quiberon, Le Palais.

Plus tard, le traitement du poisson (sardine et thon) par appertisation conduit à l’implantation de nombreuses conserveries dans les ports. Cette industrie de la conserve contribue à l’industrialisation portuaire car les entreprises s’installent à même les ports de pêche. Au milieu du XIX^e siècle, on compte ainsi 55 usines : le Morbihan, avec 22 conserveries, est le premier pôle sardinier français devant le Finistère. A la fin du XIX^e siècle, on compte quelque 159 conserveries en France. Le Finistère s’affirme alors comme premier département sardinier⁶⁶ : en 1893, les ports finistériens assurent 70% des productions sardinières de France⁶⁷.

La crise sardinière du début du XX^e siècle entraîne une diversification des métiers vers la pêche hauturière. Au début du XX^e siècle, Lorient s’affirme comme un port de chalutage à vapeur avec La Rochelle et Arcachon. Le port de pêche de Lorient est original : « *l’invention du port de pêche n’émane pas des gens de mer. Elle résulte*

⁶⁴ Jean-René COULIOU et Gérard LE BOUËDEC, 2004. *Les ports du Ponant. L’Atlantique de Brest à Bayonne*. Editions Palantines, Université de Bretagne Occidentale.

⁶⁵ Yves MORVAN, 1997. *Demain, la Bretagne, ou la métamorphose du modèle breton*. Editions Apogée.

⁶⁶ Jean-René COULIOU et Gérard LE BOUËDEC, 2004. *Les ports du Ponant. L’Atlantique de Brest à Bayonne*. Editions Palantines, Université de Bretagne Occidentale.

⁶⁷ Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL, Françoise PERON (Dir.), 2005. *Les français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*. Fayard, Paris.

d’une convergence d’intérêts entre les négociants charbonniers lorientais et la Compagnie de chemin de fer Paris-Orléans. Les charbonniers ont bien perçu que la forte consommation de charbon par les chalutiers offre des marges de croissance pour le trafic du port de commerce : ils se font armateurs »⁶⁸. Douarnenez devient en 1927 le premier port français pour le maquereau de dérive⁶⁹. Les pêcheurs de Camaret, Douarnenez et Audierne vont pêcher la langouste au large de La Rochelle et de la Cornouailles anglaise ; les pêcheurs d’Etel et de Groix, puis de Lorient et d’Auray exploitent le golfe de Gascogne et se réorientent vers le thon germon ; dans les années 1960, les pêcheurs de Douarnenez partent sur le banc d’Arguin au large de la Mauritanie.

En un siècle, la Bretagne Sud passe ainsi de l’époque sardinière à celle des spécialisations portuaires⁷⁰.

- De la pêche des coquillages à la conchyliculture

Les coquillages sont consommés depuis l’Antiquité, mais hormis des essais d’élevage d’huîtres réalisés par les Romains, les coquillages sont uniquement pêchés à pied ou dragués par bateaux jusqu’aux premiers élevages de moules sur bouchots au début du XIII^e siècle et à la naissance de l’ostréiculture moderne en 1853⁷¹. Cette année-là, le commissaire de la Marine Ferdinand De Bon est chargé de repeupler les anciennes huîtrières de la Rance et de la rade de Saint-Malo avec des huîtres de la baie de Cancale. En observant les résultats de ces essais, il affirme que l’huître peut se reproduire même après avoir été transplantée sur des fonds qui émergent à chaque marée et sur lesquels il n’en avait jamais existé auparavant. Il crée alors à Saint-Servan un parc expérimental et en 1858 crée un plancher collecteur de naissains. En avril 1858, trois millions d’huîtres sont achetées à Cancale et Tréguier pour régénérer la baie de Saint-Brieuc, puis la rade de Brest. L’ostréiculture est née⁷².

En 1954, 123 lignes de bouchot sont accordées à titre d’essai au fond de la baie de Cancale. C’est la naissance de la mytiliculture⁷³. Aujourd’hui, ostréiculture et mytiliculture sont deux composantes majeures de l’exploitation des ressources marines en Bretagne.

- L’exploitation des algues marines

La tradition de récolte et d’exploitation des algues marines remonte au Moyen-Âge. Utilisées comme aliments et comme engrais, leur exploitation devient industrielle au XVII^e siècle avec la production de soude pour les verreries. En 1784, les besoins importants d’une verrerie de Rouen conduisent une équipe d’ouvriers sur l’archipel

⁶⁸ Jean-René COULIOU et Gérard LE BOUËDEC, 2004. *Les ports du Ponant. L’Atlantique de Brest à Bayonne*. Editions Palantines, Université de Bretagne Occidentale.

⁶⁹ Jean-René COULIOU, 1997. *La pêche bretonne. Les ports de Bretagne Sud face à leur avenir*. Presses Universitaires de Rennes.

⁷⁰ *Ibid.*

⁷¹ Comité national de la conchyliculture.

⁷² Joseph PICHOT-LOUVET, 1982. *Les huîtres de Cancale*.

⁷³ *Ibid.*

des Glénan⁷⁴. Après la découverte d’un procédé de fabrication de carbonate de sodium à partir du sel marin condamnant l’exploitation des algues, c’est la découverte de l’iode qui va permettre le développement de l’activité goémonière en Bretagne. Une usine installée au Conquet devient en 1829 la première productrice d’iode. L’activité goémonière se développe surtout dans le Léon, mais les flottilles se dispersent sur toutes les côtes de Bretagne. Alors que de nouvelles sources d’iode moins coûteuses arrivent sur le marché, un régime protectionniste permet à l’industrie française de se maintenir jusqu’en 1955, date à laquelle la diminution des effectifs marque un tournant dans l’activité goémonière⁷⁵. La mécanisation permet à une flottille nouvelle d’émerger au début des années 70.

La récolte des goémons est réglementée dès 1681 par Colbert qui fournit un texte de portée nationale uniformisant les coutumes quant à la propriété de l’estran. Il distingue les goémons épaves, rejetés sur les plages par la mer et pouvant être récoltés par tous à tout moment, des goémons de rive vivant dans la zone de balancement des marées et réservés aux habitants des communes riveraines à des périodes qu’ils définissent. En 1853, un décret crée une nouvelle catégorie, les goémons poussant en mer, permettant ainsi l’exploitation des laminaires. Ces trois catégories de goémons sont reprises par le décret du 9 août 1990 fixant les conditions de pêche, de récolte ou de ramassage des végétaux marins⁷⁶.

- L’extraction de matériaux

On distingue deux types de matériaux marins : les matériaux calcaires composés de maërl, sables coquilliers et crépidules, et les matériaux siliceux, ou granulats.

Le maërl désigne une accumulation d’algues calcaires (*Lithothamnium calcareum*). Il est récolté depuis plusieurs centaines d’années pour l’amendement des sols, et aujourd’hui son utilisation s’élargit à l’alimentation du bétail, au traitement des eaux dans les stations d’épuration, à la cosmétique. C’est en Bretagne que les bancs de maërl sont les plus abondants d’Europe. Ils sont adossés aux îles (archipel des Glénan, Groix, Belle-Île, Houat, Hoëdic, Molène), à la côte (Trévignon, Camaret) ou dans les fonds de baie (rade de Brest, baie de Morlaix, baie de Lannion)⁷⁷. Alors que l’exploitation des algues marines est assimilée à une activité de pêche, la récolte du maërl est assimilée à l’extraction de matériaux au même titre que les sables coquilliers.

Les crépidules constituent une ressource d’exploitation récente, utilisée à des fins d’amendement calcaire.

Les matériaux siliceux, ou granulats, sont utilisés comme matériaux de construction.

⁷⁴ Pierre ARZEL, 2004. 1784. *L’industrie des algues pénètre enfin en Bretagne*. Histoires de Bretagne, Le Télégramme.

⁷⁵ Pierre ARZEL, 2004. 1829. *Une usine du Conquet première productrice d’iode*. Histoires de Bretagne, Le Télégramme.

⁷⁶ Pierre ARZEL, 1998. *Les laminaires sur les côtes bretonnes. Evolution de l’exploitation et de la flottille de pêche, état actuel et perspectives*. Editions Ifremer.

⁷⁷ Jacques GRALL, 2003. *Les bancs de maërl*. Fiche de synthèse sur les biocénoses, REBENT, Ifremer.

1.1.4. Les activités récréatives

Longtemps voué uniquement aux activités productives, le littoral est devenu, après la mise en place des congés payés, un attrait touristique, et le bord de mer s’est alors transformé pour accueillir ces nouvelles populations. Lieux de travail, les ports sont également devenus lieux de loisirs. Cette transformation a débuté à la fin du XIX^e siècle avec la pratique des régates. La Société des régates de Brest est créée en 1847, la Société nautique et d’instruction navale de Lorient en 1872. Cette même année, le port de pêche de Concarneau organise des compétitions où se mêlent bateaux de pêche et navires de plaisance, tout comme l’Île-Tudy et Loctudy, où la Société des régates sera créée en 1884 avant de migrer vers Bénodet. La Société des régates de Douarnenez et la Société nautique de la Trinité sur Mer sont également créées.

La plaisance telle que nous la connaissons aujourd’hui se développe donc au lendemain de la seconde guerre mondiale (le Centre nautique des Glénan, créé en 1947, devient une référence dans le monde nautique à la fin des années 50) mais elle se démocratise et se diffuse véritablement dans les années 70, grâce à l’utilisation par l’architecte naval Herbulot du contreplaqué marine pour la création de petites unités peu coûteuses.

La construction de ports de plaisance est l’une des métamorphoses les plus remarquables du littoral. D’abord situés près des bons bassins de navigation (rade de Brest, archipel des Glénan, côte morbihannaise), les ports de plaisance se développent désormais en tout point de la côte, du simple mouillage au grand port spécialement aménagé, comme au Crouesty. La plaisance prend depuis quelques années de nouvelles dimensions, avec d’un côté les technologies de pointe développées dans les pôles de course au large comme Port-la-Forêt ou Lorient, et d’un autre côté le développement de la grande plaisance sur des yachts de luxe.

Mais parmi les activités de loisirs pratiquées sur les ports, il faut compter aussi l’escale pendant les croisières au long cours ; l’embarquement pour une promenade le long de la côte ; l’utilisation de navettes desservant les îles bretonnes ou anglo-normandes ; la participation aux célébrations du patrimoine maritime, particulièrement nombreuses depuis les années 80 en Bretagne.

La séduction exercée par les ports, et notamment l’activité de pêche, est à l’origine du développement de ce que l’on nomme « le tourisme bleu »⁷⁸.

- Les musées maritimes

Les musées des ports gardent la mémoire des activités qu’ils ont abritées, comme le Musée de la Compagnie des Indes dans la citadelle de Port-Louis, la citadelle de Belle-Île, la ville close de Concarneau, la base sous-marine de Keroman, les musées

⁷⁸ Jean-René COULIOU et Gérard LE BOUËDEC, 2004. *Les ports du Ponant. L’Atlantique de Brest à Bayonne*. Editions Palantines, Université de Bretagne Occidentale.

de la Marine à Brest et Port-Louis. Ces édifices historiques font la richesse du patrimoine maritime régional⁷⁹.

Les laboratoires de Dinard, Roscoff et Concarneau ont initié la vulgarisation des connaissances scientifiques par la création d’aquariums ouverts au public dès la fin du XIX^e siècle. Cette volonté de vulgarisation a été reprise par les Centres de culture scientifique, technique et industrielle (CCSTI), qui mènent auprès du grand public des actions permettant de faire connaître les activités scientifiques, et notamment, en Bretagne, les activités maritimes. A Brest, Océanopolis est un CCSTI. C’est le site le plus visité en Bretagne. A Lorient, le CCSTI - Maison de la Mer fait découvrir le monde de la pêche et des sciences de la mer, notamment grâce à l’ancien navire océanographique Thalassa.

Les activités de pêche font également partie de la promotion assurée par ces centres. Le premier musée de la pêche, né à Concarneau en 1961, se donnait comme objectif de faire le lien entre les professionnels de la mer et le public. Groix possède un écomusée sur la pêche et les populations insulaires. Le centre Haliotika, au Guilvinec, fait découvrir au grand public, depuis 1999, le monde de la pêche dans sa réalité actuelle, avec une scénographie interactive pleinement intégrée dans l’activité de la criée et du port.

Certains musées présentent des navires à flot. C’est le cas du port-musée de Douarnenez, à Port-Rhu, qui présente en France le plus grand nombre de navires : en plus des 30 embarcations visibles dans les bâtiments du musée, le bassin à flot permet de visiter un remorqueur du port de Falmouth, une barge de la Tamise, un navire langoustier de Douarnenez, une gabare sablière de la mer d’Iroise, un thonier d’Audierne et une galéasse norvégienne⁸⁰.

En France, 112 bateaux sont classés monuments historiques, dont 26 en Bretagne. L’attrait pour le patrimoine maritime est tardif : alors que les investissements se font sur la plaisance dans les années 70, ce n’est que dans les années 80 que l’on prend conscience de la fragilité des biens maritimes, soumis à la corrosion et à la destruction. Suite au concours « Bateaux des côtes de France », lancé en 1989 par la revue Chasse-Marée, de nombreuses associations entreprennent de reconstruire les bateaux les plus caractéristiques de chaque port. Ces bateaux prennent le nom du lieu et sont le symbole des identités locales, rappelant le passé portuaire de la ville. On peut ainsi citer, parmi les plus connus, la Recouvrance pour le port de Brest ou le Renard pour le port de Saint-Malo.

- Les fêtes maritimes

Plus de 200 fêtes liées à la mer se déroulent sur le littoral de la Bretagne. Elles sont d’une grande diversité, que l’on peut synthétiser en plusieurs types⁸¹ :

⁷⁹ Voir à ce sujet le rapport du CESR Bretagne, 2005. *Pour une politique régionale du patrimoine bâti en Bretagne*. Rapporteur : M. Noël ROUDAUT.

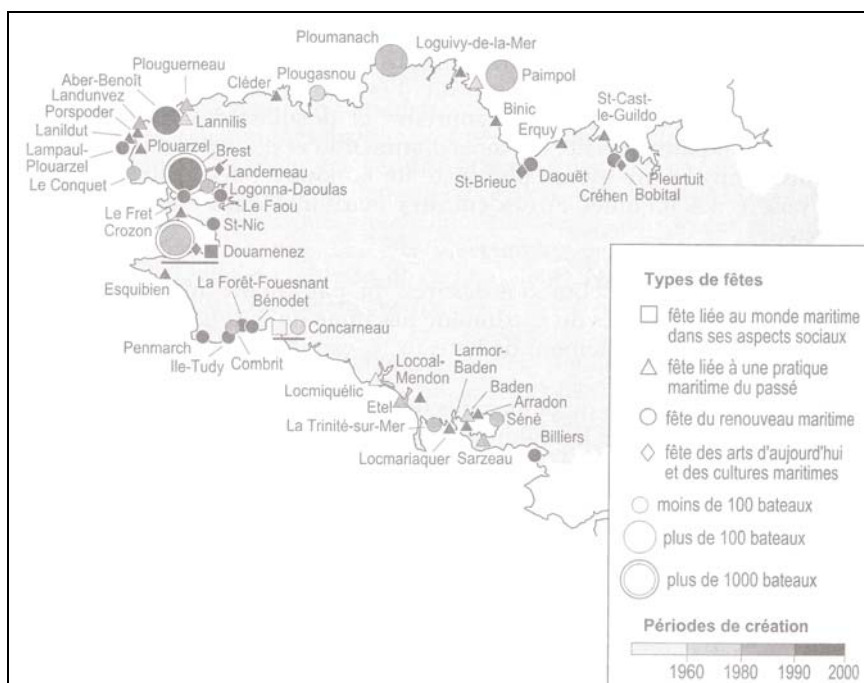
⁸⁰ Jean-René COULIOU et Gérard LE BOUËDEC, 2004. *Les ports du Ponant. L’Atlantique de Brest à Bayonne*. Editions Palantines, Université de Bretagne Occidentale.

⁸¹ Audition de M. Jean-Michel LE BOULANGER par la section Mer Littoral du CESR, le 10 mars 2005 à Redon.

- les fêtes religieuses, comme la bénédiction de la mer, dont la plupart ont disparu ;
- les fêtes folkloriques, nées au début du siècle, parfois durant des épisodes sombres : le festival des Filets Bleus à Concarneau est né en 1905 d'une kermesse de bienfaisance au profit des familles de pêcheurs touchées par la crise sardinière ; deux ans plus tard, en 1907, Douarnenez organisait la fête des Mouettes qui se perpétue encore aujourd'hui ;
- les fêtes des vieux métiers (goémoniers, ostréiculteurs) : nées dans les années 60, il existe aujourd'hui 22 fêtes des vieux métiers dans les ports ;
- les fêtes musicales, comme les Arts d'Invent à l'huile à Douarnenez, le Quai des artistes sur le port du Légué, les Jeudis du port à Brest... où le port sert de décor ;
- les fêtes du patrimoine maritime : outre les musées, on dénombre aujourd'hui 24 manifestations de toutes tailles autour du bateau. Depuis le rassemblement des Vieilles Coques à Concarneau en 1979, le rassemblement de vieux gréements à Pors Beac'h à Logonna-Daoulas en 1980 puis 1982, les fêtes maritimes prennent de l'ampleur à Douarnenez 1988 puis à Brest 1992, initiant une série de manifestations de grande envergure, fortement couvertes par les médias.

Si l'on exclut les fêtes religieuses, les fêtes à caractère uniquement commercial (repas collectifs de poissons, crustacés et coquillages) et si l'on ne conserve que les fêtes ayant une périodicité régulière, on peut considérer qu'il existe 52 fêtes de la mer à caractère patrimonial en Bretagne⁸².

Figure 5. Les fêtes du patrimoine maritime en Bretagne.



Source : extrait de l'ouvrage « Les français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle » Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL, Françoise PERON (Dir.), Fayard, Paris, 2005.

⁸² Audition de M. Jean-Michel LE BOULANGER par la section Mer Littoral du CESR, le 10 mars 2005 à Redon.

Ces nouvelles activités nécessitent l’adaptation des ports à une fréquentation par de multiples usagers, aux besoins et aux attentes différents.

1.2. L’évolution des équipements portuaires

« *L’activité portuaire s’est longtemps exercée sans véritables ports, grâce à de simples mouillages dans des abris naturels, des havres d’échouage sur des plages ou des niches entre les rochers* »⁸³. Les activités humaines se sont ainsi longtemps accommodées de sites naturels abrités, dans le fond d’une ria ou d’un golfe. Il faut d’ailleurs noter le lien étroit entre port et estuaire en Bretagne : Pontrieux, Tréguier, Landerneau, Pont-l’Abbé, Quimper, Pont-Aven, Lorient...

Jusqu’au début du XIX^e siècle, les équipements portuaires destinés à faciliter l’accueil des navires et le transbordement des marchandises se limitaient à des quais. A Saint-Malo, jusqu’en 1580, le trafic, déjà d’envergure européenne, s’effectuait sur le port d’échouage de l’anse de Mer Bonne. Le premier quai y fut construit en 1583 et, à la fin du XVII^e siècle, ce port ne disposait que de trois quais, « *de qualité médiocre et de largeur insuffisante* »⁸⁴.

L’entrée dans l’ère industrielle signifie la promotion du port aménagé. Dans les années 1850, une première génération de bassins à flot avec écluse est construite à Morlaix, Lorient, Redon. Ces bassins facilitent l’accueil des navires, le chargement et le déchargement. Dans les années 1880, le programme Freycinet contribue à l’aménagement de tels bassins dans les ports secondaires comme Saint-Malo et Paimpol. Par la suite, on renonce aux bassins à écluse pour créer des bassins accessibles 24h sur 24. En 1920 à Lorient, le port de commerce, saturé, glisse vers l’aval de la rade avec un appontement en eau profonde à Kergroise, avant que ne commence en 1925 la création d’un grand complexe portuaire dédié à la pêche dans l’anse de Keroman, avec 1 800 mètres de quais, slipway, halles à poisson et entreprises de mareyage, gare d’expédition⁸⁵.

L’évolution des infrastructures s’accompagne de celle de l’outillage, nécessaire à une bonne exploitation. L’entretien des navires requiert des formes de radoub, la manutention des engins de levage. Les premières grues font leur apparition en 1850. Les réseaux ferrés s’installent à même les quais, faisant de certains ports des « *gares de transbordement* » entre les navires et les trains. Les aires de stockage se multiplient et les zones portuaires s’industrialisent. Les docks de Liverpool apparaissent comme la référence : à la fin du XIX^e siècle, ils ont 36 milles de quais, 65 bassins, 22 cales sèches, des liaisons avec les réseaux ferrés grâce à la présence de 19 gares de marchandises et avec trois canaux qui desservent les villes de l’intérieur⁸⁶.

⁸³ Jean-René COULIOU et Gérard LE BOUËDEC, 2004. *Les ports du Ponant. L’Atlantique de Brest à Bayonne*. Editions Palantines, Université de Bretagne Occidentale.

⁸⁴ Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL, Françoise PERON (Dir.), 2005. *Les français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*. Fayard, Paris.

⁸⁵ *Ibid.*

⁸⁶ *Ibid.*

1.3. L’évolution de la gestion portuaire

A partir de Richelieu et de Colbert, les ports se retrouvent au cœur d’une stratégie d’appropriation par l’Etat qui exerce ses fonctions régaliennes de souveraineté sur le littoral et les eaux côtières, d’abord pour sa militarisation, puis pour une normalisation administrative. Certains ports très importants en Bretagne ne doivent leur existence ou leur développement qu’à des décisions politiques : la création de Lorient, la montée en puissance de Brest relèvent de la politique de Colbert⁸⁷. Acteur du commerce avec la Compagnie des Indes, l’Etat est surtout un acteur essentiel de l’aménagement des ports. Le plan Freycinet, présenté en 1878, propose une nouvelle politique de financement : l’Etat se charge des ouvrages d’art maritimes et de leur entretien, les Chambres de commerce et d’industrie prenant à leur charge les outillages et les installations à terre.

Cependant, l’intensité de l’intervention de l’Etat n’a pas toujours été constante, et d’autres acteurs ont pu également avoir un rôle structurant. *« A côté de cet Etat envahissant ne faut-il pas non plus faire place à d’autres acteurs institutionnels collectifs, à un niveau infranational, dont le rôle mériterait d’être revisité ? Certaines « provinces », à travers leurs vicissitudes historiques, n’ont-elles pas été des acteurs volontaristes dans l’organisation de ce rapport à la mer ? Ainsi la Bretagne, des temps du duché, organisant les convois de caboteurs vers Bordeaux, à celui de la province, régulant au XVII^e siècle par son Parlement la pêche à Terre-Neuve ou finançant, fin XVIII^e siècle, des travaux portuaires, jusqu’à la région actuelle, actionnaire et co-financeur de la Brittany Ferries, principale compagnie de transport de passagers française, et faisant des émules vers la Normandie voisine »*⁸⁸.

Les lois de décentralisation de 1983 et 2004 prévoyant le transfert des compétences en matière portuaire n’ont fait et ne feront qu’amplifier le rôle des collectivités territoriales.

2. Les paysages portuaires aujourd’hui en Bretagne

Le développement des activités portuaires explique la géographie portuaire de la Bretagne, faite d’ensembles très divers.

Il existe au nord de la Bretagne un esprit de « façade », lié à la présence du Havre et au trafic transmanche de Saint-Malo ou Roscoff. A l’ouest, les ports constituent un grand ensemble dominé par le pôle portuaire de Brest, qui s’organise autour de la rade et des ports du Conquet, de Camaret, de Crozon, du Tinduff... Au sud-ouest de la Bretagne se dévoile une région marquée par l’histoire des pêches maritimes, avec quelques grandes villes portuaires comme Concarneau et Lorient, au milieu d’un semis de ports : Douarnenez, Audierne, Saint-Guénolé-Penmarc’h, Le Guilvinec,

⁸⁷ Jean-René COULIOU et Gérard LE BOUËDEC, 2004. *Les ports du Ponant. L’Atlantique de Brest à Bayonne*. Editions Palantines, Université de Bretagne Occidentale.

⁸⁸ Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL, Françoise PERON (Dir.), 2005. *Les français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*. Fayard, Paris.

Lesconil, Loctudy, Quiberon mais aussi les ports des estuaires et rias : Pont-l’Abbé, Quimper, Pont-Aven, Rosbras, Bélon et ceux des îles : Saint-Nicolas aux Glénan, Groix, Belle-Île. Plus à l’est, on retrouve des ports « en grappe » autour d’un pôle majeur : la rade de Lorient est constituée des ports de Ploemeur, Larmor-Plage, Lorient, Hennebont, Locmiquélic et Port-Louis. Au sud-est de la Bretagne, dans le Morbihan, c’est une poussière de ports, autrefois diversifiés, encore animés par la conchyliculture mais aujourd’hui largement dominés par la navigation de plaisance⁸⁹.

Les ports des îles ont une place toute particulière car ils sont un élément vital dans le lien avec le continent. Ce sont des infrastructures fondamentales qui ne peuvent exister que si leur pendant existe sur le continent : à quoi servirait un port sur une île s’il n’était approvisionné depuis le continent ? Les ports des îles fonctionnent donc toujours « en tandem » avec un autre port. C’est le cas par exemple du Stiff à Ouessant et du Conquet, de Port Clos à Bréhat et de l’Arcouest, du Palais à Belle-Île et de Quiberon...

Il existe ainsi une diversité de ports qui s’agglutinent sur le littoral breton et dessinent une chaîne serrée entre les grands nœuds portuaires⁹⁰.

3. Les ports bretons aujourd’hui... et demain ?

3.1. Une diversité portuaire

La Bretagne compte 4 ports d’intérêt national ayant des activités de commerce et de pêche : Saint-Malo, Brest, Lorient et Concarneau. S’y ajoutent les ports du Fret et de Roscanvel, classés d’intérêt national en raison des enjeux militaires de la rade de Brest.

Depuis les lois n°83-8 du 7 janvier 1983 et n°83-663 du 22 juillet 1983 relatives à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l’Etat, et leurs décrets d’application respectifs, la Bretagne compte 92 ports départementaux et une centaine de ports communaux. Les quatre départements bretons n’ont pas opté pour la même stratégie : alors que les Départements des Côtes d’Armor et du Finistère ont transféré la compétence de nombreux ports aux communes et conservé respectivement 18 et 14 ports, le Département du Morbihan a conservé la grande majorité de ses ports (56 ports départementaux).

L’annexe 1 de cette contribution fournit une liste des sites portuaires bretons selon leur(s) activité(s) dominante(s), leur statut et leur mode de gestion, ainsi qu’une cartographie par façade.

⁸⁹ Audition de M. Jean-René COULIOU par la section Mer Littoral du CESR, le 14 octobre 2004 à Rennes.

⁹⁰ Voir la liste des sites portuaires bretons en annexe 1.

Au-delà de ces ports définis d’un point de vue juridique, il existe une multitude de petits ports en Bretagne, qu’il s’agisse de points de débarquement pour le poisson ou de mouillages pour les bateaux de plaisance.

3.2. Une nouvelle étape du développement portuaire en Bretagne

La loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales prévoit, dans son article 30, que *« la propriété, l’aménagement, l’entretien et la gestion des ports non autonomes relevant de l’Etat sont transférés, au plus tard au 1^{er} janvier 2007 et dans les conditions fixées par le code des ports maritimes et au présent article, aux collectivités territoriales ou à leurs groupements dans le ressort géographique desquels sont situées ces infrastructures »*.

La Région Bretagne et les quatre départements bretons sont concernés par cette loi. La Région Bretagne s’est portée candidate au transfert des ports d’intérêt national de Lorient⁹¹, Brest et Saint-Malo, et le Conseil général du Finistère à celui du port de Concarneau.

Dans ce cadre, le Conseil régional de Bretagne et la Direction régionale de l’équipement Bretagne ont conjointement mené un audit sur la situation financière, juridique et technique des ports de Lorient, Concarneau⁹², Brest et Saint-Malo, en vue de préparer le transfert de ceux-ci aux collectivités. Cet audit consistait en une analyse domaniale, économique, financière et sociale, d’un état des lieux technique et d’une analyse juridique des quatre ports⁹³.

Les collectivités territoriales candidates devraient se voir transférer, au plus tard au 1^{er} janvier 2007, par voie de convention signée avec l’Etat, **des compétences d’aménagement, d’entretien et d’exploitation de ces ports**. Elles deviendraient donc **autorités concédantes** et seront subrogées dans les droits et obligations de l’Etat à l’égard des tiers. L’Etat devrait continuer à assurer des compétences régaliennes.

Demain, la Bretagne portuaire devrait donc compter uniquement des ports décentralisés : trois ports régionaux, 93 ports départementaux et une centaine de ports communaux.

⁹¹ Le Département du Morbihan souhaite s’impliquer dans le port de pêche de Lorient Keroman.

⁹² Dans le cas de Concarneau, le Conseil général du Finistère a apporté une contribution financière à la réalisation de l’audit.

⁹³ L’état des lieux pour chacun des ports concernés a été publié en avril 2005.

Chapitre 3

Le poids des ports bretons

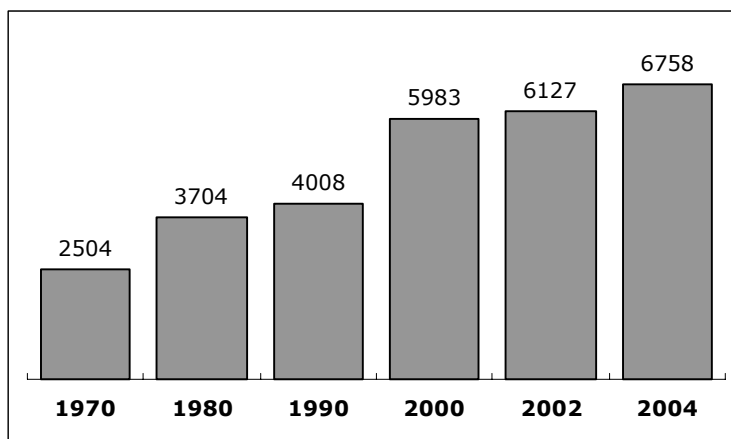
1.	Un contexte mondial en forte évolution	59
1.1.	La révolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial	60
1.2.	Une évolution de la flotte mondiale	60
1.3.	Une explosion du trafic maritime à l'est du continent asiatique	61
1.3.1.	Les routes du trafic conteneurisé	61
1.3.2.	La place des grands ports asiatiques dans le monde	62
1.4.	L'élargissement de l'Union européenne	64
2.	Le poids des ports bretons dans le paysage portuaire	65
2.1.	Des positions commerciales modestes	65
2.1.1.	Un trafic de marchandises en progression au niveau national	65
2.1.2.	Une progression plus timide en Bretagne	66
2.1.3.	Des voisins imposants...	69
2.1.4.	... mais une spécialisation des trafics dans les ports bretons	70
2.2.	Un important transport de passagers	71
2.2.1.	Les atouts de la façade Manche	71
2.2.2.	Une diversité des trafics côtiers	72
2.2.3.	Des escales de croisières timides	72
2.3.	Des activités de pêche et de conchyliculture dynamiques	73
2.3.1.	Des ports de pêche bien positionnés au niveau national	73
2.3.2.	Des ports de pêche spécialisés dans l'activité goémonière	76
2.3.3.	De nombreux établissements conchylicoles	78
2.4.	De nombreux ports de plaisance	78
3.	Conclusion : unité et diversité des ports bretons	81

La mondialisation des échanges nécessite aujourd’hui de replacer les ports de Bretagne dans le panorama portuaire mondial, notamment pour les activités de transport de marchandises.

1. Un contexte mondial en forte évolution

Le commerce maritime mondial a fortement augmenté en 2004 pour atteindre 6,76 milliards de tonnes de marchandises chargées, ce qui représente une augmentation de 4,1% par rapport à 2003. La tendance régulière à la hausse des trafics mondiaux devrait se confirmer en 2005⁹⁴.

Figure 6. Evolution du trafic maritime mondial, toutes marchandises confondues, en millions de tonnes.



Source : d'après la Revue du transport maritime 2005.

Tableau 1. Evolution du trafic maritime mondial en milliards de tonnes-milles.

Année	Produits pétroliers	Minerai de fer	Charbon	Grains (1)	Autres	TOTAL
1970	6 487	1 093	481	475	2 118	10 654
1980	9 405	1 613	952	1 087	3 720	16 777
1990	7 821	1 978	1 849	1 073	4 041	17 121
2000	10 265	2 545	2 509	1 244	6 790	23 693
2002	9 898	2 731	2 549	1 241	7 395	24 172
2004	11 235	3 415	2 965	1 325	8 335	27 635

Source : Revue du transport maritime 2005.

(1) Blé, maïs, orge, avoine, seigle, sorgho, fèves de soja.

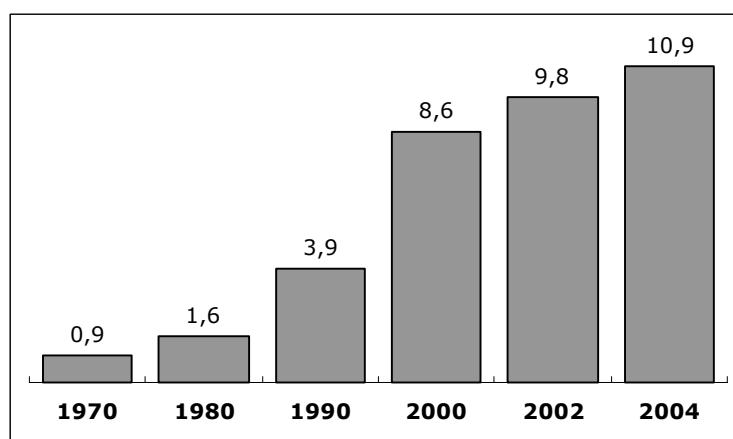
⁹⁴ Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), 2005. *Revue du transport maritime 2005*.

1.1. La révolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

Le conteneur a stimulé le transport de marchandises diverses : « boîte » standardisée de 20 ou 40 pieds de long⁹⁵ (6 et 12 mètres), interchangeable, multimodal, permettant d'importants gains de productivité lors des opérations de manutention, réduisant d'autant la durée des escales, et permettant une augmentation de la taille des navires, le conteneur a permis de réaliser de fortes économies d'échelle sur les coûts de transport⁹⁶.

Dans son rapport 2005 sur le transport maritime et la construction navale, la société Barry Rogliano Salles indique que sur le long terme, la flotte de porte-conteneurs augmente à un rythme globalement deux fois plus élevé que celui des échanges. Si la croissance du commerce mondial se poursuit au rythme de 7% par an, la flotte devra progresser à un taux annuel de 14% pour absorber le volume de marchandises générés⁹⁷. Le nombre de conteneurs transportés dans le monde a atteint pour la première fois 100 millions d'EVP en 2004 et pourrait s'élever à 112,5 millions d'EVP en 2005.

Figure 7. Evolution de la part des porte-conteneurs dans le trafic maritime mondial en %.



Source : d'après la Revue du transport maritime 2005.

1.2. Une évolution de la flotte mondiale

Le tonnage de la flotte marchande mondiale s'élève au 1^{er} janvier 2005 à 896 millions de tonnes de port en lourd (tpl). L'évolution régulière du tonnage total

⁹⁵ L'unité de mesure du trafic conteneurisé se fait en « nombre de boîtes » pour une longueur standard de 20 pieds, c'est-à-dire en EVP (Equivalent Vingt Pieds).

⁹⁶ Antoine FREMONT, 2005. *Les réseaux maritimes conteneurisés : épine dorsale de la mondialisation*. Festival international de géographie, 30 septembre au 2 octobre 2005.

⁹⁷ Le Marin, octobre 2005. *Conteneurs : cap sur l'Inde*. Hors série.

depuis 1990 (650 millions de tpl) s'est accentuée cette année avec une augmentation de +4,5% par rapport à 2004⁹⁸.

La flotte mondiale de porte-conteneurs continue d'augmenter, tant en nombre d'unité qu'en capacité EVP, pour s'établir aujourd'hui à 3 500 navires d'une capacité totale dépassant 7,9 millions EVP. D'ici 2009, elle devrait augmenter au minimum de 1 100 navires (+13 à +15% par an) et augmenter sa capacité de 50%⁹⁹.

Les porte-conteneurs sont de plus en plus grands : leur capacité de charge moyenne est passée de 1 950 EVP en 2002 à 2 100 en 2004 et 2 235 EVP en 2005, traduisant la volonté de réaliser des économies d'échelle. Il existe actuellement 34 navires de plus de 8 000 EVP en service, mais en septembre 2005, on comptait aussi 139 « géants » d'une capacité de plus de 8 000 EVP dans les carnets de commande, dont 35 de plus de 9 000 EVP¹⁰⁰.

Tableau 2. Evolution des caractéristiques des porte-conteneurs.

	1968	1971	1985	1988	2004
	Panamax			Post-Panamax	
Capacité (EVP)	900	2 300	4 458	4 340	8 090
Longueur (m)	180	275	290	275	334
Largeur (m)	24	32,1	32,2	39,1	42,8
Tirant d'eau (m)	9,1	11,7	10,7	12,5	14,5

Source : Antoine FREMONT, 2005, d'après RIZVI et SAMSUNG HEAVY INDUSTRIES.

1.3. Une explosion du trafic maritime à l'est du continent asiatique

Les pays d'Asie jouent un rôle-clé dans le paysage portuaire mondial. Leur expansion économique rapide et soutenue et leur position centrale sur les routes maritimes est-ouest ont entraîné une explosion du trafic maritime dans ces pays et la multiplication de très grands ports, notamment en Chine.

1.3.1. Les routes du trafic conteneurisé

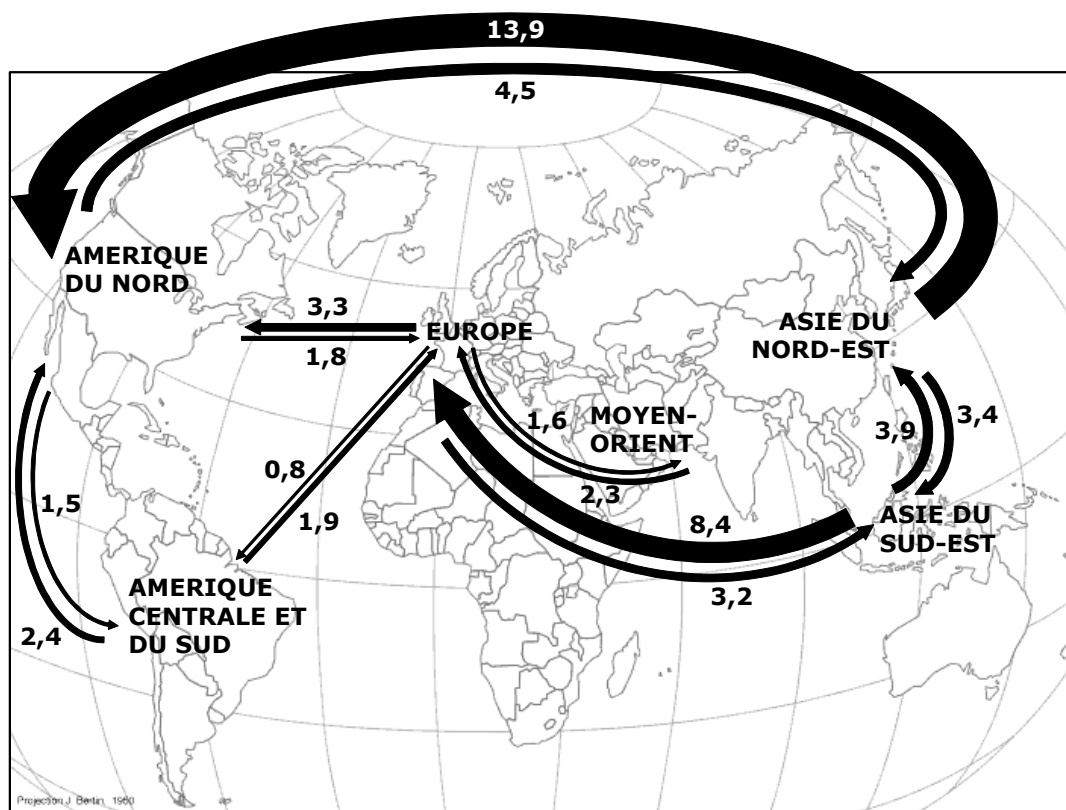
Le trafic conteneurisé s'organise autour de 4 routes principales : transpacifique, Asie-Europe, intra-Asie et transatlantique. Tandis que le trafic sur la ligne transatlantique reste stable, les marchés transpacifique et Asie-Europe, qui ont émergé dans les années 70, devraient croître cette année de plus de 15%.

⁹⁸ CNUCED, 2005. *Revue du transport maritime 2005*.

⁹⁹ Le Marin, octobre 2005. *Conteneurs : cap sur l'Inde*. Hors série.

¹⁰⁰ *Ibid.*

Figure 8. Les principales routes du trafic conteneurisé, en millions d'EVP (prévisions pour 2005).



Source : d'après Enjeux, octobre 2005.

1.3.2. La place des grands ports asiatiques dans le monde

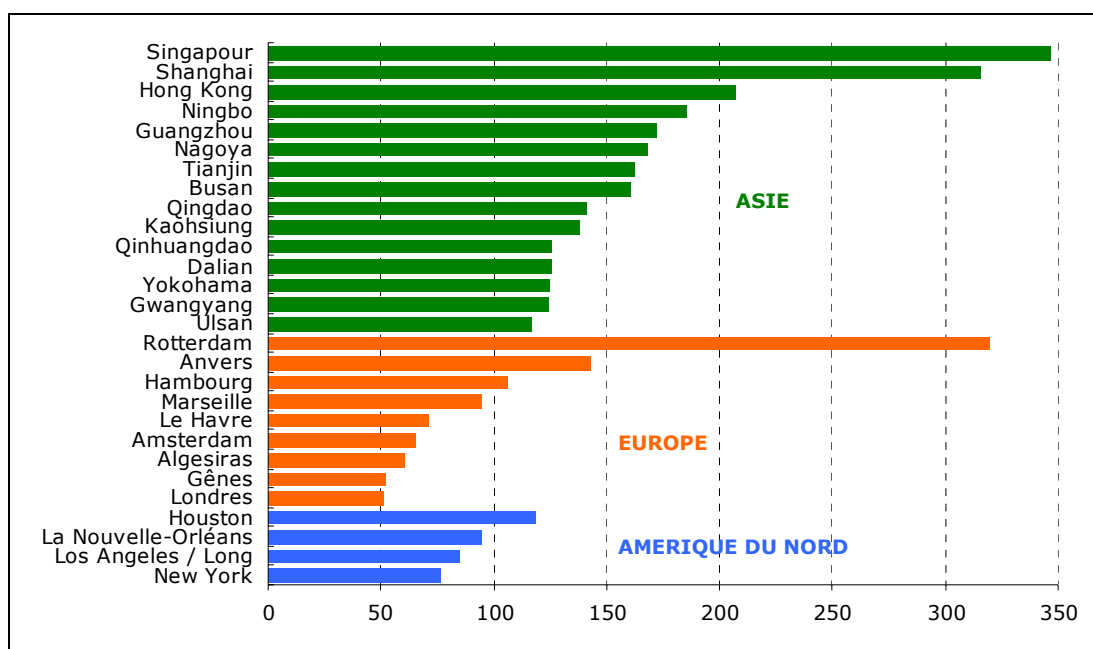
Le palmarès des 10 plus grands ports de commerce mondiaux en tonnes de marchandises traitées rassemble, en 2003, huit ports asiatiques dont six ports chinois.

La croissance économique a entraîné la multiplication des ports traitant plus de 100 millions de tonnes en Asie, notamment à Singapour. Mais c'est en Chine que l'évolution des trafics portuaires est la plus importante, atteignant entre 50% et 70% d'évolution entre 2000 et 2003 pour 5 ports chinois traitant plus de 100 millions de tonnes : Tianjin (+69%), Qingdao (+63%), Ningbo (+60%), Shanghai (+55%), Guangzhou (+54%)¹⁰¹.

En Europe, les plus grands ports traitent entre 50 et 320 millions de tonnes de marchandises par an. En Amérique du Nord, seul le port de Houston fait figure de géant.

¹⁰¹ ISEMAR, 2005. *Panorama des ports de commerce mondiaux 2003*. Synthèse n°71, janvier 2005.

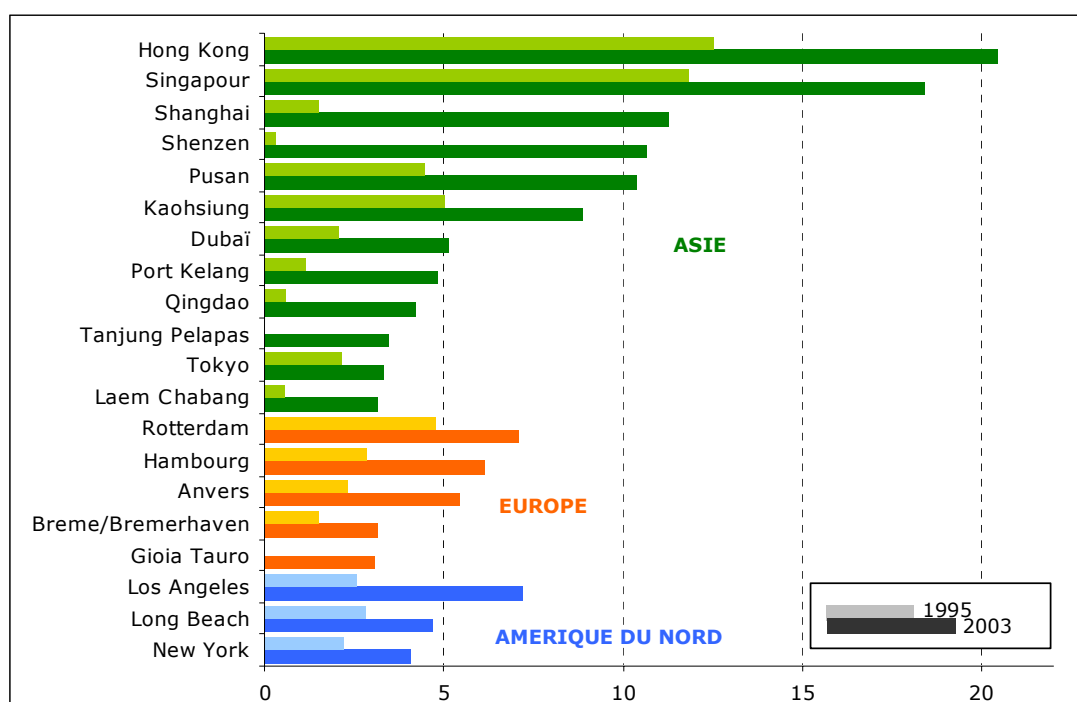
Figure 9. Trafic des principaux ports d'Asie, d'Europe et d'Amérique du nord en 2003, en millions de tonnes.



Source : d'après ISEMAR, 2005.

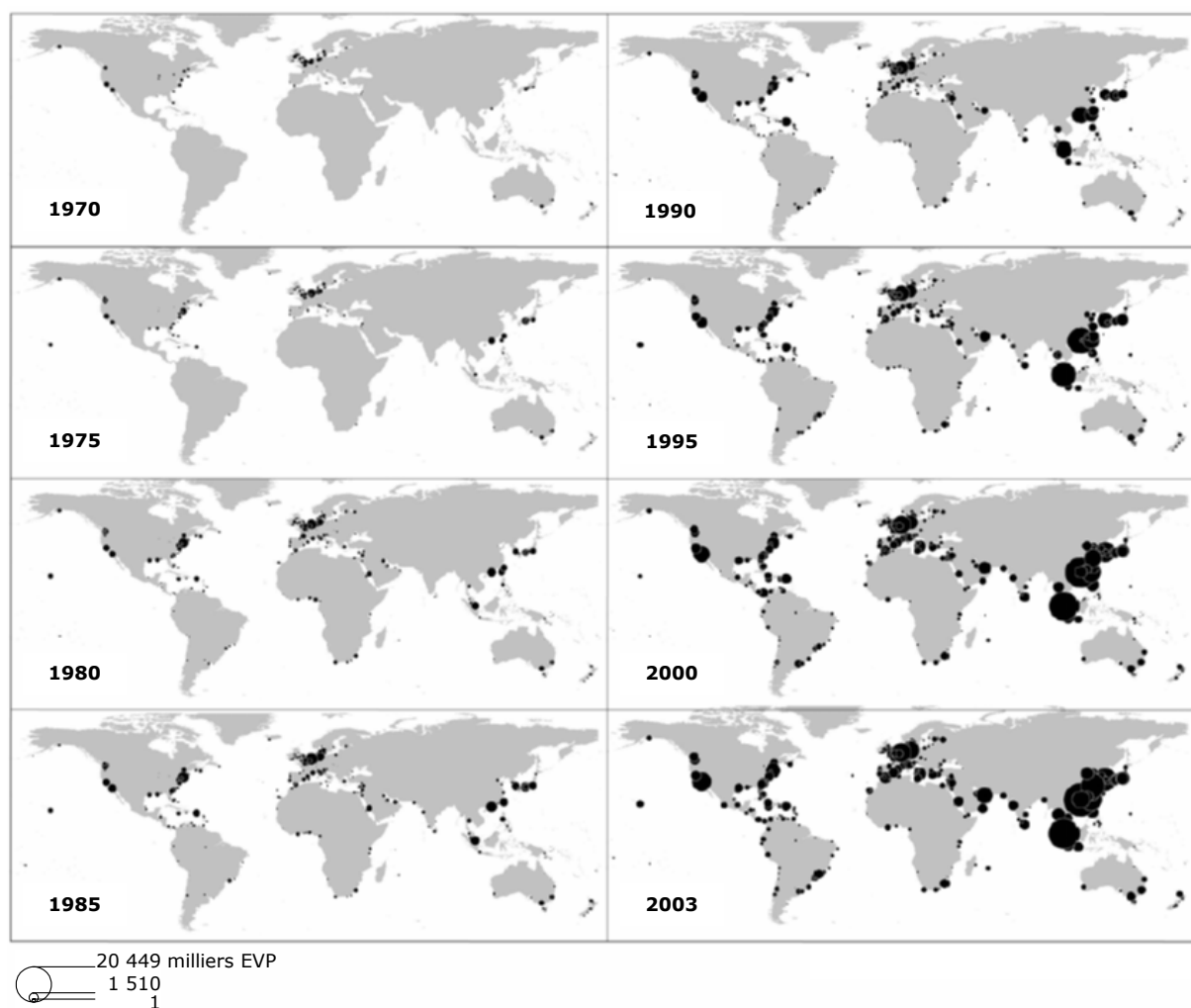
La croissance des exportations chinoises dans le monde entier se traduit par une augmentation sensible des trafics conteneurisés. La CNUCED indique que les pays d'Asie représentent 62,3% de l'activité portuaire conteneurisée.

Figure 10. Evolution du trafic dans le Top 20 des ports à conteneurs entre 1995 et 2003, en millions d'ÉVP.



Source : d'après le Journal de la Marine Marchande, 2004.

Figure 11. La conteneurisation dans le monde entre 1970 et 2003.



Source : extrait de l'article « Les réseaux maritimes conteneurisés : épine dorsale de la mondialisation » à partir des *Containerisation International Yearbooks* Antoine FREMONT, 2005.

1.4. L'élargissement de l'Union européenne

Son élargissement à 25 pays remodèle totalement la dynamique de l'Union européenne, et en particulier la géographie des grands corridors de transport et d'échanges dont le centre de gravité, en se déplaçant vers l'est, tend spontanément à accentuer le caractère périphérique des régions de l'arc atlantique (dont la Bretagne, déjà en position de péninsule dans la France), et les éloigne un peu plus des principaux marchés, des centres de décision et des points nodaux qui constituent l'armature des relations internationales¹⁰².

Toutefois, l'accroissement des distances à terre est l'un des facteurs qui contribue à l'intérêt du transport maritime par rapport au transport routier, car le transport maritime devient compétitif seulement au-delà de plusieurs centaines de kilomètres.

¹⁰² Conférence des régions périphériques maritimes (CRPM), 2005.

2. Le poids des ports bretons dans le paysage portuaire

2.1. Des positions commerciales modestes

2.1.1. Un trafic de marchandises en progression au niveau national

Les ports métropolitains ont traité 362,9 millions de tonnes en 2004, soit une progression de 1,6% par rapport à 2003, année déjà très favorable, confirmant ainsi la tendance générale observée depuis 1997. Cette progression fait de 2004 une année de référence sur les 10 derniers résultats annuels qui montrent une évolution annuelle moyenne de 1,9%.

Tableau 3. Evolution du trafic de marchandises des ports métropolitains sur la période 1994-2004.

Année	Trafic de marchandises en millions de tonnes	Evolution annuelle
1994	303,5	-0,3%
1995	296,7	-2,2%
1996	298,3	+0,5%
1997	324,0	+8,6%
1998	336,6	+3,8%
1999	332,9	-1,1%
2000	346,4	+4,0%
2001	341,5	-1,4%
2002	345,2	+1,1%
2003	357,2	+3,5%
2004	362,9	+1,6%

Source : DRE Bretagne et Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, 2005.

En 2004, les marchandises transportées le sont essentiellement sous la forme de vracs liquides (47%), de vracs solides (23%), de marchandises diverses (20%) et de conteneurs (10%).

Le tonnage des vracs liquides a augmenté de 1% en 2004, avec une forte hausse des sorties et des entrées stables. Les échanges de vracs solides sont en recul de -4%, avec une forte baisse des sorties (-16,5%) due à la mauvaise campagne céréalière 2003-2004¹⁰³. Le trafic de marchandises diverses est celui qui a connu la plus forte évolution : ses deux composantes, le trafic conteneurisé et le trafic roulier, ont

¹⁰³ Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, 2005. *Ports et flotte de commerce – Premier bilan 2004*.

fortement progressé. Le trafic conteneurisé concerne maintenant le tiers des marchandises diverses, avec une progression de +11,7%. Le trafic roulier a augmenté de +4,3%, notamment grâce aux échanges transmanche.

La progression des trafics de marchandises est constatée aussi bien dans les ports autonomes que dans les ports d'intérêt national. Par contre, les trafics n'évoluent pas au même rythme selon la façade maritime : ils sont en fort développement sur la Manche et dans une moindre mesure en Méditerranée, et sont en légère régression sur la façade atlantique.

2.1.2. Une progression plus timide en Bretagne

La Bretagne se situe au 14^e rang des régions françaises pour les échanges¹⁰⁴, avec 8,76 millions de tonnes en 2004 sur 363 millions au niveau national. Le trafic de marchandises des ports bretons a augmenté de 2,8% entre 1994 et 2004, avec une hausse de +3,5% enregistrée en 2001 mais une moyenne annuelle de 0,4%, soit une progression beaucoup plus timide qu'au niveau national sur la même période (1,9%).

Tableau 4. Evolution du trafic de marchandises des ports bretons¹⁰⁵.

Année	Trafic de marchandises en milliers de tonnes	Evolution annuelle
1994	8 519	+1,9%
1995	8 515	0,0%
1996	8 118	-4,7%
1997	8 205	+1,1%
1998	8 145	-0,7%
1999	8 275	+1,6%
2000	8 336	+0,7%
2001	8 624	+3,5%
2002	8 766	+1,6%
2003	8 831	+0,7%
2004	8 760	-0,8%

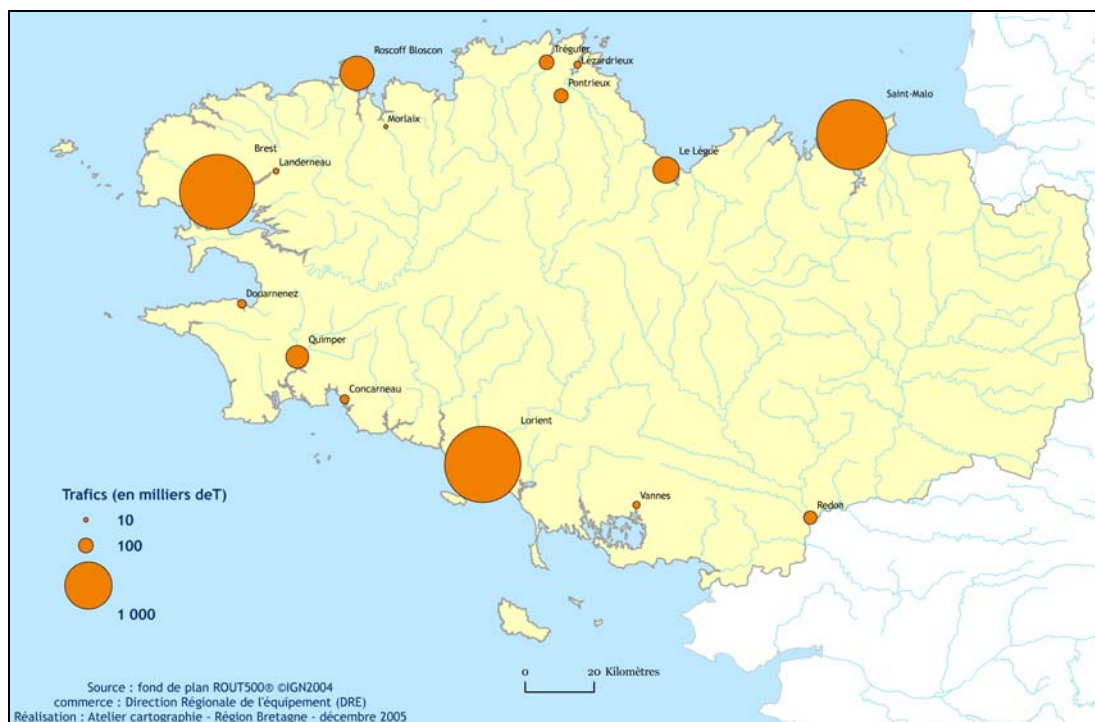
Source : DRE Bretagne, 2005.

Mais le volume de fret varie fortement entre les ports. Ainsi, si la Bretagne compte 16 ports de commerce, seuls 4 traitent plus de 500 000 tonnes de fret par an : Lorient (2,7 millions de tonnes), Brest (2,3 millions), Saint-Malo (2,2 millions) et Roscoff (0,5 million).

¹⁰⁴ La Bretagne se situe au 14^e rang pour les importations et au 16^e rang pour les exportations. INSEE, 2004. Octant n°97.

¹⁰⁵ Trafic des seize ports de commerce recensés dans l'enquête annuelle de la Direction régionale de l'équipement de Bretagne, à savoir Lorient, Brest, Saint-Malo, Concarneau, Roscoff, Le Légué, Le Guildo, Lézardrieux, Pontrieux, Tréguier, Morlaix, Landerneau, Douarnenez, Quimper, Vannes, Redon.

Figure 12. Le trafic des ports de commerce bretons en 2003.



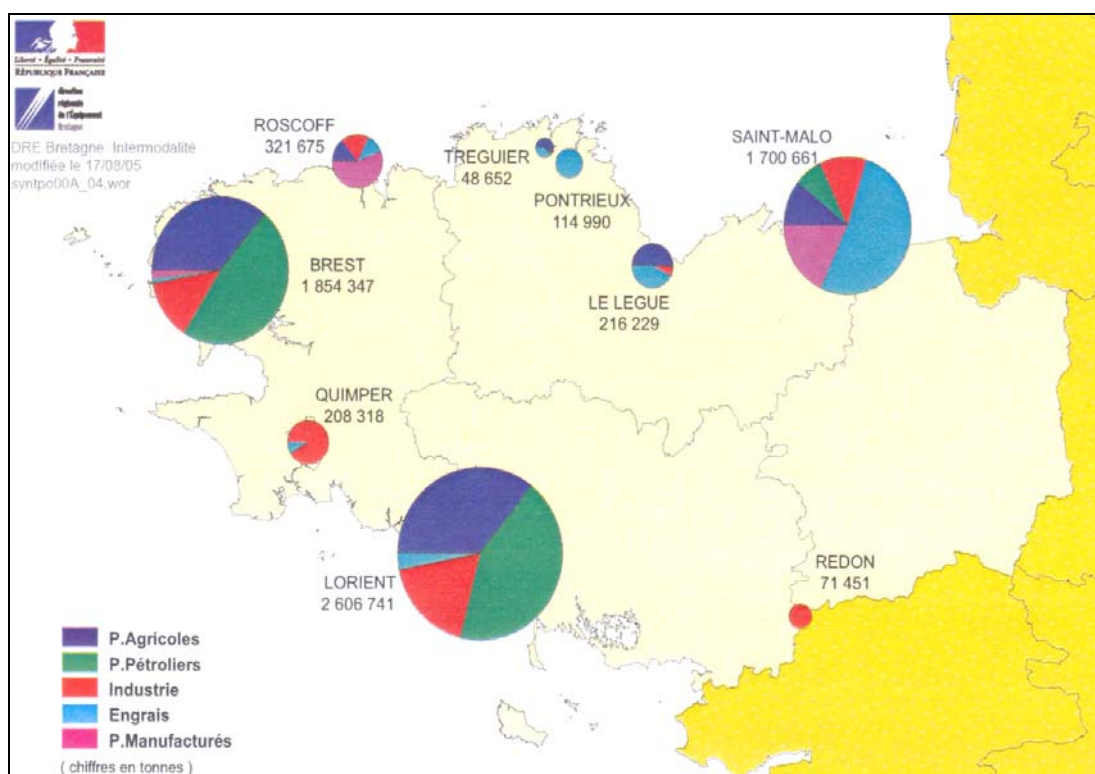
Les ports bretons importent plus qu'ils n'exportent, puisque les marchandises débarquées représentent 82% des marchandises traitées.

Tableau 5. Trafic des principaux ports bretons en 2004 : marchandises débarquées, marchandises embarquées, trafic global.

Port	Marchandises débarquées en tonnes	Marchandises embarquées en tonnes	Trafic global de marchandises en tonnes
Lorient	2 606 741	80 062	2 686 803
Brest	1 854 347	487 642	2 341 989
Saint-Malo	1 700 661	555 839	2 256 500
Roscoff	321 675	229 971	551 646
Le Légué	216 229	103 719	319 948
Quimper Corniguel	208 318	0	208 318
Tréguier	48 652	38 636	87 288
Pontrieux	114 990	0	114 900
Redon	71 451	0	71 451
Concarneau	12 715	9 052	21 767
Douarnenez	32 606	1 614	34 220
Lézardrieux	24 250	0	24 250
Vannes	942	28 284	29 226
Landerneau	11 560	0	11 560
TOTAL	7 225 137	1 534 819	8 759 956

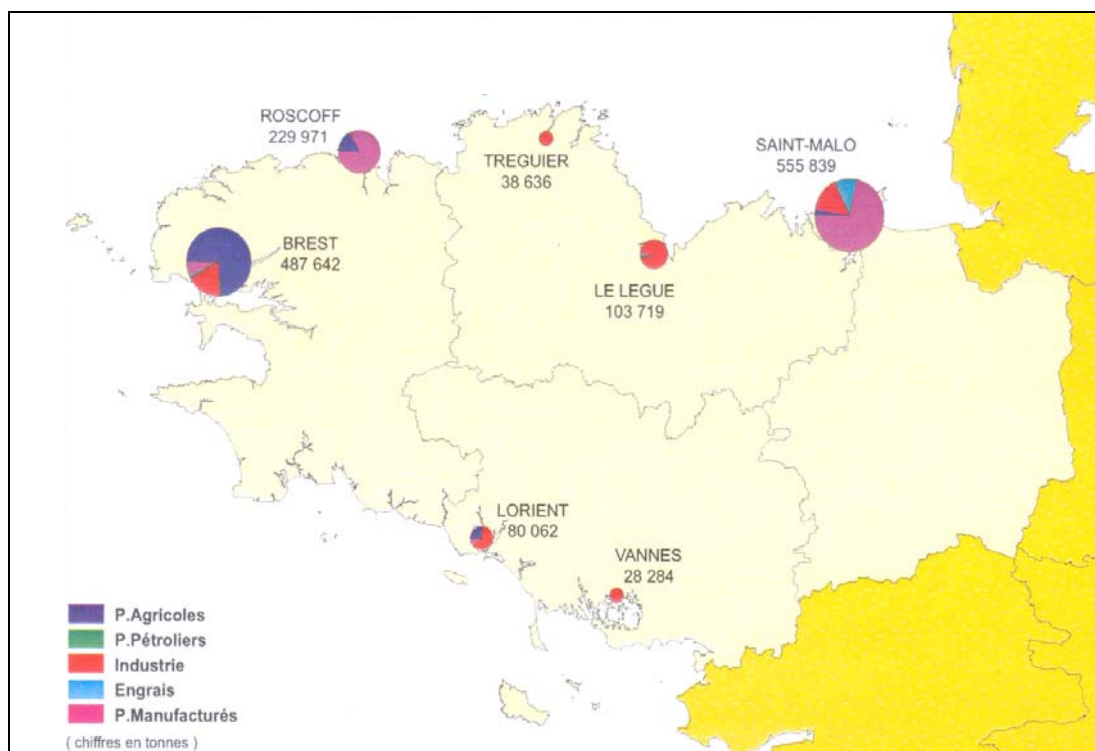
Source : DRE Bretagne, 2005.

Figure 13. Réceptions des ports bretons en 2004 (plus de 40 000 tonnes)
selon le type de marchandises.



Source : DRE Bretagne, 2005.

Figure 14. Expéditions des ports bretons en 2004 (plus de 20 000 tonnes)
selon le type de marchandises.

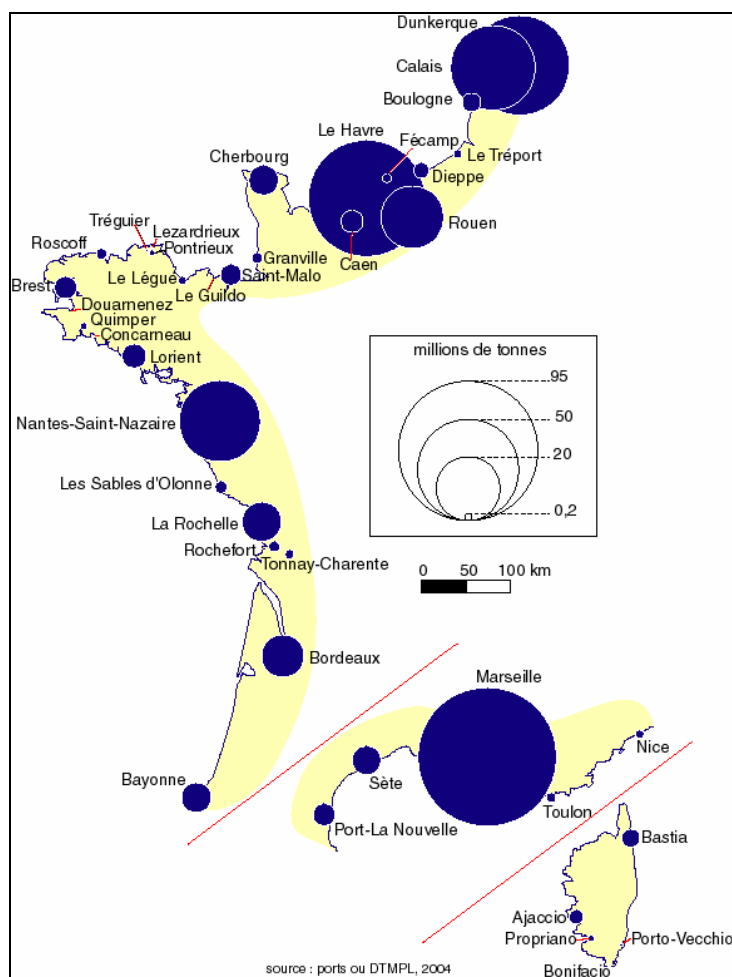


Source : DRE Bretagne, 2005.

2.1.3. Des voisins imposants...

La caractérisation des ports bretons ne peut se faire à la seule échelle régionale. Il est nécessaire de considérer les ports se trouvant à proximité immédiate de la Bretagne, et notamment deux ports autonomes parmi les 8 que compte la France : Nantes-Saint-Nazaire et Le Havre.

Figure 15. Trafic des ports métropolitains en 2003.



Source : Jean-René COULIOU, 2004.

- Le port autonome de Nantes-Saint-Nazaire

En 2004, le port autonome de Nantes-Saint-Nazaire a réalisé un trafic total de 32,5 millions de tonnes et affiché une croissance de +5,4% par rapport à 2003, ce qui en fait le premier pôle portuaire atlantique¹⁰⁶. La tendance pour 2005 est l'augmentation du taux de croissance à +5,8%. Les trafics énergétiques représentent 71% des trafics de marchandises : en-dehors de ces trafics, le port de Nantes-Saint-Nazaire traite 9,5 millions de tonnes de marchandises.

¹⁰⁶ www.nantes.port.fr, 2005.

- Le port autonome du Havre

En 2004, le port autonome du Havre a réalisé un trafic total de 76,2 millions de tonnes. Après une tendance à la diminution des trafics en 2002 de -1,8%, liée aux hydrocarbures, la croissance a repris en 2003 (+5,6%) et en 2004 (+6,5%). Cette tendance se confirme en 2005¹⁰⁷. Les trafics énergétiques représentent 63% des trafics de marchandises, mais leur prédominance a diminué au profit des conteneurs notamment¹⁰⁸ : le trafic conteneurisé du port du Havre en 2004 était de 21,6 millions de tonnes.

Face à ces ports d'envergure internationale, les ports bretons occupent une position très modeste.

Tableau 6. Trafic de marchandises des ports voisins de la Bretagne en 2004, en millions de tonnes.

	Nantes St-Nazaire	Le Havre	Ports bretons
Trafics énergétiques	23,0	48,5	2,2
Trafics non énergétiques	9,5	27,7	6,5
Vracs liquides autres	-	1,5	
Vracs solides autres	2,9	2,2	
Dont céréales	0,8	0	
Dont alimentation du bétail	2,1	-	
Marchandises diverses	2,2	24,1	
Dont conteneurs	1,4	21,6	
Dont RoRo	0,6	2,4	
TOTAL	32,5	76,2	8,7
Evolution par rapport à 2003	+5,5%	+6,5%	-0,8%

Source : ports autonomes de Nantes Saint-Nazaire et Le Havre, 2005
DRE Bretagne, 2005.

2.1.4. ... mais une spécialisation des trafics dans les ports bretons

Les trafics commerciaux des ports bretons sont modestes, sauf pour quelques marchandises dans lesquelles ils se sont spécialisés en regard des activités présentes dans leur arrière-pays : matériaux de construction, denrées alimentaires et fourrages pour animaux, engrais¹⁰⁹. C'est au regard de leur impact sur l'activité économique régionale qu'il faut en effet considérer la nature et les caractéristiques de ces trafics.

¹⁰⁷ www.havre-port.net, 2005.

¹⁰⁸ CESR de Haute-Normandie, 2004. *Les enjeux portuaires*. Rapporteur : M. Alain GENDRE.

¹⁰⁹ Voir la deuxième partie.

2.2. Un important transport de passagers

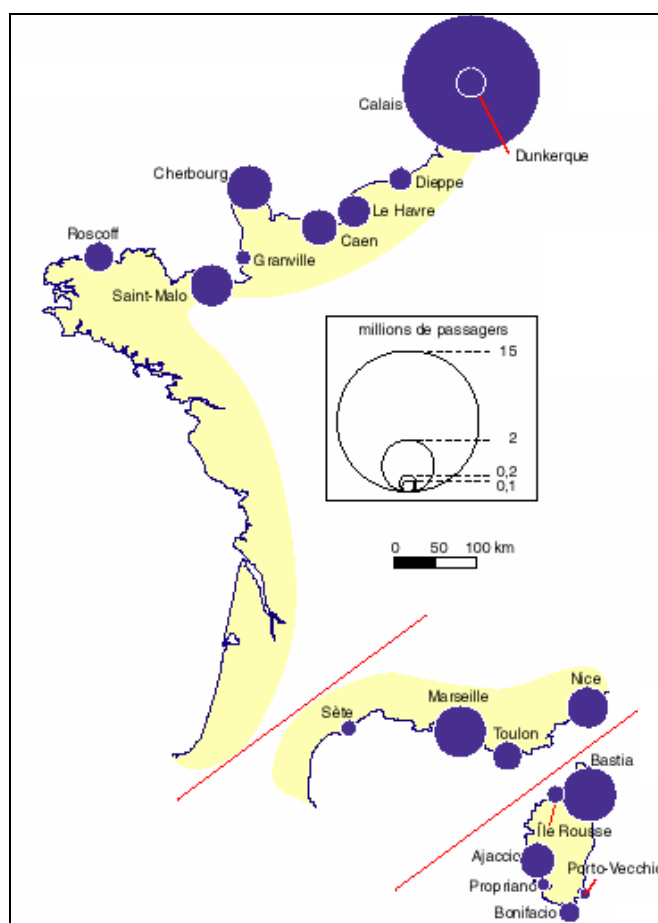
Le transport de passagers en Bretagne regroupe trois activités différentes : le trafic transmanche assurant la liaison vers la Grande-Bretagne et l'Irlande, les trafics côtiers assurant notamment la desserte des îles, et les escales des croisières internationales.

2.2.1. Les atouts de la façade Manche

Les ports de la façade Manche bénéficient de la proximité immédiate de la Grande-Bretagne et de l'Irlande pour lesquels ils sont des points de départ intéressants pour tout l'ouest de la France. Les ports de Roscoff et de Saint-Malo ont ainsi vu passer en 2004 plus d'un million de passagers : 587 000 passagers à Saint-Malo et 632 000 à Roscoff.

Il faut toutefois replacer le trafic de ces ports dans celui de toute la façade nord de la France, qui a vu passer près de 20 millions de passagers en 2004, dont 13,2 millions dans le seul port de Calais, mais qui a aussi subi une diminution plus importante depuis 1999. Ce trafic se trouve désormais plus fréquemment en concurrence avec le transport aérien.

Figure 16. Le trafic des transbordeurs et paquebots en 2003.



Source : Jean-René COULIOU, 2004.

2.2.2. Une diversité des trafics côtiers

Le trafic annuel vers les Îles anglo-normandes, et notamment Jersey, totalise 523 000 passagers en 2004.

C'est surtout la desserte des Îles du Ponant qui domine le transport maritime de voyageurs en Bretagne, avec 2,4 millions de passagers en 2004. Les îles du Morbihan regroupent 60% du trafic, notamment Belle-Île avec 884 000 passagers. Le trafic vers les îles du Finistère est en diminution de 12,5% par rapport à 2003 mais progresse pour Ouessant, Molène et Sein. Dans les côtes d'Armor, la desserte de Bréhat atteint 372 000 passagers¹¹⁰.

Il existe aussi des trafics de très courte distance comme la traversée de la rade de Lorient où plus de 500 000 personnes ont été transportées en 2004.

2.2.3. Des escales de croisières timides

Les paquebots de croisière fréquentent peu les ports bretons. Avec 17 000 croisiéristes pour 48 escales, les ports bretons sont très loin des ports méditerranéens.

Tableau 7. Nombre d'escales de croisière en France en 2004.

Bretagne	48
Manche (hors Bretagne)	134
Atlantique (hors Bretagne)	61
Méditerranée (dont Monaco, Corse exclue)	1 093
TOTAL 2004	1 336

Source : Claire LALOUÉ
Cruise and Travel Consultant.

La grande majorité des escales se fait sur la Méditerranée, puis sur la façade Manche, essentiellement dans les ports du Havre, de Rouen et d'Honfleur. Les escales sur la façade atlantique sont très peu présentes dans les offres de voyage faites par les compagnies, et concentrées dans les ports de Bordeaux et la Rochelle.

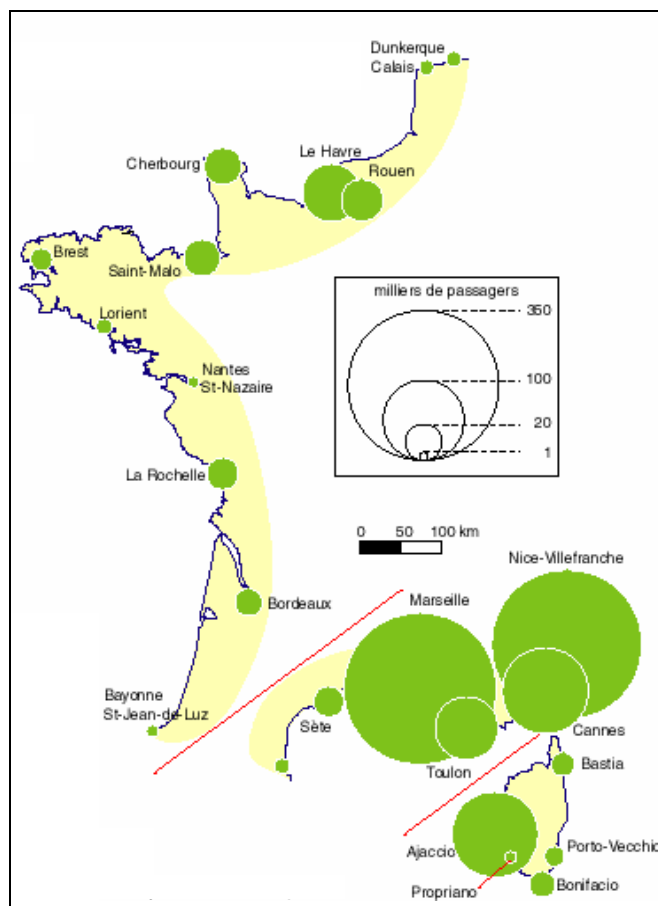
Les escales programmées en 2005 dans les ports bretons¹¹¹ concernent les ports de Saint-Malo (25 escales), Brest (11 escales), Lorient-Belle-Île (7 escales) et Douarnenez (1 escale)¹¹², sur 1 493 escales en France et à Monaco.

¹¹⁰ DRE Bretagne, 2005. *Les ports de commerce en Bretagne 2004*.

¹¹¹ Certaines escales peuvent être annulées en raison de la météo ou de changements d'itinéraire.

¹¹² Claire LALOUÉ, Cruise and Travel Consultant.

Figure 17. Le trafic des navires de croisière en 2003.



Source : Jean-René COULIOU, 2004.

2.3. Des activités de pêche et de conchyliculture dynamiques

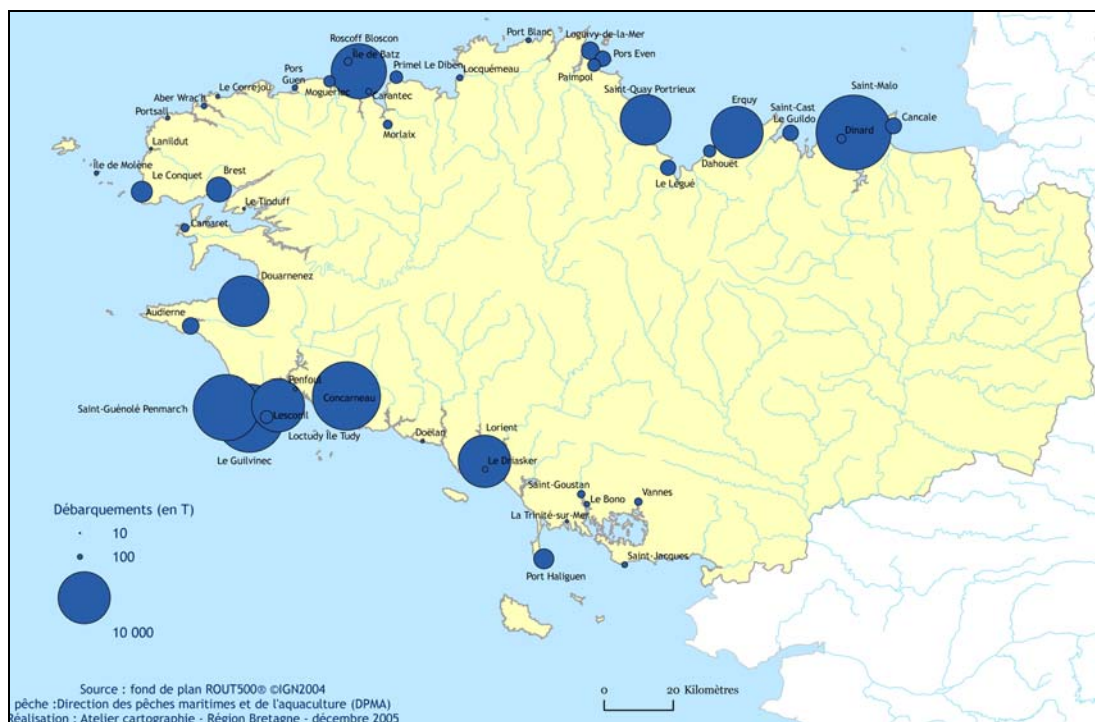
La Bretagne est la première région halieutique française. Elle arrive en tête pour les ventes de poissons et crustacés sous criée, mais aussi pour la récolte d'algues marines et la production de coquillages, huîtres et moules notamment.

2.3.1. Des ports de pêche bien positionnés au niveau national

Les débarquements dans les ports de pêche bretons ont atteint 150 000 tonnes en 2003¹¹³.

¹¹³ Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture, 2005.

Figure 18. Les débarquements dans les ports de pêche bretons en 2003.



La Bretagne compte 15 criées parmi les 41 criées françaises : Saint-Malo, Erquy, Saint-Quay Portrieux, Loguivy-de-la-Mer, Roscoff, Brest, Douarnenez, Audierne, Saint-Guénolé-Penmarc'h, le Guilvinec, Lesconil, Loctudy, Concarneau, Lorient et Quiberon. Ces 15 criées ont vendu en 2004 un peu plus de 100 000 tonnes de poisson, pour une valeur de 300 millions d'euros.

Les ventes des criées bretonnes représentent à elles seules 41% des tonnages vendus (248 000 tonnes) et 43% des valeurs des ventes à l'échelle nationale (685 millions d'euros).

Tableau 8. Ventes sous criée en Bretagne en 2004.

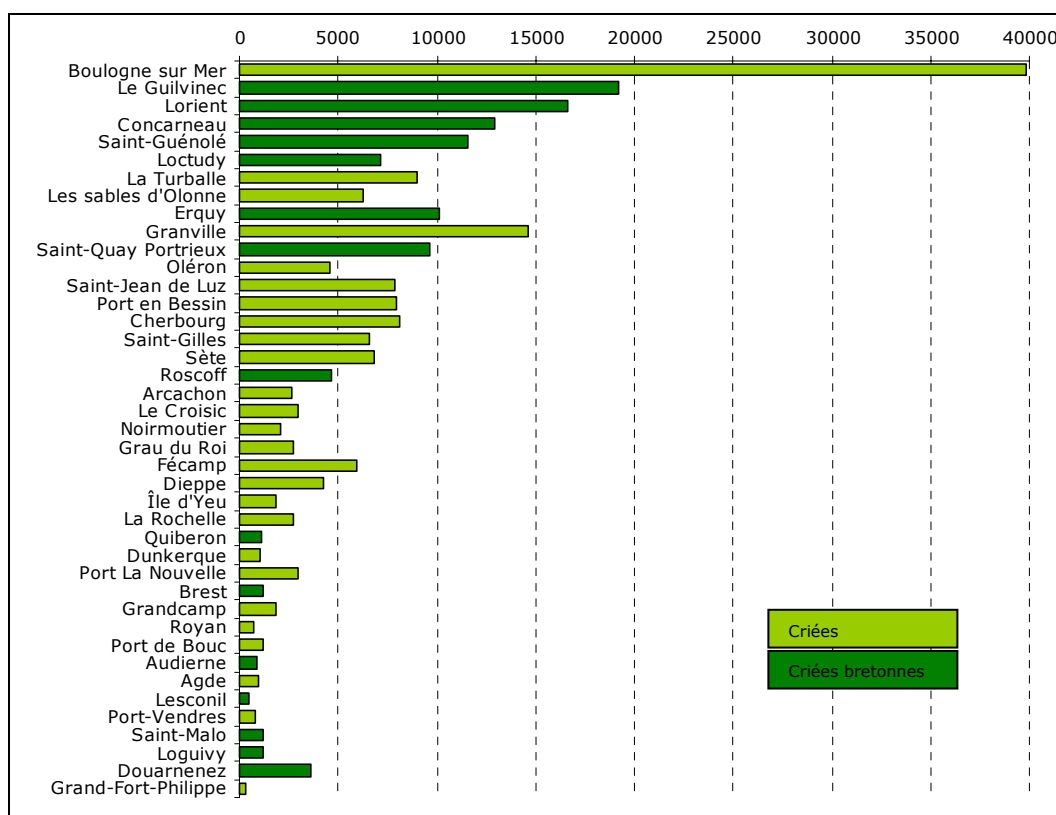
Criée	Quantités vendues en tonnes	Valeur (1000 €)
Le Guilvinec	19 171	66 393
Lorient	16 596	47 932
Concarneau	12 900	38 168
Saint-Guénolé-Penmarc'h	11 573	31 925
Loctudy	7 162	26 818
Erquy	10 107	24 008
Saint-Quay Portrieux	9 666	21 022
Roscoff	4 679	15 156
Quiberon	1 156	6 754
Brest	1 226	5 823
Audierne	904	5 117

Lesconil	476	2 736
Saint-Malo	1 184	2 448
Loguivy-de-la-Mer	1 237	2 379
Douarnenez	3 605	2 358
TOTAL Bretagne	101 642	299 037

Source : OFIMER, 2005.

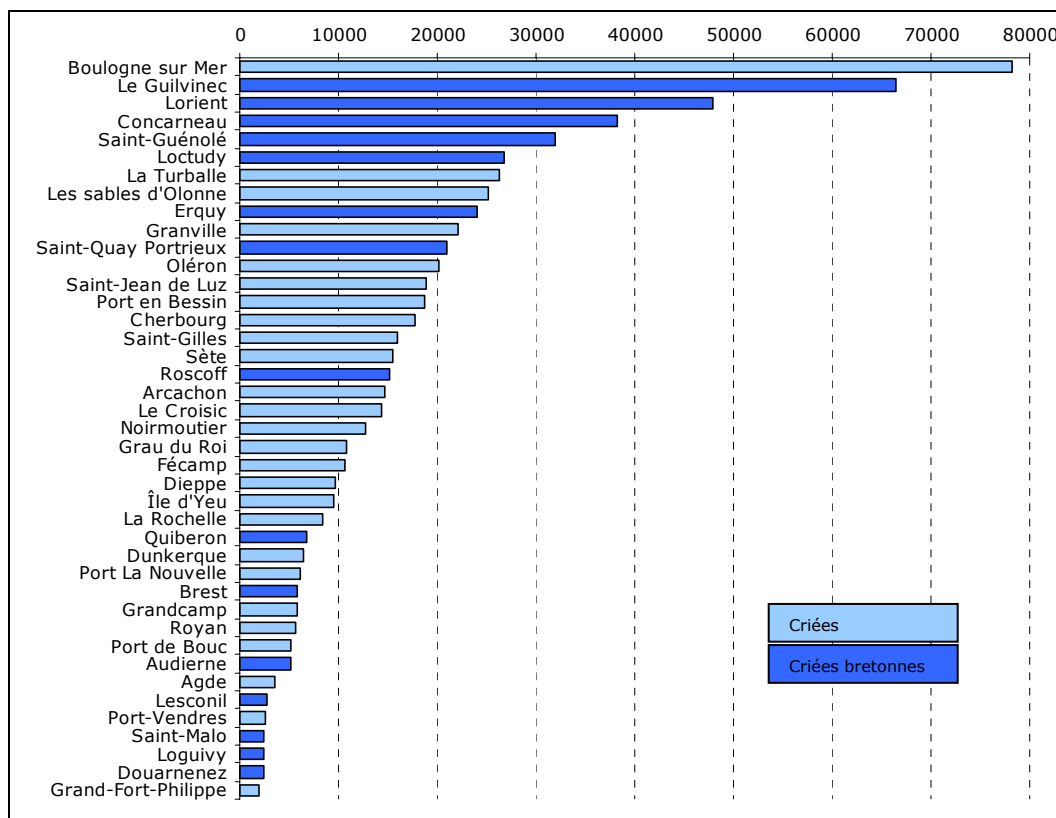
Les ports de pêche bretons occupent donc une bonne position à l'échelle nationale. Cinq ports bretons figurent parmi les six premiers pour les valeurs des ventes sous criées : le Guilvinec, Lorient, Concarneau, Saint-Guénolé-Penmarc'h et Loctudy.

Figure 19. Quantités vendues sous criées en 2004, exprimées en tonnes.



Source : d'après les données OFIMER, 2005.

Figure 20. Ventes sous criées en 2004, exprimées en valeur (1000 €).



Source : d'après les données OFIMER, 2005.

La pêche thonière représente par ailleurs 140 000 tonnes de poisson pour une valeur de 100 millions d'euros.

2.3.2. Des ports de pêche spécialisés dans l'activité goémonière

90% de la production française d'algues marines vient de Bretagne, qui possède le plus vaste champ de laminaires d'Europe. La Bretagne produit ainsi entre 60 et 80 000 tonnes d'algues chaque année, dont 45 à 65 000 tonnes pour la seule *Laminaria digitata*. La campagne 2005 devrait connaître des tonnages proches du maximum enregistré ces dernières années, avec près de 64 000 tonnes de laminaires pour 51 bateaux.

Le port de Lanildut est le premier port goémonier de Bretagne. Il représente à lui seul plus de la moitié des débarquements de laminaires¹¹⁴.

¹¹⁴ Chambre syndicale nationale des algues marines, 2005.

Figure 21. Les ports de pêche bretons spécialisés dans la récolte d'algues marines.

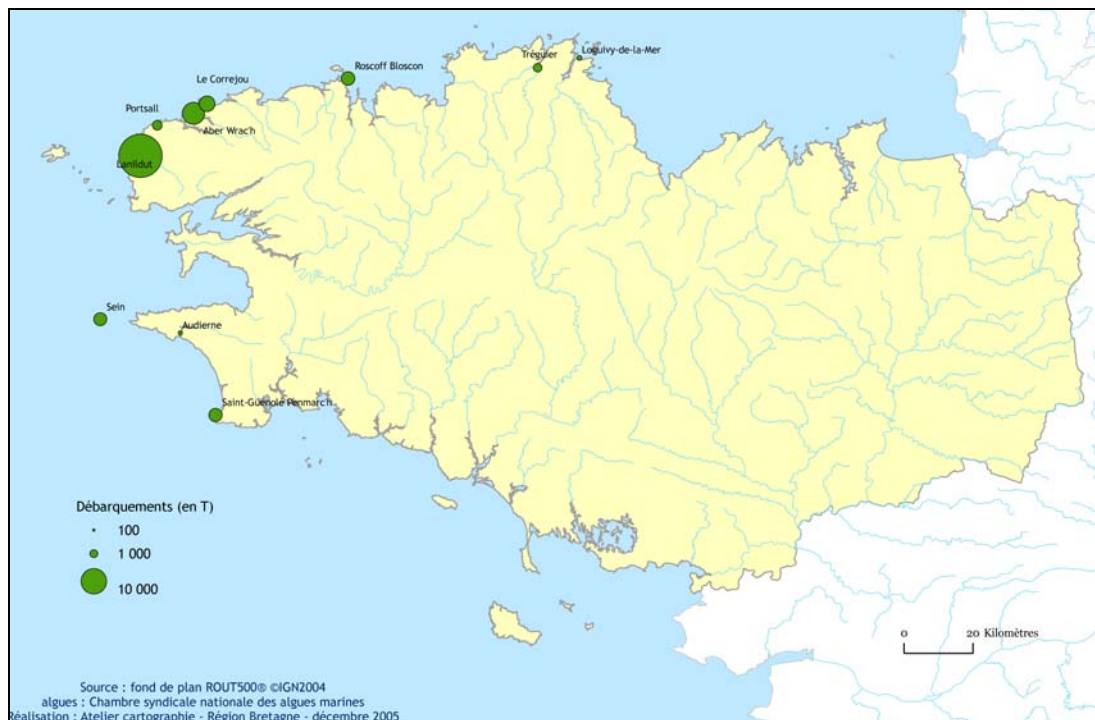
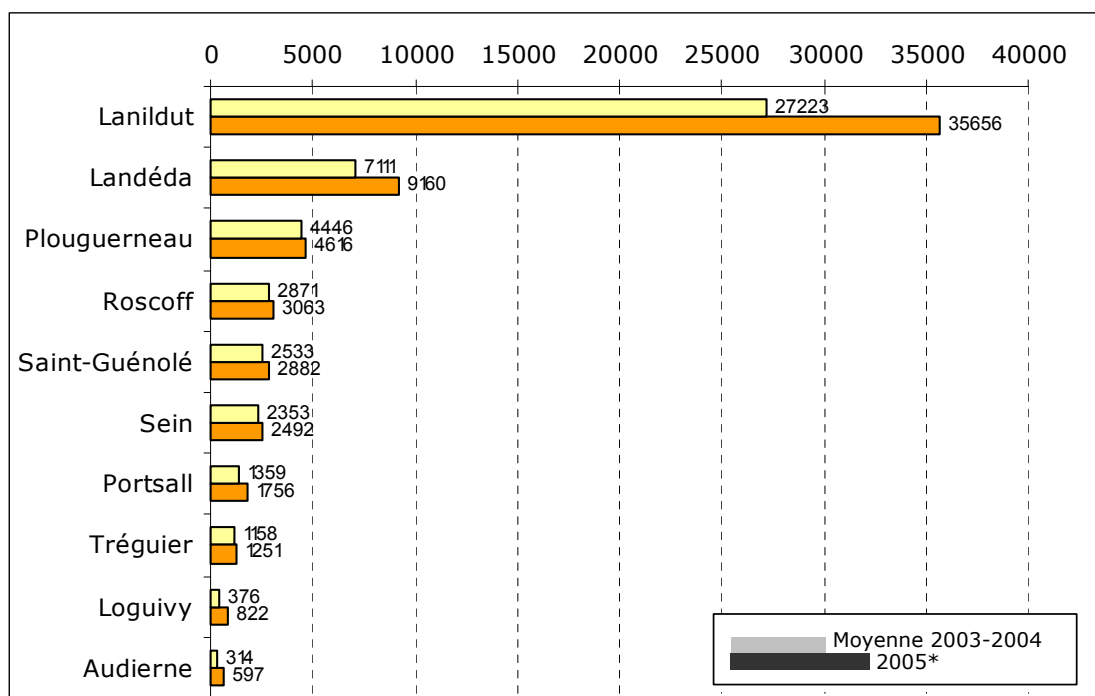


Figure 22. Débarquements de laminaires en Bretagne en 2005, et comparaison à la moyenne 2003-2004.



Source : d'après les données de la Chambre syndicale nationale des algues marines, 2005.
*Les données 2005 ne comprennent pas les deux dernières semaines de pêche.

2.3.3. De nombreux établissements conchyliques

Les 700 établissements conchyliques bretons ont produit, en 2004, 42 000 tonnes d'huîtres creuses, 1 500 tonnes d'huîtres plates et 23 500 tonnes de moules de bouchot, faisant ainsi de la Bretagne la première région française pour la conchyliculture¹¹⁵. La Bretagne produit en outre, environ 2 000 tonnes de coques et 1 500 tonnes de palourdes chaque année¹¹⁶.

Tableau 9. Production de coquillages dans les régions françaises en 2004, en tonnes.

Région	Huîtres creuses	Huîtres plates	Moules de bouchot	Autres moules
Normandie Mer du Nord	27 000		18 000	
Bretagne	42 000	1 100	23 500	
Pays de la Loire	9 000	400	9 700	1 500
Poitou Charentes	30 000		1 300	180
Arcachon Aquitaine	9 000			
Méditerranée	10 000			10 000
TOTAL	127 000	1 500	52 500	11 680

Source : Comité national de la conchyliculture, 2005.

2.4. De nombreux ports de plaisance

La flotte de plaisance immatriculée au 31 août 2005 était de 186 942 navires en Bretagne, sur un total au niveau national de 833 263 navires, soit 22,5% du parc français. La Bretagne arrive en deuxième position derrière la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (26% du parc français). Au 31 août 1997, la Bretagne concentrait déjà 20% des navires de plaisance français¹¹⁷. La concentration des navires de plaisance continue donc d'augmenter en Bretagne, qui arrive en tête dans les nouvelles immatriculations avec 25% des navires immatriculés entre le 1^{er} septembre 2003 et le 31 août 2004.

La capacité d'accueil des ports de plaisance bretons s'est fortement accrue ces dernières années. En 1999, le Comité régional du tourisme de Bretagne recensait 44 ports de plaisance en Bretagne avec une capacité de 22 120 places¹¹⁸. Sur les 466 ports et installations de plaisance recensés en 2004 au niveau national, 164 sont en Bretagne, totalisant 33 212 places¹¹⁹.

¹¹⁵ Comité national de la conchyliculture, 2005.

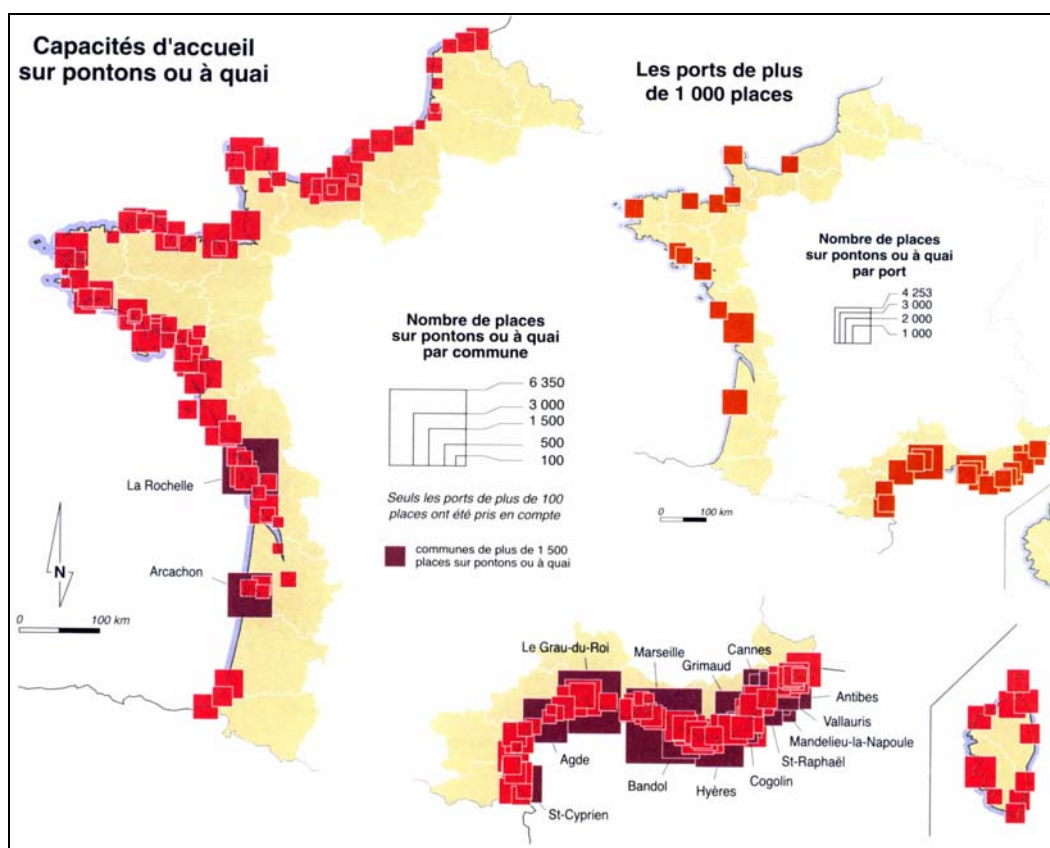
¹¹⁶ Conseil régional de Bretagne, 2003. *Pêches maritimes et cultures marines en Bretagne*.

¹¹⁷ CESR de Bretagne, 2001. *La mer et le littoral en Bretagne : pour une ambition régionale*. Rapporteur : Mme Janick VIGO.

¹¹⁸ *Ibid.*

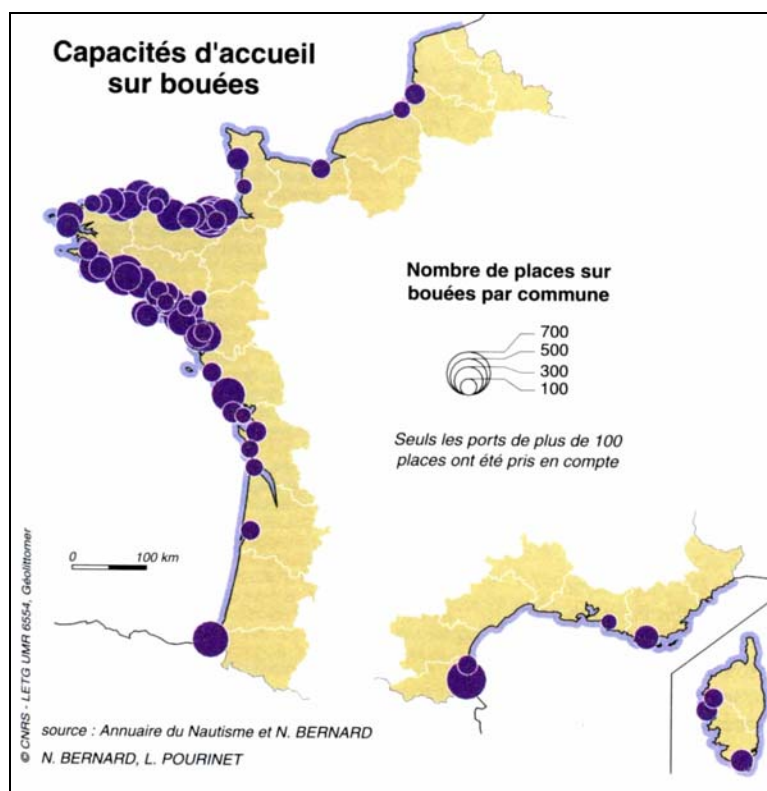
¹¹⁹ Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire et de la mer, Direction du transport maritime, des ports et du littoral, 2004. *La plaisance en quelques chiffres 2003-2004*.

Figure 24. Capacités d'accueil sur pontons ou à quai en 2003.



Source : Jean-René COULIOU, 2004.

Figure 25. Capacités d'accueil sur bouées en 2003.



Source : Jean-René COULIOU, 2004.

3. Conclusion : unité et diversité des ports bretons

L'offre portuaire de la Bretagne est riche de sa diversité : diversité des activités, diversité des tailles, diversité des statuts, diversité des modes de gestion. Les façades sont parsemées d'une multitude de petits ports formant un maillage entre des sites portuaires plus importants, participant de l'image d'une Bretagne tournée vers la mer.

Certes les ports se démarquent les uns des autres par l'intensité de leur activité ou leur spécialisation, mais l'activité portuaire en Bretagne est globalement bien répartie sur l'ensemble des façades, traduisant par là même une certaine unité dans la répartition équilibrée des activités liées à la mer, en regard de la polarisation qui peut exister dans d'autres régions.

Deuxième partie

Les sites portuaires bretons dans leur environnement

« *Tous les ports sont des lieux qui fixent des faisceaux de relations et concentrent la circulation* »¹²¹. Les sites portuaires constituent une zone d'ouverture vers de vastes territoires que sont, d'un côté, un avant-pays maritime et, de l'autre côté, un arrière-pays terrestre (chapitre 4). Ces deux territoires sont en évolution : s'ils permettent d'ouvrir les ports vers de nouvelles opportunités, ils imposent également de nouvelles contraintes.

Mais les sites portuaires sont également des zones de concentration d'activités multiples, aux intérêts complémentaires et parfois divergents, qui doivent cohabiter et se partager un espace restreint (chapitre 5).

Cette double dimension, commune à tous les ports, conduit à s'interroger sur le positionnement des ports bretons en termes d'atouts et de faiblesses pour leur développement futur (chapitre 6).

¹²¹ Jean-René COULIOU et Gérard LE BOUËDEC, 2004. *Les ports du Ponant. L'Atlantique de Brest à Bayonne*. Editions Palantines, Université de Bretagne Occidentale.

Chapitre 4

Une ouverture sur un vaste territoire

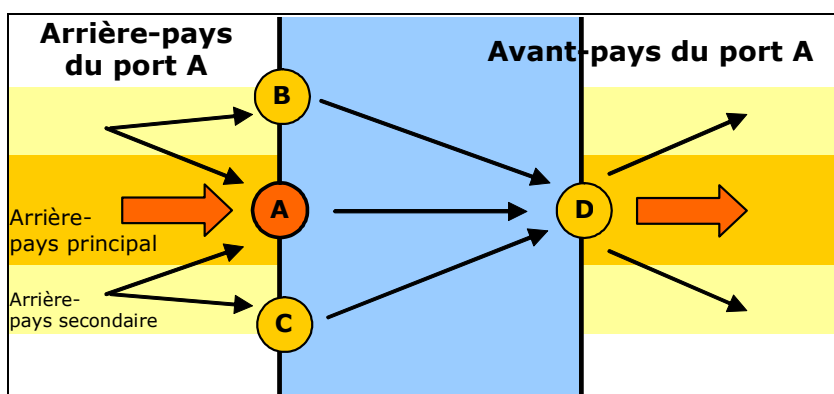
1.	Un avant-pays maritime : le « foreland »	92
1.1.	Le lien avec la mer	92
1.1.1.	Les zones de pêche	92
1.1.2.	Les bassins de navigation	95
1.1.3.	Les couloirs de navigation	96
1.1.4.	Le dispositif national de contrôle et de surveillance	97
1.1.5.	Un plan d'action européen pour la lutte anti-pollution	99
1.1.6.	L'accueil des navires en difficulté dans des zones refuges	100
1.1.7.	De nouveaux enjeux en termes de sûreté	103
1.2.	Le lien avec d'autres ports	105
1.2.1.	Le cabotage, de port en port	105
1.2.2.	Les autoroutes de la mer	106
1.2.3.	Le feedering, ou la complémentarité entre ports	107
2.	Un arrière-pays terrestre : l' « hinterland »	108
2.1.	Un arrière-pays péninsulaire	109
2.2.	De multiples arrière-pays pour de multiples activités portuaires	109
3.	Enfin : des nœuds et des réseaux dans un contexte en mutation	110
3.1.	Les ports de pêche dans la filière des produits de la mer	110
3.1.1.	Les ports de pêche : un outil de production en mutation	110
3.1.2.	L'impact des nouvelles demandes des consommateurs	112
3.1.3.	Le paquet « hygiène » et son impact sur les ports de pêche	112
3.1.4.	Les enjeux des ports de pêche bretons	113
3.2.	L'activité de plaisance et le transport de passagers dans la filière des loisirs et du tourisme	114
3.2.1.	Des atouts certains	114
3.2.2.	Le transport de passagers, vecteur du tourisme	115
3.2.3.	Les ports de plaisance, pôles d'animation	116
3.3.	Les ports dans la filière de la construction et de la réparation navales	116
3.3.1.	Une filière en mutation	117
3.3.2.	Les chantiers bretons dans la filière	118
3.3.3.	La stratégie des chantiers bretons face à la concurrence	123
3.4.	Les ports de commerce dans la chaîne logistique du transport de marchandises	123
3.4.1.	L'arrière-pays des ports de commerce : la dynamique productive bretonne	123
3.4.2.	Le lien entre les ports bretons et leurs arrière-pays : des trafics essentiellement internes à la Bretagne	126
3.4.3.	Les qualités attendues du transport de marchandises	133
3.4.4.	La nécessité d'une desserte terrestre performante	134
3.4.5.	Les enjeux de l'intermodalité	138

3.4.6.	Quel avenir pour l'intermodalité ?	140
3.4.7.	Des potentialités pour développer l'intermodalité en Bretagne	144
3.4.8.	Quel avenir pour l'intermodalité en Bretagne ?	149
4.	L'enjeu des sites portuaires : s'inscrire dans les réseaux	152

Le développement du port est intimement lié à celui du territoire avec lequel il est en relation. Côté mer comme côté terre, ce territoire se transforme, évolue, pose de nouvelles questions et offre de nouvelles opportunités, impose des changements d'échelle.

La dynamique d'un port peut être appréhendée sous l'angle de la **situation portuaire**, qui signifie que le site portuaire s'inscrit dans un environnement relationnel. La situation portuaire est déterminée par l'intégration de plusieurs échelles dans un processus articulant les activités maritimes, portuaires et terrestres¹²². Alors que jusqu'ici on raisonnait, pour décrire ce processus, uniquement en termes de surfaces desservies par le port, on raisonne de plus en plus en termes d'espaces et de réseaux. C'est ainsi que certains auteurs parlent d'une logique de **polarité** et de **nodalité** : dans la logique de polarité, le port est vu comme un pôle qui dessert des espaces, l'avant-pays et l'arrière-pays, et les anime ; dans la logique de nodalité, le port est vu comme un nœud à l'articulation entre différents réseaux¹²³.

Figure 26. Avant-pays et arrière-pays du port A dans un paysage portuaire constitué des ports B, C, D.



Source : d'après Jean-Paul RODRIGUE, 1998.

L'objectif de ce chapitre est donc de replacer les ports bretons dans des espaces (l'avant-pays côté mer, l'arrière-pays côté terre), dans des réseaux, dans un contexte global.

¹²² Jean DEBRIE, Emmanuel ELIOT, Martin SOPPE, 2005. *Un modèle transcalaire des nodalités et polarités portuaires. Exemple d'application au port de Hambourg*. M@ppemonde, n°79.

¹²³ *Ibid.*

1. Un avant-pays maritime : le « foreland »

Quand, du port, on se tourne vers la mer...

L'avant-pays du port peut être défini comme l'espace maritime de projection dans lequel le port entretient des liens commerciaux¹²⁴, ou encore comme les marchés atteints via des ports connectés¹²⁵.

Mais si cette définition est vraie pour toutes les activités de transport maritime qui impliquent un échange de port à port, certaines activités portuaires ont pour avant-pays une simple étendue d'eau de mer sur laquelle circulent les navires et de laquelle sont exploitées des ressources. Nous distinguerons donc, dans l'étude de l'avant-pays des ports bretons, les liens que les ports entretiennent avec cette aire de navigation et d'exploitation, puis les liens que les ports bretons entretiennent avec d'autres ports aux échelles régionale, nationale et internationale.

1.1. Le lien avec la mer

Les activités portuaires sont tournées vers la mer : la pêche vers des zones d'exploitation, la plaisance vers des bassins de navigation, le transport vers des couloirs de circulation.

1.1.1. Les zones de pêche

La politique des pêches est une compétence communautaire : les pêcheurs de chaque Etat peuvent exercer leur activité dans l'ensemble des eaux communautaires, avec des restrictions importantes dans les eaux territoriales (12 milles de la côte). Plus de la moitié des prises de la flotte française s'effectue ainsi dans des eaux communautaires non françaises¹²⁶. La Bretagne n'échappe pas à ce constat, puisque **l'avant-pays halieutique** des ports bretons, c'est-à-dire les zones de pêche exploitées par les navires de pêche bretons, s'étend très au-delà des eaux françaises. Il s'organise essentiellement au nord de la Bretagne, alors que les principaux ports de pêche sont situés au sud. « *La flottille regarde d'abord vers le nord* ». Cet avant-pays s'organise autour de trois grandes zones de pêche : le nord du golfe de Gascogne, le plateau celtique, le nord des Îles Britanniques¹²⁷.

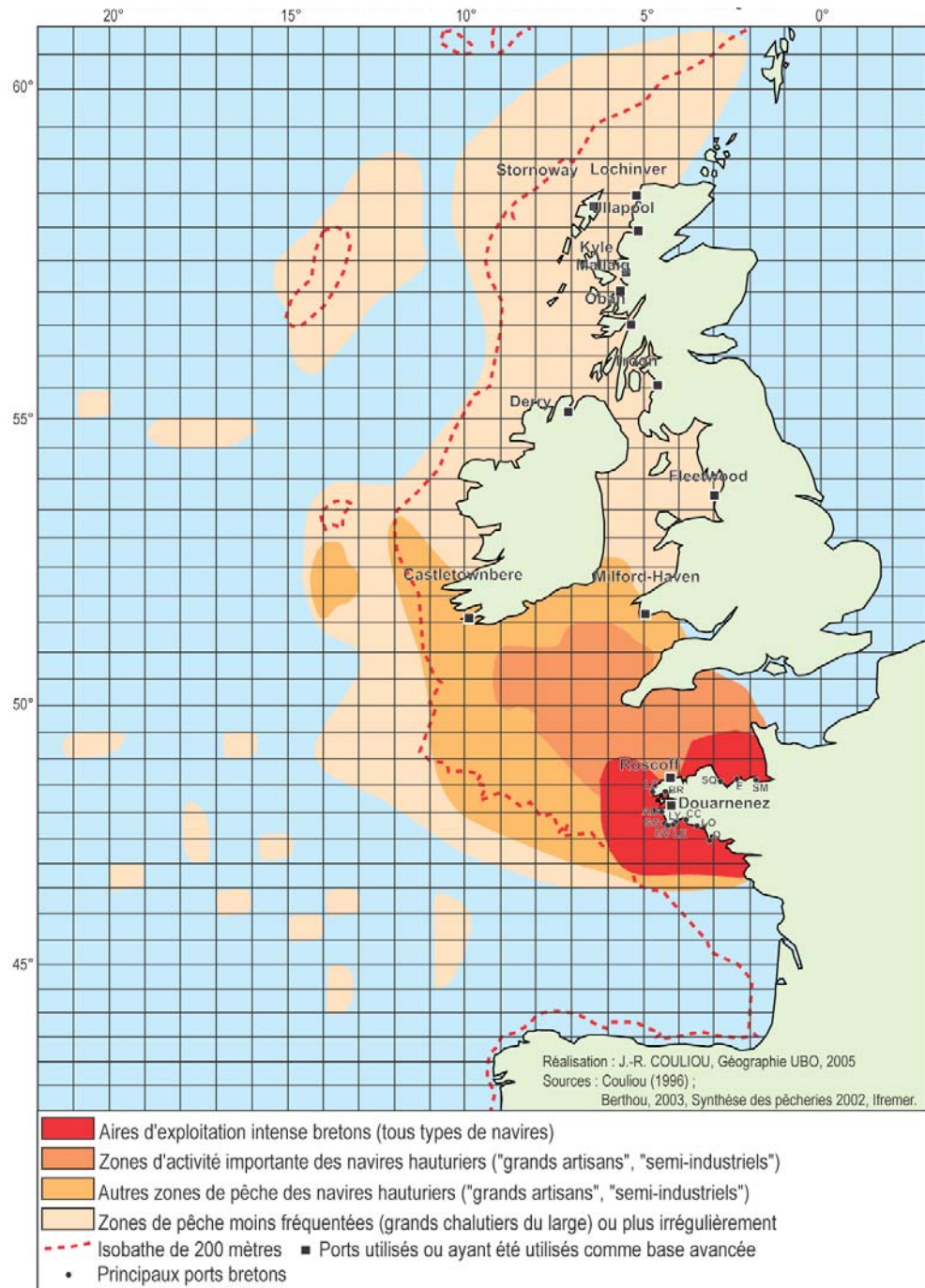
¹²⁴ Jean-Paul RODRIGUE, 1998. *Géographie des transports*. Hofstra University, Department of Economics and Geography.

¹²⁵ César DUCRUET, 2005. *Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial*. M@ppemonde, n°77.

¹²⁶ CES, 2005. *La pêche, acteur de la vie du littoral métropolitain : l'heure des choix*. Rapporteur : M. Gérard D'ABOVILLE.

¹²⁷ Jean-René COULIOU, 1997. *La pêche bretonne. Les ports de Bretagne Sud face à leur avenir*. Presses Universitaires de Rennes.

Figure 27. L'avant-pays des navires bretons de pêche fraîche.



Source : Jean-René COULIOU, 2005.

Les ports bretons sont spécialisés dans certains types de pêche. Ainsi, les ventes sous criées de l'année 2004 par type de pêche montrent que les criées de Saint-Quay Portrieux, Douarnenez, Loguivy-de-la-Mer, Audierne, Brest, Saint-Malo-Cancale, Quiberon, commercialisent du poisson issu de la petite pêche ou de la pêche côtière alors que les criées du Guilvinec, de Lorient, Concarneau, Loctudy, Roscoff vendent essentiellement des produits de la pêche au large. Les criées d'Erquy et de Saint-

Guénolé vendent à part égale des produits de la petite pêche et de la pêche au large¹²⁸.

Tableau 11. Ventes annuelles sous criées en 2004 par type de pêche, en tonnes.

Criée	Petite pêche	Pêche côtière	Pêche au large
Audierne	718	64	106
Brest	868	328	5
Concarneau	2 092	2 100	8 383
Douarnenez	3 395	1	112
Erquy	3 923	1 704	4 297
Le Guilvinec	1 644	1 771	15 749
Lesconil	427	49	0
Loctudy	818	188	6156
Loguivy-de-la-Mer	1 186	2	37
Lorient	1 790	3 146	11 625
Quiberon	922	233	0
Roscoff	550	1 466	2 413
Saint-Guénolé	6 926	278	4 202
Saint-Malo-Cancale	920	696	0
Saint-Quay Portrieux	4 967	3 128	1 545

Petite pêche	Absence du port inférieure à 24h
Pêche côtière	Absence du port comprise entre 24h et 96h
Pêche au large	Absence du port supérieure à 96h lorsque la navigation ne correspond pas à la définition de la grande pêche
Grande pêche	Navire de plus de 1000 tjb ou de plus de 150 tjb si l'absence du port est supérieure à 20 jours

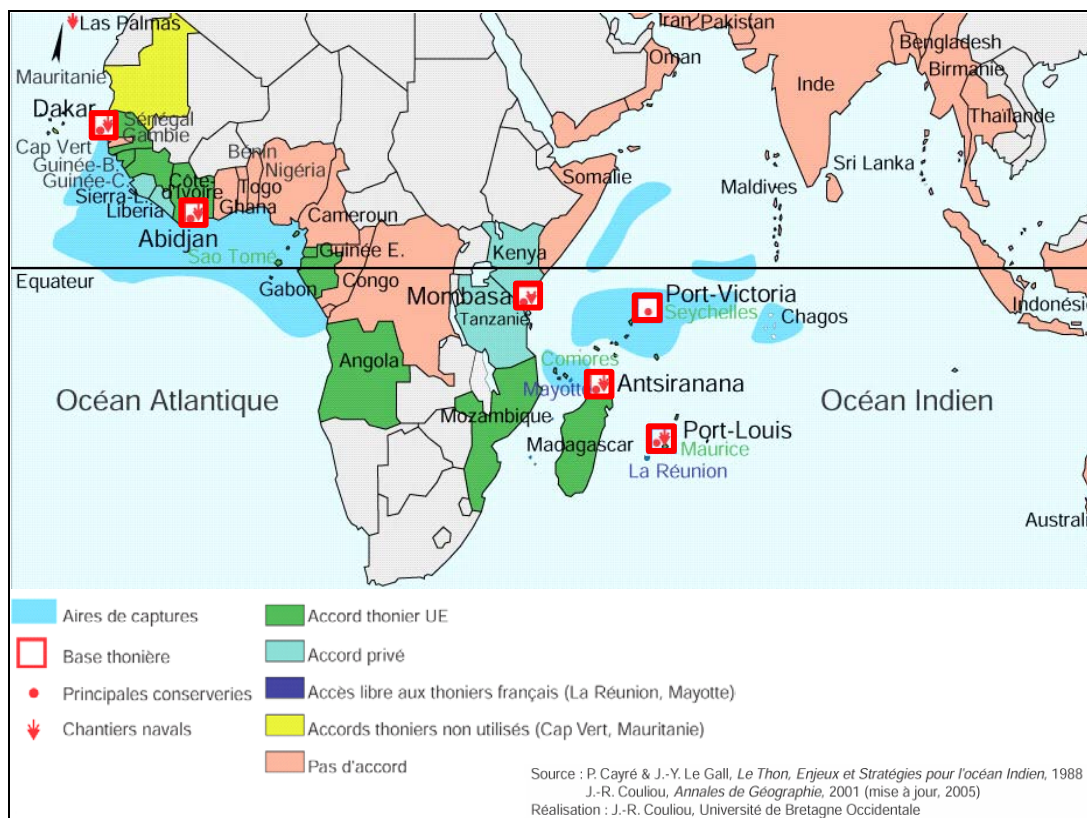
Source : OFIMER, 2005.

L'éloignement des zones de pêche par rapport aux principaux ports bretons conduit au débarquement du poisson en des bases avancées au Pays de Galles (Milford Haven), en Ecosse (Lochinver) et en Irlande (Castletownbere). Le poisson est ensuite acheminé par camion vers les ports où il sera commercialisé, empruntant les lignes maritimes à destination de Cherbourg, et pour une petite part de Roscoff qui est, sur la façade nord, le port breton le plus proche de ces zones de pêche.

Certains bateaux de pêche, armés à Concarneau pour la pêche thonière, fréquentent les zones tropicales de l'océan atlantique (golfe de Guinée) et de l'océan Indien (Seychelles et Comores). Ces zones peuvent également être considérées comme l'avant-pays halieutique des ports bretons car, même si le poisson est débarqué et vendu ailleurs, l'armement des navires est réalisé en Bretagne et y crée des emplois.

¹²⁸ OFIMER, 2005. *Bilan annuel 2004. Données de commercialisation sous criées.*

Figure 28. L'avant-pays des thoniers tropicaux français.



Source : Jean-René COULIOU, 2005.

1.1.2. Les bassins de navigation

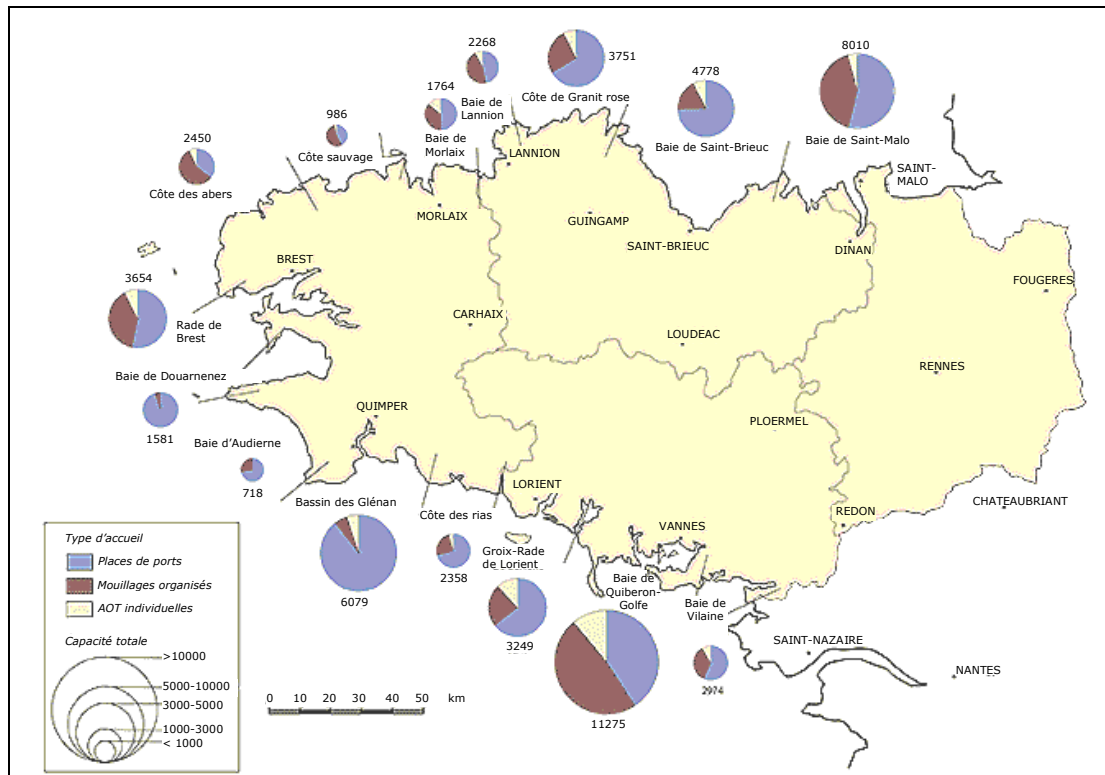
A partir des très nombreux ports de plaisance de la côte bretonne, les plaisanciers fréquentent en mer des zones que l'on peut appeler bassins de navigation. L'Association des ports de plaisance de Bretagne (APPB) a déterminé **15 bassins de navigation** qui correspondent à des pratiques plaisancières homogènes, et qui sont délimités par des obstacles à la navigation¹²⁹ :

- la baie de Saint-Malo : de Cancale à Fréhel ;
- la baie de Saint-Brieuc : de Fréhel à Bréhat ;
- la côte de granit rose : de Bréhat aux Sept Îles ;
- la baie de Lannion : des Sept Îles à la pointe de Primel ;
- la baie de Morlaix : de la pointe de Primel à l'Île de Batz ;
- la côte sauvage : de l'Île de Batz à l'Île Vierge ;
- la côte des abers : de l'Île Vierge au chenal du Four ;
- la rade de Brest : du chenal du Four à la pointe de Penhir ;
- la baie de Douarnenez : de la pointe de Penhir à la pointe du Raz ;
- la baie d'Audierne : de la pointe du Raz à la pointe de Penmarc'h ;
- le bassin des Glénan : de la pointe de Penmarc'h à Trévignon ;
- la côte des rias : de Trévignon à la pointe du Talut ;

¹²⁹ APPB, Conseil régional de Bretagne, 2000. *La plaisance en Bretagne, ports et mouillages. Mission régionale 2000.*

- Groix et la rade de Lorient : de la pointe du Talut à la barre d'Étel ;
- la baie de Quiberon – Golfe du Morbihan : de la barre d'Étel à la pointe de Penvins ;
- la baie de Vilaine : de la pointe de Penvins à la pointe du Castelli.

Figure 29. Les bassins de navigation de plaisance en Bretagne.



Source : APPB, Mission régionale 2000.

Les bassins de navigation les plus fréquentés se situent en Bretagne sud (baie de Quiberon-Golfe du Morbihan, bassin des Glénan, Groix-Rade de Lorient), mais le nord de la Bretagne est également très fréquenté (baie de Saint-Malo, côte de granit rose). La densité de navigation dans certaines zones peut poser des problèmes de cohabitation avec d'autres types de navires : navires de commerce, vedettes à passagers, bateaux de pêche, navires militaires et zones de tirs... Les bassins de l'ouest et du nord-ouest de la Bretagne sont actuellement les moins fréquentés.

1.1.3. Les couloirs de navigation

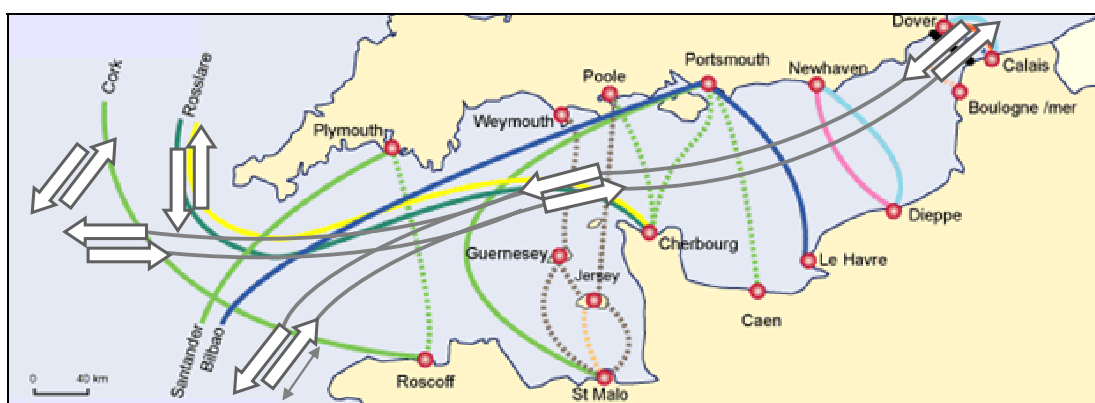
La Bretagne borde l'une des zones maritimes les plus fréquentées au monde, la Manche, qui concentre un quart du trafic mondial. C'est un couloir entre l'Atlantique et l'Europe du Nord qui voit passer les plus grandes routes maritimes à destination ou en provenance des ports du « Range » nord-européen¹³⁰. Le dispositif de séparation du trafic (ou rail) d'Ouessant voit ainsi passer 54 000 navires par an, soit

¹³⁰ Suite de ports rapprochés, du Havre à Hambourg.

150 navires par jour représentant 700 000 tonnes d'hydrocarbures et 90 000 tonnes de produits dangereux¹³¹.

La Manche n'est pas seulement **un couloir**, c'est aussi **un carrefour** car il existe une multitude de trafics transversaux au principal couloir de navigation, notamment les liaisons transmanche assurées par ferry au départ de Roscoff et Saint-Malo et à destination des îles anglo-normandes, de la Grande-Bretagne et de l'Irlande. Il existe également une activité de pêche intense dans cette zone¹³².

Figure 30. Principales liaisons transmanche de l'été 2005 (toutes compagnies) et dispositifs de séparation du trafic (doubles flèches).



Source : d'après Atlas Transmanche, Université de Caen, 2005.

Cette zone de navigation sur laquelle circulent tous types de navires fait l'objet de nombreuses mesures de sécurité et, depuis les attentats du 11 septembre 2001, de mesures de sûreté au niveau international. Quel rôle les ports, et en particulier les ports de Bretagne, jouent-ils ou seront-ils amenés à jouer dans ces différentes mesures ?

1.1.4. Le dispositif national de contrôle et de surveillance

Les Affaires maritimes ont en charge, via **le dispositif national de contrôle et de surveillance (DCS)**, la préservation de la qualité du milieu maritime et la sécurité des usagers de la mer.

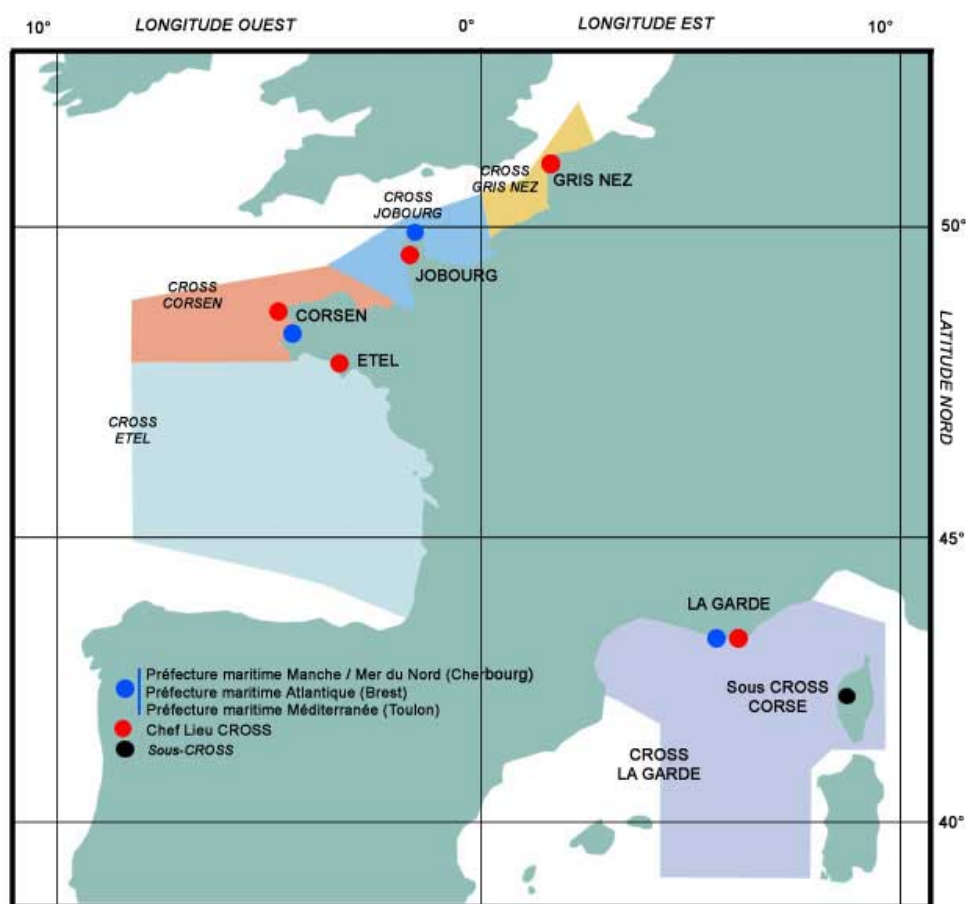
Dépendant des directeurs régionaux des Affaires maritimes et placés sous l'autorité opérationnelle du préfet maritime, les **Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS)** constituent à terre l'ossature du dispositif de surveillance maritime français. A leur mission initiale qui était d'assurer la coordination des moyens des différentes administrations en matière de surveillance, de recherche et de sauvetage en mer, se sont ajoutées la surveillance de la circulation maritime, de la pollution marine, la police des pêches maritimes et la

¹³¹ Audition du vice-amiral d'escadre Laurent MERER, Préfet maritime de l'Atlantique, par la section Mer Littoral du CESR, le 14 avril 2005 à Brest.

¹³² André VIGARIE, 2004. *La Manche : portail de l'Europe*. Journal de la Marine Marchande, décembre 2004.

diffusion d'informations de sécurité maritime. Il existe cinq CROSS sur le littoral métropolitain, dont deux concernent la Bretagne : le CROSS Gris Nez, le CROSS Jobourg, **le CROSS Corsen** de la baie du Mont Saint-Michel à la pointe de Penmarc'h, **le CROSS Etel** sur la façade atlantique, le CROSS La Garde en Méditerranée. Les 59 sémaphores relevant de la Marine nationale (26 sur la façade atlantique) contribuent à cette mission de surveillance.

Figure 31. Les CROSS du littoral métropolitain.



Source : Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, 2004.

En mer, le dispositif de contrôle et de surveillance est constitué d'unités du large et d'unités littorales des Affaires maritimes (ULAM) chargées de la zone côtière. Les ports ne jouent pas un rôle en tant que tel dans ce dispositif de contrôle et de surveillance, sinon celui de siège pour les ULAM (Saint-Malo, Brest, Douarnenez et Auray) et de base pour les patrouilleurs : l'Iris, patrouilleur de 46 mètres couvrant la façade atlantique, est basé au port de Lorient.

A ce dispositif dépendant du Ministère de l'équipement s'ajoute le dispositif de la Marine nationale, qui affrète des remorqueurs de haute mer pour des opérations dans les zones maritimes à fort trafic. A Brest, l'Abeille Bourbon a succédé à l'Abeille Flandre.

Les ports accueillent ainsi les navires de l'ensemble des organismes intervenant en mer : Affaires maritimes, douanes, gendarmerie maritime, gendarmerie départementale, Marine nationale, Société nationale de sauvetage en mer (75 stations sur la façade atlantique) et sapeurs-pompiers.

1.1.5. Un plan d'action européen pour la lutte anti-pollution

Suite au naufrage de l'Erika en décembre 1999, la Commission européenne a proposé un ensemble de textes relatifs à la sécurité maritime constituant les « paquets » Erika I et II.

Le paquet Erika I prévoit :

- le contrôle des navires dans les ports ;
- le contrôle des sociétés de classification ;
- l'interdiction progressive des navires à simple coque.

Le paquet Erika II prévoit :

- la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic maritime ;
- la création d'un nouveau fonds d'indemnisation ;
- la création d'une Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM).

Cette agence, instituée par le règlement n°1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002, a pour objectif de contribuer à renforcer le système global de sécurité maritime dans les eaux communautaires, avec notamment la mise en place d'un système européen d'information sur le trafic maritime : SafeSeaNet¹³³. A terme, pour un partage optimisé des informations, tous les grands ports européens seront reliés aux différents centres de surveillance du trafic via cette interface.

Trafic 2000 est le correspondant national du réseau SafeSeaNet. Mis en œuvre dès 2003 par la direction des Affaires maritimes, il doit permettre de rendre accessible l'ensemble des informations relatives à la sécurité maritime (navires et cargaisons). Il a pour objectif principal l'échange d'informations et l'aide à la décision, mais aussi l'aide à la gestion des ports, la confirmation de l'heure d'arrivée des navires dans les zones portuaires et la nature de la cargaison, permettant d'améliorer la sécurité du port (marchandises dangereuses), la planification et la disponibilité des services et équipements portuaires (quais, outillage, remorquage, pilotage...)¹³⁴.

L'Agence européenne de sécurité maritime a mis à disposition des Etats membres, en décembre 2005, des navires pré-équipés destinés à intervenir en cas de marées noires. Pour la zone qui s'étend du Portugal à la Manche, l'armement Louis Dreyfus a proposé à l'AESM le câbliez Île de Bréhat, pré-positionné en alerte à Brest pour

¹³³ Voir à ce sujet l'étude du Réseau transnational atlantique, 2005. *La sécurité du transport et du trafic maritime de marchandises*. Rapporteur : M. Pierre DELFAUD.

¹³⁴ Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, 2003. *Trafic 2000. Système d'information sur le trafic maritime*.

réaliser des réparations sur les câbles sous-marins. Il sera transformé pour pouvoir stocker 4 000 m³ d'hydrocarbures¹³⁵.

La Commission européenne devrait prochainement rendre publique une série de propositions relatives à la sécurité maritime, regroupées dans le paquet Erika III.

1.1.6. L'accueil des navires en difficulté dans des zones refuges

La notion de zone refuge a toujours existé dans le monde maritime, mais une nouvelle conception en a été élaborée suite aux naufrages de l'Erika et du Prestige.

Le concept a été formalisé au niveau européen dans la Directive n°2002/59/CE du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information. L'une des considérations de cette directive stipule que *« l'absence de lieu de refuge peut avoir de graves conséquences en cas d'accident en mer. Il convient, par conséquent, que les Etats membres établissent des plans pour permettre, si la situation l'exige, l'accueil de navires en détresse dans leurs ports ou dans tout autre endroit protégé dans les meilleures conditions possibles »*. S'appuyant sur les dispositifs déjà existants¹³⁶, cette directive indique que *« après avoir consulté les parties concernées et en tenant compte des directives pertinentes de l'OMI, les Etats membres établissent des plans en vue d'accueillir des navires en détresse dans les eaux relevant de leur juridiction »*.

Un plan national d'accueil des navires en difficulté a donc été établi en France. Il contient les plans d'accueil des navires en difficultés élaborés sur chaque façade maritime et recense tous les lieux de refuge potentiels.

- Un dossier sensible

L'accueil des navires en difficulté est source de polémiques. La sensibilité de la population aux pollutions par les hydrocarbures a donc amené les autorités maritimes à parler de « Plan d'accueil des navires en difficulté » plutôt que d'une désignation de zones refuges. Une ligne budgétaire spécifique a été créée afin de permettre au préfet maritime, en cas de crise, de mobiliser sans délai les moyens nécessaires, notamment en matière d'expertise technique ou environnementale.

Dans sa zone de compétence qui va du Mont Saint-Michel à la frontière espagnole, la Préfecture maritime de l'Atlantique a réalisé un inventaire afin de connaître les caractéristiques de chacune des zones pressenties pour être des zones refuges : ports, mais aussi baies et rades où le navire est protégé du vent et des courants. Sur la base de cet inventaire, la Préfecture maritime de l'Atlantique a établi un atlas de

¹³⁵ Le Marin, 2 décembre 2005. *Un partenariat européen public-privé pour lutter contre les marées noires.*

¹³⁶ Notamment la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires dite MARPOL et son protocole de 1978 ; la convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer dite SOLAS ; la convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident ; le code international de gestion de la sécurité dit ISM ; le code maritime international des marchandises dangereuses dit IMDG ; ainsi que les différents recueils de règles de l'Organisation maritime internationale.

sensibilité¹³⁷. Elle y recense une trentaine de lieux susceptibles d'accueillir les grands navires, et une trentaine également pour les navires plus petits. Mais cette liste ne sera pas rendue publique : à l'instar des autres pays, la démarche française s'inscrit dans une démarche de prévention et non dans la réalisation d'un catalogue de lieux pré-établis qui seraient « sacrifiés » et risqueraient de cristalliser les inquiétudes.

Les ports sont des lieux de refuge particulièrement intéressants car, en un même site, ils cumulent les fonctions d'abri mais aussi, par les moyens dont ils disposent, les fonctions de traitement de la cargaison et de réparation du navire¹³⁸. Les ports bretons, de surcroît, sont bien placés car ils sont en quelque sorte « la dernière station avant l'autoroute », c'est-à-dire que les bateaux ont tendance à s'arrêter au large de la Bretagne avant de s'engager plus avant¹³⁹.

Mais l'accueil d'un navire en difficulté dans un port pose plusieurs questions. Tout d'abord, si la situation d'un navire en difficulté ressort en premier lieu des autorités maritimes, les conséquences d'un accident en mer concernant en revanche en premier lieu les autorités terrestres. Vu de la mer, le port est un abri ; vu de la terre, c'est un outil économique qu'il ne faut pas risquer de perturber¹⁴⁰. Le port doit ainsi préserver sa capacité à jouer son rôle essentiel, celui d'accueillir tous les navires qui le souhaitent : les autorités du port ont le devoir de sauvegarder les installations portuaires et la liberté d'accès à ces installations. D'ailleurs, le commandant du port peut refuser l'accès à un navire qui représenterait un risque pour le port. On comprend ainsi les divergences qui peuvent exister entre les autorités maritimes et les autorités d'un port susceptible d'être un port refuge¹⁴¹. Ce sont notamment les questions de responsabilité et de financement qui sont soulevées¹⁴² : qui prend la responsabilité d'accueillir le navire et qui en assume les conséquences ? Qui engage les actions ? Qui paie les opérations de déchargement et de réparation du navire, et qui assume financièrement les escales forcées de navires en difficulté ?

Face à ces questions, et au flou qui existe entre des textes visant à désigner des zones refuges et des textes visant à affirmer le droit pour les Etats de protéger leur environnement et la sécurité des populations riveraines¹⁴³, il est nécessaire d'engager une démarche partagée entre les différentes autorités, de façon à faire émerger l'intérêt général, et le faire ensuite reconnaître et accepter par tous.

- Une démarche partagée ?

Dans la phase préparatoire qui consiste en un état des lieux des ports et un atlas de sensibilité, les autorités maritimes, portuaires et terrestres partagent l'information.

¹³⁷ Audition du vice-amiral d'escadre Laurent MERER, Préfet maritime de l'Atlantique, par la section Mer Littoral du CESR, le 14 avril 2005 à Brest.

¹³⁸ Service de l'inspection générale de l'environnement, Inspection générale des services des affaires maritimes, Conseil général des ponts et chaussées, 2003. *Navires en difficulté et recours aux lieux de refuge*.

¹³⁹ Audition du vice-amiral d'escadre Laurent MERER, Préfet maritime de l'Atlantique, par la section Mer Littoral du CESR, le 14 avril 2005 à Brest.

¹⁴⁰ Audition de M. Xavier LA PRAIRIE par la section Mer Littoral du CESR, le 14 avril 2005 à Brest.

¹⁴¹ Service de l'inspection générale de l'environnement, Inspection générale des services des affaires maritimes, Conseil général des ponts et chaussées, 2003. *Navires en difficulté et recours aux lieux de refuge*.

¹⁴² Audition de M. Xavier LA PRAIRIE par la section Mer Littoral du CESR, le 14 avril 2005 à Brest.

¹⁴³ ISEMAR, 2005. *Aspects de la politique maritime française en 2005*. Synthèse n°77.

Pour effectuer l'inventaire des sites potentiels d'accueil des navires en difficulté, les préfets maritimes se sont ainsi appuyés sur un certain nombre d'experts et d'administrations : pilotes, spécialistes de l'assistance en mer, représentants des autorités portuaires, représentants de l'administration maritime et portuaire, représentants de l'administration de l'environnement¹⁴⁴.

S'appuyant sur ce travail préliminaire de partage des informations, chaque évènement sera traité selon les circonstances dans lesquelles il survient.

Cette évaluation commune est indispensable au partage de l'intérêt général. Mais elle doit pour cela impliquer les acteurs économiques, les scientifiques et les associations de protection de l'environnement, qui connaissent le milieu.

En-dehors des ports, la décision d'accueillir le navire sera prise par l'autorité maritime. Dans les ports, en cas de crise, c'est-à-dire de désaccord avec l'autorité portuaire, l'autorité maritime saisira le Ministre chargé des ports qui décidera.

- Des moyens adaptés

La décentralisation des ports ne modifiera pas ce fonctionnement, mais pourra rendre plus difficile la coordination et la prise de décision entre l'autorité portuaire (la collectivité territoriale), l'autorité investie du pouvoir de police portuaire (le préfet, représentant de l'Etat ou l'exécutif de la collectivité dans les petits ports) et l'autorité maritime (le préfet maritime). Il pourrait être plus difficile de partager la notion d'intérêt général, perçu différemment au niveau d'une commune, d'un département, d'une région ou de l'Etat, et d'avoir ainsi un recours plus fréquent à la contrainte par décision du Ministre.

La mise en place d'un programme de formation à la gestion du risque destiné aux personnes concernées permettrait d'améliorer cette situation.

La réalisation d'un atlas de sensibilité permet d'avoir une crédibilité accrue face aux institutions communautaires pour bénéficier de financements. Mais il mériterait d'être approfondi pour estimer les coûts consécutifs à un accident maritime, éventuellement pré-positionner des moyens de secours, pouvoir mobiliser des financements en amont, et mieux faire comprendre et accepter à la population la décision lorsqu'elle est prise.

L'Union européenne doit participer au financement des zones refuges, car l'objectif de sécurité maritime est d'intérêt communautaire : 80% du trafic de la Manche ne concerne pas les ports français.

¹⁴⁴ Sénat, 2004. *Avis sur le projet de loi de finances pour 2005, adopté par l'Assemblée nationale. Tome XX Mer*, par M. Charles REVET, sénateur.

En amont de ces dispositions d'accueil des navires en difficulté, il est indispensable de conforter le dispositif de prévention des risques en mer et notamment de parvenir à une harmonisation de la législation internationale sur toutes les questions liées à la sécurité maritime¹⁴⁵.

1.1.7. De nouveaux enjeux en termes de sûreté ¹⁴⁶

Au lendemain des attentats du 11 septembre 2001, le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique a renforcé la législation sur le transport maritime pour une plus grande sécurisation de la chaîne logistique, notamment dans le cadre de l'action CSI (*Container Security Initiative*)¹⁴⁷. A la suite de cela, l'Organisation maritime internationale a adopté en décembre 2002 un code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, le code ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code*), amendant la convention SOLAS de 1974 pour la sauvegarde de la vie en mer¹⁴⁸. Ce code distingue trois acteurs de la sûreté maritime : les autorités étatiques, auxquelles il incombe d'évaluer les menaces, les compagnies maritimes et les installations portuaires.

Les **compagnies maritimes** doivent équiper les navires de commerce de Systèmes d'identification automatique (SIA) permettant une traçabilité physique permanente et continue des navires et doivent leur attribuer un numéro d'identification OMI¹⁴⁹. Les compagnies doivent en outre désigner un Agent de sûreté de la compagnie (CSO, *Company Security Officer*), et, pour chaque navire, établir un plan de sûreté comprenant notamment la formation d'un Agent de sûreté (SSO, *Ship Security Officer*). Ce plan de sûreté est approuvé par le Directeur des Affaires maritimes et le certificat de sûreté est délivré par le Centre de sécurité de rattachement du navire¹⁵⁰.

Il incombe enfin aux **installations portuaires** de mettre en œuvre des mesures identiques. La sûreté des installations portuaires est en effet une mesure-clé du code ISPS, car c'est dans les ports que les risques encourus sont les plus importants. Les installations portuaires doivent désigner un agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO, *Port Facility Security Officer*) et établir des plans de sûreté (PFSP, *Port Facility Security Plan*)¹⁵¹ qui s'appliquent aux installations portuaires et non au port.

¹⁴⁵ Voir à ce sujet l'étude du Réseau transnational atlantique, 2005. *La sécurité du transport et du trafic maritime de marchandises*. Rapporteur : M. Pierre DELFAUD.

¹⁴⁶ Il faut bien distinguer la sécurité de la sûreté : « *tandis que la sécurité maritime tend à prévenir les risques d'origine naturelle ou provoqués par la navigation maritime, la sûreté maritime se concentre elle sur la prévention des actes criminels (terrorisme, piraterie, trafic de stupéfiants, clandestins)* ». Paradoxalement, sûreté maritime se traduit par *maritime security* alors que sécurité maritime se traduit par *maritime safety*. Simon DELFAU, 2004. *La sûreté maritime*. Centre de droit maritime et océanique, Nantes.

¹⁴⁷ ISEMAR, 2004. *Les évolutions en matière de sécurité et de sûreté dans le transport maritime : réglementation et enjeux économiques*. Synthèse n°62.

¹⁴⁸ Simon DELFAU, 2004. *La sûreté maritime*. Centre de droit maritime et océanique, Nantes.

¹⁴⁹ *Ibid.*

¹⁵⁰ Audition de M. Lilian LE TOUZE par la section Mer Littoral du CESR, le 9 décembre 2004 à Saint-Malo.

¹⁵¹ Simon DELFAU, 2004. *La sûreté maritime*. Centre de droit maritime et océanique, Nantes.

- La mise en œuvre du code ISPS dans les ports français¹⁵²

Il existe en France une antériorité en termes de sûreté, notamment avec le plan Vigipirate et l'institution, par un arrêté du 14 mai 1999, de comités locaux de sûreté portuaire. La déclinaison nationale du code ISPS nécessite de définir le **champ d'application** des mesures de sûreté et de préciser la notion **d'installation portuaire**.

Le champ d'application défini par le code ISPS concerne le trafic international depuis le 1^{er} juillet 2004 ; il a été étendu au trafic national de passagers classe A au 1^{er} juillet 2005 et devrait s'étendre au trafic national au 1^{er} juillet 2007. Il a concerné en premier lieu 36 ports français déjà dotés d'un comité local de sûreté portuaire, parmi lesquels Saint-Malo, Roscoff, Brest et Lorient. Il devrait ensuite être étendu à l'intégralité des ports accueillant un trafic international faible mais régulier.

La notion d'installation portuaire, telle que définie par le code ISPS, désigne « *un emplacement [...] où a lieu l'interface navire/port* » et « *comprend les zones telles que les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords* »¹⁵³. La notion a été assimilée en France à la notion de terminal portuaire. Elle correspond donc à une emprise géographique, un mode de trafic et un exploitant : ce sont les postes d'accostage, les quais et terre-pleins, les zones de manutention et éventuellement de stockage, les installations de manutention ou d'accueil des véhicules ou passagers (portiques, passerelles, gares maritimes...). L'installation portuaire ne comprend pas les installations industrielles, les plans d'eau, les équipements portuaires tels que capitainerie, écluses, infrastructures mobiles. Un port est donc divisé en de multiples installations portuaires, pour chacune desquelles doit être nommé un exploitant. Le nombre d'installations au niveau national est estimé à 360.

Le **comité local de sûreté portuaire** associe les services de l'Etat (équipement, police, gendarmerie, douanes, affaires maritimes), l'autorité portuaire et le principal exploitant. Il est présidé par le préfet. L'autorité portuaire assure la coordination des mesures de sûreté entre installations portuaires, est responsable de la sûreté des emprises hors installations portuaires, établit et met en œuvre le plan de sûreté du port. L'ordonnance n°2005-898 du 2 août 2005 insérant dans le code des ports maritimes les articles L. 321-1 à L. 321-7 relatifs à la sûreté portuaire indique que « *La zone portuaire de sûreté, délimitée par l'autorité administrative, comprend le port dans ses limites administratives et les zones terrestres contiguës intéressant la sûreté des opérations portuaires* ». Elle précise bien qu'un **plan de sûreté portuaire** est élaboré par l'autorité portuaire, et que doivent être compatibles avec ce plan des **plans de sûreté pour chacune des installations portuaires**. Ces plans sont approuvés par les autorités préfectorales.

Au 15 juillet 2004, 168 navires battant pavillon français avaient reçu leur certificat international de sécurité. Au 25 novembre 2004, 284 installations portuaires étaient

¹⁵² Ce paragraphe s'appuie en grande partie sur la présentation de M. Renaud PLAZZI, adjoint au sous-directeur des ports du Ministère de l'équipement lors du séminaire sur la sûreté des navires et des installations portuaires qui s'est tenu à La Valette du 24 au 28 janvier 2005.

¹⁵³ Décret n° 2004-290 du 26 mars 2004 portant publication des amendements à l'annexe à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

conformes au code ISPS. L'application du code ISPS aux ports semble beaucoup plus difficile qu'aux navires car il nécessite de forts investissements, estimés, selon un rapport d'expertise de juin 2004, en investissement à 100 millions d'euros et en fonctionnement annuel à 63,3 millions d'euros¹⁵⁴.

1.2. Le lien avec d'autres ports

Au-delà de cette étendue de mer exploitée et surveillée, l'avant-pays maritime d'un port est constitué d'un ensemble d'autres ports avec lesquels s'organisent les échanges, qu'il s'agisse du transport de passagers ou de marchandises.

Le transport maritime est historiquement associé au développement économique de la Bretagne, comme nous l'avons vu dans la première partie de cette contribution. Il dessine l'avant-pays des ports bretons, constitué de l'ensemble des ports avec lesquels ils sont en relation.

Le transport maritime de port à port relève de deux grandes catégories : le transport au long cours, et le transport maritime à courte distance (TMCD ou *Short Sea Shipping*) qui recouvre le *feeder*, le cabotage et le micro-cabotage, le transport fluvio-maritime, et depuis peu le nouveau concept d'autoroutes de la mer.

Ces différentes routes maritimes mettent ainsi les ports bretons en relation avec d'autres ports de la région, de l'arc atlantique, de l'Europe et des autres continents. Nous verrons par la suite comment ces modes de transport s'intègrent dans une logistique globale.

1.2.1. Le cabotage, de port en port

Le **cabotage** désigne un mode de navigation le long des côtes, sans traversée océanique. C'est un terme qui recouvre une diversité de modes de transport, en termes de distance parcourue comme en termes de régularité.

En termes de modes de transport, le cabotage repose sur les trafics de vracs, de conteneurs et les trafics rouliers.

En termes de régularité, il convient de distinguer dans le cabotage¹⁵⁵ :

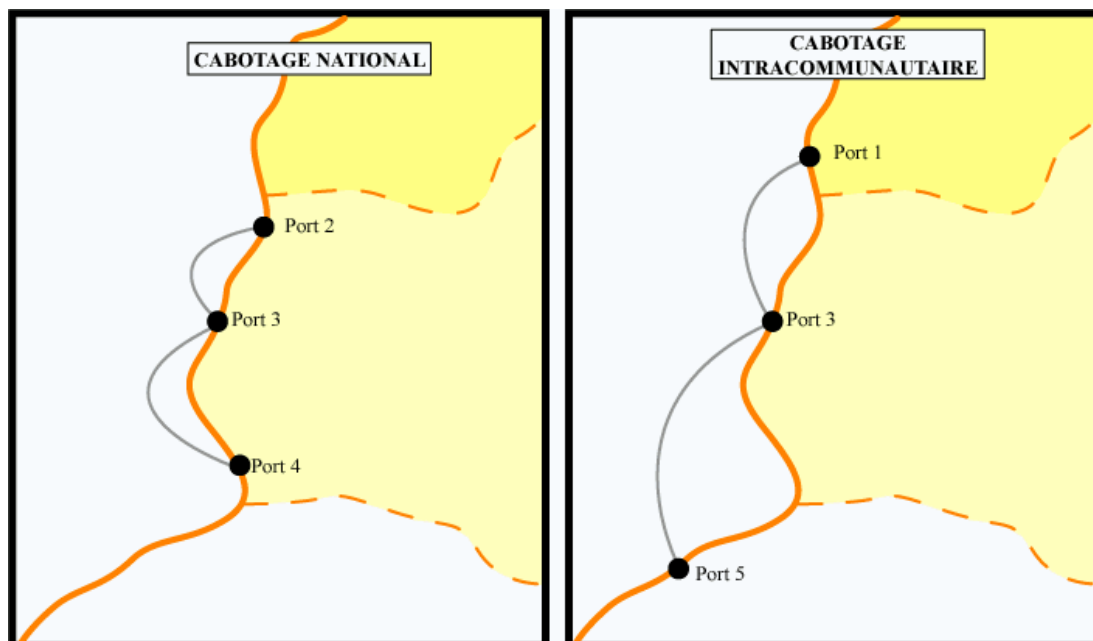
- le trafic lié à une ligne régulière ;
- le trafic assimilable à un « bus » maritime passant régulièrement de port en port ;
- le trafic non régulier (« *tramping* ») ;
- le trafic lié à l'exploitation d'opportunités ponctuelles (« *spot* ») ;
- le trafic dédié à un projet industriel précis, par exemple l'assemblage de l'Airbus A380.

¹⁵⁴ Sénat, 2004. *Avis sur le projet de loi de finances pour 2005, adopté par l'Assemblée nationale. Tome XX Mer*, par M. Charles REVET, sénateur.

¹⁵⁵ CESR de l'Atlantique, 2001. *Pour le renouveau du cabotage sur la façade atlantique*.

Le cabotage peut être national lorsqu'il est effectué entre deux ports d'un même pays, ou international lorsqu'il est effectué entre un port français et un port étranger (on parlera de cabotage intracommunautaire lorsqu'il est effectué entre deux ports européens).

Figure 32. Le cabotage national et le cabotage intracommunautaire.



Source : Atlas Transmanche, Université de Caen, 2002.

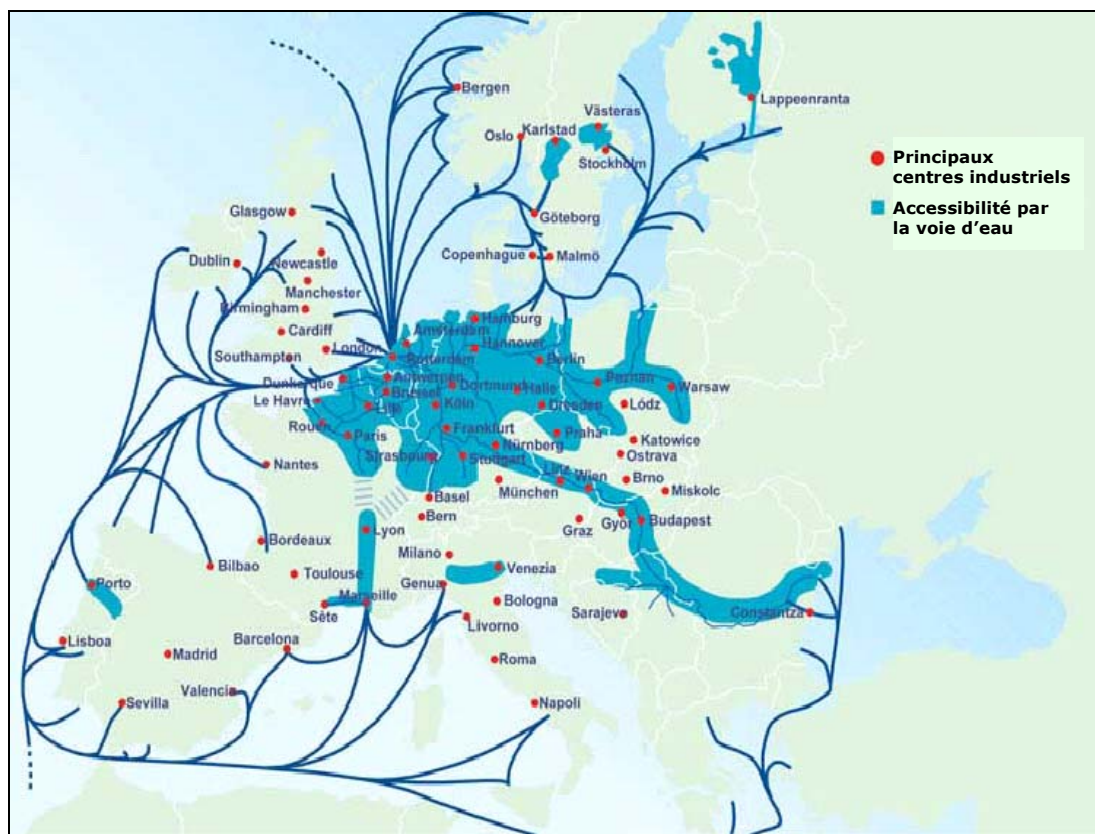
1.2.2. Les autoroutes de la mer

Dans son livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010, la Commission européenne propose que certaines liaisons maritimes, au même titre que les autoroutes et les voies ferrées, appartiennent au réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Elle propose ainsi de développer « les autoroutes de la mer », qui consistent en un report significatif du transport routier vers un transport empruntant de grands corridors maritimes, assurant une desserte régulière. Ce nouveau concept, qui n'est qu'une forme particulière de cabotage, pourra bénéficier de financements européens pour les infrastructures, les systèmes logistiques et le démarrage des lignes.

L'intérêt des autoroutes de la mer dans le système de transports européen a été réaffirmé par la Datar dans son dossier sur la politique des transports¹⁵⁶. Elle propose une carte des régions susceptibles d'être desservies par ces autoroutes.

¹⁵⁶ Datar, 2003. *La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ?*

Figure 33. Les projets d'autoroutes de la mer.



Source : Datar, 2003, d'après l'INE.

Ces orientations ont été affirmées par le CIADT du 18 décembre 2003, qui a adopté le projet de deux autoroutes de la mer, l'une sur la façade méditerranéenne, l'autre sur la façade atlantique. La ligne Toulon-Civitavecchia (le port de Rome) a été inaugurée au début de l'année 2005. Une ligne devrait également être créée entre Nantes-Saint-Nazaire et Bilbao¹⁵⁷.

1.2.3. Le **feeding**, ou la complémentarité entre ports

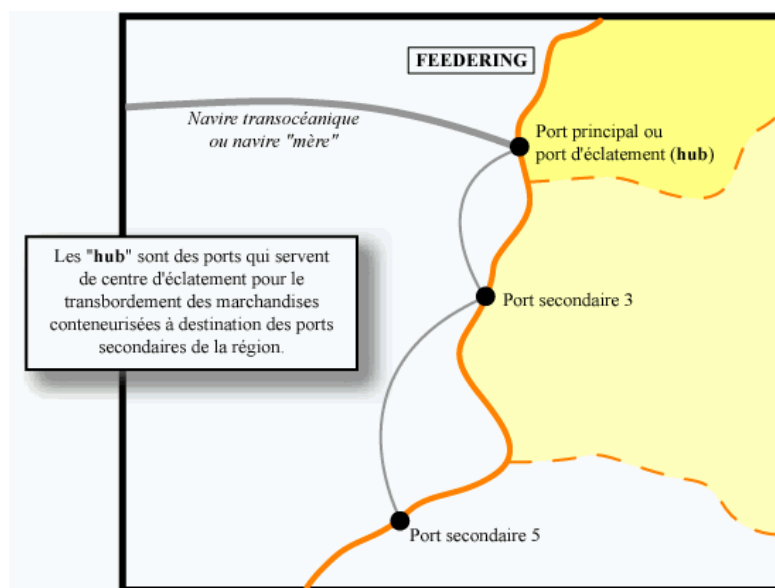
Le **feeding** consiste à coupler un trafic conteneurisé transocéanique à un trafic à courte distance. Les navires transocéaniques acheminent les conteneurs dans des ports principaux, appelés ports d'éclatement (ou *hubs*), à partir desquels les conteneurs sont redistribués dans des navires plus petits à destination de ports secondaires. Ce fonctionnement est lié à la massification des flux et à l'augmentation de la taille des navires qui entraînent la concentration du trafic dans les grands ports capables de les accueillir (notamment en termes de tirant d'eau) et possédant l'outillage adéquat pour le chargement et le déchargement, notamment des grues et portiques ayant une capacité de charge suffisante. Mais le coût élevé des escales pour ces navires incite à limiter leur nombre, et favorise donc une organisation

¹⁵⁷ Le Marin, 28 octobre 2005. *Les autoroutes de la mer, des projets et des déboires.*

portuaire autour de ports d'éclatement. Le feeding repose donc sur un ensemble de ports complémentaires autour d'un port principal.

Ce fonctionnement « obéit à une logique nodale et donc à une articulation, réalisée au sein de la plateforme portuaire, de réseaux maritimes mondiaux et régionaux sans relation avec l'arrière-pays »¹⁵⁸.

Figure 34. Le feeding : une redistribution des marchandises à partir d'un port d'éclatement.



Source : Atlas Transmanche, Université de Caen, 2002.

2. Un arrière-pays terrestre : l' « hinterland »

Quand, du port, on se tourne vers la terre...

L'arrière-pays peut être défini comme l'espace terrestre sur lequel s'étendent les services d'un port¹⁵⁹, comme une aire de clientèle couvrant l'ensemble des origines et destinations des marchandises¹⁶⁰, ou encore comme une aire de collecte et de redistribution intérieure¹⁶¹.

Plus cette aire est grande, plus les flux que le port est susceptible de drainer sont importants ; c'est pourquoi l'étendue de l'hinterland et sa dynamique sont très généralement utilisées comme critères de compétitivité d'un port.

¹⁵⁸ Jean DEBRIE, Emmanuel ELIOT, Martin SOPPE, 2005. *Un modèle transcalaire des nodalités et polarités portuaires. Exemple d'application au port de Hambourg*. M@ppemonde, n°79.

¹⁵⁹ Jean-Paul RODRIGUE, 1998. *Géographie des transports*. Hofstra University, Department of Economics and Geography.

¹⁶⁰ César DUCRUET, 2005. *Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial*. M@ppemonde, n°77.

¹⁶¹ Jean-René COULIOU et Gérard LE BOUËDEC, 2004. *Les ports du Ponant. L'Atlantique de Brest à Bayonne*. Editions Palantines, Université de Bretagne Occidentale.

On peut distinguer deux volets dans l'approche de l'hinterland¹⁶². Le premier, propre à l'arrière-pays des ports, est lié à la notion de territoire. Le second se rapporte aux réseaux qui structurent ce territoire et dans lequel les ports occupent une place nodale : ce volet confond donc avant et arrière-pays pour traiter la chaîne logistique dans sa globalité.

2.1. Un arrière-pays péninsulaire

L'hinterland des ports bretons est réduit, du fait de la géographie de la péninsule bretonne. Limité au nord, à l'ouest et au sud, son extension ne pourrait se faire que vers l'est, rejoignant alors les arrière-pays de ports comme Nantes-Saint-Nazaire ou Rouen et Le Havre. Cette taille réduite de l'hinterland est l'une des caractéristiques les plus souvent évoquées des ports de commerce bretons.

Toutefois, les ports de taille plus modeste ou orientés vers des activités autres que le commerce sont en relation avec un hinterland « à leur mesure » : l'attractivité des ports de plaisance bretons fait qu'ils drainent une population venant de l'ensemble de la France, voire de pays voisins ; les ports de pêche connaissent une aire de redistribution des produits de la mer s'étendant à la France et aux pays européens voisins.

2.2. De multiples arrière-pays pour de multiples activités portuaires

Il est en fait impossible de dresser ici un portrait de l'arrière-pays de tous les ports bretons, car cet arrière-pays dépend de chaque type de port et, dans un même port, dépend de chaque type de produit qui y transite.

L'arrière-pays des ports de pêche se caractérise par les circuits de transformation et de commercialisation des produits de la mer ; l'arrière-pays des ports de plaisance se caractérise par les bassins de vie qui sont en relation avec la mer ; l'arrière-pays des ports de commerce se caractérise par le tissu productif breton (agriculture, bâtiment, industrie) et ses besoins énergétiques.

Raisonner en termes de surfaces animées par un port montre donc très vite ses limites. Les ports s'inscrivent en effet dans **des espaces et des réseaux maritimes et terrestres** et il convient donc de les appréhender comme des **nœuds** plus que comme des interfaces. « *La fonctionnalité portuaire d'interface semble actuellement réduite par le processus d'articulation des chaînes logistiques qui se développe à l'échelle du monde* »¹⁶³.

¹⁶² Le Réseau transnational atlantique (RTA), constitué des Conseils économiques et sociaux et de leurs homologues dans les pays de l'arc atlantique, mène actuellement une étude intitulée *L'intermodalité dans le transport de marchandises : ports et hinterlands, transport maritime, y compris celui à courte distance*, dans laquelle la notion d'hinterland sera approfondie.

¹⁶³ Jean DEBRIE, Emmanuel ELIOT, Martin SOPPE, 2005. *Un modèle transcalaire des nodalités et polarités portuaires. Exemple d'application au port de Hambourg*. M@ppemonde, n°79.

3. Finalement : des nœuds et des réseaux dans un contexte en mutation

L'environnement des ports bretons se transforme, évolue, pose de nouvelles questions, de nouvelles opportunités, de nouvelles contraintes aussi. Il impose des changements d'échelle. Pour illustrer cela, nous prendrons plusieurs exemples d'inscription des ports dans des réseaux :

- la place des ports de pêche dans la filière des produits de la mer ;
- la place des ports de plaisance et de transport de passagers dans la filière des loisirs et du tourisme ;
- la place des ports dans la filière de la construction et de la réparation navales ;
- la place des ports de commerce dans la chaîne logistique du transport de marchandises.

3.1. Les ports de pêche dans la filière des produits de la mer

La dynamique d'un port de pêche dépend étroitement de la filière dans laquelle il s'inscrit. La Bretagne est la première région halieutique de France, que l'on raisonne en termes de débarquements, de marins pêcheurs ou d'entreprises : le secteur de la pêche maritime compte 1 600 navires, ce qui représente 30% du total national¹⁶⁴.

3.1.1. Les ports de pêche : un outil de production en mutation

Les ports de pêche se trouvent aujourd'hui confrontés aux mutations qui affectent le secteur de la production halieutique : une flottille de pêche vieillissante en diminution, un manque d'attractivité du métier se traduisant par une pénurie de main d'œuvre et un recours à la main d'œuvre étrangère, et un accès à la ressource problématique¹⁶⁵.

Ce sont donc des sites qui ont beaucoup évolué pendant les dernières années : le nombre de bateaux y a beaucoup diminué, laissant vides des espaces qui ont parfois été reconvertis à la plaisance. Rappelons que la flotte de pêche a diminué de 50% en 20 ans, passant de 3 500 à 1 600 navires¹⁶⁶.

L'âge moyen de la flottille est de 22 ans. La moitié des navires a plus de 20 ans et un cinquième plus de 30 ans. En décembre 2002, l'Union européenne a décidé l'arrêt des aides à la construction pour le 31 décembre 2004. Les pêcheurs ont donc essayé de renouveler leurs outils avant cette échéance. En 2004, la COREMODE (Commission régionale de modernisation et de développement de la flotte de pêche artisanale et des cultures marines) a reçu 45 demandes de nouvelle installation et 120 demandes de renouvellement. Actuellement, des bateaux génériques sont en

¹⁶⁴ COCEB, 2004. *L'économie bretonne en 14 indicateurs*.

¹⁶⁵ CES, 2005. *La pêche, acteur de la vie du littoral métropolitain : l'heure des choix*. Rapporteur : M. Gérard D'ABOVILLE.

¹⁶⁶ Conseil régional de Bretagne, 2004. *Fonds européen pour la pêche : analyse et enjeux pour la Bretagne*.

construction, ce qui permet de construire à des coûts plus faibles. Ces bateaux génériques sont des bateaux de 14,90 m au Guilvinec, à Concarneau et Lorient ; de 18,50 m à Lorient et de 8,50 m dans le Pays Bigouden.

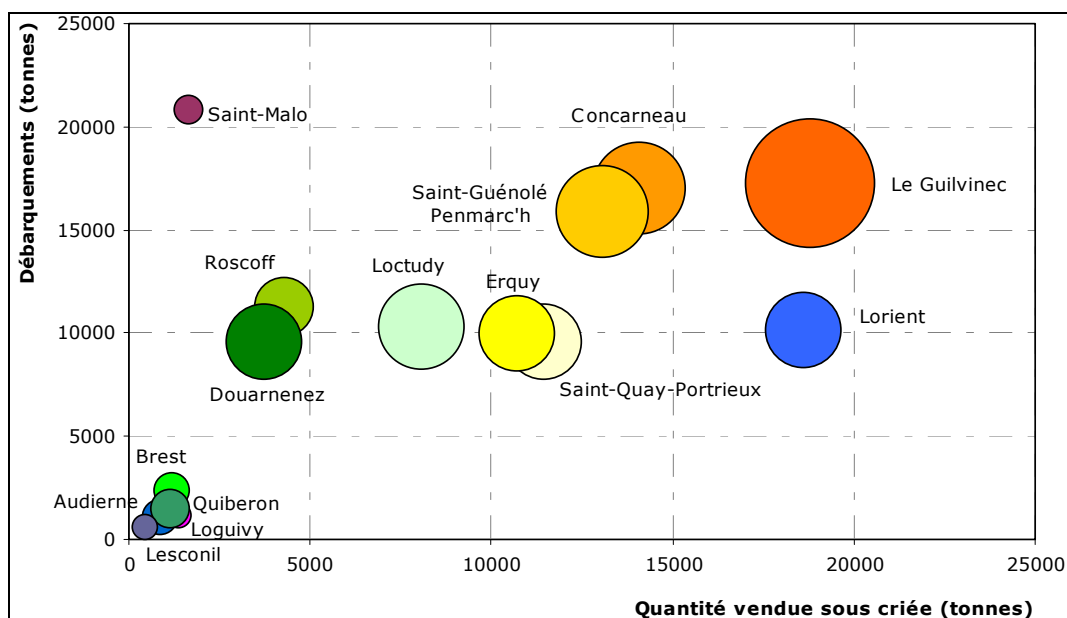
Le vieillissement de la flotte de pêche pose des problèmes de sécurité des marins pêcheurs en mer. De plus, la montée des prix du gazole et l'exigence de qualité des produits de la mer obligent ou vont obliger à équiper les navires de dispositifs adaptés, ce qui est difficile sur des navires très anciens.

Par ailleurs, le nombre de marins pêcheurs a diminué de 2% entre 2002 et 2003, baisse qui va s'amplifier dans l'avenir avec des départs à la retraite qui ne sont pas totalement compensés par les arrivées, dans un contexte où les jeunes sont de moins en moins attirés par le métier.

Face à ces évolutions, certains équipements portuaires se trouvent à présent surdimensionnés : les investissements ont été réalisés à une période où les navires étaient plus nombreux qu'aujourd'hui et effectuaient leur débarquement dans leur port d'attache. Ce n'est plus toujours le cas actuellement car pour optimiser le temps de pêche et diminuer les frais d'acheminement, le poisson est débarqué dans des ports qui font fonction de bases avancées puis acheminé par transport routier jusqu'au port d'attache, où il est commercialisé.

Les filières d'approvisionnement des ports ont donc évolué. Afin d'analyser le profil des ports de pêche bretons, on peut s'intéresser aux différences pouvant exister entre les quantités débarquées sur le port et les quantités vendues sous criée¹⁶⁷.

Figure 35. Typologie des ports de pêche bretons en 2003, selon la quantité vendue sous criée (X), la quantité débarquée (Y) et la valeur des ventes sous criée (taille des bulles).



Source : d'après les données DPMA, 2005 – OFIMER, 2005 et DRE Bretagne, 2005.

¹⁶⁷ DRE Bretagne, DRAM, 2005. *Les ports de pêche en Bretagne. Enjeux économiques.*

A Saint-Malo-Cancale, Douarnenez et Roscoff, les quantités vendues sous criée sont bien moindres que les quantités débarquées. Cela s'explique par l'existence de filières particulières. A Saint-Malo-Cancale, l'activité de deux navires de grande pêche de la Compagnie des Pêches de Saint-Malo permet d'expliquer le niveau élevé des débarquements. A Douarnenez, les sardines, les maquereaux et les thons débarqués approvisionnent directement les conserveries locales, ainsi que l'unité de transformation implantée bord à quai, sans passage par la criée. De plus, la bonne capacité d'accueil des navires dans ce port en fait une base avancée pour le débarquement de produits qui seront commercialisés ailleurs. C'est le cas également de Roscoff, dont la position géographique permet de constituer une base avancée, c'est-à-dire un lieu de débarquement privilégié plus proche des lieux de pêche.

A l'inverse, Lorient commercialise plus de poisson qu'il n'en est débarqué au port, car une partie importante de ce qui est vendu sur place arrive par la voie terrestre¹⁶⁸.

Il existe donc trois grands types de ports de pêche en Bretagne : les ports où les quantités débarquées et les quantités vendues sont similaires, les ports comme Saint-Malo, Douarnenez et Roscoff qui sont des ports de débarquement, et des ports comme Lorient qui sont plutôt des ports de commercialisation.

3.1.2. L'impact des nouvelles demandes des consommateurs

Les consommateurs recherchent de plus en plus du « prêt à manger » et consomment de plus en plus des plats préparés. Aujourd'hui, les $\frac{3}{4}$ de la production sont commercialisés en filets. Les ports bretons répondent peu à ce désir de « prêt à manger » car ils commercialisent essentiellement du poisson frais. Toutefois, le poisson frais a une image de qualité qu'il faut valoriser. La création de labels permet de reconnaître cette qualité et de la faire connaître aux consommateurs. L'ultra-frais (produits livrés moins de 48 heures après leur capture) représente un marché attractif et une voie de valorisation intéressante.

En revanche, de multiples industries de transformation implantées à proximité des ports font de la Bretagne une force du secteur halioalimentaire français¹⁶⁹. Leur maintien est indispensable pour conserver la capacité de la Bretagne à créer de la valeur ajoutée. Mais il existe un risque fort de délocalisation car ces industries ont tendance à se localiser près des lieux de consommation, et ceci d'autant plus qu'elles s'approvisionnent principalement sur le marché mondial et peu sur les marchés locaux.

3.1.3. Le paquet « hygiène » et son impact sur les ports de pêche

La législation alimentaire européenne a été profondément remaniée suite au Livre blanc de la Commission européenne sur la sécurité alimentaire du 12 janvier 2000.

¹⁶⁸ DRE Bretagne, DRAM, 2005. *Les ports de pêche en Bretagne. Enjeux économiques*.

¹⁶⁹ CESR de Bretagne, 2001. *La mer et le littoral en Bretagne : pour une ambition régionale*. Rapporteur : Mme Janick VIGO.

Elle prend forme aujourd'hui dans le « paquet hygiène », composé de 8 textes ayant pour objectif principal d'assurer au consommateur un niveau de protection élevé en matière de sûreté alimentaire. Elle privilégie une approche intégrée pour garantir la sûreté alimentaire du lieu de production primaire jusqu'à la mise sur le marché et l'exportation.

Chaque exploitant du secteur agroalimentaire doit donc veiller, tout au long de la chaîne, à ce que la sûreté alimentaire ne soit pas compromise. En ce qui concerne la filière des produits de la pêche, le « paquet hygiène » prévoit notamment que les navires doivent être conçus de façon à éviter toute contamination des produits, et, concernant les ports, que *« lorsque [les produits de la pêche] sont lavés, l'eau utilisée doit être soit de l'eau potable, soit, le cas échéant, de l'eau propre »*¹⁷⁰. On entend par eau propre (eau de mer ou eau douce) *« l'eau de mer ou saumâtre naturelle, artificielle ou purifiée ne contenant pas de micro-organismes, de substances nocives ou de plancton marin toxique en quantités susceptibles d'avoir une incidence directe ou indirecte sur la qualité sanitaire des denrées alimentaires »*¹⁷¹. Les techniques de purification utilisées jusqu'à présent (ultraviolets ou ozone) ne permettront pas de répondre à ces exigences, qui restent floues dans l'attente d'une définition plus précise.

Le « paquet hygiène » représente donc pour les ports de pêche un enjeu important, tant en amont qu'en aval du lavage des produits de la pêche. En amont, c'est le système d'alimentation en eau qu'il faut envisager, avec l'installation de stations de purification. Ces systèmes existent mais représentent de lourds investissements. En aval, c'est le système de traitement des eaux souillées qui pose problème, car il nécessiterait l'installation dans les ports de stations d'épuration, ce qui n'est pas aujourd'hui techniquement réalisable.

3.1.4. Les enjeux des ports de pêche bretons

Les enjeux des ports de pêche bretons se posent finalement en termes de maintien des flux d'approvisionnement. Le maintien des débarquements est en lien direct avec l'accès aux ressources halieutiques. Celui-ci dépend à la fois de l'état des ressources, de l'accès réglementé ou restreint à certains stocks, mais aussi de l'état des outils de production que sont les navires et les équipements portuaires. L'avenir des ports de pêche bretons passe donc par une gestion durable des stocks exploités, et des outils de production compétitifs répondant aux normes. A l'échelle des ports, il importe également de jouer sur la complémentarité des débarquements et la diversification des métiers afin de réduire le degré de dépendance des ports vis-à-vis d'un stock ou d'un métier.

¹⁷⁰ Règlement n°853/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 fixant des règles spécifiques d'hygiène applicables aux denrées alimentaires d'origine animale.

¹⁷¹ Règlement n°852/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 relatif à l'hygiène des denrées alimentaires.

3.2. L'activité de plaisance et le transport de passagers dans la filière des loisirs et du tourisme

L'activité touristique occupe une place majeure dans l'économie régionale. La Bretagne se situe au quatrième rang des régions les plus fréquentées de France¹⁷². La fréquentation touristique en Bretagne représente 72,9 millions de nuitées (7,4% des nuitées du marché français) et 12,6 millions de séjours (6,7% des séjours du marché français), dont 55% sont inférieurs à 4 nuits. La Bretagne figure au premier rang des séjours en bord de mer du marché français¹⁷³.

3.2.1. Des atouts certains

Parmi les facteurs d'attractivité du littoral, outre l'attrait général des vacances à la mer et des activités liées à la plage, la Bretagne possède un certain nombre d'atouts¹⁷⁴ :

- des îles nombreuses et attrayantes ;
- 450 centres d'activités nautiques, dont les classes de mer, 470 000 pratiquants encadrés et 400 000 pratiquants non encadrés, près de 2000 emplois en équivalent temps plein¹⁷⁵ ;
- une ligue de voile dynamique, avec 70 885 licenciés (près de 30% du total français) dans 164 clubs affiliés à la Fédération française de voile¹⁷⁶ ;
- des navigateurs célèbres participant à l'image de la Bretagne en navigation de plaisance et navigation sportive ;
- des ports de plaisance nombreux permettant un grand nombre d'activités (accueil des propriétaires de navires, de navigateurs en escale, location, excursions en mer...) ;
- une activité de transports de passagers importante, qu'il s'agisse du transport côtier ou du transport transmanche ;
- des établissements de thalassothérapie ;
- un patrimoine maritime affirmé et valorisé ;
- des produits de la mer (poisson, coquillages, crustacés) appréciés ;
- de nombreux équipements de découverte liés à la mer : parmi les 24 sites les plus fréquentés en Bretagne, 7 sont directement liés à la mer. Figurent en tête Océanopolis (450 000 visiteurs en 2003) et l'aquarium de Saint-Malo (360 000 visiteurs), puis les aquariums de Vannes, d'Audierne, de Trégastel, la citadelle de Port-Louis et le musée de la Marine de Brest.

¹⁷² CESR de Bretagne, 2004. *Impacts en Bretagne des nouvelles demandes touristiques*. Rapporteur : M. Henry DEPOID.

¹⁷³ Observatoire régional du tourisme de Bretagne, 2005. *Chiffres-clés 2004*.

¹⁷⁴ CESR de Bretagne, 2001. *La mer et le littoral en Bretagne : pour une ambition régionale*. Rapporteur : Mme Janick VIGO.

¹⁷⁵ Nautisme en Bretagne, 2004. *Chiffres-clés 2003*.

¹⁷⁶ Ligue Bretagne de Voile, 2005. *Les chiffres-clés de la voile en Bretagne*.

3.2.2. Le transport de passagers, vecteur du tourisme

- Le transport côtier et la desserte des îles

Alors que la population autochtone des îles a eu tendance à décroître, la fréquentation touristique de ces sites n'a eu de cesse d'augmenter. Les îles de Bretagne comptent 10 000 habitants et reçoivent 2,5 millions de visiteurs chaque année¹⁷⁷.

La desserte des îles est un service public inscrit dans la loi et confié aux Conseils généraux, qui permet d'assurer la continuité territoriale. Elle est souvent déléguée à une compagnie privée (par exemple Penn Ar Bed ou la Société morbihannaise de navigation...) avec laquelle est passée une convention d'affermage, c'est-à-dire que le Conseil général est propriétaire des navires, des gares maritimes et des matériels d'exploitation, et les met à disposition de l'exploitant¹⁷⁸.

La desserte des îles représente un coût important pour les Conseils généraux qui en ont la charge, mais c'est en même temps un vecteur non négligeable du développement touristique.

L'un des défis pour ces ports, aujourd'hui, est de parvenir à réguler le nombre de passagers entre la haute saison, où se présente un risque de saturation, et la basse saison où il faut veiller à maintenir la continuité territoriale vers les îles à un prix raisonnable. Les entreprises privées qui exploitent la délégation de service public assurent des liaisons toute l'année, avec des lignes déficitaires en hiver. Elles peuvent s'estimer pénalisées par la concurrence avec d'autres entreprises, présentes uniquement l'été. Il faudrait veiller à ce qu'il n'y ait pas de distorsion de concurrence.

Les ports d'embarquement pour les îles, et de surcroît les ports des îles, sont des ports de très petite taille dans lesquels la circulation des vedettes à passagers peut entrer en conflit avec d'autres types de navigation, notamment la plaisance lors des périodes de forte fréquentation. Par ailleurs, les ports d'embarquement manquent de place pour le stationnement des véhicules des passagers.

- Le trafic transmanche

Les trafics au départ de Roscoff et de Saint-Malo représentent 1,7 million de passagers en 2003, dont plus de 500 000 pour les îles anglo-normandes. Les ports doivent faire face à une saturation des rampes de ferries lors des rotations des navires. Aujourd'hui le transport de passagers a tendance à stagner en raison de la concurrence de plus en plus rude du trafic aérien à bas coût.

¹⁷⁷ Audition de MM. Yvon COLIN et Pierre-Philippe JEAN par la section Mer Littoral du CESR, le 9 décembre 2004 à Saint-Malo.

¹⁷⁸ Audition de M. Denis TROTIN par la section Mer Littoral du CESR, le 9 décembre 2004 à Saint-Malo.

- Les escales de croisières

Les escales de croisière sont encore rares en Bretagne mais leur potentiel de développement est de plus en plus reconnu. Le nombre de passagers d'un grand paquebot et la somme qu'ils sont prêts à dépenser représentent en effet un apport certain pour l'économie locale, ce qui explique l'intérêt que portent les ports bretons à se proposer en tant qu'escales sur des trajets qui aujourd'hui ignorent beaucoup la Bretagne.

Cependant, la candidature d'un port à devenir port d'escale exige, outre des équipements adaptés à la taille des navires, un environnement et un accueil de qualité. Comme pour le transport transmanche, cela implique d'avoir des quais en bon état et entièrement dédiés à cette activité, ce qui représente des coûts importants.

3.2.3. Les ports de plaisance, pôles d'animation

Les ports de plaisance jouent un rôle important dans la filière du tourisme. Ils font vivre les stations balnéaires et constituent des pôles d'animation offrant souvent de nombreuses activités et de nombreux services à destination des touristes. Les enjeux des ports de plaisance se posent aujourd'hui en termes de développement équilibré, notamment face à la demande croissante de places dans les ports¹⁷⁹.

Les ports jouent donc un rôle structurant pour le tourisme littoral, soit directement (ports de plaisance, transport de passagers), soit indirectement, par les activités qu'ils génèrent (équipements récréatifs, musées, découverte des vieux métiers...). Ils sont à la fois un facteur d'attractivité pour les touristes et un moteur de développement du tourisme littoral.

3.3. Les ports dans la filière de la construction et de la réparation navales

La construction et la réparation navales sont un secteur ancien de l'industrie portuaire, puisqu'ils sont nécessaires à la pratique des activités militaires, de commerce, de pêche et de plaisance. Construction et réparation navales civiles et militaires se sont longtemps inscrites dans des logiques différentes, le secteur militaire ayant des dimensions politiques et budgétaires que n'a pas le secteur civil. De ce fait, la construction navale civile s'est internationalisée beaucoup plus que la construction militaire.

¹⁷⁹ Ce point sera notamment abordé dans le chapitre 5.

3.3.1. Une filière en mutation

La filière de la construction et de la réparation navales a dû faire face à un renforcement de la concurrence internationale, notamment celle des pays asiatiques. Aujourd'hui, ces pays sont positionnés sur la construction de navires dits « de faible technologie », avec un rythme de production important, alors que les chantiers européens ont continué à développer de nouvelles technologies sur des navires plus complexes et plus spécialisés.

A l'échelle de l'Europe, les plans d'orientation pluriannuels (POP) de la politique commune de la pêche (PCP) ont fortement affecté la flotte de pêche et donc le secteur de la construction de nouveaux navires.

Au niveau national, le changement de format des armées et donc de la Marine nationale a entraîné une réduction de l'emprise des arsenaux, une réduction des effectifs et un changement de statut de la Direction des constructions navales (DCN). Le vieillissement de la flotte militaire nécessite toutefois un renouvellement substantiel.

Ce contexte mondial, européen et national a eu pour effet la diminution drastique des effectifs au niveau national. La France est l'un des pays européens qui a réalisé les plus importantes restructurations et baisses d'effectifs, principalement au cours des années 80. On estime la diminution des effectifs à 30 000 emplois en 20 ans. 26 000 personnes travailleraient actuellement dans l'industrie navale au niveau national : 7 000 dans la construction civile (ils étaient 29 000 en 1983), 1 000 dans la réparation, 12 000 dans la Défense et 6 000 dans la plaisance¹⁸⁰. Les effectifs se sont stabilisés dans les années 90.

Il semble en outre se dessiner une reprise des commandes dans les chantiers européens, sur le segment spécifique des navires de petite taille (moins de 10 000 tonnes brutes) et spécialisés : l'Union européenne détient 64% de parts de marché sur le segment des navires complexes, contre seulement 6% de parts de marché sur le segment des navires standards¹⁸¹. Cette situation permet de dégager en Europe un rapport chiffre d'affaires/livraisons plus élevé que dans les pays asiatiques.

Le programme européen LeaderSHIP 2015 a pour objectif d'assurer la prospérité à long terme de l'industrie navale européenne dans un marché dynamique. Il propose plusieurs recommandations¹⁸² :

- avoir des règles de jeu égales dans la construction navale mondiale ;
- améliorer les investissements dans la recherche, le développement et l'innovation ;
- développer des régimes avancés de financements et de garanties ;
- promouvoir des navires plus sûrs et respectueux de l'environnement ;

¹⁸⁰ DRE Bretagne, 2005. *Construction et réparation navale en Bretagne : pour une gestion stratégique de la filière*. Document provisoire.

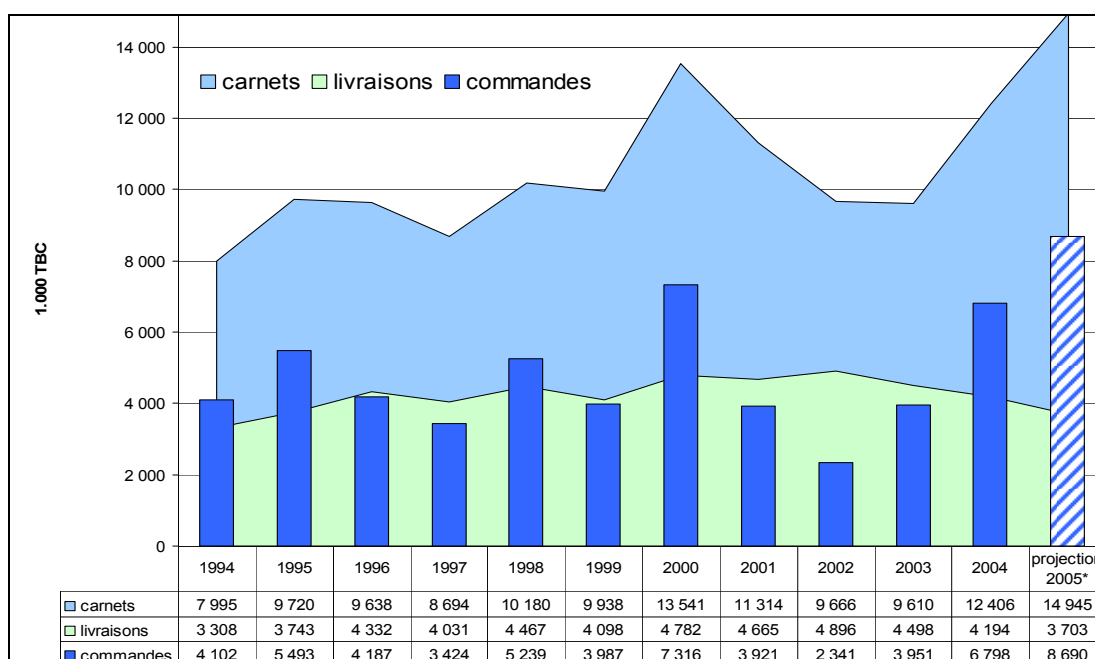
¹⁸¹ Institut français de la mer, 2005.

¹⁸² Commission européenne, 2003. *LeaderSHIP 2015. Définir l'avenir de l'industrie européenne de construction et de réparation navales*.

- adopter une approche européenne des besoins de la construction navale militaire ;
- protéger les droits de propriété intellectuelle européens ;
- assurer l'accès à une main-d'œuvre qualifiée ;
- construire une structure industrielle stable.

La Commission européenne a adopté à la fin de l'année 2003 les principes d'une véritable politique sectorielle en matière de construction et de réparation navales, en s'appuyant sur ce programme.

Figure 36. La reprise des commandes dans les chantiers européens en 2005.



Source : Institut français de la mer, 2005
d'après le Lloyd's Register – Fairplay.

3.3.2. Les chantiers bretons dans la filière ¹⁸³

L'industrie navale représente le 4^e secteur industriel de la Bretagne, après les industries agroalimentaires, l'électronique et les technologies de la communication, et l'industrie automobile¹⁸⁴.

Avec 8 000 emplois dans les chantiers bretons¹⁸⁵, l'industrie navale offre une grande variété de prestations : construction navale civile (navires de pêche, navires conchylicoles, navires à passagers, navires de servitude...), construction navale

¹⁸³ L'INSEE Bretagne réalisera en 2006 une enquête sur la filière de la construction et de la réparation navales en Bretagne.

¹⁸⁴ CESR de Bretagne, 2005. *Les évolutions des bases de l'industrie bretonne à l'horizon 2021. Réflexion prospective*. Rapporteurs : MM. Michel DAVID et Jean-Luc LE GUELLEC.

¹⁸⁵ DRE Bretagne, 2005. *Construction et réparation navale en Bretagne : pour une gestion stratégique de la filière*. Document provisoire. Ce chiffre ne tient pas compte des fournisseurs, des sous-traitants et des prestataires, ni de l'influence des Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire et de DCN à Cherbourg.

militaire (porte-avions, frégates anti-aériennes, frégates multi-missions, bâtiments de projection et de commandement, corvettes, sous-marins lanceurs d'engins, sous-marins d'attaque...), nautisme (bateaux de plaisance et de course au large) et réparation.

- Un secteur militaire dominé par DCN

Le groupe DCN (Direction des constructions navales) détient un savoir-faire historique en matière de construction et de réparation navales militaires. Après une décennie (1990-2000) marquée par la forte réduction des commandes des marines nationales, pendant laquelle son activité a connu une chute de plus de 40% et où les effectifs ont été fortement réduits (de 28 000 personnes en 1990 à 15 000 en 2000 et 12 000 en 2005)¹⁸⁶, DCN est devenue une société privée à capitaux publics le 1^{er} juin 2003 et est aujourd'hui le n°1 en Europe.

L'activité du groupe DCN s'inscrit de plus en plus dans le cadre de coopérations européennes, notamment le programme franco-italien FREMM (frégates européennes multi-missions) qui a pour objectif de construire 17 frégates pour la France et 10 pour l'Italie. C'est le plus gros programme de navires armés en Europe depuis la seconde guerre mondiale¹⁸⁷. Par ailleurs, le groupe THALES a des activités complémentaires à DCN en équipement naval militaire. La coopération entre les deux groupes s'est concrétisée par la création d'une filiale commune en 2002, ARMARIS, chargée d'assurer la maîtrise d'œuvre et la commercialisation des produits militaires associant les deux groupes. Cette coopération a été renforcée en juin 2004 par la création d'une société commune destinée à conduire le programme du deuxième porte-avions français¹⁸⁸.

Le groupe DCN, organisé en deux pôles (Navires & Systèmes et Systèmes & Equipements), est implanté sur 8 sites français et totalise 12 150 emplois. Brest et Lorient sont deux sites majeurs du groupe.

DCN Lorient compte 1 430 salariés, auxquels il faut ajouter 450 personnes de DCN Ingénierie, chargées des étapes préliminaires de conception. DCN Lorient est spécialisé dans la construction de navires, de la corvette de 1 000 tonnes à la frégate de 8 000 tonnes, soit de 80 à 150 mètres de longueur, ce qui correspond à la configuration maximale du port de Lorient. La construction des frégates est réalisée en anneaux qui sont ensuite assemblés. Le programme FREMM constitue le cœur du plan de charge pour les prochaines années. Le rythme de construction des frégates déterminera l'organisation industrielle de DCN Lorient¹⁸⁹, sachant que la durée d'un projet de type frégate depuis l'étude jusqu'à la livraison du premier navire est de 5 ans. La première frégate devrait être livrée en 2011.

¹⁸⁶ Assemblée nationale, 2004. *Rapport d'information sur l'industrie navale en Europe*, par M. Jean LEMIERE.

¹⁸⁷ Ouest-France, 8 octobre 2005.

¹⁸⁸ Assemblée nationale, 2004. *Rapport d'information sur l'industrie navale en Europe*, par M. Jean LEMIERE.

¹⁸⁹ Audition de M. Jean-Jacques LE FAUDER par la section Mer Littoral du CESR, le 29 octobre 2004 à Concarneau.

DCN Brest compte 2 800 salariés, auxquels il faut ajouter, comme pour Lorient, les 150 personnes de DCN Ingénierie, ainsi que 120 salariés du service comptable de DCN. C'est le pôle le plus important de DCN. Les activités du pôle de Brest sont¹⁹⁰ :

- le maintien en conditions opérationnelles (MCO) des sous-marins de la force océanique stratégique ;
- l'entretien de la flotte de surface basée à Brest ;
- la construction de navires de combat ;
- la mise en état du matériel militaire du port de Brest.

Le plan de charge de DCN Brest a connu une amélioration à partir de 2002 avec le carénage du sous-marin « le Triomphant » et le démarrage, en 2003, de la construction en partenariat avec les Chantiers de l'Atlantique de deux bâtiments de projection et de commandement.

L'activité de DCN en Bretagne se caractérise également par la sous-traitance auprès de nombreuses entreprises qui sont de fait dépendantes de DCN.

- La construction et la réparation civiles influencées par les Chantiers de l'Atlantique¹⁹¹

Les Chantiers de l'Atlantique, à Saint-Nazaire, sont tournés pour l'essentiel vers la production de navires marchands, cargos et paquebots. Pôle emblématique de la construction navale civile, notamment avec la livraison du Queen Mary II en 2003, les Chantiers de l'Atlantique ont aujourd'hui un plan de charge plus modeste, reflet de la baisse des commandes mondiales de paquebots entraînant des difficultés financières pour le groupe Alstom Marine.

Toutefois, avec 90% du chiffre d'affaires de la construction navale civile et 70% des effectifs (4 000 emplois)¹⁹², les Chantiers de l'Atlantique jouent un rôle majeur dans l'animation d'un « bassin naval » s'étendant de Saint-Nazaire à Brest¹⁹³. Ce bassin naval est constitué d'entreprises de tailles très différentes, proches de l'artisanat ou au contraire appartenant à des groupes d'envergure mondiale, qui coopèrent dans une logique de partenariat et d'assemblage¹⁹⁴. La construction d'un paquebot fait intervenir 832 fournisseurs en Loire-Atlantique, mais aussi 410 fournisseurs en Bretagne, ce qui est loin d'être négligeable¹⁹⁵.

Le groupe PIRIOU à Concarneau (regroupant notamment les chantiers PIRIOU, créés en 1965 et la Finistérienne de construction et de réparation navales) emploie 300 personnes. Il travaille à 60% dans la construction de navires de pêche (dont les thoniers océaniques), et à 40% sur d'autres segments comme les navires de

¹⁹⁰ Audition de M. Vincent DEHAYE par la section Mer Littoral du CESR, le 29 octobre 2004 à Concarneau.

¹⁹¹ Voir à ce sujet le rapport du CESR Bretagne, 1997. *La construction et réparation navale civile en Bretagne*. Rapporteur : M. Jacques DEVAUX.

¹⁹² DRE Bretagne, 2005. *Construction et réparation navale en Bretagne : pour une gestion stratégique de la filière*. Document provisoire.

¹⁹³ Audition de M. Jean-Daniel FOURDRINIER par la section Mer Littoral du CESR, le 29 octobre 2004 à Concarneau.

¹⁹⁴ Il faut bien distinguer la fonction d'assemblage, qui repose sur un partenariat entre entreprises spécialisées, de la fonction de délocalisation, qui consiste à construire une partie du navire dans un autre pays pour des raisons économiques.

¹⁹⁵ Institut français de la mer, 2005.

servitude, les navires à passagers, les navires destinés à ravitailler les plateformes pétrolières. Malgré l'ouverture du marché européen à la concurrence, le groupe PIRIOU a su conserver son carnet de commandes (14 navires sont actuellement en construction) en optimisant le coût de la construction par recours à la sous-traitance délocalisée : deux coques sur trois sont désormais fabriquées en Pologne¹⁹⁶. Le groupe s'est également implanté en Polynésie, sur l'Île Maurice et dernièrement au Nigeria.

Le groupe ALSTOM MARINE, qui inclut les Chantiers de l'Atlantique, possède également ALSTOM LEROUX NAVAL à Lorient (150 personnes), orienté vers la construction de remorqueurs, navires de pêche, petits cargos et, depuis peu, de yachts. Le site de Saint-Malo a fermé en 2003. Une partie des activités de ALSTOM LEROUX NAVAL repose sur les travaux de sous-traitance confiés par les Chantiers de l'Atlantique¹⁹⁷.

Le groupe MEUNIER est basé à Brest. Il emploie 1 800 personnes. Parmi les entreprises constituant ce groupe figure la SOBRENA (Société bretonne de réparation navale), créée en 1987 pour reprendre l'activité civile du port de Brest après la liquidation du groupe ARNO. La SOBRENA emploie directement 250 personnes mais, avec la sous-traitance, fait vivre entre 600 à 700 personnes en équivalent temps plein à Brest. Brest est ainsi le premier centre français pour la réparation navale.

Ne pouvant être concurrentielle sur les activités standard, la SOBRENA s'est orientée vers des créneaux particuliers (méthaniers, ferries) et fait valoir sa capacité à respecter ses engagements en termes de coûts et de délais. Le temps d'immobilisation d'un bateau pour réparation est actuellement de 12 jours¹⁹⁸. L'agrément ISPS du port de Brest est susceptible de favoriser l'activité de SOBRENA, car il pouvait arriver que des armateurs refusent de faire réparer leurs navires dans des cales non sécurisées¹⁹⁹. Mais les responsables de la société considèrent que le faible nombre de formes de radoub disponibles est un frein à l'activité de SOBRENA, et ils doivent refuser des navires par manque de place. Par ailleurs, le « plan amiante »²⁰⁰ s'est traduit par le départ prématuré des personnels souvent les plus qualifiés avec pour conséquence une perte de savoir-faire. SOBRENA a donc dû mettre en place dans l'urgence de nouveaux plans de formation de ses employés, pour lesquels elle a coopéré avec DCN.

La présence des Chantiers de l'Atlantique est un atout pour le groupe MEUNIER, car ils représentent un vivier technologique mobilisable en cas de difficultés à Brest, ce qui rassure la clientèle. De plus, la proximité du terminal de Montoir et la présence

¹⁹⁶ Audition de M. Pascal PIRIOU par la section Mer Littoral du CESR, le 29 octobre 2004 à Concarneau.

¹⁹⁷ Assemblée nationale, 2004. *Rapport d'information sur l'industrie navale en Europe*, par M. Jean LEMIERE.

¹⁹⁸ Audition de M. François MEUNIER par la section Mer Littoral du CESR, le 29 octobre 2004 à Concarneau.

¹⁹⁹ Le Marin, 8 octobre 2004. Dossier réparation navale.

²⁰⁰ Le « plan amiante » a consisté en une identification des entreprises dont tout ou partie de l'activité était susceptible d'exposer les salariés à l'amiante. Dans chacune de ces entreprises, le nombre d'années d'exposition présumée à l'amiante a été établi pour chaque salarié, donnant ainsi droit à chacun à un départ anticipé à la retraite proportionnel à ce nombre d'années.

des méthaniers permettent à SOBRENA de développer sa compétence en réparation de ce type de navires²⁰¹.

Il existe, en-dehors de ces groupes, d'autres chantiers bretons qui ont une activité non négligeable, et notamment le chantier GLEHEN, créé en 1911, implanté sur les sites de Douarnenez, Le Guilvinec et Loctudy (45 personnes) ; les chantiers BERNARD à Locmiquélic qui construisent, entre autres, des vedettes pour la SNSM (47 personnes) ; l'Atelier de Bretagne Nord (26 emplois) qui reprend le pôle naval de Saint-Malo après la fermeture d'ALSTOM LEROUX NAVAL en 2003, spécialisé dans les navires de pêche, les navires de servitude et les navires à passagers.

- La filière du nautisme : un segment en fort développement au niveau national

La production française (bateaux à voile et à moteur) enregistre une croissance soutenue de 5% par an, en lien avec la croissance du marché européen. C'est le segment des navires à moteur qui a connu la plus forte progression entre 2002 et 2003 (+18%), et notamment les bateaux habitables de 9 à 24 mètres²⁰².

Les perspectives de développement dans la construction et la réparation navales liées à la plaisance sont actuellement très favorables, mais la majorité des grandes entreprises de ce domaine ne sont pas localisées en Bretagne (groupe BENETEAU-JEANNEAU en Vendée, FOUNTAINE PAJOT en Charente Maritime). L'industrie nautique bretonne se caractérise donc par la petite taille de ses entreprises. La Direction régionale de l'équipement de Bretagne estime à une centaine le nombre de chantiers nautiques, dont une majorité emploie moins de 10 salariés.

Un centre d'activités maritimes doit voir le jour au port du Légué, autour du port de plaisance. Il proposera tous les services polyvalents nécessaires à la plaisance : réparation navale, aire de carénage, accastillage, shipchandler, voilerie... intégrés dans une offre plus vaste d'activités tertiaires et commerciales²⁰³.

La première entreprise de construction pour la plaisance est KELT S.A. à Vannes (71 employés). L'entreprise PLASTIMO, à Lorient, spécialisée non dans la construction mais dans l'équipement des navires de plaisance, emploie 300 personnes. A noter, également, la spécialisation de certaines entreprises comme MULTIPLAST à Vannes pour les grands multicoques de course au large, CDK TECHNOLOGIES à la Forêt-Fouesnant pour les navires de course, et JFA à Concarneau pour les yachts de grande plaisance.

Le secteur de la grande plaisance est prometteur. Le nombre de grands yachts (plus de 24 mètres) devrait atteindre 8 000 unités dans le monde en 2010, avec une croissance particulièrement marquée des grands bâtiments, au-delà de 50 mètres²⁰⁴. Le chantier ALSTOM à Lorient s'oriente vers la grande plaisance et abandonne le segment des navires à grande vitesse.

²⁰¹ Audition de M. François MEUNIER par la section Mer Littoral du CESR, le 29 octobre 2004 à Concarneau.

²⁰² Fédération des industries nautiques, 2004.

²⁰³ CCI des Côtes d'Armor, 2005.

²⁰⁴ Le Marin, 8 octobre 2004. *La grande plaisance : un secteur plein de promesses.*

Toutefois, les secteurs de la plaisance et de la grande plaisance devront faire face à la saturation des espaces portuaires.

3.3.3. La stratégie des chantiers bretons face à la concurrence

Face aux difficultés que rencontre le secteur, et notamment la concurrence des pays asiatiques, les entreprises bretonnes se sont spécialisées sur des produits à forte valeur ajoutée, c'est-à-dire des navires complexes, faisant appel à la haute technologie et ayant recours à de nombreux partenaires et sous-traitants.

La construction et la réparation navales en Bretagne s'organisent aujourd'hui autour de pôles (DCN et SOBRENA à Brest, DCN et ALSTOM LEROUX NAVAL à Lorient, PIRIOU à Concarneau) et en entreprises de taille plus modeste, réparties essentiellement sur la côte de Bretagne Sud. Elles bénéficient d'un environnement favorable lié à l'activité des ports bretons, qu'ils soient militaires, de commerce, de pêche ou de plaisance, et à la proximité du port de Nantes-Saint-Nazaire et des Chantiers de l'Atlantique, mais la visibilité à moyen et long terme est très faible.

Il faut, à ce titre, distinguer deux types de réparation navale :

- la réparation programmée, ou maintenance, avec réservation anticipée de moyens ;
- la réparation navale aléatoire, liée aux arrêts techniques non programmés, pour laquelle les services proposés par le port sont déterminants dans le choix de l'escale.

La coopération entre activités militaires et civiles permettrait d'optimiser l'utilisation de certaines infrastructures, notamment les formes de radoub.

3.4. Les ports de commerce dans la chaîne logistique du transport de marchandises

3.4.1. L'arrière-pays des ports de commerce : la dynamique productive bretonne

Le CESR de Bretagne vient de conduire une réflexion prospective sur l'évolution des bases de l'industrie bretonne à l'horizon 2021, qui s'appuie sur une analyse du système productif breton²⁰⁵, dont nous reprendrons ici quelques éléments-clés qui sont en relation avec les trafics portuaires (*les extraits de cette contribution sont en italique*).

²⁰⁵ CESR de Bretagne, 2005. *Les évolutions des bases de l'industrie bretonne à l'horizon 2021. Réflexion prospective*. Rapporteurs : MM. Michel DAVID et Jean-Luc LE GUELLEC.

- Un poids toujours déterminant des activités agricoles

Malgré une diminution globale des effectifs, signe de profondes transformations du secteur, le poids de l'agriculture est toujours déterminant dans l'économie régionale [...], sans compter que le poids de l'agriculture bretonne dans l'ensemble national reste considérable.

- Un secteur du bâtiment qui se porte mieux qu'ailleurs

Selon la Direction des études de la CRCI Bretagne, « dans un contexte économique plutôt atone, la construction fait effet d'oasis avec un chiffre d'affaires en hausse (+6%) et une augmentation de l'emploi quatre fois supérieure à celle de la moyenne nationale. Une dynamique qui s'explique par la bonne santé du logement particulier et la reprise des investissements dans le logement collectif, mais aussi par la structure même des entreprises bretonnes : les grands groupes de travaux publics étant absents de la région, elle n'est pas touchée par les difficultés des Français à s'imposer sur les marchés internationaux. En revanche, le poids de l'activité agricole pèse sur le marché des bâtiments agricoles et industriels qui enregistre une forte baisse »²⁰⁶.

- Une industrie fortement polarisée autour de 4 grands piliers

L'industrie bretonne est aujourd'hui fortement concentrée autour de quatre secteurs d'activités : l'agroalimentaire (35,5% des effectifs salariés de l'industrie), l'électronique et les télécoms (10,3%), l'industrie automobile (8,2% en incluant CF Gomma) et la construction navale, aéronautique et ferroviaire (4,4%). En 2002, ces quatre secteurs emploient directement plus de la moitié des effectifs salariés de l'industrie en Bretagne.

Parmi ces piliers, c'est avec l'industrie agroalimentaire que les ports bretons entretiennent les plus fortes relations.

Avec près de 71 000 effectifs salariés au 31 décembre 2002, les industries agroalimentaires (IAA) concentrent 35,5% des emplois industriels en Bretagne (et 12% des effectifs de ce secteur en France), constituant ainsi la première activité industrielle de la région. [...] L'importance de ce secteur en Bretagne se mesure également à son poids dans la valeur ajoutée, à son poids dans les exportations (le tiers des exportations de la Bretagne) et à sa part dans les investissements réalisés par les entreprises.

L'importance des IAA est aussi à mettre en relation avec l'ancrage territorial de l'activité. Cette activité est, en effet, présente sur l'ensemble du territoire, autrement dit dans toutes les zones d'emploi de Bretagne, même si le Finistère Sud, le Morbihan et la région de Saint-Brieuc-Lamballe et l'axe Vitré-Rennes-Montauban de

²⁰⁶ Bretagne Economique n°162, décembre 2004-janvier 2005. Le palmarès 2004-2005 des entreprises bretonnes.

Bretagne en Ille-et-Vilaine présentent une densité particulière de grands établissements²⁰⁷.

L'importance du transport et de la logistique

Le poids prépondérant des produits frais et ultra-frais, qui implique de fortes contraintes logistiques (aucune rupture de la chaîne du froid), ajoutée à la situation particulière de la Bretagne (en référence à son éloignement du centre de l'Europe) explique que les industriels aient été amenés à mettre en place une organisation performante (transport-logistique), qui repose aujourd'hui presque totalement sur la route (environ 96% des produits agroalimentaires transportés par la route, avec 2000 camions de produits frais par jour). [...] Leur clientèle est essentiellement hexagonale puisqu'elles réalisent 85% de leur chiffre d'affaires en France, et seulement 14% à l'export²⁰⁸.

Un atout : la présence de groupes leaders

Quatorze des quarante premiers groupes agroalimentaires français ont une activité significative en Bretagne, plusieurs d'entre eux y ayant même leur siège social (Doux, Coopagri Bretagne, Cecab, Groupe Glon, Cooperl Hunaudaye, Even, Bigard)²⁰⁹.

Quelques évolutions susceptibles de modifier l'activité

Plusieurs facteurs sont susceptibles de modifier, au cours des prochaines années, l'activité des industriels de l'agroalimentaire : [...] la concentration rapide des clients (regroupement de l'offre), l'ouverture des marchés à la concurrence et la mondialisation, la pression croissante sur les prix, [...] les évolutions touchant la logistique, les questions liées à la sécurité alimentaire et à la traçabilité, [...] l'évolution liée aux marques, [...] des regroupements, des massifications.

- Une fragilité du système productif breton face à maints enjeux

On peut rappeler certains grands défis [...] : le défi de la compétition internationale, celui de l'attractivité sur le plan économique, ou encore celui de la durabilité et de l'équilibre de son développement, sur un plan plus large... avec, en cas d'incapacité à relever ces défis, des risques de désindustrialisation et de mouvements de délocalisation, ou encore de dégradation continue de l'environnement...

Qu'en est-il des spécificités du système industriel régional à l'égard de ces risques ?

- le risque de délocalisations d'activités : aujourd'hui, il est souvent considéré que le système industriel breton présente, à certains égards, un niveau d'exposition à ce risque un peu moins élevé que celui de nombreuses régions françaises ; [...]
- une perte de compétitivité : ces risques existent en particulier du fait du positionnement de quelques secteurs d'activités majeurs en Bretagne où les activités de R&D sont encore trop peu présentes. Les contraintes de compétitivité sont ainsi de plus en plus fortes dans toutes les activités ; [...]

²⁰⁷ INSEE Bretagne, décembre 2000. Octant n°84.

²⁰⁸ Observatoire économique des IAA de Bretagne, Chambre régionale d'agriculture de Bretagne, 2004.

²⁰⁹ Audition de M. Jean-Luc PERROT par la section Prospective du CESR, le 3 février 2005.

- *l'exposition à la concurrence internationale : si l'économie bretonne est, à certains égards, un peu faiblement insérée dans l'économie mondiale, [...] elle demeure d'ores et déjà fortement exposée à la concurrence d'autres pays ;*
- *à ces risques, il faut ajouter une absence de politique de marques qui tend à banaliser les produits et fragiliser leur production »²¹⁰.*

3.4.2. Le lien entre les ports bretons et leurs arrière-pays : des trafics essentiellement internes à la Bretagne

Si l'avant-pays des ports bretons est constitué des ports de France, d'Europe et du monde, leur arrière-pays reste en revanche souvent limité à la Bretagne.

- Un transport de marchandises de courte distance

Le transport de marchandises (tous modes confondus) en Bretagne s'effectue essentiellement sur courte distance : 55% des tonnages transportés le sont au sein d'un même département, 67% au sein de la région et 82% sur la Bretagne, Basse-Normandie et Pays de la Loire. Cette réalité, propre à toutes les régions de façade, est accentuée en Bretagne du fait de sa géographie péninsulaire qui n'en fait pas un lieu de passage obligé pour les flux commerciaux.

- Une dépendance aux filières de l'hinterland breton

Les échanges de marchandises en Bretagne émanent de deux secteurs principaux : les produits de l'agriculture, de la pêche et des industries agroalimentaires (42% des tonnages transportés, contre 26% pour la France) et les matériaux de construction (35% des tonnages, contre 42% pour la France)²¹¹.

Les trafics portuaires n'échappent pas à ce constat : s'ils sont modestes en termes de tonnages, ils sont spécialisés dans quelques trafics en regard des activités présentes dans leur arrière-pays : produits agricoles et alimentaires (30,9% des produits échangés dans les ports), produits pétroliers (24,4%) et matériaux de construction.

La Direction régionale de l'équipement Bretagne propose une analyse détaillée des trafics des ports de commerce bretons en 2004, selon la nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport (NST)²¹² :

Produits agricoles et animaux vivants (NST 0)

Ce trafic atteint 242 000 tonnes en 2004, confirmant la baisse observée depuis 2002. Une part importante des tonnages de cette catégorie est constituée de bois et de

²¹⁰ CESR de Bretagne, 2005. *Les évolutions des bases de l'industrie bretonne à l'horizon 2021. Réflexion prospective*. Rapporteurs : MM. Michel DAVID et Jean-Luc LE GUELLEC.

²¹¹ Audition de MM. Alain BENESTEAU et Jacques LE VAGUERESSE par la section Mer Littoral du CESR, le 4 novembre 2004 à Saint-Brieuc.

²¹² DRE Bretagne, 2005. *Les ports de commerce en Bretagne 2004*.

liège, débarqués principalement dans les ports de Saint-Malo (70%) et du Légué (22%).

Denrées alimentaires et fourrages (NST 1)

Les ports bretons traitent une part significative des trafics de denrées alimentaires et fourrages, notamment les ports de Brest et Lorient. Dans les trafics de denrées alimentaires et de fourrages, les ports bretons sont relativement spécialisés, tout comme celui de Nantes, alors que le port du Havre traite une diversité de produits.

Le trafic total de denrées alimentaires et fourrages atteint dans les ports bretons 2,17 millions de tonnes : ce sont les premiers produits échangés en tonnages. Brest et Lorient traitent 90% des flux. Ce poste est constitué pour l'essentiel de nourriture pour animaux (57%) et d'oléagineux (26%).

Les tonnages de nourriture pour animaux ont fortement progressé en 2004 dans le port de Lorient (521 000 tonnes), qui a profité de la progression des importations depuis le Brésil.

Le port de Brest reçoit quant à lui presque la totalité des trafics de produits oléagineux (graines, huiles et graisses) importés en Bretagne depuis le Brésil (541 000 tonnes).

Brest et Lorient sont des marchés d'exportation pour la viande congelée, sur palette au départ de Lorient et en conteneurs au départ de Brest. La performance d'un trafic à l'export (produits agricoles) peut nourrir la performance du trafic à l'import (importation de produits alimentaires)²¹³.

Combustibles et minéraux solides (NST 2)

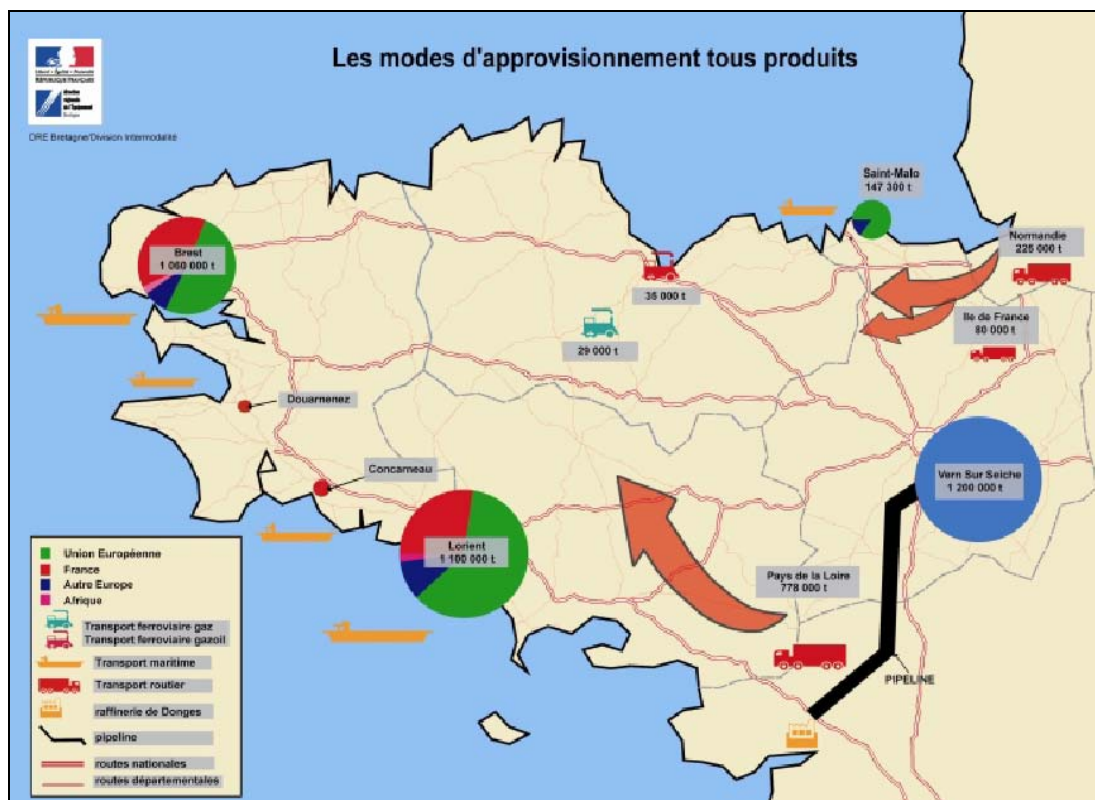
Ce poste est très peu représenté dans les ports bretons. Le seul trafic est une importation de 1 116 tonnes de tourbe et de lignite à Tréguier en provenance de Belgique.

Produits pétroliers raffinés (NST 3)

Le trafic total de produits pétroliers atteint 2,17 millions de tonnes : c'est le second poste après les denrées alimentaires et fourrages. Les hydrocarbures sont débarqués à Brest, tandis que les produits dérivés sont débarqués principalement au port de Lorient (51%) puis Brest (30%) et Saint-Malo (5%). Cet approvisionnement maritime couvre 46% des besoins de la Bretagne. Les dépôts de Brest et Lorient sont donc d'un grand intérêt pour l'approvisionnement énergétique de la Bretagne.

²¹³ Audition de M. Paul TOURRET par la section Mer Littoral du CESR, le 14 octobre 2004 à Rennes.

Figure 37. Les modes d'approvisionnement en produits énergétiques.



Source : DRE Bretagne, 2004.

Minerais et déchets pour la métallurgie (NST 4)

Ce trafic est un trafic de diversification (167 000 tonnes), mais en fort développement²¹⁴. Il concerne essentiellement les ferrailles, embarquées dans les ports de Brest, Saint-Malo, Lorient et le Légué, à destination de l'Espagne, du Portugal et de la Grèce.

Produits métallurgiques (NST 5)

Ce trafic (23 000 tonnes) est essentiellement constitué de réceptions de fonte et d'acier brut au port de Lorient en provenance de Lituanie et de Russie.

Sables de mer, maërl, sables coquilliers

Ces produits d'extraction marine sont classés en NST 6 ou NST 7 selon qu'ils sont destinés au bâtiment (NST 6) ou destinés à être utilisés comme engrais (NST 7). Les trafics de sable atteignent 1,4 million de tonnes, dont 275 000 tonnes de maërl transitant essentiellement par le port de Saint-Malo, 192 000 tonnes de sables coquilliers, coquilles brisées et crépidules, et 924 000 tonnes de sables autres, traités à 50% par le port de Lorient devant Quimper et Saint-Malo. Le renouvellement des droits d'exploitation des bancs de sable à l'embouchure de la Loire aux sociétés partenaires du port de Lorient, et la diminution des possibilités d'extraction de matériaux à terre devraient conforter ces trafics.

²¹⁴ Audition de M. Paul TOURRET par la section Mer Littoral du CESR, le 14 octobre 2004 à Rennes.

Minéraux bruts, manufacturés et matériaux de construction autres (NST 6)

Les ports bretons traitent environ 10% de l'ensemble de ces trafics sur le plan national avec 448 000 tonnes, en augmentation par rapport à l'année 2003 grâce à la progression des entrées de ciments et de clinkers au port de Brest. Ces trafics sont très liés à l'évolution de la conjoncture dans le bâtiment et les travaux publics.

Engrais autres que les sables et maërl (NST 7)

Les engrais manufacturés représentent 70% des trafics de ce poste (502 000 tonnes). Ils sont débarqués principalement à Saint-Malo (400 000 tonnes), tout comme les engrais naturels (207 000 tonnes).

Produits chimiques (NST 8)

Les trafics de produits chimiques, atteignant 178 000 tonnes, sont traités à 93% par le port de Saint-Malo, en provenance des ports de Tunisie.

Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales (NST 9)

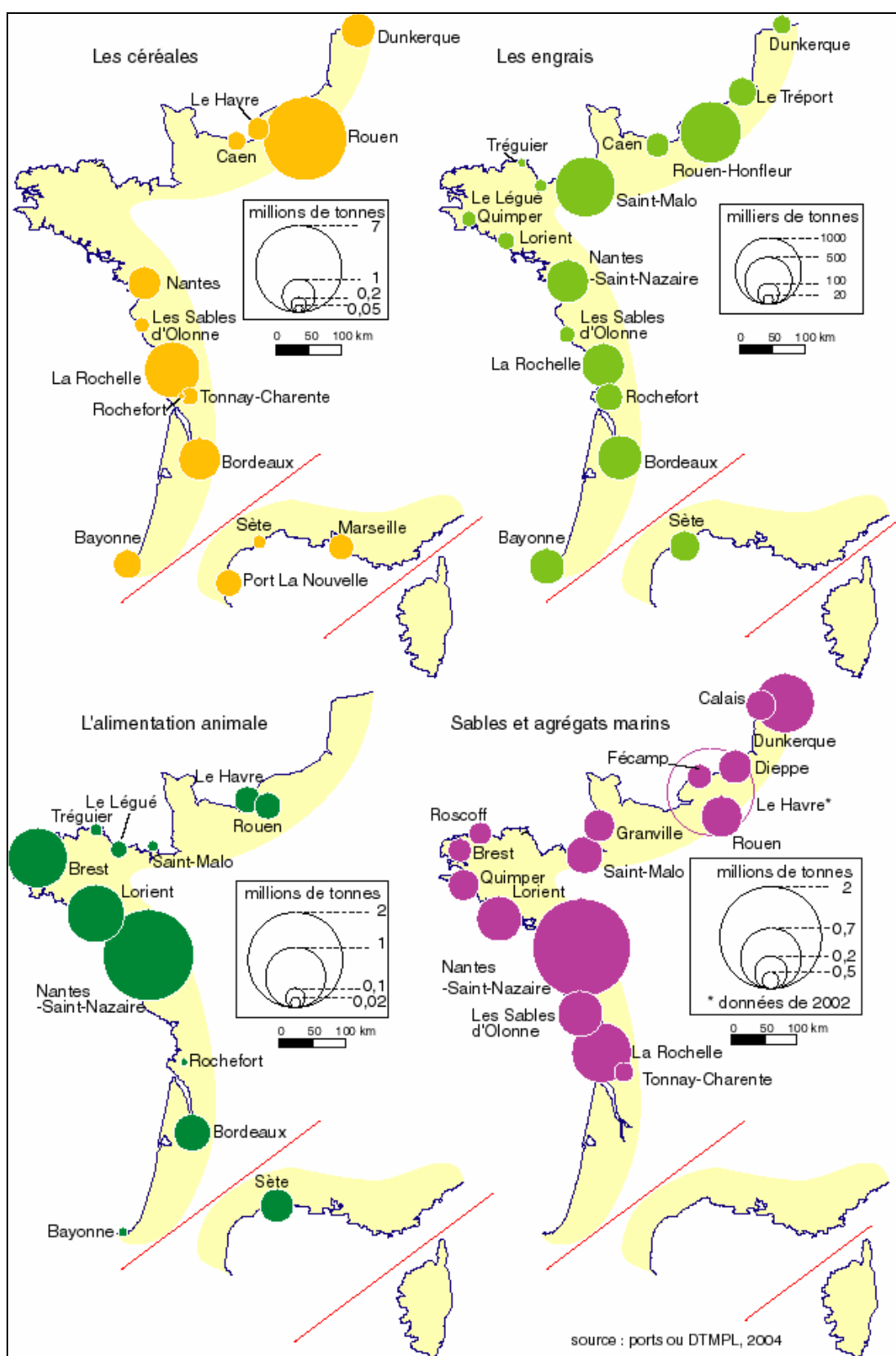
Ce trafic comprend des marchandises « non identifiées » en Ro/Ro ou conteneur. Il atteint 1,15 million de tonnes et progresse régulièrement (+15% en 2004, +7,4% en 2003, +10,5% en 2002), en particulier grâce à l'activité des ferries de Saint-Malo et Roscoff. Les ports de Brest et de Lorient enregistrent également une forte hausse dans cette catégorie.

Tableau 12. Marchandises traitées par les ports bretons en 2004
selon la nomenclature NST, en tonnes.

Port	NST 0 Produits agricoles et animaux vivants	NST 1 Denrées alimentaires et fourrages	NST 2 Combustibles et minéraux solides	NST 3 Produits pétroliers raffinés	NST 4 Minerais pour la métallurgie	NST 5 Produits métallurgiques	NST 6 Minéraux bruts et matériaux de construction	NST 7 Engrais	NST 8 Produits chimiques	NST 9 Véhicules et objets manufacturés	TOTAL
Lorient	5 215	949 665	0	1 122 034	32 362	19 965	465 306	68 462	13 023	10 771	2 686 803
Brest	31 128	1 001 426	0	884 165	78 816	1 661	251 446	25 128	47	68 172	2 341 989
Saint-Malo	126 549	65 297	0	124 215	35 450	0	253 763	779 547	164 828	706 851	2 256 500
Roscoff	31 347	52 785	0	0	0	1 727	58 915	37 313	23	369 536	551 646
Le Légué	45 519	64 913	0	0	20 124	0	93 238	96 364	0	0	319 948
Quimper	0	0	0	0	0	0	190 125	18 193	0	0	208 318
Tréguier	2 838	26 252	1 116	0	0	0	39 586	17 496	0	0	87 288
Pontrieux	0	0	0	0	0	0	0	114 990	0	0	114 990
Redon	0	0	0	0	0	0	71 451	0	0	0	71 451
Concarneau	0	9 052	0	12 715	0	0	0	0	0	0	21 767
Douarnenez	0	2 813	0	31 407	0	0	0	0	0	0	34 220
Lézardrieux	0	0	0	0	0	0	0	24 250	0	0	24 250
Vannes	0	0	0	0	0	0	29 226	0	0	0	29 226
Landerneau	0	0	0	0	0	0	11 560	0	0	0	11 560
TOTAL	242 596	2 171 903	1 116	2 174 536	166 842	23 353	1 464 616	1 181 743	177 921	1 155 330	8 759 956

Source : DRE Bretagne, 2005.

Figure 38. Position des ports bretons dans 4 trafics :
céréales, engrais, alimentation animale, sable et agrégats marins.



Source : Jean-René COULIOU, 2004.

Les trafics des ports de commerce bretons reposent donc essentiellement sur l'approvisionnement énergétique, sur la filière agroalimentaire (alimentation animale, engrais) et sur les matériaux de construction.

La dépendance à la filière agroalimentaire se retrouve dans tous les ports de l'ouest : les vracs agroalimentaires représentent 65% des tonnages du port de Lorient (hors hydrocarbures), 62% à La Rochelle et à Brest, 54% à Bordeaux, 53% à Rouen, 41% à Saint-Malo et 34% à Nantes²¹⁵.

Le transport maritime de marchandises est donc fortement influencé par les évolutions de ce secteur. Un exemple peut en être donné ici avec la réforme de la Politique agricole commune de 1992. Suite à cette réforme, les fabricants d'aliments du bétail se sont recentrés sur les céréales et sur le tourteau de soja. Les importations de co-produits du maïs ont fortement chuté en conséquence (180 000 tonnes au début des années 90, 28 000 tonnes en 2002). La forte demande de tourteau de soja a quant à elle conduit les importateurs à privilégier la concentration des arrivages dans les ports en eau profonde, et le port de Montoir a vu le trafic de tourteau augmenter fortement au détriment des ports bretons, et surtout de Lorient²¹⁶.

- Des trafics répondant essentiellement à une demande régionale

Les trafics actuels des ports de commerce bretons répondent essentiellement aux besoins de leur arrière-pays proche. Il y a peu d'exportations et la plus grande partie des marchandises importées a vocation à rester en Bretagne.

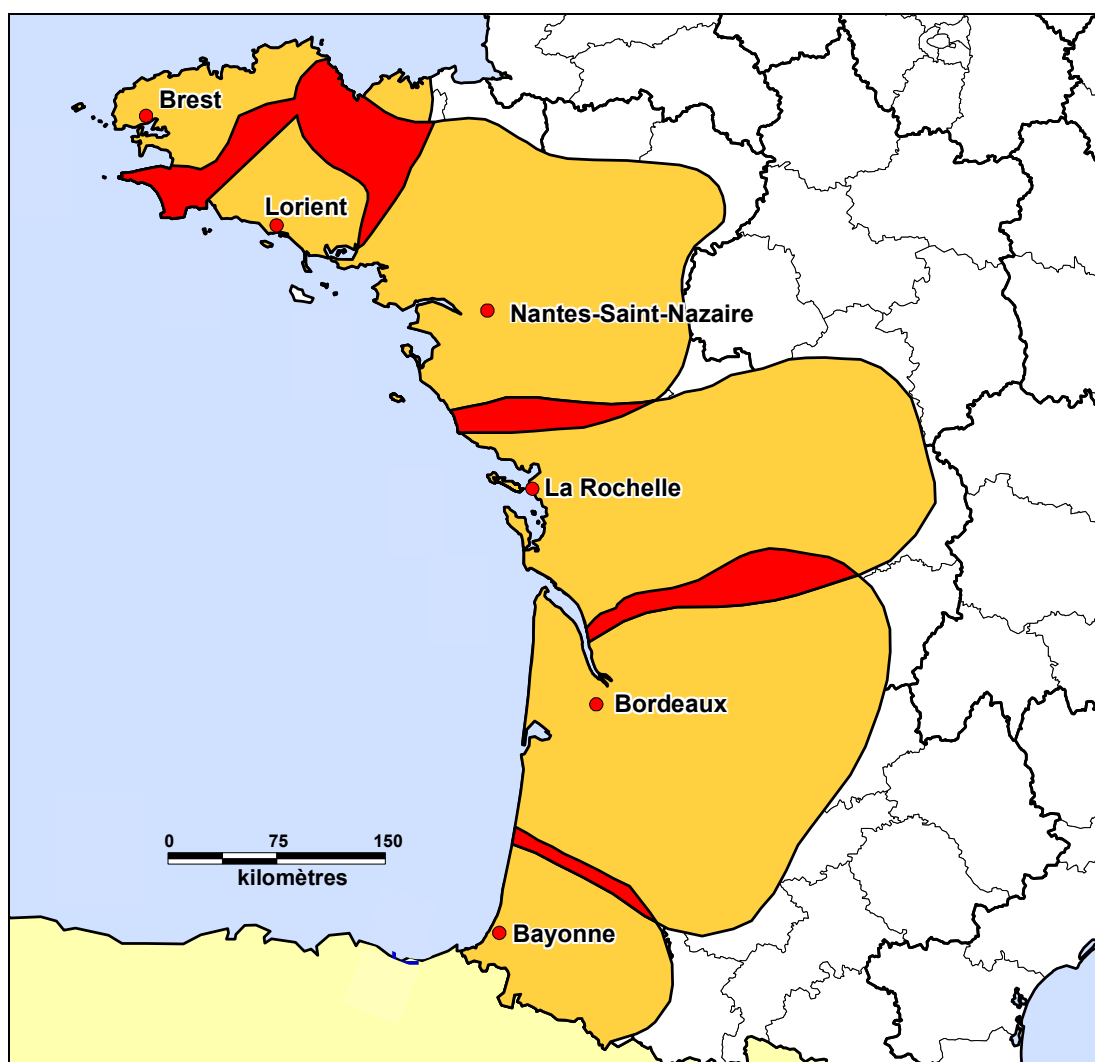
Une étude de l'Association des ports du nord-ouest atlantique (PNOA)²¹⁷ illustre la zone d'influence des ports de Brest et Lorient pour la distribution d'hydrocarbures et l'alimentation du bétail. On constate que ces aires d'influence sont restreintes à la Bretagne et que, très rapidement, on entre dans l'aire d'influence du port de Nantes-Saint-Nazaire.

²¹⁵ Audition de MM. Alain BENESTEAU et Jacques LE VAGUERESSE par la section Mer Littoral du CESR, le 4 novembre 2004 à Saint-Brieuc.

²¹⁶ Yves DRONNE, Franck DERRIEN, Laurent MORIN, 2005. *L'approvisionnement de la Bretagne en matières premières pour l'alimentation animale : situation actuelle et analyse rétrospective*. INRA, Chambre d'agriculture de Bretagne.

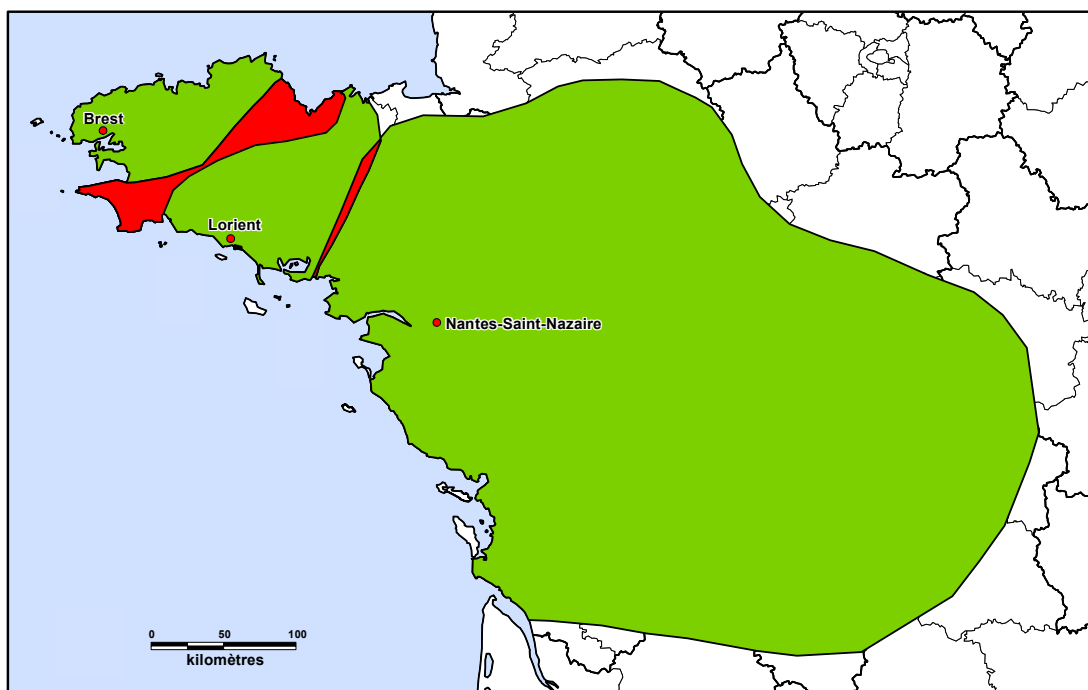
²¹⁷ Association des ports du nord-ouest atlantique, Université de Bretagne Sud, Université de Nantes, 2003. *Etude d'impact socio-économique des ports du nord-ouest atlantique*. Rapport final.

Figure 39. Aire d'influence des ports atlantiques dans la distribution d'hydrocarbures (en rouge, le recouplement de ces aires d'influence).



Source : extrait du rapport « Etude d'impact socio-économique des ports du nord-ouest atlantique »
Frédéric AGAM, Dominique BERTHET, Sébastien BODIGUEL, 2003.

Figure 40. Aire d'influence des ports atlantiques auprès des usines de fabrication d'aliment du bétail.



Source : extrait du rapport « Etude d'impact socio-économique des ports du nord-ouest atlantique »
Frédéric AGAM, Dominique BERTHET, Sébastien BODIGUEL, 2003.

3.4.3. Les qualités attendues du transport de marchandises

Dans un contexte devenu très concurrentiel, les armateurs recherchent une réduction des coûts selon une stratégie de concentration des sociétés, de massification des marchandises, de recherche de trajets directs et de ports ayant des hinterlands denses. En 1985, les 20 premiers armateurs mondiaux détenaient 36% des capacités mondiales de transport par mer (2,2 millions d'EVP), 50% en 1995 (4,1 millions d'EVP)²¹⁸ et plus de 85% en 2005 (7 millions d'EVP)²¹⁹. L'année 2005 a été marquée par de nombreux regroupements : P&O Nedlloyd, Delmas et CP Ships devaient intégrer respectivement les groupes Maersk, CMA-CGM et Hapag-Lloyd. Notons que les trois premiers armateurs mondiaux pour le transport de conteneurs sont européens : Maersk Line, MSC (Mediterranean Shipping Company) et le français CMA-CGM.

Du côté des chargeurs, les qualités attendues du transport de marchandises ne se résument pas au seul facteur prix. La tendance constatée ces dernières années a été une évolution des échanges vers des flux tendus et du « juste à temps », d'où une attente forte en termes d'efficacité et de réduction des délais (imposée par la grande distribution), de limitation des ruptures de charge et de simplicité des démarches à accomplir (douanes, démarches logistiques). Par ailleurs, les chargeurs recherchent

²¹⁸ CESR de l'Atlantique, 1999. *Le transport maritime dans les régions de la façade atlantique*. Rapporteur : M. Michel MACE.

²¹⁹ Le Marin, octobre 2005. *Conteneurs : cap sur l'Inde*. Hors série.

la qualité, la fiabilité et la sécurité du transport, la disponibilité géographique (le transport routier a sur ce point un avantage concurrentiel fort) et, de plus en plus, la traçabilité²²⁰.

Le transport de marchandises s'inscrit dans un champ plus vaste que celui du transport proprement dit : celui de **la logistique**, que l'Association française pour la logistique (ASLOG) définit comme « *l'art et la manière de mettre à disposition un produit donné au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité* ».

3.4.4. La nécessité d'une desserte terrestre performante

Le coût du transport maritime repose paradoxalement en grande partie sur la part terrestre. Le coût d'envoi d'un conteneur de Lyon à Singapour via Marseille se répartit ainsi de la façon suivante : 10% en coût de passage portuaire, 40% en coût de traversée maritime, et 50% en coûts de pré et post acheminement²²¹. C'est donc, selon la Datar, sur ce point que se joue la compétitivité des ports. « *Dans l'optique logistique des chargeurs ce sont des chaînes globales de transport qui sont en concurrence et non plus des ports, d'où l'intérêt d'optimiser les services de pré et post acheminement* »²²². C'est en effet sur les maillons terrestres que peuvent se réaliser les gains de productivité les plus importants. « *La bataille maritime se gagne à terre* »²²³.

La desserte terrestre de l'hinterland est un élément-clé de la compétitivité des ports. Dans un rapport sur les enjeux portuaires, le CESR de Haute-Normandie constate ainsi que l'importance de la route dans le transport terrestre des ports se traduit par des hinterlands essentiellement régionaux, car 80% du transport routier en Europe est réalisé dans un rayon de 150 km. L'élargissement des hinterlands et la compétitivité des ports passent donc par un rééquilibrage entre les différents modes de transport terrestre.

De la même façon, la Datar indique que « *les ports du « Range » nord-européen conçoivent aujourd'hui leur action stratégique de captation du marché par une irrigation ferroviaire ou fluviale de ou vers leurs ports. Cette stratégie est axée sur trois vecteurs : une interface portuaire, des corridors et des infrastructures terrestres performantes* »²²⁴. A titre d'exemple, 43% du fret sortant du port d'Anvers utilise les voies navigables intérieures, et 16% du fret sortant des ports d'Anvers et du Havre utilise la voie ferroviaire²²⁵.

²²⁰ Voir à ce sujet le rapport du CESR de Bretagne, 2001. *Le service de transport de marchandises : un outil de développement économique et social*. Rapporteur : M. Jean-Claude CROCQ.

²²¹ Audition de MM. Alain BENESTEau et Jacques LE VAGUERESSE par la section Mer Littoral du CESR, le 4 novembre 2004 à Saint-Brieuc.

²²² Datar, 2003. *La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ?*

²²³ Audition de MM. Alain BENESTEau et Jacques LE VAGUERESSE par la section Mer Littoral du CESR, le 4 novembre 2004 à Saint-Brieuc.

²²⁴ Datar, 2003. *La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ?*

²²⁵ Audition de MM. Alain BENESTEau et Jacques LE VAGUERESSE par la section Mer Littoral du CESR, le 4 novembre 2004 à Saint-Brieuc.

Les armements s'appuient de plus en plus sur des ports disposant d'une desserte terrestre de qualité, indispensable à la massification des flux dans l'hinterland et nécessaire à leur logistique terrestre²²⁶. Qu'en est-il de la desserte terrestre des ports bretons ?

Figure 41. Le réseau de transport en Bretagne.



Source : ORTB, 2004.

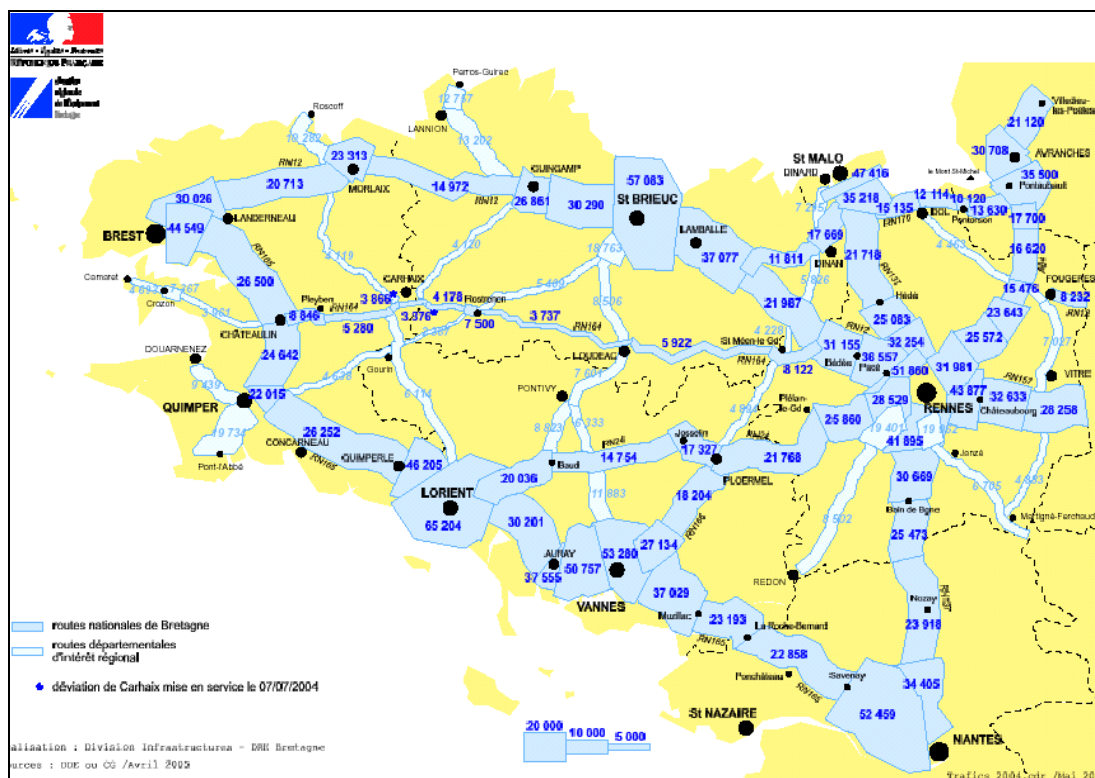
- Une desserte routière efficace

Le processus de désenclavement du territoire breton a été engagé dès les années 60 avec la mise en œuvre de deux axes majeurs qui structurent fortement, encore aujourd'hui, le territoire : les 2x2 voies Rennes/Saint-Brieuc/Brest au nord et Brest/Quimper/Lorient/Vannes/Nantes au sud. Les axes Rennes/Saint-Malo, Rennes/Lorient, Ploërmel/Vannes ont été aménagés dans un second temps²²⁷. La desserte routière du centre Bretagne et les liaisons transversales nord/sud sont moins compétitives, mais la RN164 fera l'objet de travaux d'amélioration dans le cadre du plan routier breton. Le réseau routier, dans sa configuration actuelle, dessert donc les principaux ports de commerce de façon satisfaisante. Mais la forte densité du trafic dans les agglomérations (Lorient, Vannes, Saint-Brieuc, Brest) et l'augmentation prévisible de ce trafic risquent de poser des problèmes d'encombrement si une part significative de la croissance des trafics n'est pas absorbée par des modes de transport alternatifs.

²²⁶ CESR de Haute-Normandie, 2004. *Les enjeux portuaires*. Rapporteur : M. Alain GENDRE.

²²⁷ Conseil régional de Bretagne, 2005. *Projet d'élaboration du schéma régional multimodal des déplacements et des transports*.

Figure 42. Trafics moyens journaliers en 2004.



Source : DRE Bretagne, 2005.

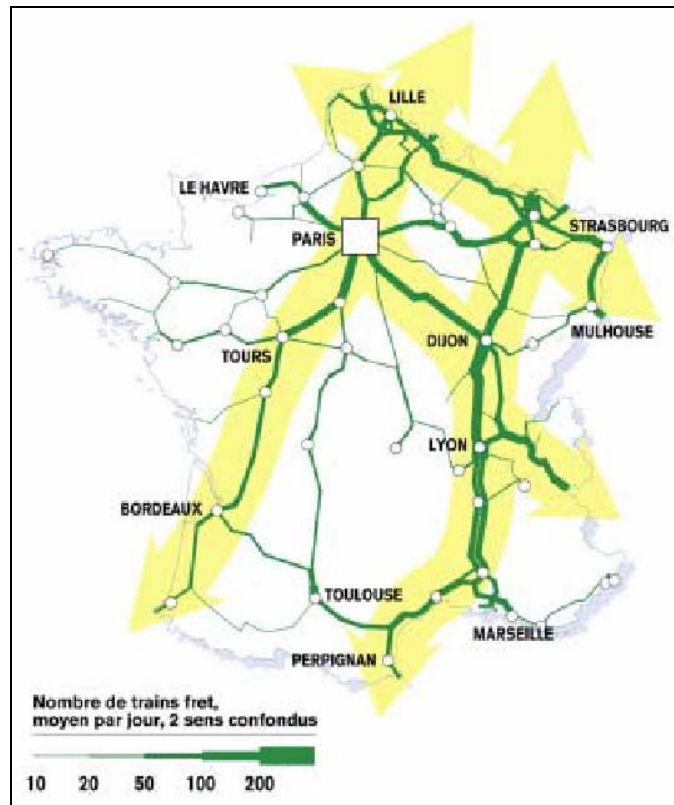
Le réseau routier breton se raccroche aux régions maritimes voisines par l'A84, appelée « autoroute des estuaires », qui relie les grandes villes portuaires des façades Manche et Atlantique. Cette autoroute représente à la fois une chance de pouvoir jouer la carte de la complémentarité avec d'autres ports, notamment le port du Havre avec lequel le transport routier est très compétitif, mais présente aussi le risque non négligeable de voir se développer des trafics ignorant totalement la Bretagne.

- Une desserte ferroviaire quasi inexistante, à l'écart des grands corridors français

L'offre ferroviaire en Bretagne est axée dans sa très grande majorité vers le transport de passagers, notamment par TGV et TER. Les principaux travaux d'amélioration du réseau visent à mettre Brest et Quimper à trois heures de Paris. Le fret ferroviaire semble à certains égards « sacrifié » au profit du transport de passagers. Il est à l'heure actuelle très peu utilisé, et de moins en moins : il représentait 2,1% des marchandises transportées en 2003, soit 3,4 millions de tonnes, alors qu'en 1982 il assurait plus de 5% du transport de marchandises avec 5,1 millions de tonnes transportées. C'est notamment le manque de fiabilité du transport ferroviaire qui a fait que l'augmentation des flux de marchandises a été captée par le fret routier, répondant mieux aux attentes des chargeurs. Entre 1982 et 2003, le fret routier est passé de 88 à 145 millions de tonnes transportées.

La desserte ferroviaire bretonne se détache donc des grands corridors ferroviaires français et européens. Son rattachement ne pourrait se faire que par une amélioration notable des lignes et une massification des marchandises.

Figure 43. Les grands corridors de transport : le fret ferroviaire.



Source : Datar, 2003, d'après la SNCF.

- Une desserte aérienne très peu utilisée

Alors que la Bretagne bénéficie d'un réseau dense d'aéroports (Brest, Morlaix, Quimper, Saint-Brieuc, Rennes, Dinard, Saint-Malo, Lorient), seulement 0,01% des marchandises sont transportées par avion. C'est l'aéroport de Saint-Jacques de la Lande, à Rennes, qui concentre ce trafic.

- Une absence de voies fluviales

Contrairement à d'autres ports situés sur des voies fluviales importantes (notamment Le Havre et Rouen sur la Seine), les ports bretons, même s'ils sont souvent situés sur de petits estuaires, ne disposent pas de la voie d'eau pour desservir leur hinterland.

La desserte terrestre des ports bretons se fait donc essentiellement par la route, avec un réseau performant le long des deux façades de la Bretagne. S'il faut veiller à améliorer les infrastructures routières transversales, c'est surtout l'avenir de la desserte ferroviaire qui est inquiétant et représente un enjeu important, dans un contexte où l'intermodalité mer/rail apparaît comme une solution d'avenir face à la croissance des trafics de marchandises et à la saturation du transport routier.

3.4.5. Les enjeux de l'intermodalité

Les enjeux de l'intermodalité (ou multimodalité), c'est-à-dire d'un acheminement des marchandises combinant plusieurs modes de transport sans qu'il y ait rupture de charge, sont aujourd'hui d'offrir une alternative au tout routier. La tendance politique générale est, dans une perspective de développement durable, de favoriser une intermodalité associant route et rail, et, de plus en plus, une alternative maritime par le cabotage et les autoroutes de la mer.

L'intermodalité n'est pas nouvelle : le plan Freycinet, programme présenté en 1878, l'évoquait déjà. Ce plan comportait trois volets : portuaire, ferroviaire et fluvial. « *Quels sont les points forts du plan Freycinet ? Tout d'abord une vision d'ensemble née d'une prise de conscience d'une réalité portuaire observée lors de déplacements dans les ports, et notamment de l'exigence de la multimodalité, ce qui signifie extension des quais, augmentation du nombre de bassins à flot, amélioration des tirants d'eau des chenaux, outillage des quais et articulation port / chemin de fer* »²²⁸. Il est vrai que l'intermodalité a évolué au rythme du développement portuaire : à l'origine, le cabotage le long des côtes et le transport fluvial étaient privilégiés, jusqu'au développement du chemin de fer qui a concurrencé le transport par la voie d'eau, assurant directement la continuité du transport maritime. L'avènement du transport routier a marqué la fin de cette pratique et ce n'est que récemment que, face aux enjeux qui se posent au transport routier, se sont à nouveau posées les problématiques de l'intermodalité.

- Des enjeux en termes d'alternative aux encombrements

Dans son livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010, la Commission européenne prévoit une hausse de 38% du transport de marchandises au sein de l'Union européenne et une hausse de 50% de la circulation de camions d'ici 2010. Elle dresse le constat de risques majeurs de congestion des principaux axes de transport²²⁹. En reportant une partie du trafic sur les modes maritime et ferroviaire, l'intermodalité offre une alternative à l'encombrement des axes routiers. La voie maritime est ouverte sans restrictions d'accès et la navigation peut s'y effectuer 24h sur 24 et 7 jours sur 7.

- Des enjeux en termes de développement durable

Dans un contexte de sensibilisation accrue aux questions environnementales, il existe un certain consensus sur l'utilisation de modes de transport moins polluants.

²²⁸ Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL, Françoise PERON (Dir.), 2005. *Les français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*. Fayard, Paris.

²²⁹ RTA, 2005. *L'intermodalité dans le transport de marchandises : ports et hinterlands, transport maritime, y compris celui à courte distance*. Rapporteurs : MM. Stuart COLE et Armand VILLA.

Le transport maritime constitue à plusieurs égards un mode de transport plus respectueux de l'environnement :

- il consomme moins d'énergie (de 5 à 10 fois moins par tonne et par km que le rail ou la route)²³⁰ ;
- il est amené à devenir de moins en moins polluant ;
- il consomme moins d'espace, puisque son support est une voie naturelle (contrairement aux voies ferrées, routes et autoroutes à terre) ;
- il est plus sûr ;
- il permet de réduire les nuisances dues au bruit et à l'encombrement.

Tableau 13. Eléments de comparaison des incidences sur la pollution atmosphérique de différents modes de transport, en grammes par tonne kilométrique.

	Carburant consommé	CO ₂	Monoxyde de carbone CO	Dioxyde soufre SO ₂	Oxyde d'azote NO	Particules
Route	31,33	98,30	0,47	0,03	0,97	0,07
Rail	8,91	28,33	0,19	0,03	0,47	0,02
Mer	4,88	15,45	0,03	0,29	0,31	0,06

Source : Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Direction du transport maritime, des ports et du littoral, 2003.

- Des enjeux en termes de coût

Il est difficile de comparer les coûts des différents modes de transport car le prix du transport routier facturé ne comprend pas la totalité des coûts induits, notamment en matière d'investissement et d'entretien des infrastructures routières. De plus, le coût des ruptures de charge et les frais portuaires handicapent l'intermodalité mer/route ou mer/rail.

Mais la tonne kilométrique maritime est plus économique que la tonne kilométrique routière ou ferroviaire. Ainsi, sur la ligne Toulon/Civitavecchia, créée récemment, le coût de transport est estimé à 0,53€/km pour un ensemble routier accompagné, contre 1€/km pour la route²³¹.

Dans leur étude sur le cabotage²³², les CESR de l'Atlantique donnent une estimation des distances minimales pour rendre le mode maritime compétitif par rapport à la route pour différents modes de conditionnement.

²³⁰ CESR de l'Atlantique, 1999. *Le transport maritime dans les régions de la façade atlantique*. Rapporteur : M. Michel MACE.

²³¹ Le Marin, 28 octobre 2005. *Les autoroutes de la mer, des projets et des déboires*.

²³² CESR de l'Atlantique, 2001. *Pour le renouveau du cabotage sur la façade atlantique*.

Tableau 14. Distances routières minimum à économiser.

Mode de conditionnement	Distance
Remorque non accompagnée	300 à 600 km
Ensemble attelé	300 à 1500 km
Conteneur 20 pieds lourd (>12 tonnes)	250 à 350 km
Conteneur 20 pieds léger	500 à 650 km
Conteneur 40 pieds	300 à 500 km

Source : CESR de l'Atlantique, 2001.

Ces ordres de grandeur sont au-delà de ce qui peut être réalisé en Bretagne. Le transport maritime à très courte distance (intrarégional) ne peut donc pas être envisagé à court ou moyen terme en Bretagne. En revanche, ces distances montrent que la Bretagne peut chercher à se faire reconnaître comme escale sur les routes maritimes pour échanger avec ses régions voisines et avec les pays de l'Union européenne.

- Des enjeux en termes d'hinterland

La performance d'une desserte portuaire associant plusieurs modes de transport est un moyen de rendre les hinterlands plus denses et plus pertinents pour le développement portuaire.

3.4.6. Quel avenir pour l'intermodalité ?

Si le discours est assez unanime en faveur de l'intermodalité, son développement effectif suppose des démarches volontaristes et déterminées.

- Un discours unanime en faveur de l'intermodalité

Le contexte politique communautaire est porteur. Le livre blanc de la Commission européenne sur la politique des transports à l'horizon 2010, dont l'objectif est le rééquilibrage des modes de transport à l'échelle de l'Union européenne, propose de revitaliser le rail, de promouvoir le transport maritime et fluvial et de renforcer les liaisons entre les modes de transport.

Le programme européen PACT (1997-2001) visait à soutenir des actions pilotes en faveur du transport combiné, avec les objectifs suivants :

- augmenter la compétitivité du transport combiné en termes de prix et de qualité du service par rapport au tout routier ;
- utiliser une technologie de pointe dans le secteur du transport combiné ;
- améliorer les possibilités d'offres de services de transport combiné.

Le programme pour la promotion du transport maritime à courte distance (TMCD)²³³ s'appuie sur :

- la mise en œuvre du programme Marco Polo (2003-2006), en prolongement du programme PACT, avec un objectif d'aide au démarrage de nouveaux services de fret non routier, au lancement de services dédiés au transport de marchandises qui présentent un intérêt stratégique pour l'Europe, et enfin une incitation à la coopération sur le marché logistique du fret ;
- la normalisation et l'harmonisation des unités de chargement intermodales ;
- le développement des autoroutes de la mer ;
- l'amélioration des performances environnementales du transport maritime à courte distance.

En Bretagne, et plus généralement sur la façade atlantique, la promotion de l'intermodalité et du cabotage maritime a fait l'objet de nombreux travaux des Conseils économiques et sociaux :

- *Le transport maritime dans les régions atlantiques*, par les CESR de l'Atlantique en 1999 ;
- *Prospective maritime et littorale Atlantique 2020*, par les groupes paritaires Etat-Région en 2000 ;
- *Pour le renouveau du cabotage sur la façade atlantique*, par les CESR de l'Atlantique en 2001 ;
- *La mer et le littoral en Bretagne*, par le CESR de Bretagne en 2001 ;
- *Le service de transport de marchandises*, par le CESR de Bretagne en 2001 ;
- *L'Ouest français en Europe*, motion du CESR de Bretagne en 2003 ;
- *Pour un cabotage crédible*, par le sénateur Henri de Richemont, que les CESR de l'Atlantique ont rencontré en 2003 ;
- *L'intermodalité dans le transport de marchandises : ports et hinterlands, transport maritime, y compris celui à courte distance*, par le Réseau transnational atlantique en 2005 ;
- *Soutenir le transport combiné en Bretagne*, vœu du CESR de Bretagne en 2005.

Mais si le principe du cabotage rencontre un soutien unanime, il demeure dans les faits très timide.

- Une réorganisation du Ministère de l'équipement favorable à l'intermodalité

Le Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer a été réorganisé au mois de mai 2005. Il est désormais organisé en 7 directions. Si l'on peut s'interroger sur l'efficacité d'une telle mesure, il n'en demeure pas moins que la Direction générale de la mer et des transports (DGMT), remplaçant la Direction des transports terrestres et la Direction des transports maritimes, des ports et du littoral (DTMPL), a « *comme ambition majeure l'intermodalité et l'activité en mer. Les ports sont ainsi complètement adossés aux*

²³³ Ce programme fait l'objet d'une présentation détaillée dans le rapport du RTA, 2005. *L'intermodalité dans le transport de marchandises : ports et hinterlands, transport maritime, y compris celui à courte distance*. Rapporteurs : MM. Stuart COLE et Armand VILLA.

territoires et aux autres modes de transport dont ils sont l'aboutissement »²³⁴. L'article 9 du décret n°2005-471 du 16 mai 2005 fixant l'organisation de l'administration centrale du Ministère prévoit que la DGMT « *élabore et met en œuvre les orientations d'une politique intermodale des transports terrestres et maritimes* ».

- Une clarification du régime juridique des voies ferrées portuaires

L'ordonnance n°2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV relatifs à la police des ports maritimes et aux voies ferrées portuaires clarifie le régime des voies ferrées portuaires, afin de favoriser le développement des dessertes ferroviaires des ports, en particulier pour le transport combiné. L'autorité portuaire est compétente pour construire et gérer les voies ferrées portuaires, Réseau Ferré de France étant tenu de les raccorder au réseau ferré national²³⁵.

- Les conditions de réussite d'un transport multimodal intégrant le cabotage maritime

En termes de cabotage, l'offre doit structurer la demande²³⁶. Le lancement d'une ligne régulière de cabotage maritime représente donc une prise de risque non négligeable, notamment en termes d'investissements et de gisement de fret suffisant. La France est l'un des rares pays de l'Union européenne à disposer d'un dispositif national d'aides au démarrage de lignes régulières, mais l'échec de lignes antérieures (Lorient-Gijon en 1991, Lorient-Casablanca en 1996, Sète-Tanger en 1998, Bayonne-Southampton et Sète-Palma en 1999, Le Havre-La Rochelle en 2000...) et les difficultés des lignes actuelles (Toulon-Civitavecchia) rendent le cabotage peu crédible²³⁷. Le maillon portuaire et les accidents en mer très médiatisés accentuent le manque de confiance envers ce mode de transport, qui impliquerait un changement culturel important dans la stratégie des grands opérateurs du transport²³⁸.

Le développement de l'intermodalité est de surcroît freiné par un certain nombre d'obstacles :

- les formalités administratives et douanières sur le port (elles ont été très simplifiées pour le transport routier) ;
- le coût du passage portuaire, qu'il s'agisse du coût du pilotage, de la manutention ou des services portuaires ;
- le coût du transport ferroviaire ;
- les ruptures de charge.

²³⁴ Journal de la Marine Marchande, 26 novembre 2004. *Une réforme pour la mer*.

²³⁵ Maire Info, 27 octobre 2005. *Un projet de loi ratifie l'ordonnance du 2 août 2005 sur les ports et le domaine public fluvial*.

²³⁶ Audition de M. Paul TOURRET par la section Mer Littoral du CESR, le 14 octobre 2004 à Rennes.

²³⁷ Henri DE RICHEMONT, 2003. *Un pavillon attractif, un cabotage crédible. Deux atouts pour la France*. Rapport à Monsieur le Premier Ministre.

²³⁸ Le Marin, 28 octobre 2005. *Les autoroutes de la mer, des projets et des déboires*.

L'aide au démarrage de nouvelles lignes ainsi que leur soutien pendant la phase critique de non-rentabilité (qui peut durer plusieurs années) est donc primordial et doit faire l'objet d'une politique volontariste forte des pouvoirs publics.

Tout l'enjeu consiste à convaincre les financeurs publics de l'intérêt de soutenir le démarrage d'une ligne régulière. Notons à ce sujet qu'il existe un bureau français de promotion du transport maritime à courte distance, le bureau BP2S (Bureau de promotion du ShortSea). Créé en janvier 2001, il réunit les pouvoirs publics, les organisations professionnelles et les entreprises du transport : chargeurs, commissionnaires de transport, transporteurs terrestres, ports, armateurs, agents maritimes et a pour objet de promouvoir le marché maritime dans les transports de courte distance par une meilleure information des utilisateurs et autres décideurs. Il cherche à conforter l'image du mode maritime en prenant appui sur ses atouts spécifiques et en facilitant l'accès des donneurs d'ordre et utilisateurs potentiels aux informations nécessaires afin qu'ils trouvent un intérêt à intégrer le transport maritime à courte distance dans leurs solutions logistiques²³⁹.

La Commission européenne a soutenu politiquement la mise en place, au sein de chaque Etat membre, de bureaux de promotion du ShortSea. Le Bureau de promotion français s'inscrit dans le réseau communautaire des Bureaux de promotion *European ShortSea Network*.

Le développement du cabotage implique de veiller à :

- adapter les tarifs portuaires aux lignes faisant de nombreuses escales ;
- répartir les flux et les coûts entre le pré et le post acheminement (les camions ne doivent pas repartir du port vides) ;
- avoir des gisements de fret suffisants pour assurer un trafic fréquent et régulier, dans les deux sens ;
- massifier les flux ;
- standardiser la marchandise pour faciliter les transbordements (le conteneur a favorisé le transport multimodal) ;
- organiser les schémas logistiques de façon à disposer de lieux d'éclatement et de plateformes performantes ;
- organiser une desserte terrestre performante de façon à limiter les coûts de pré et post acheminement et garantir une fluidité des flux.

Le rapport DE RICHEMONT²⁴⁰ présente une liste de critères sur les équipements et les situations portuaires pouvant être pris en considération pour retenir une ligne de cabotage plutôt qu'une autre. Pour se positionner sur une ligne de cabotage, le port devrait :

- disposer d'accès terrestres (autoroutes et ferroviaires) pertinents ;
- être situé dans un hinterland disposant d'une pertinence propre en matière de logistique et de gisement de fret ;

²³⁹ www.shortsea.fr

²⁴⁰ Henri DE RICHEMONT, 2003. *Un pavillon attractif, un cabotage crédible. Deux atouts pour la France*. Rapport à Monsieur le Premier Ministre.

- disposer d'une bonne capacité de traitement et de stockage sur site permettant une rapidité d'opération ;
- offrir une possibilité de transbordement vers plusieurs modes ;
- disposer d'une aire portuaire suffisante pour proposer une zone de transit pour les semi-remorques et accueillir les chauffeurs routiers ;
- disposer d'un quai dédié à la manutention Ro/Ro au-delà d'un certain trafic ;
- disposer d'une zone d'attente des navires en cas de mauvais temps ;
- être situé sur les axes de transit national et international ;
- permettre des liaisons maritimes d'une distance minimale.

Le développement du cabotage passe aussi par l'innovation technique en termes de construction navale. Le caboteur type pourrait être de taille réduite (90 m de longueur, 15 m de largeur, pour un tonnage de 3000 tpl), avoir un faible tirant d'eau (3,5 à 4 m) avec possibilité d'échouage, disposer de moyens autonomes de manutention et être facile à manœuvrer pour ne pas avoir besoin de remorqueurs, transportant un chargement mixte comprenant soit 120 EVP soit 60 EVP et une douzaine de remorques entières²⁴¹. Le rapport DE RICHEMONT propose un investissement public pour la construction de navires.

3.4.7. Des potentialités pour développer l'intermodalité en Bretagne

- Un rôle important du transport maritime dans le commerce extérieur de la Bretagne

L'Observatoire régional des transports de Bretagne (ORTB) édite chaque année un bilan du transport de marchandises en Bretagne selon le mode d'acheminement. Si les tonnages transportés par la route ne cessent de croître, la part relative du transport routier reste stable depuis une dizaine d'années, autour de 92% du transport global de marchandises en Bretagne. Le poids des ports bretons se stabilise également autour de 5,5% du transport de marchandises en Bretagne.

Tableau 15. Transport de marchandises en Bretagne par mode d'acheminement, toutes destinations confondues, en millions de tonnes et %.

	1982*	1992*	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Route	88,4 87,3%	105,0 90,7%	129,6 91,7%	142,6 92,4%	146,4 92,1%	146,4 92,0%	157,7 92,8%	145,9 92,9%	145,5 92,4%
Fer	5,1 5%	2,8 2,4%	3,5 2,5%	3,5 2,3%	3,7 2,4%	3,8 2,4%	3,4 2,0%	3,4 2,1%	3,2 2,0%
Mer	7,8 7,6%	7,9 6,8%	8,1 5,8%	8,3 5,3%	8,7 5,5%	8,9 5,6%	8,7 5,1%	8,8 5,6%	8,8 5,6%
Air	-	-	0,01	0,02 0,01%	0,02 0,01%	0,02 0,01%	0,02 0,01%	0,02 0,01%	0,02 0,01%
Total	101,2 100%	115,8 100%	141,3 100%	154,4 100%	158,9 100%	159,1 100%	169,8 100%	158,1 100%	157,4 100%

Source : ORTB, 2005.

* Les données 1982 et 1992 ne sont pas établies sur le même modèle statistique que les données 1998-2004.

²⁴¹ CESR de l'Atlantique, 2001. *Pour le renouveau du cabotage sur la façade atlantique.*

Cependant, la place des ports bretons dans le transport de marchandises n'est pas la même selon que l'on se situe au niveau intrarégional, national ou international. En effet, si en 2004 les ports bretons ont traité 0,7% des échanges intrarégionaux (assurés à plus de 99% par la route) et 4,2% des échanges nationaux (assurés à 89,8% par la route), le transport maritime est majoritairement utilisé pour les liaisons internationales (59,7%), seul domaine dans lequel le transport routier n'est pas dominant (37,2%).

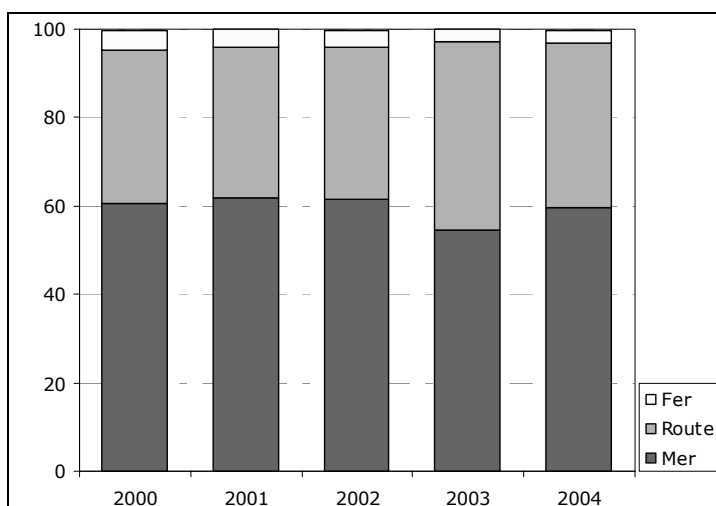
Tableau 16. Structure modale du transport en Bretagne en 2004.

	Régional	National	International	TOTAL
Route	99,3%	89,8%	37,2%	92,4%
Fer	0	6,0%	2,9%	2,0%
Mer	0,7%	4,2%	59,7%	5,6%
Air	0	0	0,2%	0,01%

Source : ORTB, 2005.

Au cours des 5 dernières années, la proportion du transport maritime dans les échanges internationaux s'est maintenue autour de 60%, tandis que la part du transport ferroviaire n'a cessé de diminuer.

Figure 44. Evolution de la structure modale du transport international entre 2000 et 2004.



Source : d'après les données de l'ORTB, 2005.

Les ports bretons assurent 60% des échanges internationaux de produits liés à l'agriculture, la pêche et les industries agroalimentaires (77% des importations et 29% des exportations), 56% des échanges de machines, véhicules et objets manufacturés (45% des importations et 69% des exportations), et 41% des

échanges de matériaux de construction et produits de carrière (44% des importations et 37% des exportations)²⁴².

L'importance de la voie maritime est un peu plus affirmée en Bretagne qu'à l'échelle nationale puisque la part des ports bretons dans les importations atteint 66% des échanges, contre 50% au niveau national. Toutefois, cette part diminue fortement : elle était de 81,5% pour les importations de la Bretagne en 1992²⁴³.

Tableau 17. Part des ports bretons dans le commerce extérieur en 1992 et 2004 (cabotage national exclu).

	Bretagne	Ports bretons	Part des ports bretons
1992			
Importations (t)	7 008 202	5 710 924	81,5%
Exportations (t)	2 807 124	872 389	31,1%
TOTAL 1992	9 815 326	6 586 313	67,1%
2004			
Importations (t)	7 175 809	4 782 424	66,6%
Exportations (t)	3 761 710	1 290 128	34,3%
TOTAL 2004	10 937 519	6 072 552	55,5%

Source : Direction générale des douanes, 2005
ORTB, 2005 et CESR de Bretagne, 1995.

- Des échanges privilégiés avec l'Europe

Les ports bretons sont positionnés dans des flux en provenance et à destination des ports français, européens, mais aussi des autres continents. Les échanges avec les ports du continent européen constituent ainsi 50% des flux, l'autre moitié étant répartie entre les ports français (30%) et le reste du monde (20%).

²⁴² Audition de MM. Alain BENESTEau et Jacques LE VAGUERESSE par la section Mer Littoral du CESR, le 4 novembre 2004 à Saint-Brieuc.

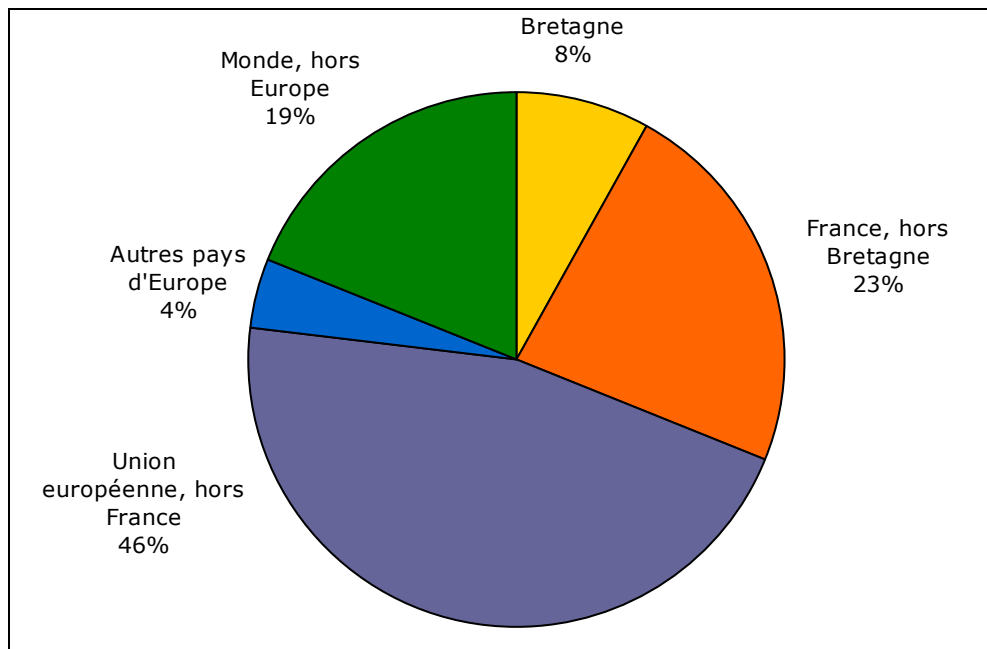
²⁴³ CESR de Bretagne, 1995. *Les infrastructures de transport en Bretagne à l'horizon 2010. 5^e volet : les ports de commerce bretons*. Rapporteur : M. Michel MACE.

Tableau 18. Répartition des flux selon la provenance et la destination des marchandises en 2004.

Zone géographique	En provenance de		A destination de		Total	
	Milliers de tonnes	%	Milliers de tonnes	%	Milliers de tonnes	%
Bretagne	628	8,7%	38	2,5%	666	7,6%
France (hors Bretagne)	1 815	25,1%	206	13,5%	2 021	23%
France entière	2 431	33,8%	245	16%	2 676	30,6%
Union européenne (hors France)	2 819	39,0%	1 203	78,5%	4 022	39,4%
Autres pays d'Europe	307	4,2%	18	1,0%	325	3,7%
Europe (hors France)	3 127	43,3%	1 221	79,5%	4 348	49,7%
Afrique	291	4,0%	33	2,1%	324	3,7%
Amérique du Nord et Centre	171	2,4%	0	0	171	2,0%
Amérique du Sud	1 087	15%	0	0	1 087	12,4%
Asie, Australie, Océanie	51	0,7%	0	0	51	0,6%
Monde (hors Europe)	1 600	22,2%	33	2,1%	1 633	18,7%
Non déterminé	55	0,8%	36	2,4%	91	1,0%
TOTAL	7 225	100%	1 534	100%	8 759	100%

Source : DRE Bretagne, 2005.

Figure 45. Répartition des trafics des ports bretons selon les zones géographiques en 2004.



Source : d'après les données de la DRE Bretagne, 2005.

Les échanges de la Bretagne portuaire avec les ports de l'Union européenne (4 millions de tonnes) se font principalement avec le Royaume-Uni (41%) et les Pays-Bas (11%). Ils se font essentiellement dans les ports de Saint-Malo

(936 000 tonnes), Roscoff (414 000 tonnes), Lorient et Brest. Les tonnages directement liés à l'activité des ferries représentent 48% des résultats.

Les ports bretons échangent également avec les ports allemands (335 000 tonnes), espagnols (193 000 tonnes) et irlandais (126 000 tonnes).

Les échanges avec les pays baltes ont fortement augmenté en 2003 et 2004 pour atteindre 572 000 tonnes. Ils concernent la Lettonie (167 000 tonnes), l'Estonie (173 000 tonnes), la Lituanie (231 000 tonnes). Les échanges ont également fortement progressé avec la Finlande (+73%, soit 102 000 tonnes), avec l'entrée de dérivés énergétiques au port de Brest.

Les échanges des ports de Bretagne avec les autres continents sont essentiellement constitués de nourriture pour animaux et d'oléagineux en provenance du Brésil et d'Argentine et à destination des ports de Brest et Lorient. Ce trafic a diminué de 12% en 2004 par rapport à 2003, mais il est supérieur de 10% au niveau de 2001.

Les échanges avec les autres ports français dépassent 2 millions de tonnes. Ils sont en hausse régulière : +1,5% en 2004, +5% en 2003. Ce sont des trafics entrants à 91%, diversifiés mais dominés par les produits pétroliers et les denrées alimentaires. Ces échanges se font avec les ports proches de la Bretagne : Nantes-Saint-Nazaire, Le Havre, Rouen mais aussi Dunkerque, la Rochelle, Bayonne, Bordeaux.

Les échanges entre ports bretons liés notamment aux extractions de sable atteignent 654 000 tonnes en 2004, ce qui représente une baisse de 16% par rapport à 2003.

- La situation des ports bretons sur les lignes de cabotage actuelles

Le projet européen des autoroutes de la mer et les réflexions du sénateur DE RICHEMONT prévoient l'ouverture d'une seule ligne régulière de cabotage sur la façade atlantique, qui exclurait la Bretagne au profit du port de Nantes-Saint-Nazaire.

Pourtant, les ports bretons sont déjà engagés dans des trafics de cabotage et disposent des équipements nécessaires. Sur 8,76 millions de tonnes ayant transité en 2004 dans les ports bretons, 2,68 millions de tonnes (30%) relèvent du cabotage national.

Le port de Saint-Malo connaît un cabotage essentiellement axé sur le trafic roulier à destination des îles britanniques et anglo-normandes. Hormis ce trafic il n'existe pas de ligne régulière depuis l'arrêt en 1999 d'une ligne avec l'Irlande. La demande de transport de fret entre l'Irlande et le continent européen s'accroît et les réponses sont aujourd'hui insatisfaisantes.

Le port de Roscoff est également inscrit dans les lignes de cabotage avec les îles britanniques pour le fret roulier, entre autres pour le transport du poisson débarqué en base avancée en Angleterre et en Irlande.

Le port du Légué s'inscrit déjà dans des lignes de cabotage européen, vers Anvers. L'aménagement de l'avant-port a été réalisé en tenant compte du gabarit d'un

caboteur de 3 000 à 5 000 tpi. La stratégie du port du Légué est de développer les trafics de vrac et de bois scié.

Le port de Brest constitue une escale dans le sens descendant pour une ligne Maersk Dunkerque-Algésiras. Par ailleurs, une ligne conteneurisée fonctionne depuis 1997 avec Rotterdam, où elle se connecte par transbordement pour d'autres destinations.

Le port de Lorient a par le passé connu deux échecs de lignes régulières : Lorient-Gijon en 1991 et Lorient-Casablanca en 1996. La ligne Lorient-Gijon n'a pas fonctionné en raison d'absence d'accords de coopération avec les transporteurs et l'absence de captures de filières préalablement au lancement de l'opération. Le trafic était insuffisant et déséquilibré²⁴⁴. Mais deux nouvelles lignes régulières de l'armement Sloman Neptun ont démarré au départ de Lorient en septembre 2005 : l'une avec les ports d'Oran et Alger pour des cargaisons de tous types, l'autre avec un port de transbordement nord européen²⁴⁵.

Les ports bretons sont donc déjà engagés sur des lignes de cabotage maritime, et jouent un rôle important dans le commerce extérieur de la Bretagne. Ils sont donc potentiellement bien placés pour développer le volet maritime du transport multimodal. Mais c'est l'interface entre mer et terre, la jonction entre transport maritime et transport terrestre, qui fait défaut.

3.4.8. Quel avenir pour l'intermodalité en Bretagne ?

« En 2000, dans le cadre d'un rééquilibrage rail/route, les pouvoirs publics avaient fixé comme objectif à la SNCF le doublement du trafic fret pour 2010 et le triplement du transport combiné. [...] Mais le 10 juin 2005, le dernier train chargé de conteneurs est parti de la plateforme combinée rail-route de Rennes. En effet, la CNC (Compagnie nouvelle de conteneurs) recentre son activité sur les liaisons rail-mer, c'est-à-dire sur Le Havre, Bordeaux, Marseille et Lyon, délaissant son marché continental. La plateforme de triage de Rennes, comme onze autres, fait les frais de ce recentrage »²⁴⁶.

Cette constatation du CESR de Bretagne en 2005 ne préfigure pas un avenir très optimiste pour l'intermodalité en Bretagne. La France du fret ferroviaire semble ignorer la Bretagne²⁴⁷.

Le potentiel logistique de la Bretagne est par ailleurs sous-exploité car peu structuré en plateformes logistiques de dimension régionale. Un projet a vu le jour en 2003, celui d'implanter une plateforme logistique régionale à Châteaubourg, à l'est de Rennes. Cette plateforme de 250 hectares sera composée²⁴⁸ :

- d'un centre routier de 5 ha ;

²⁴⁴ Henri DE RICHEMONT, 2003. *Un pavillon attractif, un cabotage crédible. Deux atouts pour la France.* Rapport à Monsieur le Premier Ministre.

²⁴⁵ Bretagne Economique, septembre-octobre 2005. *Deux nouvelles lignes maritimes au départ de Lorient.*

²⁴⁶ CESR de Bretagne, 2005. *Vœu Soutenir le transport combiné en Bretagne.*

²⁴⁷ Audition de M. Jean-Luc PELTIER par la section Mer Littoral du CESR, le 4 novembre 2004 à Saint-Brieuc.

²⁴⁸ CCI de Rennes.

- d'une zone d'activité logistique de 180 ha pour l'entreposage, le groupage des flux, et autres services ;
- d'un terminal intermodal rail/route de 15 ha.

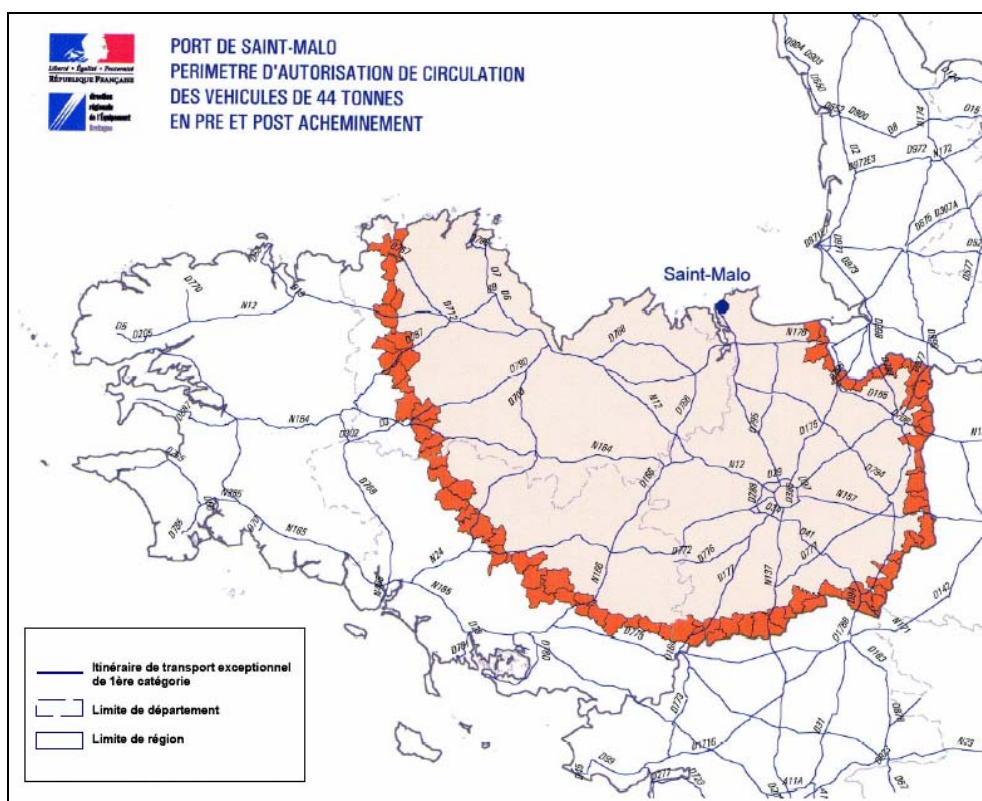
Cette plateforme occupera une position stratégique entre deux ports majeurs, Le Havre et Nantes-Saint-Nazaire, avec comme conséquence un risque non négligeable de voir une massification des flux à destination du Havre.

Pourtant, plusieurs initiatives récentes, ajoutées aux nombreux souhaits déjà émis par les CESR de Bretagne et de l'Atlantique, semblent marquer une volonté politique forte de voir se développer le cabotage et l'intermodalité.

- Une amélioration des pré et post acheminements

Le rapport DE RICHEMONT proposait en 2003 d'autoriser les semi-remorques de 44 tonnes sur les routes françaises à condition qu'ils utilisent la voie maritime au cours de leur transit, afin d'inciter à utiliser le cabotage. La préfecture de la Région Bretagne et les préfectures des quatre départements bretons ont pris un arrêté départemental le 9 septembre 2005 allant dans ce sens. Cet arrêté stipule que le poids des semi-remorques peut dépasser 40 tonnes sans excéder 44 tonnes lorsqu'il circule autour de chacun des ports de Brest, Lorient, Saint-Brieuc-Le Légué et Saint-Malo, pour assurer exclusivement l'acheminement vers un de ces ports, ou à partir de celui-ci, de marchandises transportées par voie maritime.

Figure 46. Périmètre de circulation des semi-remorques de 44 tonnes autour du port de Saint-Malo.



Source : DDE Ille-et-Vilaine, 2005.

- Un schéma régional multimodal des déplacements et des transports en projet

L'élaboration de ce schéma a été lancée à la fin de l'année 2005 par le Conseil régional de Bretagne. Il vise à définir une stratégie régionale d'organisation multimodale des transports régionaux (route, rail, mer, air) et un programme d'actions prioritaires pour la Bretagne. Les six enjeux identifiés sont les suivants²⁴⁹ :

1. L'inscription de la Bretagne dans les réseaux de transport national et européens multimodaux ;
2. La coordination et la cohérence des infrastructures régionales par la définition d'une stratégie globale en faveur de l'intermodalité et de la complémentarité entre les infrastructures des différents modes, des différents ports et des différents aéroports ;
3. La cohésion de l'espace breton par une politique de transports intérieurs favorisant un maillage infrarégional ;
4. L'inscription de la politique des transports régionaux dans une perspective de développement durable, favorisant les transports les moins polluants ;
5. La coordination de la politique régionale avec les politiques d'aménagement du territoire, de développement économique et social, de préoccupation environnementale, de développement touristique et de formation ;
6. Le développement de la logistique comme fonction déterminante du développement économique.

L'élaboration de ce schéma sera menée en concertation avec les acteurs des transports bretons, par la constitution de groupes de travail territoriaux et thématiques, de façon à conduire un diagnostic, une réflexion et des propositions partagées.

- Des possibilités et des projets

Les ports de commerce bretons disposent des équipements nécessaires à l'accueil de petits caboteurs mixtes, pour le trafic roulier et le trafic conteneurisé. Les ports de Brest et Lorient disposent en outre de plateformes multimodales.

Le port de Brest possède tous les équipements nécessaires pour le développement du cabotage. Il dispose d'une plateforme multimodale créée en 1997, qui comprend²⁵⁰ :

- 10 hectares de stockage ;
- deux grues conteneurs mobiles ;
- une passerelle Ro/Ro ;
- 600 m de quai ;
- une zone de stockage pour conteneurs et remorques réfrigérées ;
- une zone de groupage / dégroupage / conditionnement ;
- un centre douanier et une porte d'entrée communautaire de contrôle phytosanitaire et vétérinaire ;
- un embranchement ferroviaire ;

²⁴⁹ Conseil régional de Bretagne, 2005. *Projet d'élaboration du schéma régional multimodal des déplacements et des transports*.

²⁵⁰ www.port.cci-brest.fr, 2005.

- la proximité d'un aéroport.

La station de chargement/déchargement rail/route permet de charger 9 000 tonnes par jour soit deux trains complets.

Le port de Lorient dispose également d'une passerelle Ro/Ro et d'une station de transit rail/route qui permet de charger trois trains complets par jour, mais qui ne permet pas de desservir le nord de la Bretagne et transite obligatoirement par Rennes²⁵¹.

Ces plateformes ne sont aujourd'hui pas utilisées comme elles pourraient l'être. C'est donc à terre que doit être envisagé le développement du trafic des ports bretons. *« Le problème des ports n'est pas maritime ou portuaire mais terrestre »*²⁵².

La volonté de se lancer dans le cabotage maritime est une réalité dans les ports bretons. Malgré le manque de place et les difficultés d'accès (amplitude de la marée), le port de Saint-Malo est prêt à se lancer dans le cabotage. Le port de Lorient, spécialisé dans les trafics de vrac liquides et vrac solides, souhaite se diversifier vers le trafic conteneurisé et roulier. Le port de Brest a participé au programme européen PACT, ce qui lui a permis de travailler sur de nouvelles lignes de navigation. Il s'oriente en particulier vers les trafics rouliers.

4. L'enjeu des sites portuaires : s'inscrire dans les réseaux

Un site portuaire ne peut envisager son développement seul. De même, les ports bretons ne peuvent envisager leur développement sans prendre en compte ce qui se joue dans les ports voisins et dans les réseaux. Ces réseaux, nous l'avons vu, sont de toute nature : ce sont des filières économiques, des réseaux d'acteurs, des chaînes logistiques, des réseaux routiers et ferroviaires, des routes maritimes, des réseaux de surveillance du trafic...

L'enjeu pour les sites portuaires est de s'inscrire dans ces réseaux au niveau local, régional, national mais aussi européen et international.

²⁵¹ RTA, 2005. *L'intermodalité dans le transport de marchandises : ports et hinterlands, transport maritime, y compris celui à courte distance*. Rapporteurs : MM. Stuart COLE et Armand VILLA.

²⁵² Audition de M. Jean-Michel SEVIN par la section Mer Littoral du CESR, le 4 novembre 2004 à Saint-Brieuc.

Chapitre 5

Un espace restreint et plurifonctionnel

1.	Le site portuaire : un espace plurifonctionnel	157
2.	Une cohabitation nécessaire dans un espace restreint	157
2.1.	L'espace portuaire : une ressource rare	158
2.1.1.	Les espaces d'accès et de circulation	158
2.1.2.	Les espaces d'accostage et d'amarrage	160
2.1.3.	Les espaces de manutention et de stockage	163
2.1.4.	Les espaces industrialisés	164
2.1.5.	Les espaces urbanisés	164
2.1.6.	Les enjeux liés au maintien des espaces portuaires	164
2.2.	L'environnement : une donnée majeure dans le développement portuaire	165
2.2.1.	L'aménagement et l'entretien des sites portuaires	165
2.2.2.	Les déchets liés aux activités portuaires	168
2.2.3.	Les risques technologiques et industriels	173
2.3.	L'interface entre la ville et le port	173
2.3.1.	A l'origine, une ville-port	174
2.3.2.	Une ville avec des ports	175
2.3.3.	Le retour de la ville vers le port	175
2.3.4.	Les enjeux liés à la gestion de l'interface entre ville et port	178
3.	L'enjeu des sites portuaires : préserver leur vocation initiale	180

A l'image de la zone côtière, dont ils sont une composante, les sites portuaires ont dû faire face à la diversification des activités et à leur intensification. La limitation de l'espace, souvent évoquée dans les réflexions sur la gestion de la zone côtière, y est encore plus flagrante que sur le reste du littoral et exacerbe les conflits.

1. Le site portuaire : un espace plurifonctionnel

Nous avons vu dans la première partie qu'un site portuaire est utilisé pour de multiples activités :

- le transport de marchandises ;
- le transport de passagers ;
- la pêche et la conchyliculture ;
- la défense nationale ;
- la construction et la réparation navales ;
- la fonction résidentielle et récréative.

Toutes ces activités ont besoin du port, mais elles recouvrent des fonctions très diverses qui, elles, sont plus ou moins dépendantes de la fonction première du port qui est celle du chargement et du déchargement des navires.

Les enjeux du fonctionnement et du développement d'un site portuaire se posent donc en termes de **plurifonctionnalité**. Les différentes activités forment une communauté d'utilisation dans laquelle les effets de l'une peuvent avoir des conséquences sur les autres.

2. Une cohabitation nécessaire dans un espace restreint

Si la cohabitation d'activités diverses et multiples est source de synergies et de développement, la juxtaposition d'activités aux intérêts parfois divergents dans un espace restreint est également à l'origine de frictions pouvant aller jusqu'aux conflits d'usage.

Dans sa précédente contribution sur la gestion concertée du littoral, la section Mer Littoral du CESR a identifié trois grands types de conflits d'usage²⁵³ :

- les concurrences entre activités utilisatrices du littoral ;
- les concurrences découlant d'activités régulatrices ;
- les concurrences nouvelles liées à l'évolution de la société.

Le cas des ports s'inscrit essentiellement dans le premier type de conflits d'usage, puisque la cohabitation des activités sur un même site portuaire se pose

²⁵³ CESR de Bretagne, 2004. *Pour une gestion concertée du littoral en Bretagne*. Rapporteurs : MM. Pierre EUZENES et François LE FOLL.

essentiellement en termes spatiaux et environnementaux. En effet, **l'espace portuaire** est une ressource rare, difficilement partageable entre les différentes activités ; et les **problématiques environnementales** accompagnent désormais les réflexions sur le développement portuaire.

2.1. L'espace portuaire : une ressource rare

Le site portuaire est constitué de différents espaces, ayant des vocations différentes : espaces d'accès et de circulation, espaces d'accostage et d'amarrage, espaces de manutention et de stockage, espaces industrialisés, espaces urbanisés. C'est l'ensemble de ces espaces, générés au cours du temps, qui est aujourd'hui soumis à une pression forte de la part des différentes activités, et qu'il faut réussir à articuler dans un périmètre restreint.

2.1.1. Les espaces d'accès et de circulation

Les espaces d'accès et de circulation ne sont pas spécifiquement réservés à une activité. Il s'agit de tous les espaces, à terre comme en mer, permettant d'accéder au plan d'eau ou aux navires, qui demandent une place considérable, et dont la fonction même les oblige à rester libres.

- L'accès au port par les navires

Les navires de commerce, de pêche, de plaisance doivent pouvoir accéder facilement au port et y manœuvrer dans de bonnes conditions. Les espaces d'accès comprennent les chenaux, avant-ports, écluses, bassins protégés par des môles, c'est-à-dire toutes les infrastructures portuaires. Ils sont liés aux différents types de navires et à leurs caractéristiques, chaque type de navire ayant des besoins spécifiques. Ces espaces d'accès doivent être pensés dans leur ensemble, et rester disponibles en permanence pour l'accueil de nouveaux navires. L'augmentation de la taille des navires nécessite de maintenir ou de développer des moyens en hydrographie et capacités de dragage.

La circulation des navires dans ces espaces d'accès peut à certaines occasions devenir conflictuelle. C'est le cas lorsque le nombre et la diversité des navires sont importants et que doivent circuler, côte à côte, longs courriers, bateaux de plaisance, vedettes à passagers, bateaux de pêche, embarcations légères... Ce peut être également le cas dans les espaces à vocation militaire.

- L'accès au port et la circulation des camions

Les camions assurant la desserte des ports doivent partager les voies de circulation avec d'autres véhicules, parfois même sur la zone portuaire. C'est le cas à Brest, où les voies d'accès au port sont également utilisées pour le trafic urbain, notamment pour l'accès à Océanopolis. C'est également le cas à Saint-Malo où le port et la ville sont très imbriqués. Ce partage de la voirie peut poser des problèmes de facilité d'accès et de fluidité, mais aussi des problèmes de sécurité.

- L'accès au plan d'eau par les plaisanciers

La pratique du nautisme évolue vers une multiplication des petites unités légères, à moteur, sortant à la journée au départ d'une cale de mise à l'eau. Ces cales sont généralement réservées à cet usage, le plus souvent interdites au stationnement, mais sont occupées par un grand nombre de remorques qui attendent là le retour du navire. Cette occupation provoque parfois de réels encombrements qui excluent dès lors la pratique d'autres activités et peuvent poser des problèmes en matière de sécurité. Certains ports ont fermé les cales et imposé un accès payant.

- L'accès au plan d'eau par les conchyliculteurs

La conchyliculture nécessite de nombreux points d'accès au plan d'eau. Aujourd'hui, les conchyliculteurs s'interrogent sur la place qui leur est laissée dans les ports en termes d'accès aux cales et aux mouillages, face au développement accru du tourisme et des loisirs²⁵⁴. Il n'est pas rare que les conchyliculteurs aient à se déplacer. A Cancale, la zone de parking principale de la ville se situe sur la zone portuaire. Cette zone est largement saturée, tout au long de l'année, ce qui pose de réels problèmes d'accès au port pour les professionnels de la pêche et de la conchyliculture. Une cale, classée monument historique, est dangereuse et interdite d'accès à tous. L'autre cale est interdite au public pour des raisons de sécurité mais autorisée aux professionnels. Par ailleurs, il est nécessaire d'avoir des aires de stockage à proximité immédiate des zones artisanales conchylocoles et des zones de stationnement des bateaux roulants, ce qui crée des difficultés en termes de cohabitation entre une ville et son port.

- L'accès aux navires pour les marchandises

Selon le type de manutention utilisé, l'espace nécessaire à quai n'est pas le même. La manutention verticale de type Lo/Lo nécessite un linéaire de quai peu important, équipé de portiques et de grues, dépendant surtout de la longueur du navire ; la manutention horizontale de type Ro/Ro nécessite de grands espaces à quai pour le stationnement des véhicules prêts à être embarqués et des passerelles et plateformes spécifiques.

- L'accès aux navires pour les passagers

L'accès des passagers aux navires nécessite parfois des installations comme les passerelles et pontons, mais nécessite surtout un périmètre de sécurité autour des navires qui exclue automatiquement d'autres activités, notamment le stockage de marchandises ou la manutention. Pour des raisons de sécurité, les quais doivent être en bon état. Mais la concurrence est parfois rude en termes d'investissements entre les équipements destinés aux marchandises et ceux destinés aux passagers.

Lorsque les passagers embarquent avec leur véhicule, comme sur les ferries à Saint-Malo ou Roscoff, c'est alors de longues voies qui sont nécessaires sur les quais,

²⁵⁴ Contribution de M. Alain DREANO aux travaux de la section Mer Littoral du CESR, le 31 janvier 2005.

mobilisant là encore un espace important, certes de manière ponctuelle, mais qui ne peut pas être utilisé par une autre activité. Les temps d'escale des navires sont très courts, de l'ordre de 2 à 3 heures pour Brittany Ferries. Certains navires restent seulement 35 minutes à quai, avec pourtant autant de passagers et de véhicules. Il y a donc un problème d'encombrement des terminaux. En 2004, il y a eu une quasi-saturation des rampes de ferries à Saint-Malo, notamment du fait de la programmation par Brittany Ferries de nouveaux bateaux²⁵⁵.

Si les passagers doivent laisser leur véhicule à terre, comme c'est le cas pour la desserte des îles bretonnes, se pose alors le problème de leur stationnement pendant plusieurs jours ; là encore, ce sont des espaces considérables qui doivent être prévus à cet effet, avec l'inévitable impact paysager de telles zones et leur influence sur la qualité des eaux de surface. Il apparaît ensuite un autre conflit : les parkings destinés au stationnement des véhicules des passagers sont convoités par les camping-cars qui s'y installent parfois pour plusieurs jours, repoussant les véhicules au-delà du périmètre prévu, posant alors des problèmes de temps d'accès au navire, de stationnement non sécurisé, et de conflit d'usage avec les activités environnantes.

La question du stationnement des véhicules doit également être envisagée lorsque l'on crée ou que l'on agrandit un port de plaisance. Comme pour le cas précédent, des parkings pourraient être créés un peu en arrière du littoral, avec un système de navette.

Les problèmes liés à la saturation des espaces d'accès et de circulation sont accrus dans les périodes de haute fréquentation, comme c'est le cas autour du 15 août. Le changement des modes de vie, et notamment la réduction du temps de travail, entraîne un étalement des vacances sur toute l'année, ce qui pourrait avoir comme conséquence une diminution des pics de fréquentation en été, mais aussi une pression plus régulière sur les infrastructures.

2.1.2. Les espaces d'accostage et d'amarrage

- Des bassins souvent utilisés à leur capacité maximale

L'accueil des navires dans un port se fait dans des bassins aménagés à cet effet, dont les caractéristiques ne permettent pas toujours d'accompagner l'évolution des différentes activités.

L'augmentation de la taille des navires, par exemple, oblige à créer des bassins toujours plus grands, avec un linéaire de quai important. Lorsque le port se situe dans la ville, comme c'est le cas à Saint-Malo, ce genre d'extension ne peut être que

²⁵⁵ Audition de MM. Youenn LE BOULC'H, Paul RENAULT, Patrick CHARPY, Philippe CRACOSKY par la section Mer Littoral du CESR, le 9 décembre 2004 à Saint-Malo.

minime : l'espace est limité par la configuration même du port. La souille a dû être agrandie pour l'accueil du Pont-Aven²⁵⁶.

L'augmentation de la fréquentation du port, comme au port de pêche de Lorient Keroman, conjuguée à une dégradation des quais, pose des problèmes de saturation et d'accueil de certaines flottilles²⁵⁷.

- Les ports de plaisance : un cas extrême de saturation des espaces portuaires

Le problème de place dans les bassins, s'il touche tous les types de navires, est flagrant pour la plaisance. C'est d'ailleurs un sujet récurrent dans le monde du nautisme.

La mission régionale menée en 2000 par l'Association des ports de plaisance de Bretagne (APPB) recensait un peu plus de 33 000 places dans 95 ports de plaisance. Dans une réflexion prospective à l'horizon 2010, cette mission faisait l'hypothèse d'une stabilisation du parc des petites unités (moins de 6 mètres) et d'une poursuite de la croissance du parc des unités de plus de 6 mètres, ce qui amènerait une croissance de la flotte de plus de 5 000 unités pour l'ensemble de la Bretagne, augmentant d'autant la pression sur les ports²⁵⁸.

Pour répondre à cette pression, de nouveaux ports sont en projet : le port du Château à Brest (500 places), le port de plaisance de Roscoff (600 places), le port de plaisance du Diben à Plougasnou (600 places). D'autres projets concernent plutôt des réaménagements ou des extensions : le port de plaisance de l'Aber Wrac'h (+200 places), le port de Redon (+120 places), le port du Légué (+250 places)²⁵⁹, le port d'Etel (+95 places)²⁶⁰, ainsi que les ports de la rade de Lorient (+700 places réparties dans les ports de Kernével, Guidel, Port-Louis)²⁶¹.

Dans la pratique, ce développement se traduit par l'aménagement de bassins spécifiques à la plaisance, mais aussi par l'installation de bateaux de plaisance dans des bassins à l'origine dédiés à d'autres activités, comme la pêche. Le stationnement des navires de plaisance mobilise du linéaire de quai et de la place à flot qui peut pénaliser l'accostage des navires de pêche et les opérations de manutention.

De manière générale, le problème de place en bassin conduit à des situations conflictuelles lors des périodes de forte fréquentation : les îles de Houat et Hoëdic disposent de petits ports, qui entraînent des problèmes de cohabitation entre les vedettes à passagers et les navires de plaisance. Belle-Île et Groix disposent de ports anciens, trop exigus pour l'activité qui s'y exerce. Leur situation devient critique. Le port du Palais est proche de la citadelle Vauban, qui est un site classé. Il ne peut

²⁵⁶ Audition de MM. Youenn LE BOULC'H, Paul RENAULT, Patrick CHARPY, Philippe CRACOSKY par la section Mer Littoral du CESR, le 9 décembre 2004 à Saint-Malo.

²⁵⁷ Audition de M. Yves GUIRRIEC par la section Mer Littoral du CESR, le 3 février 2005 à Rennes.

²⁵⁸ APPB, 2004. *Dynamique et environnement des ports de plaisance en Bretagne*. Mission régionale 2003-2004.

²⁵⁹ Bretagne Economique, novembre 2005. *Crise du logement sur les pontons*.

²⁶⁰ Ouest-France, 21 novembre 2005. *Le port d'Etel s'agrandit de 95 nouvelles places*.

²⁶¹ Ouest-France, 28 novembre 2005. *700 places de plus offertes aux plaisanciers du Morbihan*.

donc pas être agrandi, et la cohabitation entre vedettes à passagers et bateaux de plaisance y devient chaque année plus difficile²⁶².

Il faut cependant relativiser la pression de la demande en anneaux et la nécessité de créer de nouveaux ports, pour plusieurs raisons. D'abord, la hausse du nombre de navires semble ralentir après une forte hausse dans les années 1990-2000. Ensuite, il existe encore des places disponibles dans certains ports bretons. Enfin, la « liste d'attente » dont on parle tant ne représente pas la demande réelle. Elle est actuellement d'environ 10 000 demandes pour 33 000 places de port²⁶³. Mais un même plaisancier peut faire des demandes pour plusieurs ports alors qu'il possède déjà une place, et l'Association des ports de plaisance de Bretagne estime, sur la base de plusieurs enquêtes réalisées par d'autres organismes, que la demande réelle en Bretagne serait de l'ordre de 1 400 à 1 800 places²⁶⁴. La liste d'attente est un outil de mesure de la demande surestimé et de ce fait peu fiable.

Une meilleure connaissance des comportements des usagers et une gestion plus fine des emplacements permettraient d'améliorer la gestion des places dans les ports de plaisance, sans créer d'infrastructures nouvelles.

Par ailleurs, de nombreux bateaux amarrés dans les ports de plaisance sont en fin de vie et laissés à l'abandon par leur propriétaire. Il n'y a pas aujourd'hui de solution simple au démantèlement des bateaux hors d'usage, et pourtant leur nombre croît progressivement.

En Ille-et-Vilaine, la société Onyx s'est associée à la Fédération française de voile pour récupérer et traiter les bateaux hors d'usage des écoles de voile, dans le cadre plus général d'une politique de renouvellement du matériel pédagogique utilisé dans les écoles. Le Finistère et le Morbihan devraient également en bénéficier²⁶⁵.

Un programme de déconstruction des bateaux se monte également à Brest.

Au niveau national, la Fédération des industries nautiques (FIN) étudie depuis 2002 les conditions nécessaires à la création d'une filière organisée de déconstruction des bateaux de plaisance : le programme BPHU « Bateaux de plaisance hors d'usage ». Ce programme prévoit la construction de centres de déconstruction pouvant traiter 1 500 unités par an. Pour ce projet, la Fédération des industries nautiques a eu le soutien des Ministères de l'équipement, de l'industrie, de l'écologie et du développement durable, de l'Ademe, de l'agglomération de Caen-la-Mer, du département du Calvados et de la Préfecture de région Basse-Normandie. C'est donc à Caen que le premier centre de déconstruction verra le jour (en 2006 si l'étude de faisabilité est concluante), mais l'implantation de 6 centres sur le littoral français (un sur la façade Manche, trois sur la façade atlantique, deux en Méditerranée) est d'ores

²⁶² Audition de M. Denis TROTIN par la section Mer Littoral du CESR, le 9 décembre à Saint-Malo.

²⁶³ APPB, 2004. *Dynamique et environnement des ports de plaisance en Bretagne*. Mission régionale 2003-2004.

²⁶⁴ *Ibid.*

²⁶⁵ Ouest-France, 20 octobre 2005. *La seconde vie des bateaux*.

et déjà programmée entre 2006 et 2012²⁶⁶. Ce type d'initiative devrait avoir un impact fort sur la gestion des places dans les ports de plaisance.

- De nombreux mouillages hors port

Sur les 60 000 places recensées en Bretagne, presque la moitié se fait hors des ports, dans des mouillages qui peuvent être collectifs ou individuels. Ces mouillages font l'objet d'autorisations d'occupation temporaire (AOT) fixées selon la longueur du navire pour les AOT individuelles et selon le nombre de navires pour les AOT collectives²⁶⁷. Ces zones de mouillage, même si elles sont temporaires, représentent une forme d'occupation de l'espace qui n'est pas négligeable, d'autant que pour y accéder il faut également réserver des espaces. Il peut ainsi y avoir des conflits avec les pêcheurs côtiers pour le déploiement des filets ou la pose de casiers ; mais aussi avec les conchyliculteurs car, lorsque les zones de mouillage s'implantent au-delà de zones concédées à la conchyliculture, les plaisanciers circulent avec leur annexe au-dessus des parcs conchylicoles et risquent de les dégrader.

- Les ports à sec : une alternative ?

Les navires de plaisance amarrés dans les ports ne sortent en moyenne que 11 jours par an, pour des sorties qui n'excèdent pas 48 heures²⁶⁸. Le nombre de navires « actifs » est donc très faible. Ce constat a entraîné la mise en place de ports « à sec », c'est-à-dire d'emplacements à terre où sont stockés les bateaux. Il existe deux types de ports à sec : les emplacements du type parking, et les rangements sur « racks », c'est-à-dire des étagères permettant d'empiler les petites unités à moteur les unes par-dessus les autres. Les bateaux sont disponibles à tout moment sur simple demande, et le stockage hors de l'eau évite les dommages au bateau et les salissures de la coque. Ce type de port, développé à Saint-Philibert (168 places au 1^{er} janvier 2006), à Loctudy (500 places), à Paimpol (300 places) et en projet sur le site du Rohu à Lanester (300 places), représente donc une alternative au manque de place. Des projets existent aussi dans le golfe du Morbihan, où le Schéma de mise en valeur de la mer limite à 7 000 le nombre de places à flot.

Mais la mise à sec des bateaux, si elle libère de la place en bassin, nécessite la construction d'installations à terre, à proximité d'un ponton de mise à l'eau, dans des zones souvent très convoitées et dans le périmètre protégé par la loi Littoral. Les possibilités de développer ce type de ports seront donc limitées.

2.1.3. Les espaces de manutention et de stockage

Ces espaces doivent répondre aux caractéristiques des marchandises transportées : vrac liquides, vrac solides, conteneurs, marchandises diverses, produits de la mer... Selon le type de marchandises, les surfaces nécessaires sont plus ou moins

²⁶⁶ Fédération des industries nautiques, 2004. *BPHU Bateaux de plaisance hors d'usage*.

²⁶⁷ Audition de M. Yann GONTHIER par la section Mer Littoral du CESR, le 10 mars 2005 à Redon.

²⁶⁸ Communication de M. Stéphane RIOU, de la société CREOCEAN, au salon Eurolittoral qui s'est tenu à Lorient du 25 au 27 octobre 2005.

importantes, nécessitent ou non d'être couvertes et font ou non l'objet de mesures de sécurité. Mais ce sont en général des surfaces très conséquentes qui sont dédiées au stockage. « *Il s'agit des poumons qui permettent la respiration des quais* »²⁶⁹.

Pour mémoire, un porte-conteneurs de 6 000 boîtes nécessite un front de quai de 300 mètres et, pour la manutention de 1 500 boîtes²⁷⁰, un champ libre au droit du navire d'une profondeur de 500 m, soit au total une surface de 15 ha.

2.1.4. Les espaces industrialisés

De nombreuses industries se sont installées à même le port, pour former parfois de véritables zones industrialo-portuaires (ZIP). C'est le cas des industries de première transformation des matières premières, qu'il s'agisse de ressources vivantes (mareyage, transformation des produits de la mer) ou des marchandises transportées (raffinerie pour les hydrocarbures). Les entreprises de construction et de réparation navales nécessitent des bâtiments, des aires de carénage, des bassins de radoub.

2.1.5. Les espaces urbanisés

Le développement des villes nécessite toujours plus d'espace. Les espaces portuaires, parfois délaissés ou en friche, sont donc convoités pour implanter des zones d'activités ou des zones résidentielles. Les sites portuaires doivent donc compter avec ces espaces urbanisés dont nous verrons plus loin que s'ils profitent de la proximité du port, ils lui imposent également un certain nombre de contraintes²⁷¹.

2.1.6. Les enjeux liés au maintien des espaces portuaires

Depuis l'Antiquité, les ports voient constamment se redessiner les activités qu'ils supportent : de tout temps, des activités ont disparu, d'autres ont fait leur apparition, d'autres encore ont connu des périodes fastes et des périodes plus calmes. Aujourd'hui, la pression foncière est telle que les espaces délaissés par une activité en déclin font aussitôt l'objet de spéculations immobilières²⁷². Si le développement de la plaisance et de l'urbanisation peut dans certains cas permettre de faire revivre les ports, il faut veiller cependant à préserver la vocation première des ports.

Le cas des ports de pêche en est un exemple. La diminution de la moitié de la flotte de pêche en l'espace de 20 ans, le développement des modes de production en bases avancées, au plus près des zones de pêche, peuvent donner l'impression de ports de

²⁶⁹ Citation de M. Henri DUCASSOU.

²⁷⁰ Un porte-conteneurs est rarement déchargé en totalité dans un seul port.

²⁷¹ Voir le point 2.3. de ce chapitre.

²⁷² Le CESR de Bretagne mène actuellement une étude sur les évolutions et perspectives du foncier en Bretagne.

pêche vidés de leur flotte la plus grande partie de l'année. Ces espaces apparemment libérés ne sont pas pour autant aisément reconvertibles. Les périodes d'entretien technique, de mauvais temps sont là pour montrer la nécessité pour ces flottilles de disposer de capacités d'accueil permanentes dans les ports d'attache. Enfin, la gestion plus stricte des quotas de pêche risque de multiplier, à l'avenir, les périodes de repos biologique entraînant l'arrêt forcé des flottilles et leur maintien au port.

Il est donc nécessaire de veiller au maintien des espaces portuaires dans un juste équilibre, et de ne pas privilégier une occupation plutôt qu'une autre. Certains espaces délaissés par une activité conservent un potentiel de réutilisation, et avant de les soustraire définitivement à leur vocation initiale, il convient de penser en priorité à leur redéveloppement portuaire. Il est donc indispensable de préserver des friches à proximité ou dans l'enceinte du port afin d'anticiper les besoins futurs. Les projets de reconversion ne doivent pas écarter définitivement le port de sa vocation première.

L'Etablissement public foncier régional (EPFR) pourrait avoir un rôle à jouer dans l'organisation de certains espaces portuaires.

2.2. L'environnement : une donnée majeure dans le développement portuaire

La cohabitation des activités au sein d'un site portuaire et leur développement ne se posent pas seulement en termes d'occupation de l'espace. Ils posent aussi un certain nombre de questions liées à la qualité environnementale, qui, nous le verrons plus loin, n'est pas sans lien avec la question de l'espace.

Les activités portuaires, quelles qu'elles soient, génèrent ainsi des déchets qui, pour la plupart, font désormais l'objet de mesures de collecte et de traitement.

2.2.1. L'aménagement et l'entretien des sites portuaires

- Un dragage nécessaire mais problématique

En modifiant le jeu des courants, les infrastructures portuaires entraînent une accumulation de particules sédimentaires fines transportées par les courants marins ou venant des bassins versants lorsque le port est situé en estuaire. Les ports constituent ainsi des zones de piégeage de la matière organique et des micropolluants générés par les activités humaines²⁷³.

Les opérations de déroctage et de dragage sont nécessaires pour l'aménagement et l'entretien des chenaux d'accès au port mais produisent des volumes importants de

²⁷³ Claude ALZIEU (Coord.), 2003. *Bioévaluation de la qualité environnementale des sédiments portuaires et des zones d'immersion*. Editions Ifremer.

matériaux. Selon les risques qu'ils présentent pour l'environnement, les matériaux dragués peuvent être soit rejetés en mer par surverse au moment du dragage (dans les estuaires), soit immergés dans des zones autorisées, soit déposés à terre en vue d'un stockage ou d'un traitement. Mais la majeure partie des sédiments dragués était jusqu'à présent rejetée dans le milieu naturel, car le dépôt à terre nécessite d'importantes surfaces de stockage et implique un coût de transport élevé. Les techniques de traitement, du fait de leur coût élevé, sont réservées à de faibles volumes de sédiments fortement contaminés²⁷⁴.

Les rejets de dragage ont les effets suivants²⁷⁵ :

- destruction des organismes benthiques sous les sédiments déversés ;
- création d'un nuage turbide ;
- apparition temporaire de zones déficitaires en oxygène dissous ;
- accroissement momentané des teneurs en sels nutritifs ;
- pollution par relargage de micropolluants minéraux ou organiques.

Les ports sont des zones qui concentrent des formes enkystées d'espèces phytoplanctoniques qui, une fois libérées en pleine eau, se révèlent le plus souvent être des espèces toxiques pour les espèces exploitées.

Les rejets de dragage modifient l'écosystème sur des surfaces beaucoup plus importantes que le seul point de rejet. Les effets des aménagements étant cumulatifs, il peut y avoir, dans certaines régions, des impacts importants liés à la densité des aménagements²⁷⁶. Par ailleurs, la présence même des infrastructures portuaires a un impact sur l'environnement : l'existence de digues atténue les courants et favorise l'envasement, ce qui modifie la composition des communautés vivantes d'une part et impose le recours régulier au dragage d'autre part.

La question du dragage est primordiale. Elle se pose depuis des siècles pour tous les ports (ports de commerce, ports militaires, ports de pêche, ports de plaisance) et se posera de plus en plus. La sensibilité de ce sujet implique de le traiter de manière globale, avec l'ensemble des acteurs concernés.

- Un encadrement réglementaire précis

La convention de Paris, dite convention OSPAR (1992) pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, puis la commission OSPAR de 1998 présentent des recommandations concernant les caractérisations physiques, chimiques et toxicologiques des matériaux dragués et la position des points d'immersion.

Suite à ces recommandations, la France a publié plusieurs textes :

- l'arrêté du 14 juin 2000 relatif aux niveaux de référence à prendre en compte lors de l'analyse de sédiments marins, définissant un niveau 1 et un niveau 2

²⁷⁴ Claude ALZIEU (Coord.), 2003. *Bioévaluation de la qualité environnementale des sédiments portuaires et des zones d'immersion*. Editions Ifremer.

²⁷⁵ Jean-Louis MAUVAIS, 1995. *Les ports de plaisance : impacts sur le littoral*. Editions Ifremer.

²⁷⁶ *Ibid.*

constituant des points de repère pour apprécier l'incidence que peut avoir l'opération projetée ;

- l'arrêté du 23 février 2001 précisant les modalités techniques d'immersion.

- Un réseau de surveillance des ports maritimes : le REPOM

Jusqu'en 1997, parmi les réseaux de suivi du milieu littoral existants, aucun ne prenait en compte la problématique portuaire. Par la circulaire du 7 mars 1997, le Ministère chargé de l'environnement a mis en place le Réseau national de surveillance des ports maritimes, appelé REPOM. Ce réseau s'appuie sur les réseaux départementaux de suivi de la qualité des ports que géraient les Cellules qualité des eaux littorales (CQEL). L'objectif du REPOM est d'évaluer et de suivre l'évolution de la qualité des eaux et des sédiments des bassins portuaires afin, à partir des résultats obtenus, d'identifier l'impact de ces installations portuaires sur les usages du milieu, qu'ils soient pratiqués dans l'enceinte ou à proximité du port²⁷⁷.

Le REPOM comporte deux programmes : un programme Eau qui analyse des paramètres bactériologiques (présence d'*Escherichia coli*, coliformes et streptocoques fécaux) et physico-chimiques (température, salinité, oxygène dissous, matières en suspension, ammonium, phosphates, nitrates) et un programme Sédiment qui suit les contaminants figurant dans l'arrêté du 14 juin 2000 relatif aux niveaux de référence à prendre en compte lors de l'analyse de sédiments marins ou estuariens présents dans le milieu naturel ou portuaire : arsenic, cadmium, chrome, cuivre, mercure, nickel, plomb, étain, zinc, hydrocarbures, tributylétain, PCB.

Le REPOM concerne tous les types de ports : ports militaires, de commerce, de pêche et de plaisance. Ces trois derniers sont répartis selon leur importance en 4 classes. Seules les classes 2 à 4 font l'objet d'un suivi régulier. En 2005, le REPOM concerne 161 ports dont 35 ports bretons : 16 dans le Finistère, 10 dans le Morbihan, 5 en Ille-et-Vilaine et 4 dans les Côtes d'Armor²⁷⁸.

- Une aide à la décision : le logiciel GEODRISK

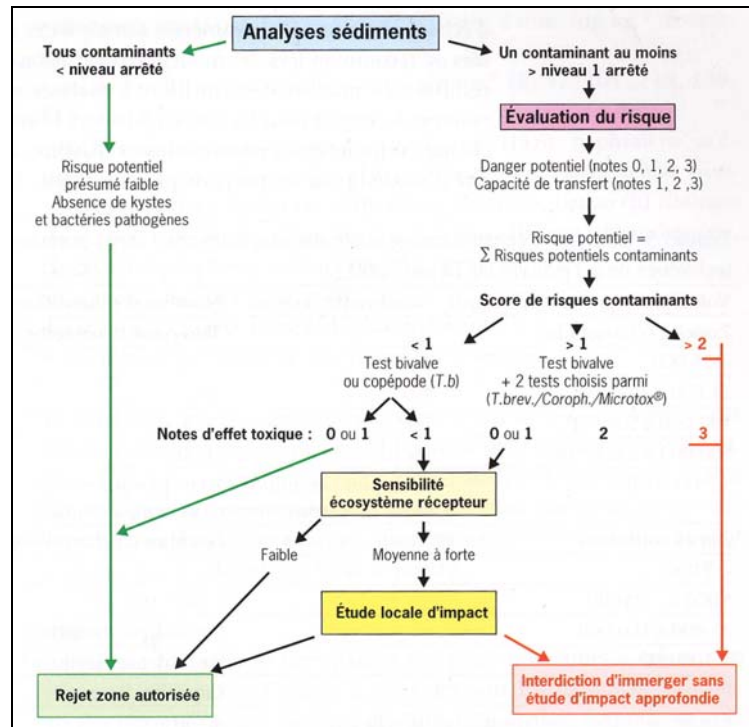
Le groupe de travail interministériel GEODE (Groupe d'étude et d'observation sur le dragage et l'environnement), qui suit ce sujet, a développé un logiciel GEODRISK, logiciel d'aide à la décision qui fournit un score de risque à partir des résultats d'analyses chimiques et des niveaux 1 et 2 définis par l'arrêté du 14 juin 2000. Selon que ce score de risque est inférieur à 1, compris entre 1 et 2, ou supérieur à 2, le rejet est autorisé ou interdit²⁷⁹.

²⁷⁷ Ministère de l'écologie et du développement durable, 2003. *Le REPOM : Réseau national de surveillance de la qualité de l'eau et des sédiments des ports maritimes*.

²⁷⁸ Service d'administration nationale des données et référentiels sur l'eau (Sandre) sandre.eaufrance.fr.

²⁷⁹ Claude ALZIEU (Coord.), 2003. *Bioévaluation de la qualité environnementale des sédiments portuaires et des zones d'immersion*. Editions Ifremer.

Figure 47. Arbre de décision du logiciel GEODRISK.



Source : extrait de l'ouvrage « Bioévaluation de la qualité environnementale des sédiments portuaires et des zones d'immersion », Claude ALZIEU (Coord.), Ifremer, 2003.

Aujourd'hui, le score de risque, les bioessais de toxicité et les indices biotiques permettent une réelle approche intégrée de l'impact des rejets de dragage.

Si la législation n'a pas toujours été jusqu'à l'établissement de normes, il existe aujourd'hui un ensemble de préconisations, et en tenir compte permettra d'éviter conflits et dommages sur les ressources économiques et patrimoniales.

2.2.2. Les déchets liés aux activités portuaires

- Les eaux usées

On entend par eaux usées toutes les eaux polluées issues du lessivage des espaces portuaires mais aussi du fonctionnement des bateaux :

- les eaux pluviales, qui lessivent les espaces portuaires et ruissellent en se chargeant de polluants comme les huiles et les hydrocarbures des stations d'avitaillement ;
- les eaux usées et les effluents des espaces industrialisés et urbanisés ;
- les eaux de carénage, issues de l'entretien des coques des navires et chargées de résidus ;
- les eaux grises, provenant des eaux de vaisselle et de lavage des bateaux ;
- les eaux noires, provenant des installations sanitaires embarquées.

On constate aujourd'hui que la plupart des petits bateaux, et notamment les bateaux de plaisance ne sont pas équipés de réservoirs étanches pour leurs eaux noires et

que les ports ne disposent pas de systèmes de vidange. Un lien direct a ainsi été établi entre le nombre de personnes vivant à bord des bateaux dans les ports et la charge bactérienne des eaux des bassins portuaires²⁸⁰.

Les eaux usées provoquent une pollution organique, bactérienne et chimique de l'eau des bassins portuaires, mais ont aussi un impact, par le jeu des courants, sur la qualité de l'ensemble des eaux côtières.

Toutefois, de nombreux projets d'aires de carénage voient aujourd'hui le jour sur les ports. Il s'agit d'aires cimentées, étanches, dont les effluents sont traités. Deux aires vont être aménagées à Paimpol, l'une réservée à la pêche, l'autre affectée prioritairement à la plaisance²⁸¹. A Arzon, le chantier FLAHAULT MARINE a investi dans une aire de carénage équipée d'une station d'épuration des eaux usées²⁸². A Douarnenez, la commune a réalisé une station de carénage sur le port de plaisance de Tréboul où les peintures et eaux de lavage sont filtrées et pré-traitées avant l'acheminement des boues résiduelles vers la station d'épuration de la ville²⁸³. D'autres installations sont en projet dans les ports du Moulin Blanc, à Lézardrieux, Camaret, Vannes.

Mais si certains ports s'équipent, les pratiques réelles des plaisanciers restent à évaluer. La multiplication des mouillages hors port pose en outre la question de la récupération et du traitement des déchets dans des zones ne disposant d'aucun équipement pour cela.

- Le cas particulier du tributylétain (TBT)

Le traitement de la coque des navires contre la corrosion et les salissures provoque la dispersion dans l'eau de molécules toxiques (zinc, cuivre, étain). La France a été le premier pays à réglementer l'utilisation du tributylétain (TBT) comme matière active des peintures antisalissures : en 1982, elle en a interdit l'utilisation pour les navires de moins de 25 mètres. Cette mesure a été réaffirmée par le décret n°92-1074 du 2 octobre 1992 relatif à la mise sur le marché, à l'utilisation et à l'élimination de certaines substances et préparations dangereuses. Elle est restée d'actualité jusqu'en 2003, date à laquelle le décret n°2003-879 du 8 septembre 2003 relatif aux composés organostanniques l'a étendue à tous les navires, quelle que soit leur longueur, exception faite des navires de guerre ou des navires auxiliaires de la Marine nationale. Pour ces derniers, toutefois, la pratique tend à réduire l'usage du tributylétain dans les peintures²⁸⁴.

La réglementation de l'utilisation du TBT a entraîné une nette diminution de la contamination. Mais la durée pendant laquelle il a été utilisé et son accumulation dans les sédiments posent problème aujourd'hui. Si le relargage naturel est faible, la remise en suspension des sédiments lors de travaux d'aménagement et d'entretien

²⁸⁰ Jean-Louis MAUVAIS, 1995. *Les ports de plaisance : impacts sur le littoral*. Editions Ifremer.

²⁸¹ Le Télégramme, 20 octobre 2005. *Deux aires de carénage à Kerpallud*.

²⁸² Ouest-France, 22 octobre 2005. *Le chantier naval qui nettoie propre*.

²⁸³ Finistère Penn Ar Bed, 2005. *Les ports de plaisance*.

²⁸⁴ Ouest-France, 12 septembre 2005. *Douarnenez à l'ère du carénage écolo*.

portuaires provoque la diffusion dans le milieu du TBT, molécule toxique provoquant, à des concentrations extrêmement faibles, des modifications de la biologie des mollusques, et notamment le chambrage des huîtres.

- Les macrodéchets portuaires

Le fonctionnement du port et des navires produit un certain nombre de macrodéchets :

- déchets ménagers ;
- filets de pêche ;
- déchets divers ramenés à terre par les bateaux de pêche ;
- huiles ;
- résidus de cargaison ;
- emballages divers (bois, polystyrène) provenant, notamment dans les ports de pêche, des produits de la mer acheminés par route dans les entreprises de transformation.

Depuis 15 ans sur le port de pêche de Loctudy, l'association Loctudy Environnement décerne un « ruban vert » aux équipages qui ramènent à quai leurs déchets et ceux qu'ils ont récupérés dans leur chalut. Un emploi a même été créé sous l'égide de la CCI Quimper Cornouaille afin d'organiser la collecte et de promouvoir cette pratique en l'élargissant aux autres ports bigoudens.

Cette démarche est soutenue par la Fondation Nicolas Hulot, qui mène par ailleurs des campagnes de sensibilisation à la collecte des déchets à terre dans le cadre de l'opération SOS Mer Propre. De nombreux skippers se sont également impliqués dans la sensibilisation du public à la récupération des déchets, notamment lors du dernier Vendée Globe.

- Des textes réglementaires nationaux, européens et internationaux

De nombreux textes relatifs au traitement des déchets existent au niveau national, européen et international. Nous n'en mentionnerons ici que quelques-uns.

Au niveau national, il s'agit notamment de :

- la loi n°75-633 du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux ;
- l'instruction du 12 mai 1981 relative à la conception de l'assainissement en zone littorale et aux rejets en mer des effluents ;
- la circulaire du 13 mai 1991 relative à l'amélioration de la qualité des eaux littorales ;
- la loi n°92-3 du 3 janvier 1992 dite loi sur l'eau ;
- le décret n°93-742 du 29 mars 1993 relatif aux procédures d'autorisation et de déclaration prévues par l'article 10 de la loi sur l'eau ;
- la loi n°2001-43 du 15 janvier 2001 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports.

Le code des ports maritimes prévoit dans son article L. 332-2 que « *Nul ne peut porter atteinte au bon état et à la propreté du port et de ses installations. Le fait de jeter dans les eaux du port tous déchets, objets, terre, matériaux ou autres, est puni*

d'une amende » et dans son article L. 343-1, que « Les capitaines de navire faisant escale dans un port maritime sont tenus, avant de quitter le port, de déposer les déchets d'exploitation et résidus de cargaison de leur navire dans les installations de réception flottantes, fixes ou mobiles existantes ».

Au niveau communautaire, il s'agit de :

- la directive n°2000/59/CE du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaire pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, entrée en vigueur le 28 décembre 2002 ;
- du « paquet hygiène », avec notamment le règlement n°852/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 relatif à l'hygiène des denrées alimentaires.

Au niveau international, il s'agit entre autres de :

- la convention dite convention MARPOL (Londres, 1973) pour la prévention de la pollution par les navires, de son protocole de 1978 et de ses amendements de 1988 et 1998 ;
- la convention de Paris, dite convention OSPAR (1992) pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, régissant notamment les zones d'immersion pour les rejets de dragage.

Ces différents textes imposent de prendre en compte la question des déchets dans les ports, et imposent notamment aux gestionnaires des ports de mettre à disposition les installations nécessaires à la récupération et au traitement des déchets, et ce pour l'ensemble des usagers.

La directive n°2000/59/CE du 27 novembre 2000 prévoit notamment, dans son article 5, la mise en place de plans de réception et de traitement des déchets : *« Un plan approprié de réception et de traitement des déchets est établi et mis en œuvre pour chaque port après consultation des parties concernées, notamment les utilisateurs des ports ou leurs représentants. [...] Les plans de réception et de traitement des déchets peuvent, lorsque cela est nécessaire par souci d'efficacité, être élaborés au niveau régional, chaque port y étant associé comme il se doit, pour autant qu'y soient spécifiées, pour chacun des ports, les installations de réception nécessaires et celles qui sont disponibles ».*

Le décret n°2003-920 du 22 septembre 2003 porte transposition de cette directive et modifie le code des ports maritimes, qui prévoit désormais dans son article R. 121-2 que *« Le directeur du port établit, pour des périodes successives de trois années, le cas échéant en concertation avec d'autres ports de la même façade maritime, un plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison permettant de répondre aux besoins des navires utilisant le port. Un arrêté conjoint du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé de l'environnement définit le contenu et les modalités d'élaboration de ces plans, qui comportent notamment le recensement des besoins et des installations utilisables, les procédures de réception et le système de tarification. Le plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison est approuvé, après avis du conseil portuaire, par le préfet du département où se situent les installations principales du port ».*

- Une initiative menée en Bretagne : des ports de plaisance propres et accueillants

En 1996, le Conseil régional de Bretagne a réorienté sa politique en faveur de la plaisance pour promouvoir le concept de « ports propres et accueillants » et inciter les collectivités et les concessionnaires à investir dans la qualité. Il s'est donc engagé aux côtés de l'Association des ports de plaisance de Bretagne (APPB) et des Départements bretons en signant une Charte Qualité, permettant d'ouvrir une ligne budgétaire pour favoriser :

- l'établissement de diagnostics qualité ;
- les actions d'amélioration sur la qualité de l'environnement et la maîtrise des pollutions ;
- les actions d'amélioration de l'accueil, des services et de l'animation ;
- les actions paysagères et d'animation urbaine.

Si le bilan de cette initiative reste mitigé sur le plan environnemental, la démarche a confirmé l'intérêt d'un travail en commun entre les différents partenaires, qui s'est poursuivi par la Mission régionale 2000, visant à réaliser un inventaire exhaustif des infrastructures de plaisance en Bretagne et notamment des capacités d'accueil, et par la Mission régionale 2003-2004, sur l'environnement des ports de plaisance de Bretagne.

La Région Languedoc Roussillon s'est quant à elle lancée en 1997 dans une opération « Ports propres » avec l'ADEME et l'Agence de l'eau, qui consiste en une démarche systématisée de mise en conformité des installations portuaires. Cette démarche s'organise en 5 volets²⁸⁵ :

- diagnostic du niveau de pollution toxique et domestique ;
- lutte contre la pollution toxique ;
- lutte contre la pollution domestique ;
- lutte contre la pollution accidentelle ;
- animation et sensibilisation des utilisateurs.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur s'est également engagée dans cette opération en 2001.

- Un outil d'évaluation : l'audit du contrat de baie de la rade de Brest

Dans le cadre du contrat de baie de la rade de Brest, un audit lancé en 1999 a mis en exergue certains dysfonctionnements dans la gestion des déchets du port, mais surtout une méconnaissance de la responsabilité de chaque acteur dans les problèmes d'assainissement. Il a permis la concertation entre les différents acteurs et a abouti à la proposition d'un programme environnemental sur la réhabilitation du réseau d'assainissement, la mise à disposition des industriels volontaires d'un conseiller environnement pour le montage de dossiers, et la maîtrise des risques industriels²⁸⁶.

²⁸⁵ www.portspropres.com, 2005.

²⁸⁶ Audition de MM. Jean-Luc PELTIER, Jean-Christophe HATTENVILLE, Mme Fanny NOBLET par la section Mer Littoral du CESR, le 14 novembre 2003 à Brest.

2.2.3. Les risques technologiques et industriels

Ces risques sont liés aux produits manipulés ou stockés. Ce sont notamment des risques d'explosion ou d'incendie liés au stockage des hydrocarbures, GPL, propane, oxygène, engrais chimiques, silos, ou à la présence de dépôts frigorifiques²⁸⁷. Il existe également des risques liés à la manipulation de produits pulvérulents.

Le port de Brest est situé dans un périmètre Seveso du fait de la présence des entreprises StockBrest (dépôt pétrolier) et Imporgal (GPL). Ces dépôts sont situés à proximité d'Océanopolis, d'une zone de plaisance et piétonnière et d'un ensemble urbanisé en hauteur. Un comité local d'information et de concertation (CLIC) a été mis en place par le préfet. Le classement Seveso a un impact sur le développement économique du port dans son ensemble, notamment en termes de pérennité des entreprises. Il impose d'importants investissements de mise aux normes que les entreprises ne pourront pas toujours supporter, et qui les inciteront probablement à quitter le site.

Les activités industrielles portuaires, par les nuisances qu'elles génèrent, posent souvent un problème de cohabitation avec des zones urbanisées qui cherchent toujours à s'étendre.

En effet, parmi les questions qui se posent aujourd'hui aux ports, il en est une qui combine des problématiques spatiales et des problématiques environnementales : la gestion de **l'interface entre ville et port**. La ville est attirée par le port (il n'en a pas toujours été ainsi) et cherche à s'y développer, mais cette cohabitation pose de nombreuses questions car les attentes et les besoins des uns ne sont pas ceux des autres...

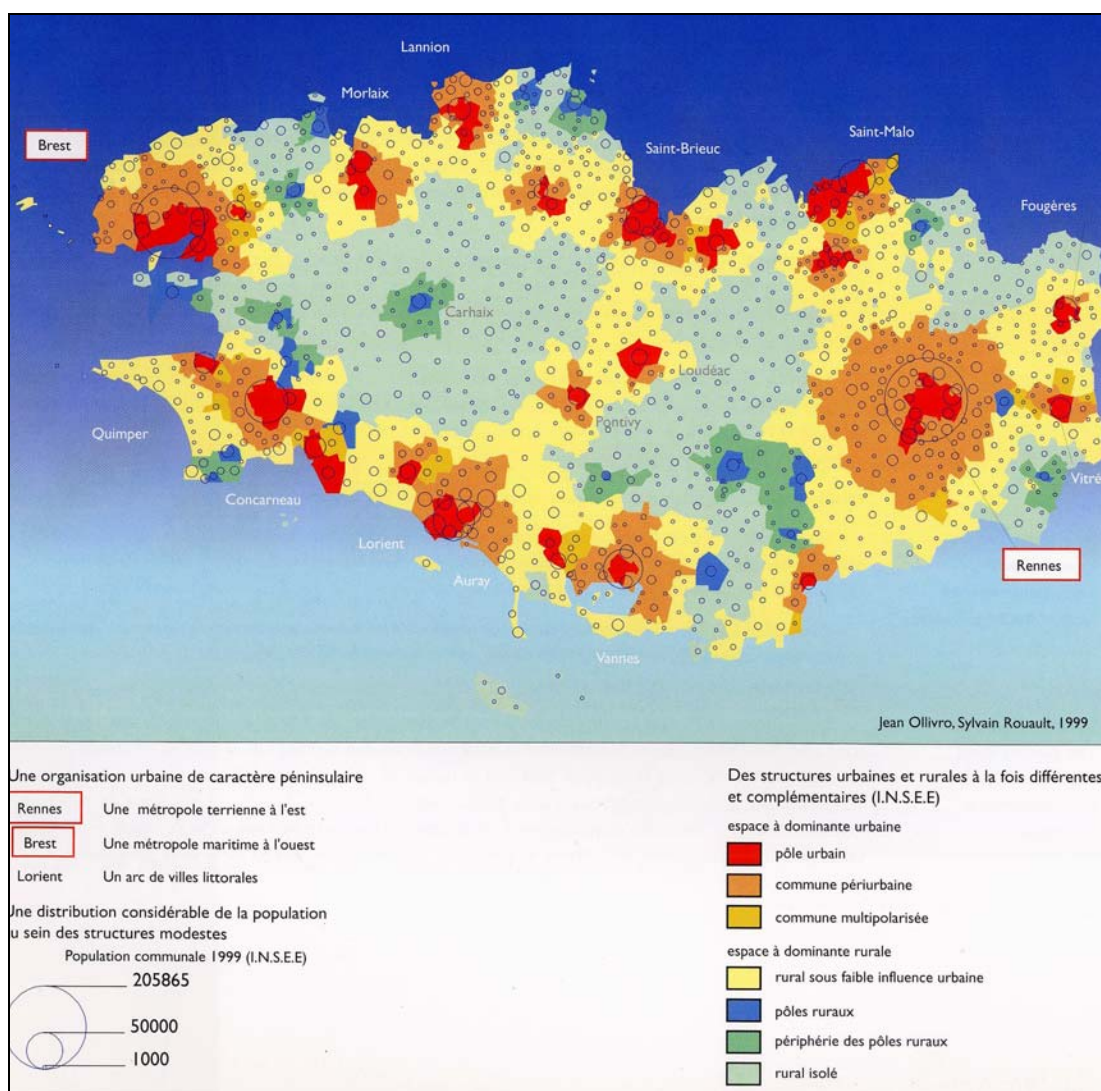
2.3. L'interface entre la ville et le port ²⁸⁸

De nombreuses villes ont grandi autour de leur port ; la croissance de la population bretonne, encore aujourd'hui, est enracinée sur les villes portuaires, ce qui est à la fois la marque d'ancrages économiques anciens et le résultat de l'essor plus récent de l'économie résidentielle.

²⁸⁷ Conseil régional de Bretagne, DRE Bretagne, 2005. *Réalisation d'un audit sur la situation financière, juridique et technique des ports de Lorient, Concarneau, Brest et Saint-Malo en vue de préparer le transfert de ceux-ci aux collectivités.*

²⁸⁸ Ce paragraphe s'appuie en grande partie sur l'audition de M. Jean-René COULIOU par la section Mer Littoral du CESR, le 14 octobre 2004 à Rennes.

Figure 48. Des pôles urbains essentiellement ancrés sur des pôles portuaires.



Source : extrait de l'ouvrage « La Bretagne en l'an 2000, diagnostic et tendances prospectives » Université de Rennes 2, Conseil régional de Bretagne, PUR, 2000.

2.3.1. A l'origine, une ville-port

A l'origine, ville et port sont intimement liés et évoluent simultanément. La ville se construit et s'étoffe au rythme de la vie portuaire. C'est le cas de Lorient, qui a pris forme autour du port de commerce créé par la Compagnie des Indes puis autour de l'arsenal, mais aussi des nombreux ports de pêche comme Douarnenez, Concarneau, ou le Guilvinec avec le développement des conserveries qui ont fait augmenter la population locale. C'est le cas également de Brest dont l'évolution a longtemps suivi celle du port militaire²⁸⁹, et du port de Saint-Malo, avec ses bassins imbriqués au cœur de la ville.

²⁸⁹ Jean-René COULIOU et Gérard LE BOUËDEC, 2004. *Les ports du Ponant. L'Atlantique de Brest à Bayonne*. Editions Palantines, Université de Bretagne Occidentale.

Mais la relation entre les villes et leur port a évolué au cours du temps. Peu à peu, on est passé d'une « ville-port » à « une ville avec des ports », l'une se détachant des autres.

2.3.2. Une ville avec des ports

La recherche de nouveaux espaces disponibles, la modernisation, la segmentation des espaces portuaires et leur spécialisation ont peu à peu éloigné le port de la ville. Ville et port se sont inscrits dans des logiques de développement différentes, et le concept même de ville maritime a eu, à une époque, tendance à régresser.

La recherche d'une desserte portuaire performante a amené certains grands ports à s'implanter en des espaces parfois très éloignés de la ville. Nous avons vu dans la première partie l'exemple des ports de Bordeaux, Nantes et Rouen qui se sont implantés en des terminaux spécialisés, parfois complètement coupés de la ville. Le terminal du Verdon, dans l'estuaire de la Gironde, en est la meilleure illustration.

En Bretagne, toutefois, le glissement entre le port et la ville est faible. A Douarnenez, le port de pêche édifié dans les années 1950 et 1960 tourne le dos à la ville ; au Guilvinec, le comblement de l'espace estuarien et les installations du port de pêche ont séparé le port de la ville ; à Lorient, c'est la fragmentation naturelle du plan d'eau qui a éloigné les ports de la ville quand ils se sont spécialisés. On nomme d'ailleurs Lorient « la ville aux cinq ports ». A Brest, le port s'est étendu en bas de la ville avec la spécialisation des fonctions portuaires.

2.3.3. Le retour de la ville vers le port

Il existe aujourd'hui de nombreux projets de réintégration des sites portuaires aux espaces urbains. Ces projets s'appuient sur l'attrait du littoral pour la population, le patrimoine maritime et sur la séduction exercée par les ports pour redynamiser des quartiers.

- Une redistribution des espaces portuaires : l'exemple de Brest

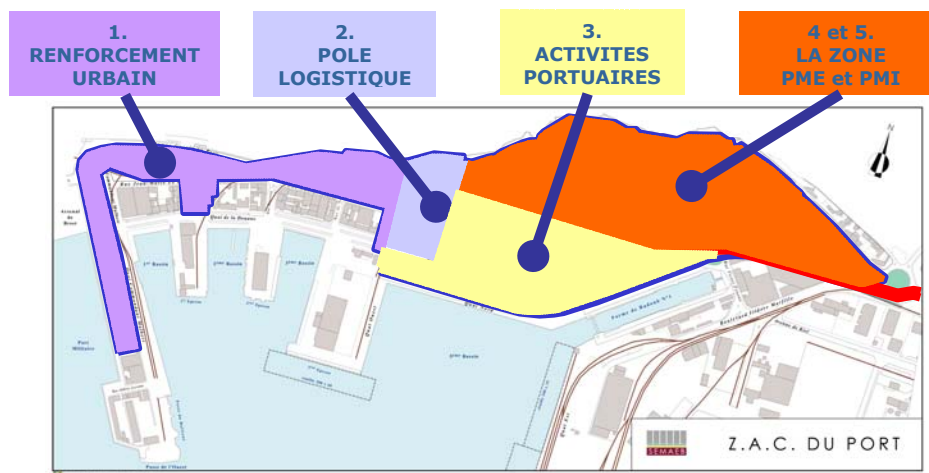
Brest s'est engagée il y a 15 ans dans un vaste projet de restructuration des friches portuaires. Trois sites sont concernés : le Moulin Blanc, le port de commerce et l'espace Penfeld²⁹⁰. A l'aménagement de ces sites s'est ajoutée la création du technopôle Brest-Iroise à l'ouest de la ville.

La zone du Moulin Blanc faisait partie du port d'intérêt national. C'est aujourd'hui une zone exclusivement dédiée au nautisme, au tourisme et aux loisirs, grâce à l'aménagement de la plage, la création du port de plaisance (1 500 anneaux) et la création d'Océanopolis, parc de loisirs des sciences de la mer.

²⁹⁰ Audition de MM. Michel MORVAN et M. GRAVOT par la section Mer Littoral du CESR, le 14 avril 2005 à Brest.

Dans les années 1980, les espaces fonciers du port de commerce étaient inutilisables et le bâti s'avérait très dégradé. Espaces publics et privés étaient très imbriqués, avec un imbroglio entre les fonctions des uns et les fonctions des autres. La communauté urbaine de Brest a voulu requalifier cet espace et s'est associée à la Chambre de commerce et d'industrie et à l'Etat pour l'aménager. Le domaine privé a été aménagé pour s'ouvrir en 2000 aux PME et PMI. Le site étant classé Seveso, il n'est pas possible d'y construire des zones résidentielles.

Figure 49. Le réaménagement du port de commerce de Brest.



Source : Brest Métropole Océane, 2005.

L'espace Penfeld se situe au cœur du retour de la ville vers les espaces portuaires. Un grand programme de développement urbain a vu le jour, s'inscrivant dans le long terme, et réalisable en phases successives : le port du Château, le plateau des Capucins, le Salou.

Figure 50. Le port du Château, le plateau des Capucins et le Salou, trois zones concernées par le projet de développement urbain.



Source : Brest Métropole Océane, 2005.

Dans le port du Château, dont les travaux s'étalent sur la période 2005-2007, le projet consiste en la création d'un grand port d'escale en centre ville pour les voiliers traditionnels, petits paquebots, grands bateaux de course et bateaux école.

Le projet des Capucins concerne un périmètre de 12 hectares, sur lequel il est prévu de créer un nouveau quartier urbain en y développant les fonctions résidentielles et culturelles. Pour le réaliser, des terrains militaires seront vendus à Brest Métropole Océane. Les études préalables ont été réalisées par les architectes et urbanistes entre décembre 2004 et septembre 2005. Le 28 septembre 2005, la commission d'appel d'offres a retenu l'un des trois projets présentés. La fin des travaux est prévue pour 2015.

Le projet du Salou concerne un périmètre de 43 hectares. L'objectif est d'y créer une zone économique majeure axée sur les industries du nautisme. Ce projet est complexe car le plan d'eau devrait rester militaire. Le transfert du port à la Région ne devrait pas changer la situation car cette zone est située en-dehors du périmètre du port d'intérêt national.

- Un engouement pour les manifestations maritimes

Parallèlement à ces projets urbains, de nombreuses manifestations plus ou moins liées au port ont contribué à faire des quais un véritable quartier de Brest : ce sont les Jeudis du port, les fêtes maritimes initiées en 1992 et qui, tous les 4 ans, célèbrent désormais les retrouvailles avec le patrimoine maritime. Le développement de la plaisance au Moulin Blanc, la création d'Océanopolis sont allées dans le sens d'une volonté de promouvoir au maximum l'identité maritime de Brest : le pôle de compétitivité « Pôle Mer Bretagne » ne fera qu'accentuer cette dimension.

A Lorient, la volonté de renouer avec le port s'est traduite par la création du bassin de plaisance en centre ville et l'ouverture au public du navire Thalassa sur ce même quai. Le pays de Lorient développe sur le site de la base sous-marine un pôle de course au large avec les entreprises PLASTIMO, CATLANTECH, LORIMA, et les skippers des trimarans FONCIA, GROUPAMA, BANQUE POPULAIRE et le maxi-catamaran ORANGE. La base sous-marine est donc en reconversion autour d'un pôle nautisme et aboutira en 2007 à la création de la Cité de la Voile Eric TABARLY, qui offrira un lieu de valorisation des savoir-faire et techniques des chantiers nautiques, un espace muséographique, un PC courses et un village global dédié à la plaisance²⁹¹.

- La plaisance : une reconversion des espaces délaissés

Le développement de la plaisance et des activités récréatives permet ces retrouvailles entre la ville et le port, en faisant revivre des espaces délaissés par d'autres activités.

²⁹¹ www.sellor.com, 2005.

« La reconversion de nombreux ports traditionnels à la plaisance s'est opérée progressivement tout au long de ces quatre dernières décennies, parallèlement au repli ou à la redistribution spatiale des activités maritimes anciennes. L'Etat, les collectivités locales ont été confrontés à la question de l'utilisation des anciens bassins. Certains ont été purement et simplement comblés, permettant la réalisation de vastes parkings en centre-ville, d'autres ont conservé leur vocation maritime par une reconversion à la plaisance. [...] Les plaisanciers apprécient l'environnement architectural de ces anciens bassins portuaires situés en centre-ville : la ville intra-muros de Saint-Malo, la Tour Vauban à Camaret, la Ville Close à Concarneau, les quartiers médiévaux à Vannes. [...] L'implantation de la plaisance se limite à occuper des espaces portuaires laissés vacants, tandis que se restreignent les possibilités de créer ex nihilo de nouveaux ports de plaisance et que s'amplifie le problème de saturation des structures existantes »²⁹².

Mais le retour de la ville vers le port ne va pas sans poser un certain nombre de questions, dont certaines ont déjà été soulevées par la section Mer Littoral du Conseil économique et social de Bretagne dans sa contribution sur la gestion concertée du littoral en Bretagne.

2.3.4. Les enjeux liés à la gestion de l'interface entre ville et port

L'interface entre ville et port est en effet difficile à gérer. La volonté de retour vers le port s'appuie essentiellement sur la plaisance et les activités récréatives, et l'un de ses objectifs est d'utiliser les espaces délaissés par les activités portuaires pour permettre à la ville de se développer. Cependant le port est avant tout un lieu de travail qui a structuré l'économie locale. Les activités de pêche, de commerce, qui ont traditionnellement forgé les espaces portuaires, ont désormais parfois du mal à faire face aux pressions de l'économie résidentielle. D'autant plus qu'elles génèrent un certain nombre de nuisances : odeur, bruit, poussière, transit routier, dimension esthétique...

- Des enjeux en termes de sécurité et de sûreté

Les ports sont des lieux de travail dans lesquels les conditions de sécurité ne sont pas adaptées à la circulation du grand public. De nombreux quais sont d'ailleurs interdits au public, mais n'empêchent pas la circulation dans les faits. La mise en œuvre du code ISPS²⁹³ dans les ports va avoir tendance à fermer un peu plus certaines zones du port et à les séparer de la ville.

- Ville et port : synergie ou blocage mutuel ?

La relation entre ville et port s'inscrit dans un certain paradoxe. La ville, qui aujourd'hui se tourne vers le port pour en faire sa vitrine, le rejette lorsque certaines de ses activités menacent sa qualité de vie. C'est le cas des ports de commerce avec

²⁹² Contribution de M. Nicolas BERNARD aux travaux de la section Mer Littoral du CESR, février 2005.

²⁹³ Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. Voir le chapitre 4.

les zones industrielles, mais aussi des ports de pêche et même des ports de plaisance, lorsque des chantiers de construction et de réparation navales s'installent à proximité des résidences.

L'exemple du port de Lorient est à cet égard révélateur : le projet d'implantation d'une usine de transformation de clinker sur le port de commerce a généré de nombreuses discussions et prises de position sur le sujet. Ce projet a suscité la confrontation des préoccupations des riverains relatives aux nuisances générées (bruit, poussière, circulation des camions) aux préoccupations des entrepreneurs relatives à la création d'emplois et à la génération de trafics importants pour le port de commerce de Lorient. Il est aujourd'hui en sommeil.

Il peut être difficile d'apprécier dans quelle mesure est-ce la ville qui freine l'extension du port, et dans quelle mesure est-ce le port qui freine l'extension de la ville.

- Ville et port : vers une valorisation mutuelle ?

Il y a donc des divergences de point de vue sur ce que doit être le port : lieu de travail, et/ou lieu de loisir ? Si le port participe à l'image de la ville, il y va de sa survie de pouvoir maintenir des entreprises et des industries participant à son développement économique.

L'objectif est donc de parvenir à une valorisation mutuelle des espaces portuaires et des espaces urbains, en s'appuyant sur le patrimoine que représentent le port et ses activités pour une ville tout en garantissant au port la possibilité de maintenir dans de bonnes conditions les entreprises qui s'y sont implantées, et de pouvoir en accueillir de nouvelles dans le respect de certaines exigences, notamment au niveau environnemental.

A la suite du projet d'implantation d'une usine de clinker, Lorient propose de réfléchir à l'élaboration d'un « Schéma de développement portuaire, maritime et urbain de la rade de Lorient ». Cette initiative a pour but d'améliorer les relations entre la ville, ses habitants et ses ports en privilégiant le dialogue avec l'ensemble des acteurs²⁹⁴.

Au niveau international, une association entre villes portuaires a été créée pour promouvoir des bonnes pratiques pour la gestion de l'interface entre ville et port : l'Association internationale Villes et ports (AIVP)²⁹⁵.

²⁹⁴ Lorient Mag, novembre 2005.

²⁹⁵ Voir le chapitre 8.

3. L'enjeu des sites portuaires : préserver leur vocation initiale

Nous avons vu dans ce chapitre que les espaces portuaires sont une ressource rare qu'il faut veiller à partager entre toutes les activités qui ont besoin du port : les activités de commerce, le transport de passagers, la pêche, la Défense nationale, la plaisance et la ville. A ce partage nécessaire de l'espace s'ajoute celui d'un environnement qu'il faut préserver. De nombreuses initiatives vont dans ce sens.

Aujourd'hui, les ports, quels qu'ils soient, se trouvent confrontés à un dilemme : celui de maintenir leur vocation initiale, celle-là même qui en a fait des zones attractives pour des activités qui n'ont aucune spécificité portuaire. Qu'en sera-t-il de cette attractivité si le port disparaît ?

Les espaces portuaires méritent d'être mieux organisés, afin d'intensifier les activités avant d'envisager de construire de nouveaux ports. Cela est possible notamment par la remise en état des quais lorsqu'ils sont dégradés.

Mais les espaces portuaires méritent surtout d'être maintenus pour le potentiel de développement qu'ils représentent pour la pêche et les élevages marins, le transport maritime dans un contexte où le transport routier devient de plus en plus problématique, le tourisme et la plaisance.

La vocation portuaire et le maintien des espaces doivent donc se trouver au centre d'une réflexion intégrant l'ensemble des acteurs, des activités et des enjeux autour du développement local et de l'aménagement du territoire.

Chapitre 6

Atouts et faiblesses des sites portuaires bretons

1.	Un atout : la diversité	185
1.1.	La diversité des activités portuaires	185
1.2.	La diversité des savoir-faire et des compétences	185
1.3.	La diversité des équipements	185
2.	Une faiblesse : la position dans les réseaux	186
3.	Des contraintes liées à la cohabitation d'activités	187
4.	Une carte à jouer : la flexibilité	187

1. Un atout : la diversité

Le système portuaire de Bretagne est fait de très nombreux ports par rapport à ses régions voisines, tant pour les ports de commerce que pour les ports de pêche et les ports de plaisance²⁹⁶. Ce paysage portuaire d'aujourd'hui est le résultat d'une histoire au cours de laquelle les rapports entre la mer et les hommes ont évolué et forgé l'identité de la Bretagne.

1.1. La diversité des activités portuaires

La richesse des ports bretons repose sur de nombreuses activités que l'on retrouve sur chacune des façades de la Bretagne : transport de marchandises, transports de passagers, pêche et conchyliculture, construction et réparation navales, Défense nationale et activités de contrôle et de surveillance, océanographie, hydrographie, plaisance, activités récréatives... Cette diversité est un atout face aux mutations du contexte dans lequel évoluent les ports de Bretagne.

1.2. La diversité des savoir-faire et des compétences

Pour chacune de ces activités les acteurs des ports ont, au cours de l'histoire portuaire de la Bretagne, acquis une renommée, des savoir-faire reconnus mondialement, notamment dans le domaine de la construction et réparation navales : tous les types de navires sont construits dans les ports bretons, frégates militaires, bateaux de pêche, bateaux conchylicoles à roues, vedettes à passagers, yachts, canots de la Société nationale de sauvetage en mer, navires de servitude, offshore...

La place des ports de pêche bretons en France est le signe d'une compétence et d'un savoir-faire des marins-pêcheurs, qui s'accompagne d'un savoir-faire halieutique qui balaie l'ensemble de la filière, depuis l'étude des espèces jusqu'à la commercialisation.

La Bretagne est également reconnue pour son dynamisme en matière de nautisme et de valorisation du patrimoine maritime.

1.3. La diversité des équipements

La diversité des sites portuaires permet à la Bretagne d'accueillir un éventail de navires dans de bonnes conditions. Les ports de pêche disposent d'équipements de qualité.

²⁹⁶ Voir la liste des sites portuaires bretons en annexe 1.

Les ports de commerce disposent de certains équipements spécialisés dans le transport de vrac (Brest et Lorient) ou les trafics rouliers (Saint-Malo, Roscoff, Brest et Lorient) mais sont surtout caractérisés par la flexibilité que leur confère une grande polyvalence : les petits ports disposent d'une plus grande capacité d'adaptation que les très grands ports.

Brest, Lorient et Saint-Malo disposent en outre d'une bonne capacité de traitement du froid. Le port de Brest dispose d'une zone de stockage pour remorques et conteneurs réfrigérés et d'entrepôts frigorifiques bord à quai de 73 000 m³ sous température négative (-30°C) et de 36 000 m³ sous température dirigée (0 à 4°C). Le port de Lorient dispose également d'un entrepôt frigorifique bord à quai de 22 400 m³, et d'une surface de 2 200 m² dédiée aux trafics sous température dirigée. Le port de Saint-Malo dispose d'un entrepôt frigorifique d'une surface de 2 250 m².

2. Une faiblesse : la position dans les réseaux

C'est le positionnement des ports bretons dans les réseaux qui pose aujourd'hui question, et ce dans tous les domaines.

Les ports de pêche sont aujourd'hui confrontés aux mutations qui affectent le secteur de la production halieutique : un accès à la ressource complexe, une flotte de pêche vieillissante, des normes de plus en plus strictes sur la qualité des produits ainsi qu'un accroissement pertinent de la sécurité, et l'insuffisance de la communication sur l'attractivité des métiers.

Pour ce qui est des *ports de plaisance*, ils doivent faire face aujourd'hui à une saturation des espaces portuaires. L'engouement pour la plaisance en Bretagne pose aujourd'hui des problèmes de capacité qui, s'ils sont réels, ne sont pas toujours bien évalués.

Les ports de commerce souffrent quant à eux d'arrière-pays réduits. L'arrière-pays péninsulaire des ports de commerce de Bretagne en est la caractéristique la plus souvent évoquée. La Bretagne pâtit d'hinterlands qui ne sont que régionaux, quand les ports voisins, Nantes-Saint-Nazaire et Le Havre, irriguent les façades Manche et Atlantique.

La limitation de l'hinterland pose deux problèmes : d'abord celui de la concurrence, car on peut dire que les ports bretons se partagent un seul et même hinterland par rapport auquel ils doivent parvenir à se positionner ; ensuite celui de la compétitivité même des ports, dont on a vu qu'elle dépend étroitement de l'importance de l'arrière-pays et des activités économiques que l'on y trouve. Ces activités économiques sont essentiellement liées au secteur agroalimentaire, et les trafics des ports bretons sont donc dépendants de quelques filières d'approvisionnement local et régional, concernant des marchandises peu diversifiées.

La dépendance des ports bretons à ces quelques filières d'approvisionnement est une faiblesse pour l'avenir, face aux difficultés que rencontrent certaines industries

agroalimentaires, notamment dans la filière avicole. Les incertitudes quant au devenir de ce secteur imposent une diversification des trafics, notamment vers des marchandises dont les marchés d'approvisionnement évoluent de façon positive (matériaux de construction, bois, ferraille...) ²⁹⁷.

Cette dépendance vis-à-vis de quelques filières est d'autant plus fragilisante que les marchés sont volatils. Il existe une distorsion entre la durée de vie des équipements portuaires et la volatilité des marchés. Les investissements pour les infrastructures et pour les superstructures sont très lourds et ne peuvent s'envisager que sur le long, voire très long terme, ce qui représente une prise de risque certaine.

Face à la volatilité des marchés, les réserves foncières constituent un atout certain. Il est difficile de savoir ce que seront les trafics portuaires demain ; aussi faut-il se garder la possibilité de répondre à de nouveaux besoins.

3. Des contraintes liées à la cohabitation d'activités

Enfin, à l'ensemble des sites portuaires se posent les enjeux liés à la cohabitation de multiples activités dans un espace plurifonctionnel. Cette cohabitation se pose en termes d'occupation de l'espace, mais aussi en termes de préservation de l'environnement. La gestion de l'interface entre ville et port constitue l'un des enjeux du développement des sites portuaires.

4. Une carte à jouer : la flexibilité

« La performance d'un port dépend de sa capacité à transformer les produits échangés, de son adaptabilité aux flottes de plus en plus diverses et spécialisées, de sa souplesse à réagir aux évolutions des marchés, en un mot à sa flexibilité. [...] S'il y a donc une taille critique à atteindre pour répondre à ces exigences et leurs implications financières, à l'inverse les trop grosses unités deviennent peu à peu impotentes, ce que soulignent les taux de croissance de la dernière décennie. Les petits ports offrent ces capacités d'adaptation » ²⁹⁸. Il y a là un enjeu pour les ports bretons, qu'ont l'habitude de relever les professionnels portuaires.

²⁹⁷ Audition de M. Paul TOURRET par la section Mer Littoral du CESR, le 14 octobre 2004 à Rennes.

²⁹⁸ Association des ports du nord-ouest atlantique, Université de Bretagne Sud, Université de Nantes, 2003. *Etude d'impact socio-économique des ports du nord-ouest atlantique*. Introduction d'Yves LEBAHY.

Troisième partie

Quelle stratégie
portuaire pour la Région
Bretagne ?

Nous avons vu que les ports de Bretagne, qu'ils soient de commerce, de pêche ou de plaisance, s'inscrivent à la fois dans une certaine unité en termes de taille et de trafics, notamment quand on compare les ports de commerce à leurs voisins imposants que sont Nantes-Saint-Nazaire et Le Havre, mais aussi dans une certaine diversité, chaque port s'inscrivant dans des trafics ou des activités spécifiques.

Nous avons ensuite montré comment les sites portuaires bretons, inscrits dans des filières dont ils ne constituent qu'un maillon, doivent faire face à de grandes mutations : difficultés de la filière agroalimentaire, diminution de la flotte de pêche, volatilité des marchés, essor de la plaisance, des activités récréatives et résidentielles. Ces mutations entraînent un accroissement des tensions entre activités, notamment en termes d'espace et d'environnement.

Pourtant, les sites portuaires bretons disposent d'un atout majeur leur permettant de saisir des opportunités de développement : leur flexibilité. Celle-ci doit constituer le socle d'une stratégie de développement portuaire à l'échelle de la région, s'appuyant sur le rôle des sites portuaires dans le développement de la Bretagne et sur leur complémentarité.

Occupant des positions modestes, les sites portuaires bretons jouent en effet un rôle majeur dans le développement de la Bretagne (chapitre 7), et tout le monde est unanime pour dire qu'il ne faut pas qu'ils disparaissent : ils ont une importance économique primordiale, et sont aussi fondamentalement ancrés dans un arrière-pays qu'ils animent, avec un rôle important dans l'aménagement du territoire et la qualité de la vie. Il ne s'agit donc pas de raisonner ici en termes de comparaison avec les ports voisins, en France et en Europe, mais bien de s'intéresser à cette diversité de ports qui maillent la côte bretonne et structurent le territoire.

Le terme même de diversité appelle aussitôt la notion de complémentarité. Quelle complémentarité peut-il se dégager entre les ports bretons ? Pour répondre à cette question, nous nous intéresserons aux formes de coopération entre acteurs, entre activités et entre ports (chapitre 8).

Enfin, une stratégie de gestion des sites portuaires au niveau régional ne peut pas ne pas s'inscrire dans une vision plus globale de la gestion de la zone côtière et d'une ambition maritime pour la Bretagne, intégrant les différents acteurs, problématiques et enjeux dans un projet partagé : la gestion intégrée des sites portuaires (chapitre 9).

Chapitre 7

Le rôle des sites portuaires dans le développement de la Bretagne

1.	Le rôle des sites portuaires dans le développement économique	197
1.1.	La valeur ajoutée locale	197
1.1.1.	Les ports de commerce	198
1.1.2.	Les ports de pêche	199
1.1.3.	Le port militaire de Brest et la Marine nationale	200
1.1.4.	La construction et la réparation navales	200
1.1.5.	Les ports de plaisance	200
1.1.6.	Lorsqu'un site portuaire combine toutes ces dimensions...	201
1.2.	L'animation des sites portuaires	201
1.2.1.	Un rôle déterminant dans l'approvisionnement des filières	201
1.2.2.	L'attractivité des sites portuaires	202
2.	Le rôle des sites portuaires dans l'aménagement du territoire et l'environnement	202
3.	Le rôle des sites portuaires dans la qualité de la vie	203
3.1.	L'attrait du port	203
3.2.	L'affirmation du patrimoine maritime	203
4.	Le rôle-clé des sites portuaires dans une Bretagne maritime	204

Les sites portuaires, ouverts sur des territoires qu'ils animent et concentrant de multiples activités dans un espace restreint, sont des places marchandes qui jouent un rôle majeur dans le développement économique de la région (section 1). Mais le système éclaté des ports bretons est également un élément structurant de l'aménagement du territoire (section 2). Enfin, l'image attachée aux sites portuaires et l'attrait qu'ils représentent pour les touristes comme pour les résidents en font des atouts importants pour la qualité de la vie en Bretagne et pour son attractivité (section 3).

1. Le rôle des sites portuaires dans le développement économique

Nous avons vu dans la deuxième partie que les ports s'ouvrent sur de vastes territoires et constituent le maillon d'une chaîne : la chaîne logistique de transport de marchandises pour les ports de commerce, la filière des produits de la mer pour les ports de pêche, la filière des loisirs et du tourisme pour les ports de plaisance et le transport de passagers, la filière de la construction et de la réparation navales pour l'ensemble des sites portuaires... Les retombées économiques des ports sont donc à rechercher dans ces différentes filières. L'emploi, en particulier, est loin de se limiter à la seule zone portuaire. Sans compter le tourisme littoral, la filière Mer pèse ainsi près de 50 000 salariés en Bretagne²⁹⁹.

Mais le rôle des sites portuaires dans le développement économique ne se mesure pas seulement en termes de retombées ou de redistribution : ce sont aussi des pôles d'animation économique, attractifs pour de nombreuses activités.

1.1. La valeur ajoutée locale

L'activité d'un port repose habituellement sur des quantifications matérielles : les tonnages débarqués, le nombre de passagers transportés, le nombre de bateaux de plaisance amarrés... Ces quantifications ne permettent pas vraiment de mesurer les retombées économiques de l'activité portuaire.

En 2003, l'Association des ports du nord-ouest atlantique (PNOA), l'Université de Bretagne Sud et l'Université de Nantes se sont intéressées dans une étude conjointe à l'impact socio-économique des ports de la façade atlantique, c'est-à-dire Brest, Lorient, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Bayonne. Les auteurs de cette étude ont fait le choix de s'intéresser non aux trafics portuaires exprimés en tonnages, mais à la valeur ajoutée produite par les ports, plus significative de l'activité productive du port et de son hinterland et qui permet d'évaluer « sa

²⁹⁹ Dossier de candidature de la Bretagne pour le pôle de compétitivité Sea-Nergie (devenu Pôle Mer Bretagne).

capacité à générer de la richesse à partir des flux qui y transitent, à contribuer à l'élévation du PIB du territoire où il se situe »³⁰⁰.

Trois critères peuvent être utilisés pour évaluer cette capacité à générer de la richesse : la valeur ajoutée, l'excédent brut d'exploitation, et le nombre d'emplois générés par l'activité portuaire. Les études en termes de valeur ajoutée sont rares. Celle qui a été menée par l'association des PNOA sur l'activité de commerce des ports de la façade atlantique est une première et a vocation à être reconduite dans l'avenir.

Pour les autres ports ou les autres activités, il est très difficile de donner des chiffres tant les sources et les méthodes d'estimation sont diverses. L'estimation du nombre d'emplois indirects et induits, en particulier, est très difficile tant les métiers sont divers et les champs d'investigation difficiles à appréhender (jusqu'où aller dans le comptage des emplois liés aux ports ?). Nous présenterons toutefois quelques-uns de ces chiffres afin d'illustrer le poids économique des ports en Bretagne, mais ils sont à manipuler avec toutes les précautions qui s'imposent et ne sont ni comparables, ni cumulables.

1.1.1. Les ports de commerce

On peut distinguer, parmi les activités constituant l'environnement des ports de commerce³⁰¹ :

- les activités **directes**, liées à l'activité portuaire même, c'est-à-dire l'établissement portuaire et certains services aux navires (pilotage, lamanage...) et aux marchandises (manutention, consignation, groupage...)³⁰² ;
- les activités **directes élargies**, liées au trafic maritime mais dont l'activité ne dépend pas uniquement du trafic portuaire : ce sont les services administratifs, les fournisseurs et sous-traitants, les transporteurs terrestres, les sociétés d'avitaillement, de construction et réparation navales, assurances maritimes... ;
- les activités **indirectes** : ce sont les entreprises industrialo-portuaires situées sur la zone portuaire, dont l'activité est liée aux trafics portuaires (elles sont alors dites de premier niveau), ou situées dans l'hinterland du port (elles sont dites de deuxième niveau) ;
- les activités **induites**, liées aux revenus générés par les activités directes, directes élargies et indirectes.

L'étude menée par l'association des PNOA a estimé à 4 100 le nombre d'emplois liés au port de Brest (emplois directs, directs élargis, indirects et induits)³⁰³ et à 2 100 le nombre d'emplois liés au port de Lorient³⁰⁴. Si l'on ramène ces chiffres aux trafics de l'année 2001, qui sont de 2,39 millions de tonnes à Brest et 2,68 millions de tonnes

³⁰⁰ Association des ports du nord-ouest atlantique, Université de Bretagne Sud, Université de Nantes, 2003. *Etude d'impact socio-économique des ports du nord-ouest atlantique*. Rapport final.

³⁰¹ *Ibid.*

³⁰² Voir la première partie.

³⁰³ Audition de M. Jean-Luc PELTIER par la section Mer Littoral du CESR, le 4 novembre à Saint-Brieuc.

³⁰⁴ Audition de M. Jean-Michel SEVIN par la section Mer Littoral du CESR, le 4 novembre à Saint-Brieuc.

à Lorient³⁰⁵, 1 000 tonnes transportées à Lorient génèrent 0,8 emploi tandis que 1 000 tonnes transportées à Brest génèrent 1,8 emplois. A Saint-Malo, une étude du Propeller Club³⁰⁶ estime le nombre d'emplois à 2 650 en 1999 pour un trafic de 2,05 millions de tonnes³⁰⁷, ce qui représente 1,3 emplois pour 1 000 tonnes.

Le ratio habituellement admis est celui d'un emploi pour 1 000 tonnes. Mais les trafics ne génèrent pas le même nombre d'emploi selon leur nature. On peut identifier des filières fortement génératrices de valeur ajoutée et d'emplois : la filière alimentaire, la filière chimie (engrais et produits chimiques) et la filière véhicules.

Tableau 19. Impact socio-économique de différentes filières.

Filière	Valeur ajoutée par tonne transportée en euros	Emplois générés pour 1 000 tonnes transportées
Métallurgie	63	1,38
Agroalimentaire (dont aliments du bétail)	21	0,35
Alimentaire	215	5,07
Bâtiment	34	0,56
Energie	32	0,08
Chimie (dont engrais)	371	2,50
Bois	95	1,89
Véhicules	682	8,17
Autres	54	1,19

Source : Association des ports du nord-ouest atlantique, 2003.

Les ports bretons présentent plutôt des trafics générant peu d'emplois par unité transportée, ceux de la filière agroalimentaire et ceux du bâtiment. Toutefois, il existe quelques trafics spécifiques liés aux filières alimentaires (volailles congelées à Brest) ou à la filière chimie (engrais à Saint-Malo) qui expliquent la différence observée entre les ports. Ces filières générant beaucoup d'emplois, et qui sont en lien avec l'hinterland des ports bretons, méritent d'être développées.

1.1.2. Les ports de pêche

La filière bretonne des produits de la pêche et de l'aquaculture représente 15 000 emplois directs, dont 6 500 marins (30% des effectifs nationaux), 2 300 emplois conchylicoles, 1 000 emplois dans le mareyage et 4 300 emplois dans la transformation des produits de la mer³⁰⁸.

³⁰⁵ DRE Bretagne, 2002. *Les ports de commerce en Bretagne 2001*.

³⁰⁶ Conseil régional de Bretagne, DRE Bretagne, 2005. *Réalisation d'un audit sur la situation financière, juridique et technique des ports de Lorient, Concarneau, Brest et Saint-Malo en vue de préparer le transfert de ceux-ci aux collectivités*.

³⁰⁷ DRE Bretagne, 2000. *Les ports de commerce en Bretagne 1999*.

³⁰⁸ Conseil régional de Bretagne, 2004. *Fonds européen pour la pêche : analyse et enjeux pour la Bretagne*.

Le port de pêche de Lorient génère 4 300 emplois, les 7 ports de pêche de Cornouaille plus de 8 500 emplois³⁰⁹.

1.1.3. Le port militaire de Brest et la Marine nationale

La Marine nationale emploie 28 000 salariés, notamment sur les sites de Brest et Lorient. C'est le premier employeur du Finistère³¹⁰.

1.1.4. La construction et la réparation navales

La construction et la réparation navales concernent environ 8 000 personnes en Bretagne³¹¹, autour de pôles majeurs tels que Brest et Concarneau pour la réparation et la construction civiles, et DCN Brest et Lorient pour la construction militaire.

Les Chantiers de l'Atlantique, à Saint-Nazaire, et dans une moindre mesure DCN Cherbourg, font appel à de nombreuses entreprises partenaires ou sous-traitantes en Bretagne.

1.1.5. Les ports de plaisance

Outre les dépenses liées à la possession du bateau (location de l'anneau, entretien, équipement), les plaisanciers effectuent des dépenses courantes localement (alimentation, hébergement...). Mais les véritables retombées économiques de l'activité de plaisance restent très difficiles à estimer, car le comportement des plaisanciers est très disparate : certains sortent à la journée, sans consommer sur place ; d'autres utilisent leur bateau comme résidence secondaire et achètent donc des biens de consommation sur place ; d'autres enfin ne se déplacent que très rarement dans le port d'attache de leur bateau ; d'autres personnes fréquentent en revanche les ports de plaisance sans y avoir de bateau... Le port est alors un lieu de promenade et la finalité touristique du port peut être aussi importante que la finalité à proprement parler plaisancière³¹².

C'est sur les escales, et donc sur les clientèles de passage, que reposent les estimations de l'économie touristique. Les ratios admis par l'Agence française de l'ingénierie touristique (AFIT)³¹³ sont de 150€ par bateau la première nuit et de 30€ par bateau les nuits suivantes. L'APPB estimait à 218 000 le nombre de jours d'escale réalisés par les bateaux de plaisance en 2000. Une part importante de

³⁰⁹ CCI Quimper Cornouaille, 2005. *Atlas économique de Cornouaille*.

³¹⁰ Audition du vice-amiral d'escadre Laurent MERER, Préfet maritime de l'Atlantique, par la section Mer Littoral du CESR, le 14 avril 2005 à Brest.

³¹¹ DRE Bretagne, 2005. *Construction et réparation navale en Bretagne : pour une gestion stratégique de la filière*. Document provisoire.

³¹² APPB, 2004. *Dynamique et environnement des ports de plaisance en Bretagne*. Mission régionale 2003-2004.

³¹³ L'Agence française de développement touristique (AFIT) est devenue ODIT France (Observation, développement et ingénierie touristiques France) suite à la fusion avec l'Observatoire national du tourisme et du service d'études et d'aménagement touristique de la montagne.

l'économie des ports est donc générée par l'escale. C'est l'activité la plus créatrice de valeur ajoutée, mais c'est encore une habitude peu fréquente en Bretagne où seulement 25 ports (sur 95) accueillent plus de 1 000 bateaux en escale. D'où l'intérêt majeur de favoriser la mobilité des bateaux entre ports³¹⁴.

Selon certaines estimations, l'activité de plaisance représenterait au niveau régional 250 emplois équivalent temps plein³¹⁵. On considère habituellement qu'un emploi équivalent temps plein est créé pour 100 postes d'amarrage dans les ports.

1.1.6. Lorsqu'un site portuaire combine toutes ces dimensions...

Un site portuaire est plurifonctionnel et combine, grâce à ses différents ports, de multiples activités qui s'inscrivent dans des filières différentes. Considéré comme un ensemble de services et d'activités, un site portuaire se trouve être parmi les tous premiers employeurs d'une agglomération³¹⁶.

1.2. L'animation des sites portuaires

Au-delà de leur importance économique intrinsèque liée au nombre d'emplois qu'ils génèrent, les sites portuaires sont déterminants du fait de leur capacité d'animation économique.

1.2.1. Un rôle déterminant dans l'approvisionnement des filières

Nous avons eu à plusieurs reprises l'occasion de montrer la dépendance des ports de commerce bretons vis-à-vis de la filière agroalimentaire. Cette dépendance est à double sens, et l'on peut tout autant dire que la filière agroalimentaire dépend fortement des ports de commerce bretons pour son approvisionnement : les matières premières qui entrent par les ports alimentent le fonctionnement de leur hinterland.

De même, les ports de pêche constituent le point de départ de la filière des produits de la mer (produits frais et transformés). C'est dire leur importance dans une région qui est la première région halieutique française.

Enfin, une activité comme le transport de passagers (trafic transmanche, escales de croisières et desserte des îles) contribue fortement à l'animation économique d'une zone qui va bien au-delà du port.

³¹⁴ APPB, 2004. *Dynamique et environnement des ports de plaisance en Bretagne*. Mission régionale 2003-2004.

³¹⁵ Bretagne Economique, novembre 2005. *Crise du logement sur les pontons*.

³¹⁶ Groupe de prospective maritime et littorale de la façade atlantique, 1997. *Quel avenir pour la façade atlantique ? Réflexions à partager, pour mieux agir ensemble*. Dossiers thématiques.

1.2.2. L'attractivité des sites portuaires

Si les sites portuaires irriguent des filières, ils sont aussi de formidables attracteurs. Attracteurs de population, attracteurs de touristes, ce sont aussi des zones très attractives pour l'implantation des entreprises. Des industries liées à l'activité portuaire pour leur approvisionnement en matières premières et la transformation de celles-ci se sont installées dans des zones industrialo-portuaires. Cependant, le développement de zones d'activités à proximité des ports devient difficile du fait de l'absence de réserves foncières et de la cohabitation parfois difficile avec les quartiers résidentiels.

A ces industries s'ajoutent désormais des entreprises tertiaires, sans lien avec l'activité portuaire, qui cherchent à s'installer pour bénéficier de l'image et des valeurs d'ouverture et de dynamisme véhiculées par la mer et le port, et pour lesquelles la cohabitation avec les quartiers résidentiels est beaucoup moins problématique.

2. Le rôle des sites portuaires dans l'aménagement du territoire et l'environnement

Le nombre et la diversité des sites portuaires en Bretagne permettent une offre portuaire de proximité. Le système éclaté des ports bretons, qui répond à la géographie de la péninsule bretonne, permet d'irriguer toutes les façades.

Même s'ils n'ont pas le poids des ports capables de traiter de très gros volumes et de se doter d'installations spécialisées, les ports de commerce sont d'un grand intérêt au niveau local et régional. « *L'éclatement de la fonction portuaire vers des unités de taille plus petite, en disséminant cette activité sur l'ensemble du territoire, répond ainsi aux besoins de travail et de développement de toutes les populations et constitue une alternative aux concentrations déséquilibrantes de l'espace européen* »³¹⁷. Ainsi, tous les ports bretons ont toute leur place dans un objectif d'aménagement équilibré du territoire.

Par ailleurs, autre élément déterminant en matière d'aménagement durable du territoire, nous avons vu que le transport maritime constitue une alternative face aux problèmes que pose le transport routier, car il consomme moins d'espace, moins d'énergie et il est amené à devenir de moins en moins polluant. Les ports bretons peuvent donc être des outils de développement durable, permettant d'éviter la congestion des axes routiers.

³¹⁷ Association des ports du nord-ouest atlantique, Université de Bretagne Sud, Université de Nantes, 2003. *Etude d'impact socio-économique des ports du nord-ouest atlantique*. Introduction d'Yves LEBAHY.

3. Le rôle des sites portuaires dans la qualité de la vie

3.1. L'attrait du port

L'attrait croissant pour le littoral ne se limite pas aux plages. Les ports jouent un rôle important dans l'image que l'on se fait du bord de mer et, partant, dans l'image de la Bretagne : le port de commerce avec ses navires géants et ses grues, le port de pêche avec le débarquement du poisson, le port conchylicole avec ses bateaux à roues... Les ports, aujourd'hui, « se donnent à voir ».

Les ports de plaisance, en particulier, ne sont plus seulement des garages à bateaux, mais deviennent des pôles d'animation locale.

« La fonction d'un port de plaisance ne se limite plus aujourd'hui à un rôle de garage à bateaux. [...] L'une de ses nouvelles fonctions est de « se donner à voir ». Pour y parvenir, il doit être conçu comme un équipement touristique et de loisir aux facettes diverses. [...] C'est d'abord un espace de vie. [...] Le Crouesty, dans le Morbihan, fournit un exemple intéressant de port dont l'essentiel de l'animation est assuré par des non-plaisanciers. Les bâtiments techniques et les services spécialisés ont été regroupés à l'écart de la zone portuaire, tandis que les bars, les restaurants, les magasins de souvenirs occupent le front de port. [...] C'est un produit touristique, car les ports sont de plus en plus fréquentés par les touristes nationaux ou étrangers, plaisanciers ou non. [...] »

C'est un pôle d'animation, enfin, qui s'appuie sur des équipements ou services commerciaux, culturels et ludiques, tels les musées de la mer et du patrimoine maritime, la vente directe de produits de la mer, les possibilités d'excursion, les aquariums. [...] Diverses manifestations peuvent être organisées pour renforcer la fréquentation du port : des fêtes nautiques (la Féerie nautique à Loctudy), des salons nautiques (Mille Sabords au Crouesty, Hissez haut à Binic), [...] des manifestations nautiques, régates, départs, arrivées ou étapes de courses à la voile (Spi Ouest-France à la Trinité sur Mer, Route du Rhum à Saint-Malo, Transat Lorient-Saint-Barth). [...]

*La volonté de faire du port de plaisance un pôle d'animation ouvert sur l'extérieur et profitant à l'ensemble de la vie locale est un objectif adopté par un nombre croissant de gestionnaires de structures portuaires. »*³¹⁸

3.2. L'affirmation du patrimoine maritime

La reconstruction de vieilles coques, au début des années 90, a initié le développement d'un tourisme de découverte du patrimoine maritime. L'attrait pour

³¹⁸ Contribution de M. Nicolas BERNARD aux travaux de la section Mer Littoral du CESR, février 2005.

ce patrimoine traduit l'importance des attaches territoriales et des sentiments d'identité très forts en Bretagne, ainsi que de la dimension affective et du nouveau regard que l'on porte sur le port.

La grande période de reconstruction de vieux bateaux en bois, dans chaque port, a en outre permis à de nombreux petits chantiers navals de renaître, et de créer des emplois de charpentiers de marine. Mais cette période n'a pas été suivie d'une réelle gestion patrimoniale, et la flottille ainsi reconstruite n'a pas été le moteur du développement touristique attendu. Pourtant, le nombre important de bateaux reconstruits et l'activité des chantiers navals associés permettait d'envisager des synergies entre les musées et de parvenir à une gestion concertée du patrimoine maritime à l'échelle régionale, qui aurait fait de cette activité un vrai levier de développement. La revue Chasse-Marée, dans son numéro de septembre 2005, fait d'ailleurs état du manque de coordination entre les musées de l'arc atlantique, contrairement à la Méditerranée ou l'Europe du Nord où de tels réseaux existent déjà³¹⁹.

4. Le rôle-clé des sites portuaires dans une Bretagne maritime

Traits d'union entre la terre et la mer, les sites portuaires symbolisent le lien étroit qu'entretient la Bretagne avec la mer. Quelle que soit leur spécialité, ils occupent une place importante non seulement dans le développement de la Bretagne mais aussi dans l'identité régionale. Ce rôle-clé des sites portuaires, qui mérite d'être mieux connu, devrait constituer l'un des axes forts de la stratégie régionale.

³¹⁹ Le Chasse-Marée, septembre 2005. *Mémoire de l'Atlantique*.

Chapitre 8

Vers une coopération...

1.	Une coopération entre acteurs	209
1.1.	Une coopération entre acteurs dans la gestion portuaire	209
1.1.1.	Le conseil portuaire et le comité de pilotage stratégique	209
1.1.2.	Une nécessaire clarification du rôle de chacun des acteurs	210
1.2.	Une coopération entre acteurs dans les filières	210
2.	Une coopération entre activités	211
2.1.	La coopération autour d'une activité phare	211
2.1.1.	La construction et la réparation navales à Concarneau, Lorient et Saint-Malo	212
2.1.2.	La pêche à Lorient Keroman	212
2.1.3.	Le nautisme en Cornouaille	212
2.1.4.	La course au large en Bretagne Sud	213
2.1.5.	Le « Pôle Mer Bretagne »	213
2.2.	La coopération entre activités différentes	214
2.2.1.	Entre activités civiles et militaires	214
2.2.2.	Entre transport de passagers maritime et terrestre : la continuité territoriale	215
2.2.3.	Entre pêche et plaisance	215
2.3.	La charte de place portuaire	215
3.	Une coopération entre ports	216
3.1.	Une coopération sectorielle	216
3.1.1.	Entre les ports de plaisance	216
3.1.2.	Entre les ports de pêche	217
3.1.3.	Entre les ports de transport de passagers : une incitation au développement des escales de croisière	218
3.1.4.	Entre les ports de commerce	219
3.2.	Une coopération territoriale	220
3.2.1.	Entre les villes portuaires	220
3.2.2.	Entre les régions maritimes	221

La diversité de l'offre portuaire en Bretagne pose la question de la complémentarité entre les ports, et plus globalement des formes et des expériences de coopération qui peuvent exister entre acteurs (section 1), entre activités (section 2) et bien sûr entre ports (section 3).

1. Une coopération entre acteurs

1.1. Une coopération entre acteurs dans la gestion portuaire

Le nombre d'acteurs intervenant sur un site portuaire est important. Le transfert des ports d'intérêt national aux collectivités risque d'accentuer encore cette tendance et de multiplier le nombre d'interlocuteurs, car aux acteurs habituellement présents (les services de l'Etat continuant à assurer certaines de leurs missions) vont se rajouter les services de la Région ou des Départements.

La question se pose alors de l'articulation entre ces différents acteurs. C'est pourquoi il convient d'identifier tous les dispositifs de coopération entre acteurs existants et de les renforcer.

1.1.1. Le conseil portuaire et le comité de pilotage stratégique

Le conseil portuaire est compétent pour émettre un avis sur les affaires du port qui intéressent les personnes morales et physiques concernées par son administration, et notamment les usagers³²⁰. Il est obligatoirement consulté pour la délimitation administrative du port et ses modifications, le budget prévisionnel, les tarifs d'outillages et les droits de port, les concessions, les règlements particuliers de police, le plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison. Il est informé chaque année de l'évolution du port sur le plan économique, financier, social, technique et administratif³²¹.

Il est composé³²² :

- d'un représentant du concessionnaire ;
- d'un représentant de la Région, du Département ou de la commune où se trouve le port ;
- d'un représentant du syndicat intercommunal compétent en matière d'urbanisme ;
- d'un représentant du ou des conseils municipaux concernés ;
- de membres représentant les personnels du service maritime, du concessionnaire, ainsi que les ouvriers dockers ;
- de membres représentant les usagers.

³²⁰ Article R. 141-1 du code des ports maritimes.

³²¹ Article R. 141-2.

³²² Article R. 142-1.

Dans les ports où se pratiquent simultanément au moins deux des trois activités de commerce, de pêche et de plaisance, il peut être constitué un conseil portuaire unique. Le nombre des représentants des usagers est alors porté à dix dans les ports où se pratiquent deux activités et à douze dans ceux où se pratiquent trois activités.

En 1999 a été proposée la constitution d'un **comité de pilotage stratégique** dans les ports d'intérêt national. Le comité de pilotage stratégique donne son avis sur les orientations de développement de la place portuaire. Il étudie et propose toutes mesures de nature à favoriser le développement des activités portuaires ; il peut être notamment consulté sur le programme d'investissement du port³²³.

Il est composé³²⁴ :

- de trois membre représentant l'Etat, dont le préfet et le directeur du port ;
- de trois membres représentant l'exécutif des collectivités territoriales (Conseil régional, Conseil général, commune) ;
- de trois membres représentant les concessionnaires.

Même s'il est probable qu'ils seront modifiés lors du transfert des ports d'intérêt national aux collectivités, il conviendra de s'appuyer sur ces dispositifs de coopération entre acteurs déjà existants.

1.1.2. Une nécessaire clarification du rôle de chacun des acteurs

Face au risque de voir le nombre d'interlocuteurs se multiplier, il paraît indispensable de mieux communiquer sur le rôle de chacun et de veiller à mettre en harmonie les pouvoirs publics concernés. La Région aura un rôle important à jouer dans la mise en valeur des compétences de chacun dans un dispositif coopératif.

1.2. Une coopération entre acteurs dans les filières

Le bon fonctionnement et la compétitivité des filières dans lesquelles s'inscrivent les ports reposent une intégration des différents acteurs et le développement de partenariats permettant d'envisager des stratégies d'ensemble.

C'est notamment le cas pour le développement de la logistique dans le transport de marchandises, pour laquelle la rencontre des acteurs intervenant aux différentes phases de la chaîne logistique est une condition nécessaire à une organisation d'ensemble permettant de conforter la place de la Bretagne dans les réseaux nationaux.

L'Observatoire régional des transports de Bretagne (ORTB) a été créé en 1994 pour servir de support de la concertation des acteurs économiques régionaux en matière de transport. Il est composé d'acteurs publics et d'entreprises privées et a pour but

³²³ Article R. 143-1 du code des ports maritimes.

³²⁴ Article R. 143-2.

de favoriser les échanges entre les différents acteurs du transport en mettant à leur disposition des informations pertinentes.

Par ailleurs, l'association Ouest Logistique a été créée en 1999 à l'initiative des acteurs économiques de Bretagne et des Pays de Loire, pour chercher des réponses logistiques aux évolutions économiques des territoires du Grand Ouest. Elle réunit des Chambres de commerce et d'industrie, des entreprises, des transporteurs, des acteurs portuaires. Elle vise à fédérer ces acteurs pour agir auprès des décideurs publics, sur deux grands thèmes :

- réaliser un réseau d'infrastructures de communication adapté aux besoins prévisibles et promouvoir une politique intermodale de transport avec une offre ferroviaire de qualité ;
- participer activement à une démarche d'aménagement et de développement durable du territoire³²⁵.

Il existe d'autres formes d'organisation des opérateurs de la chaîne de transport, qu'il faudra identifier et sur lesquelles il conviendra de s'appuyer.

2. Une coopération entre activités

2.1. La coopération autour d'une activité phare

La coopération entre activités autour d'une activité phare ou d'un domaine particulier permet de mutualiser des connaissances et des moyens, et de faire fructifier les synergies en stimulant des initiatives nouvelles. Dans certains cas particuliers, cette coopération prend la forme de ce que l'on appelle un **Système productif localisé (SPL)**, qui consiste en un regroupement d'entreprises, d'institutions, d'organismes de recherche et développement, de centres de formation, géographiquement concentrés, spécialisés autour d'un produit, d'une filière ou d'un domaine d'activités, qui entretiennent entre eux des relations de nature variable et qui tirent de ces relations une mutualisation des connaissances et des savoir-faire, des bénéfices réciproques et une image de pôle d'excellence. Les technopôles, clusters, districts industriels sont des formes particulières de SPL.

Les projets de création de SPL se multiplient tant on prend conscience de l'intérêt de se regrouper pour devenir plus compétitif. Les exemples les plus connus, en France, ont été le technopôle de Sophia Antipolis autour de la haute technologie, ou encore le pôle aérospatial à Toulouse. Mais de nombreux autres projets de sont développés depuis, l'initiative la plus récente étant la labellisation des pôles de compétitivité.

En Bretagne, plusieurs initiatives vont dans ce sens, depuis des systèmes localisés autour d'activités telles que la construction et la réparation navales ou le nautisme, jusqu'à un système d'envergure régionale : le pôle de compétitivité Mer Bretagne.

³²⁵ www.paysdeloire.cci.fr, 2005.

2.1.1. La construction et la réparation navales à Concarneau, Lorient et Saint-Malo

L'Interprofession du Port de Concarneau (IPC) est née en 1993 lorsque, face à la crise de la pêche, les entreprises concarnaises ont décidé de s'unir afin de défendre leurs intérêts. Près de 50 entreprises se sont donc organisées afin de proposer une offre globale en construction, réparation, entretien, services et équipements navals, sur un éventail très large de navires (pêche, offshore, océanographie, cabotage, dragage, servitude...). L'IPC fédère aujourd'hui 1000 emplois.

Créée en 2000, l'association Lorient Pôle Naval marque l'aboutissement de trois associations : l'Association des sous-traitants de l'arsenal de Lorient (ASTRAL), l'association ARENALOR (construction et réparation navales) et l'association des industriels du port de pêche. Elle compte aujourd'hui 23 entreprises et 1 100 salariés représentant tous les métiers de la filière navale, depuis les études jusqu'à la construction et la réparation, pour le civil comme pour la Défense. Cette organisation en pôle permet aux entreprises d'être informées et les aide à constituer des groupements pour répondre aux appels d'offre³²⁶.

Après la fermeture du chantier ALSTOM LEROUX NAVAL en 2003, un pôle de construction et de réparation navale pourrait naître à Saint-Malo sous la forme d'une association regroupant une quinzaine d'entreprises, permettant de préserver leur activité et valoriser leur savoir-faire.

2.1.2. La pêche à Lorient Keroman

Au mois de mai 2005, les responsables du port de pêche de Lorient, mareyeurs, poissonniers, entreprises de transformation ont créé une structure interprofessionnelle : Lorient Pôle pêche – Capital Mer. Cette association a pour objectif de valoriser le savoir-faire lorientais et de mieux faire connaître la filière des produits de la mer.

2.1.3. Le nautisme en Cornouaille

La filière du nautisme en Cornouaille comptait, en 2003, 242 entreprises représentant près de 1 100 emplois. Les nombreux ports de plaisance de la région, la réputation de Port-la-Forêt pour la course au large, les bureaux d'étude et les nombreux chantiers nautiques donnent une dynamique d'ensemble à la filière cornouaillaise. Le nombre et la diversité des entreprises travaillant dans le secteur du nautisme en Cornouaille et leur volonté de se regrouper permettrait de constituer un SPL.

³²⁶ Le Marin, novembre 2005. *Réparation navale*. Hors série.

A travers l'association Nautisme en Finistère, le Conseil général du Finistère mène une action d'accompagnement auprès des petites entreprises du secteur de la plaisance.

2.1.4. La course au large en Bretagne Sud

Lorient Technopole Innovation s'est donné pour mission d'accompagner et d'animer la filière technologique bretonne de la course au large, afin de l'aider à se développer et de lui apporter une visibilité accrue, notamment à l'échelle européenne. C'est ainsi que le label Eurolarge Innovation a été créé le 29 septembre 2005. Accueilli dans la base sous-marine de Lorient, Eurolarge Innovation a pour mission de susciter et accompagner le développement des innovations, d'animer les réseaux d'entreprises, de promouvoir et de participer au développement d'un pôle d'excellence, afin de fédérer les entreprises bretonnes intervenant dans le domaine de la course au large sur les sites de Brest, Port-la-Forêt, Lorient, la Trinité-sur-Mer et Vannes³²⁷.

2.1.5. Le « Pôle Mer Bretagne »

La politique des pôles de compétitivité a été engagée par le gouvernement dès le CIADT du 13 décembre 2002 dans l'objectif d'accroître, à court et moyen terme, la productivité de l'industrie française en s'appuyant sur les partenariats formés entre les entreprises, la recherche publique et l'enseignement supérieur. Un appel à projets a été lancé à la fin de l'année 2004 et 105 candidatures ont été déposées. Parmi les 67 projets retenus, la candidature de la Bretagne comme pôle de compétitivité Mer a obtenu la labellisation particulière de projet à vocation mondiale.

Au sein du « Pôle Mer Bretagne », des industriels et des scientifiques proposent de travailler autour de 5 thématiques prioritaires :

1. la sécurité et la sûreté maritimes ;
2. l'ingénierie, la maintenance et les services navals ;
3. l'exploitation des ressources énergétiques marines ;
4. l'exploitation et la valorisation des ressources biologiques marines ;
5. l'environnement et le génie côtier.

Les principales entreprises bretonnes liées à ce projet sont DCN, THALES, TIMAC, SOBRENA, PLASTIMO, SECMA, SMN (Société métallurgique navale), GOEMAR, MEUNIER, PIRIOU... Les établissements scientifiques sont Ifremer, les universités de Bretagne et le CNRS.

L'organisation proposée s'appuie sur les nombreuses initiatives de coopération existant déjà entre les acteurs constituant le pôle. Elle repose sur une assemblée de membres et un bureau fonctionnant par collèges et s'appuyant sur l'expertise de 5 commissions thématiques correspondant aux 5 axes de travail retenus.

³²⁷ www.eurolarge.fr, 2005.

Le lien direct entre la labellisation de ce pôle et le développement portuaire concerne essentiellement le domaine de la construction navale, c'est-à-dire le deuxième axe. Sept projets ont d'ores et déjà été identifiés, dont la création d'une filière complète dans la formation aux métiers de la maintenance et de l'ingénierie navale, le développement et la mise en valeur des équipements portuaires de traitement des ballasts et des installations embarquées de traitement des déchets, le développement de revêtements marins biodégradables.

Mais le développement du Pôle Mer pourra, à terme, avoir des retombées importantes sur l'ensemble des filières liées à la mer en Bretagne, s'il s'ouvre à la problématique portuaire. L'une de ses ambitions ne serait-elle pas de faire de la Bretagne une « station » de service aux navires entrant en Manche et Mer du Nord ? L'image de la Bretagne comme pôle d'excellence dans le domaine maritime constituera un atout certain pour la promotion des ports bretons.

2.2. La coopération entre activités différentes

La coopération entre activités différentes sur un même site portuaire, peu présente aujourd'hui, sera amenée à se développer face à la plurifonctionnalité, c'est-à-dire la présence, sur un espace restreint, d'activités multiples aux besoins différents.

2.2.1. Entre activités civiles et militaires

La coopération entre activités civiles et militaires repose aujourd'hui essentiellement sur la construction navale et la maintenance. Depuis peu, l'entretien de certains navires de la Marine nationale est réalisé directement par des chantiers civils.

Mais il y a peu de coopération entre activités civiles et militaires dans le partage de moyens, alors que c'est un enjeu important pour le développement des ports, l'utilisation partagée des gros équipements permettant d'optimiser leur utilisation. C'est le cas par exemple des formes de radoub. Utilisées pour la construction mais surtout pour la réparation navale, ce sont des infrastructures importantes sur lesquelles le port doit pouvoir compter pour assurer sa promotion.

L'utilisation de certaines formes de radoub militaires et de leurs équipements pourrait être proposée à la réparation navale civile après un inventaire des caractéristiques de dimensionnement pour tenir compte des écarts de forme entre navires civils et militaires. La réparation programmée, c'est-à-dire la maintenance, peut facilement s'inscrire dans un plan d'occupation des formes de radoub.

Le préalable serait probablement une relative démilitarisation, notamment pour le financement du fonctionnement et de l'entretien des équipements utilisables pour les activités civiles.

La coopération entre activités civiles et militaires permettrait également d'optimiser le système de transport de passagers transrade, entre la presqu'île de Crozon et le port de Brest, destiné aux militaires et salariés de DCN. Ce système de navette est assuré par la Société morbihannaise de navigation. Il est suggéré de pouvoir l'ouvrir

à tous, afin de désenclaver la presqu'île de Crozon dans la logique de développement du Pays de Brest.

2.2.2. Entre transport de passagers maritime et terrestre : la continuité territoriale

La coopération dans le transport de passagers à terre et en mer concerne les dessertes côtières de très courte distance.

Cela existe à Lorient, où la Compagnie des transports de la région lorientaise (CTRL) propose 5 lignes de « Batobus » qui desservent divers lieux de part et d'autre de la rade et qui sont intégrés au réseau urbain. Ce type d'initiative pourrait être étendu à d'autres villes portuaires, notamment à Brest pour la traversée de la rade, en utilisant les moyens militaires.

2.2.3. Entre pêche et plaisance

Face à la diminution du nombre de navires de pêche et le risque de voir certains ports fermer, la cohabitation entre pêche et plaisance apparaît comme une alternative présentant l'intérêt majeur d'être réversible. La plaisance peut en effet permettre le maintien d'un outil au service des marins pêcheurs en améliorant l'équilibre financier du port. Alors que dans le passé le délaissement de bassins portuaires a pu se traduire par le comblement de bassins excluant définitivement le retour à une activité portuaire, la plaisance permet de maintenir la fonction même de port et d'envisager, si besoin, le retour à l'activité de pêche.

A Lesconil, petit port de pêche confronté à la diminution des tonnages débarqués et du nombre de navires, marins et élus ont ainsi échangé sur les perspectives d'avenir du port de pêche, avec l'idée d'y développer une activité de plaisance.

2.3. La charte de place portuaire

Les ports d'intérêt national (Saint-Malo, Brest, Lorient et Concarneau) se sont dotés d'une charte de place portuaire. Le but des chartes de place portuaire est d'offrir aux acteurs de la vie portuaire (Etat, collectivités territoriales, autorités portuaire, acteurs publics et privés), au niveau local, un espace permettant de bâtir en commun un projet de développement appuyé sur une stratégie claire³²⁸. Il s'agit d'un document d'orientation, qui est l'expression de la volonté de la communauté portuaire locale de mener une stratégie de développement à moyen terme.

C'est notamment dans le cadre de ces chartes de place portuaire que les réflexions sur les relations entre la ville et le port peuvent être engagées : dans les chartes de place portuaire de Brest et de Saint-Malo, la communauté urbaine et la ville se sont

³²⁸ DRE Bretagne, 1997. *Projets de charte de place portuaire. Synthèse régionale.*

associées à l'élaboration de la charte pour envisager avec les gestionnaires du port le devenir des activités portuaires et la synergie possible avec la ville.

Le suivi et l'animation de ces chartes n'ont pas toujours été assurés³²⁹. Ce sont pourtant des documents d'orientation élaborés en commun qui méritent de retrouver toute leur place dans la stratégie de développement portuaire en Bretagne.

Les chartes de place portuaire pourraient être étendues à d'autres types de ports, permettant ainsi aux différents acteurs de la communauté portuaire de créer un espace de discussion et élaborer ensemble un projet de développement portuaire.

3. Une coopération entre ports

L'existence de nombreux ports en Bretagne et sur la façade atlantique entraîne nécessairement de fortes interactions entre eux. La concurrence entre les ports n'empêche pas la coopération. Des expériences ont vu le jour, qui démontrent que la discussion est possible.

La coopération entre ports s'inscrit dans deux dimensions : la première est une dimension sectorielle, c'est-à-dire entre ports qui ont les mêmes activités ; la seconde est une dimension territoriale, c'est-à-dire entre ports qui partagent certaines caractéristiques.

3.1. Une coopération sectorielle

3.1.1. Entre les ports de plaisance

- Une association des ports de plaisance

L'Association des ports de plaisance de Bretagne (APPB) s'est créée en 1993 pour informer, représenter et promouvoir les ports de plaisance comme partenaires du développement économique littoral. Elle a permis aux ports de plaisance de Bretagne de se structurer. Elle compte aujourd'hui 44 ports adhérents.

L'APPB informe ses adhérents sur les obligations réglementaires et les solutions techniques nouvelles ; elle représente les ports bretons auprès des instances nationales en participant à la Fédération française des ports de plaisance (FFPP) ; elle s'investit enfin dans des actions communes avec le Conseil régional de Bretagne et les Conseils généraux des départements bretons. Ces actions communes sont :

- la signature d'une Charte qualité en 1996 ;

³²⁹ CESR Bretagne, 2004. *Pour une gestion concertée du littoral en Bretagne*. Rapporteurs : MM. Pierre EUZENES et François LE FOLL.

- l'organisation d'un colloque européen en 1999 à Lorient « Ports de plaisance, acteurs économiques » ;
 - la Mission régionale 2000, visant à réaliser un inventaire exhaustif des infrastructures de plaisance en Bretagne et notamment des capacités d'accueil ;
 - la Mission régionale 2003-2004, sur l'environnement des ports de plaisance de Bretagne.
- Une organisation par bassins de navigation

Aujourd'hui, l'APPB, le Conseil régional et les Départements bretons poursuivent leur collaboration dans le cadre de la Mission régionale des ports de plaisance de Bretagne. Elle vise à inciter une organisation par bassin de navigation et impulser une politique de bassin en favorisant la réflexion concertée de l'ensemble des acteurs. Un pilote de bassin a été nommé pour chacun des bassins de navigation ; ces 15 pilotes constituent un groupe de travail chargé de conduire les réflexions.

- Une incitation à la mobilité entre ports

L'un des objectifs de la coopération entre ports de plaisance est de favoriser la mobilité des bateaux et éviter l'effet « parking ». Une initiative a été menée dans ce sens par la Sagemor³³⁰, dans le Morbihan, avec le Passeport Morbihan. Le titulaire du passeport, qui occupe une place à flot dans son port d'attache, bénéficie de la gratuité pour les deux premières nuits d'escale dans tous les ports gérés par la Sagemor, ainsi que 5 nuits gratuites par année civile dans ces mêmes ports. Ce système permet d'optimiser l'occupation des sites portuaires, les places libérées par les bateaux pouvant être offertes à d'autres bateaux de passage.

3.1.2. Entre les ports de pêche

- Une coopération dans la filière de commercialisation

La coopération entre ports pour la commercialisation des produits de la pêche repose sur l'utilisation des ports comme bases avancées, situés au plus près des zones de pêche au Pays de Galles, en Ecosse et en Irlande, et à Roscoff sur la façade nord. Le transfert s'effectue ensuite par transport routier et/ou transport maritime vers les ports dans lesquels les produits de la pêche seront vendus ou transformés.

Pour autant, cette coopération prend aujourd'hui davantage la forme de choix d'entreprises (armements bretons décidant de débarquer en bases avancées, ou mareyeurs décidant de s'approvisionner outre-manche ou en Bretagne Nord). Cette coopération mériterait d'être coordonnée par les gestionnaires de ports eux-mêmes, pour davantage de cohérence.

³³⁰ Société d'économie mixte de gestion des équipements touristiques du département du Morbihan, www.sagemor.fr.

- Une coopération locale et régionale

L'ensemble des ports dont l'activité principale est la pêche ont été transférés aux Départements par la loi du 22 juillet 1983, et la plupart ont été concédés aux Chambres de commerce et d'industrie. Ce mode de gestion cohérent permet d'avoir une vision globale des ports de pêche en Bretagne. Seuls Concarneau et Lorient sont devenus en 1983 ports d'intérêt national en raison de leurs activités commerciales. Concédés à des Chambres de commerce et d'industrie (Quimper Cornouaille pour Concarneau et Morbihan pour Lorient), c'est ultérieurement la Société d'économie mixte Lorient Keroman qui a pris la concession pour le port de pêche de Lorient.

Dans le cadre de la loi du 13 août 2004, le Département du Finistère s'est porté candidat au transfert du port de pêche de Concarneau. Cette évolution permettrait en effet de regrouper, au sein d'une même autorité concédante et d'un même concessionnaire, les 7 ports de pêche de Cornouaille³³¹ qui forment une entité économique et sont déjà regroupés dans leurs statistiques sous l'appellation « Cornouaille port de pêche », première place française pour la pêche fraîche et la pêche thonière tropicale. Cela pourrait permettre de mieux coordonner les pratiques portuaires, d'améliorer la gestion, de rationaliser les équipements et les investissements³³².

De même, la CCI des Côtes d'Armor gère les trois ports de pêche principaux du département que sont Saint-Quay Portrieux, Erquy et Loguivy-de-la-Mer.

Toutefois, ce mode d'organisation, qui montre la place essentielle des Départements dans l'organisation des ports de pêche, ne permet pas toujours d'assurer une cohérence entre les ports, notamment en termes d'investissements. La Région Bretagne, organisme co-financeur, devra donc veiller à éviter les investissements doublons, en favorisant les investissements qualitatifs visant à maintenir l'attractivité des places portuaires. Elle pourra, en complémentarité avec l'Etat gestionnaire des aides européennes, favoriser les investissements structurants (plateformes logistiques, unités de traitement des eaux...) pour encourager la spécialisation des sites et éviter le saupoudrage des aides.

3.1.3. Entre les ports de transport de passagers : une incitation au développement des escales de croisière

Les escales de croisière sont encore timides en Bretagne. Mais dans le but de les développer, les Chambres de commerce et d'industrie de Saint-Malo, de Brest et l'association Lorient Croisières Bretagne Sud ont édité ensemble une brochure vantant les mérites de la Bretagne.

La CCI Quimper Cornouaille travaille elle aussi au développement du tourisme de croisière haut de gamme, davantage sur des ports secondaires tels que Concarneau et Douarnenez susceptibles d'accueillir de plus petits navires (90 à 120 mètres). La

³³¹ Douarnenez, Audierne, Saint-Guénolé Penmarc'h, Le Guilvinec, Lesconil, Loctudy, Concarneau.

³³² Audition de M. François CLEMENT par la section Mer Littoral du CESR, le 29 octobre 2004 à Concarneau.

Bretagne dispose en effet de réels atouts sur le segment de la croisière haut de gamme, qui tend à se développer sur les ports de dimension plus modestes que les grands ports de commerce. Les paquebots de 90 à 120 mètres sont d'une grande manœuvrabilité qui leur permet de se dispenser de moyens d'assistance portuaire, et peuvent ainsi développer un « cabotage » de croisière autour de voyages à thème dans lesquels la Bretagne peut faire valoir ses atouts en matière architecturale, patrimoniale, gastronomique. L'amélioration des accès portuaires, le développement de l'offre de services aux navires et aux passagers, l'insertion des ports bretons dans les programmes des tour-opérateurs sont autant de conditions à la croissance de cette activité.

Les ports de la façade atlantique (Saint-Malo, Brest, Lorient, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne et Saint-Jean de Luz) font d'ailleurs une promotion commune des escales de croisière en se regroupant dans les « French Atlantic Ports of Call ». Leur communication, réalisée en anglais, vante les atouts de chacun des ports, donne les informations relatives à l'accueil des navires, le calendrier prévisionnel des escales et les coordonnées des interlocuteurs de chacun des ports, à destination des organisateurs de voyages internationaux.

3.1.4. Entre les ports de commerce

La coopération entre ports de commerce se fait essentiellement dans le cadre de lignes régulières de cabotage. Il n'existe pas de coopération entre ports de commerce au niveau local ou régional. Les ports, de statuts différents (ports départementaux et ports d'intérêt national) sont concédés à des Chambres de commerce et d'industrie différentes, et peuvent être en concurrence les uns avec les autres.

En revanche, à une échelle plus large que celle de la Bretagne, les ports bretons s'inscrivent dans des réseaux.

- L'Association pour le développement des ports français (ADPF)³³³

L'Association pour le développement des ports français a été fondée en juillet 1917. Elle regroupe des ports autonomes maritimes et fluviaux, des Chambres de commerce et d'industrie, et des entreprises. Elle a pour objectif la confrontation des opinions et intérêts des membres dans les domaines liés aux ports, aux activités maritimes et dans l'ensemble de la filière portuaire.

- L'Union des ports autonomes et des CCI maritimes (UPACCIM – Les ports français)

L'Union des ports autonomes et des Chambres de commerce et d'industrie maritimes, créée en 1920, a pour but de « *créer une certaine unité de vues sur toutes les questions touchant aux responsabilités qu'assument ces établissements* ».

³³³ www.port.fr, 2005.

dans l'activité maritime et dans l'économie locale, régionale et nationale, en particulier vis-à-vis des questions générales communes à tous les ports français »³³⁴.

Elle travaille en collaboration avec l'Association pour le développement des ports français.

- L'Association européenne des ports maritimes (ESPO)

Au niveau européen, les ports sont représentés par l'ESPO, créée en 1993, dont l'UPACCIM est membre fondateur. L'ESPO a pour objectif de proposer une plateforme de discussion pour envisager les enjeux auxquels sont confrontés les ports européens, et de faire reconnaître le rôle des ports.

- L'Association des ports de l'arc atlantique (APAA)

L'Association des ports de l'arc atlantique est née en 1996 suite aux travaux effectués dans le cadre du programme européen Atlantis « Liaisons maritimes » (1994-1995). Elle cherche à développer et étendre le transport maritime à courte distance entre les régions de l'arc atlantique et les autres régions d'Europe. Dans le cadre du programme européen PACT, l'APAA a mené une étude dénommée ATNET qui a été à l'origine d'un projet consistant à promouvoir le transbordement et à lancer de nombreux services (services conteneurisés et services rouliers) qui devaient établir un réseau entre les ports membres³³⁵.

- L'Association des ports du nord-ouest atlantique (PNOA)

L'Association des ports du nord-ouest atlantique est née à la fin de l'année 2000 de la volonté des ports de Brest, Lorient, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Bayonne de promouvoir une coopération inter-portuaire, de faire connaître les ports et de les positionner sur les lignes régulières atlantiques, et d'améliorer la desserte terrestre pour raccrocher la façade atlantique à l'Europe.

3.2. Une coopération territoriale

3.2.1. Entre les villes portuaires

- L'Association internationale Villes et ports

L'Association internationale Villes et ports (AIVP), créée en 1988, est un réseau international de décideurs, de techniciens et d'experts du développement de plus de 100 villes portuaires, structuré formellement dans le cadre d'une association internationale de droit français basée au Havre. Elle regroupe des représentants des administrations portuaires et des représentants des villes de façon à proposer au

³³⁴ www.port.fr, 2005.

³³⁵ Audition de M. Jean-Luc PELTIER par la section Mer Littoral du CESR, le 4 novembre 2004 à Saint-Brieuc.

niveau international des contacts et des échanges d'information entre le monde des villes et celui des ports.

L'AIVP organise des rencontres internationales, des séminaires spécialisés, pilote des études et des expertises dans le domaine de l'urbanisme portuaire, de l'économie et des transports, de l'environnement et de l'aménagement du territoire. Elle a, par exemple, organisé un séminaire à Rotterdam les 1^{er} et 2 décembre 2005 sur le thème « Comment travailler à une nouvelle génération de ports et de villes ? », à Marseille en octobre 2004 sur le thème des bonnes pratiques pour la planification de l'interface entre la ville et le port ; ou encore à Lorient, en juin 2003, sur le thème « Savoir gérer le patrimoine portuaire »³³⁶.

- La Conférence permanente des villes portuaires européennes périphériques

Créée en 1992 à l'initiative de la ville de Brest, la Conférence permanente des villes portuaires européennes périphériques a pour objectif de réunir des villes partageant les mêmes contraintes socio-économiques, notamment en termes de situation géographique périphérique et de repli des activités maritimes. Constituée au départ des villes de Brest, Cadix (Espagne), Den Helder (Pays-Bas), Plymouth (Grande-Bretagne) et Tarente (Italie), elle s'est ouverte aux villes de Constantza (Roumanie), Dun Laoghaire (Irlande), Kiel (Allemagne), Norte (Portugal) puis Gdynia (Pologne) et Klaipeda (Lituanie). La dernière réunion, qui s'est tenue à Brest en octobre 2005, a réuni six de ces délégations autour d'un projet visant à développer des outils d'aide à la décision pour la gestion des risques industriels et de l'environnement : le projet IMAPS (Integrated management of risks and environment in port cities)³³⁷.

3.2.2. Entre les régions maritimes

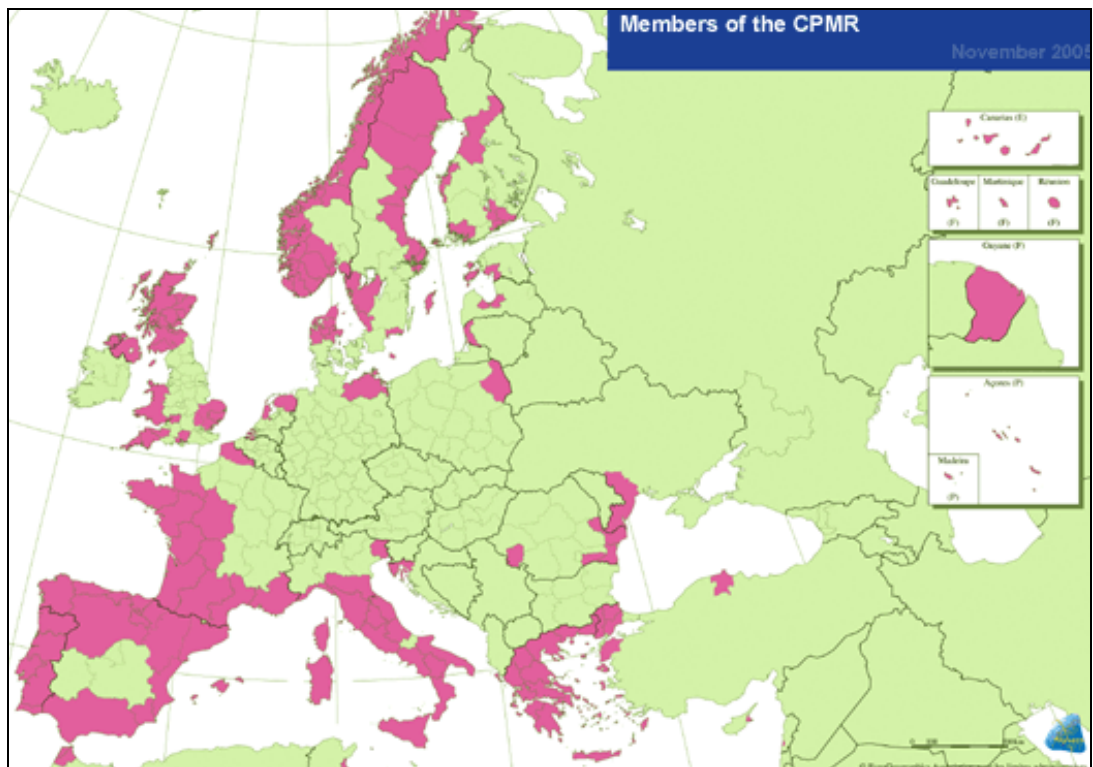
- La Conférence des régions périphériques maritimes (CRPM)

La Conférence des régions périphériques maritimes (CRPM) réunit 154 régions dans 26 Etats, membres ou non de l'Union européenne. Elle agit pour la prise en compte des besoins et intérêts des régions maritimes et pour un développement plus équilibré du territoire communautaire.

³³⁶ www.aivp.org, 2005.

³³⁷ Le Télégramme, 10 octobre 2005. *Six villes portuaires étudient les risques et l'environnement*. Voir à ce sujet le site de la Conférence permanente sur www.cub-brest.fr/cvpep/.

Figure 51. Les régions membres de la CRPM au mois de novembre 2005.



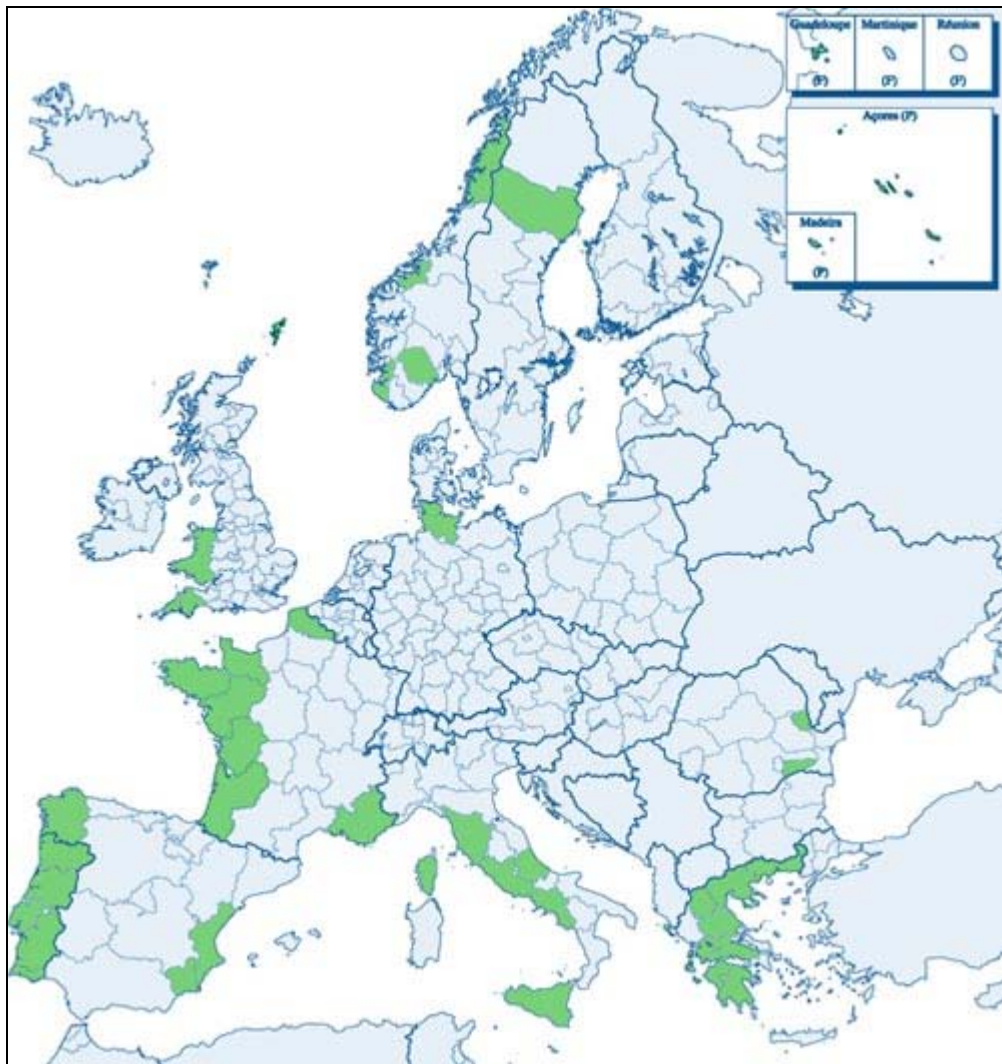
Source : www.crpm.org, 2005.

La CRPM se mobilise en particulier pour une politique maritime européenne, le projet « Europe de la mer », auquel participent 50 collectivités territoriales sous le pilotage de la Région Bretagne et de la Région Norte (Portugal). Ce projet s’articule autour de 5 thèmes :

- transports, logistique et sécurité maritime ;
- sciences et technologies de la mer ;
- développement durable ;
- gouvernance ;
- économie et emploi.

Il a pour objectif de croiser cette approche thématique avec une approche globale et intégrée pour définir une stratégie européenne pour la mer.

Figure 52. Les régions partenaires du projet « Europe de la Mer ».



Source : www.europedelamer.org, 2005.

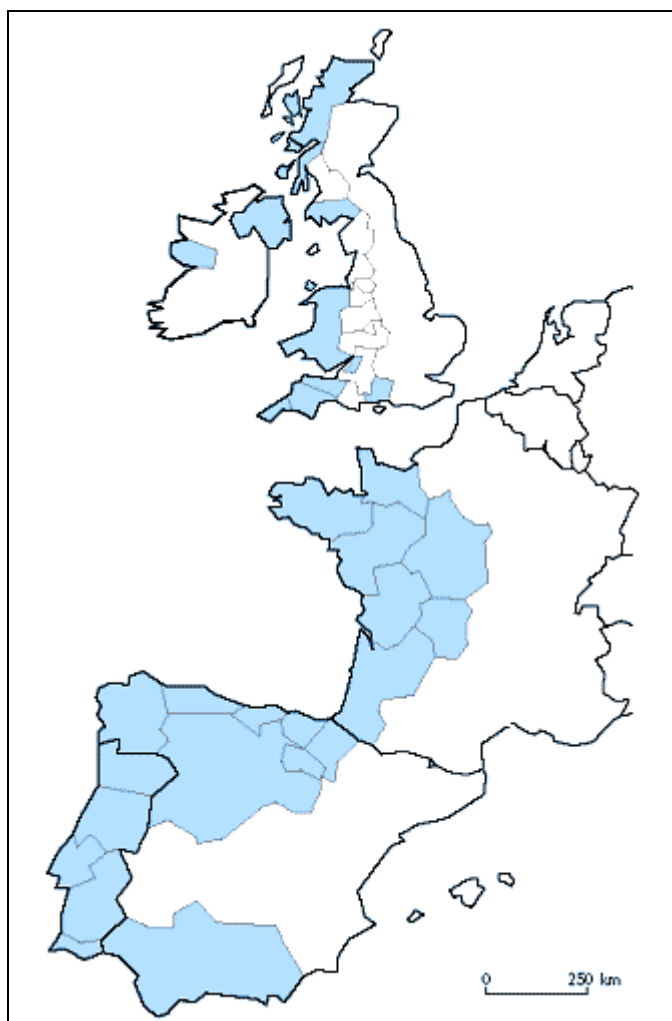
C'est avec ce projet, dans lequel la Bretagne joue un rôle majeur, que les régions littorales souhaitent affirmer leur rôle dans l'élaboration de la politique maritime européenne, et notamment contribuer à élaborer le Livre vert lancé par la Commission européenne pour une politique maritime européenne et qui devrait être publié au printemps 2006.

- L'arc atlantique

Les régions atlantiques se sont associées en 1989 en créant au sein de la Conférence des régions périphériques maritimes (CRPM) une commission géographique Arc atlantique. L'arc atlantique regroupe aujourd'hui 30 régions de 5 pays : le Royaume-Uni, l'Irlande, la France (dont la Région Bretagne), le Portugal et l'Espagne. Il a pour objectif de rendre les régions de la façade atlantique attractives et compétitives, en particulier en améliorant l'accessibilité de ces régions, en les intégrant aux réseaux européens et en développant des modes de transport alternatifs à la route, tels le ferroviaire et le maritime. Le programme européen INTERREG est un outil financier permettant la mise en œuvre de coopérations institutionnelles et économiques entre

les régions. Il a permis notamment la réalisation d'études sur l'intermodalité et le cabotage maritime.

Figure 53. Les régions partenaires de l'arc atlantique.



Source : arcatlantique.org, 2005.

- L'arc Manche

L'arc Manche, fondé en 1996 et officialisé le 18 octobre 2005 à Brighton, regroupe les régions situées de part et d'autre de la Manche, dans le but de proposer un cadre de coopération sur des sujets communs, autour d'une entité géographique cohérente. Sa stratégie repose sur deux objectifs : démontrer l'intérêt et la spécificité de l'arc Manche comme espace cohérent de coopération, et renforcer le partenariat entre les régions de l'arc Manche, à tous les niveaux, au travers d'actions et de réalisations concrètes.

Figure 54. Les régions partenaires de l'arc Manche.



Source : www.arcmanche.com, 2005.

C'est dans le cadre de l'arc Manche que des ports dits « secondaires » souhaitent s'unir. Une trentaine de ports anglais et français pourraient ainsi se regrouper pour devenir plus lisibles dans le paysage du cabotage et répondre ensemble à leurs impératifs de fonctionnement tels que la mise en place du code ISPS ou le dragage³³⁸.

³³⁸ Le Marin, 12 août 2005. *Transmanche : des « petits » ports anglais et français font cause commune*. Ouest-France, 5 décembre 2005. *Les ports secondaires unissent leurs forces*.

Chapitre 9

Pour une stratégie régionale de gestion intégrée des sites portuaires

1.	Une stratégie de gestion intégrée des sites portuaires fondée sur trois orientations	231
1.1.	Assurer le développement des sites portuaires bretons	232
1.1.1.	Positionner durablement les ports de commerce bretons dans les réseaux de transport de marchandises	232
1.1.2.	Maintenir des activités liées à la pêche et à la conchyliculture dans les ports bretons	235
1.1.3.	Veiller à un développement équilibré de la plaisance	236
1.1.4.	Pour tous les sites portuaires : améliorer les potentialités de développement	237
1.2.	Faire des sites portuaires bretons un outil au service du développement durable de la Bretagne	238
1.2.1.	Faire des sites portuaires un moteur du développement économique de la Bretagne	238
1.2.2.	Faire des sites portuaires bretons un bon exemple en matière de préservation de l'environnement	239
1.2.3.	Faire des sites portuaires un outil d'aménagement du territoire	239
1.3.	Affirmer le rôle de l'échelon régional dans un contexte de décentralisation	240
1.3.1.	Favoriser le fonctionnement en réseau	240
1.3.2.	Animer et coordonner ce réseau	241
1.3.3.	Impulser une coopération en direction des autres places portuaires	241
2.	Un outil de mise en œuvre : le schéma régional de développement portuaire	242
2.1.	Le développement portuaire, au croisement de plusieurs schémas régionaux	242
2.2.	Un schéma de développement portuaire pour une politique cohérente	243

Les sites portuaires de Bretagne constituent un ensemble riche de sa diversité, s'inscrivant dans des filières, territoires et réseaux d'acteurs avec lesquels ils entretiennent des relations d'influence et de dépendance. Ils doivent faire face à la fois aux évolutions de ces filières et de ces réseaux, mais aussi aux enjeux territoriaux et environnementaux qui se posent à la Bretagne et à sa zone côtière.

Leur pérennité, et leur développement au service de la Bretagne, dépendront de leur capacité à s'inscrire dans la dynamique de développement régional et à s'adapter aux contraintes nouvelles en les anticipant, afin d'en exploiter au mieux les opportunités de développement.

La stratégie portuaire de la Bretagne doit donc être globale et aborder l'ensemble des enjeux qui se posent à ses ports. Elle constitue l'un des volets majeurs de la politique maritime de la Région Bretagne et c'est par elle que la reconnaissance de la Bretagne comme grande région maritime pourra s'affirmer.

Cette stratégie doit intégrer l'ensemble des éléments influençant la dynamique et le fonctionnement des ports combinant les regards à l'échelle locale, régionale, nationale mais aussi européenne et internationale ; elle doit aussi intégrer la coopération de l'ensemble des acteurs des filières dans lesquelles s'inscrivent les ports, de façon à promouvoir un développement durable de la Bretagne et de sa zone côtière.

Cela nous amène à préconiser une **gestion intégrée des sites portuaires bretons** qui considérerait chaque type de port au regard des filières dans lesquels il s'inscrit, mais aussi l'ensemble des sites portuaires dans leur complémentarité. Elle prendrait en compte les trois piliers du développement durable que sont les dimensions économiques, sociales et environnementales.

Cette stratégie de gestion intégrée des sites portuaires pourrait s'articuler autour de **trois orientations** (section 1) et être mise en œuvre dans le cadre d'un **schéma régional de développement portuaire** (section 2).

1. Une stratégie de gestion intégrée des sites portuaires fondée sur trois orientations

Orientation n°1 : assurer le développement des sites portuaires bretons.

La Bretagne se trouve aujourd'hui confrontée à de nombreux défis concernant l'avenir de ses sites portuaires. Pour relever ces défis, elle doit s'engager dans une stratégie offensive et assurer le développement de ses sites portuaires pour les valoriser sur l'échiquier national et international.

Orientation n°2 : faire des sites portuaires bretons un outil au service du développement durable de la Bretagne.

Les sites portuaires doivent être considérés comme des outils économiques au service de la Bretagne. Leur développement doit se faire dans une logique de développement durable : les sites portuaires doivent générer des richesses et des

emplois sans compromettre la préservation de l'environnement, et avec le souci du bien-être social de la population bretonne.

Orientation n°3 : affirmer le rôle de l'échelon régional dans un contexte de décentralisation.

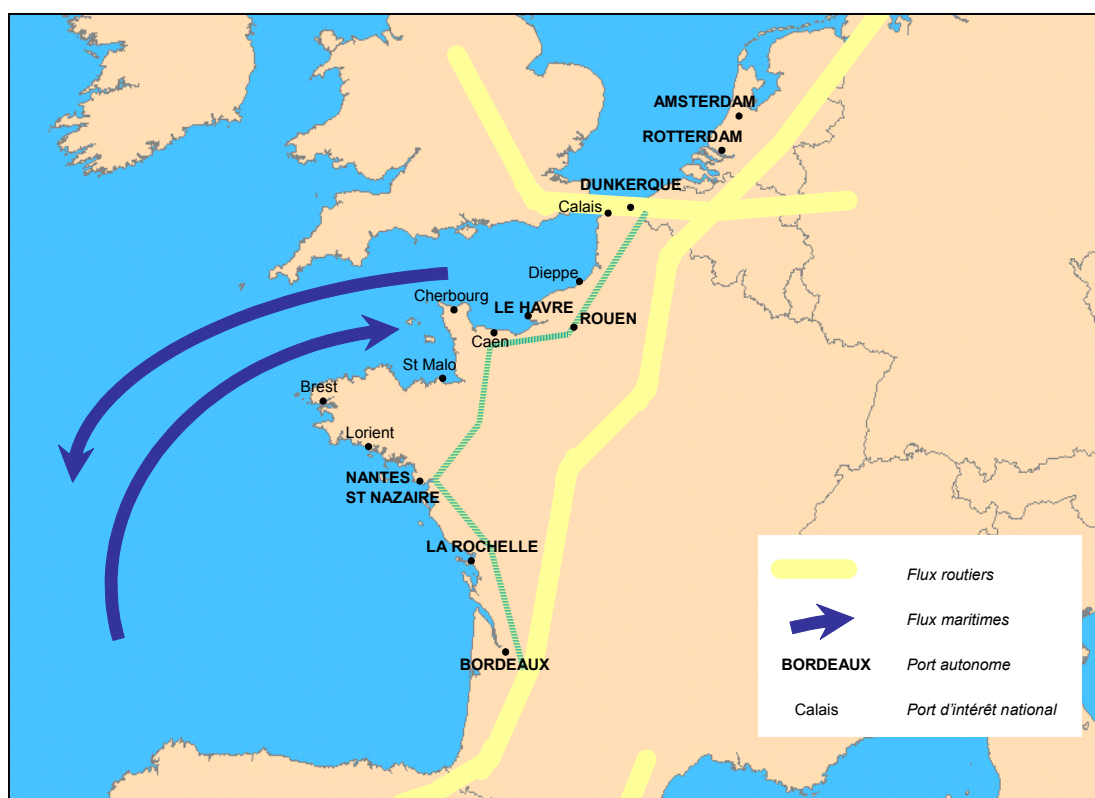
La Région apparaît de plus en plus comme un échelon stratégique, assurant le relais entre le niveau local et le niveau national et européen. L'identité maritime de la Bretagne impose naturellement le niveau régional comme pertinent pour développer une politique cohérente en matière portuaire associant les acteurs publics et les acteurs privés concernés.

1.1. Assurer le développement des sites portuaires bretons

1.1.1. Positionner durablement les ports de commerce bretons dans les réseaux de transport de marchandises

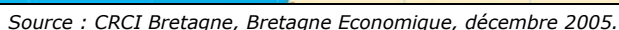
Un regard maritime porté sur la Bretagne replace les ports de commerce bretons au plus près des grandes routes maritimes, au cœur du réseau mondial de transport. Cette situation originale constitue un argument de poids pour rendre visible la Bretagne sur des routes maritimes qui jusqu'à maintenant l'ignorent et risquent encore de l'ignorer dans l'avenir. L'enjeu du développement des ports de commerce en Bretagne consiste à disposer des arguments nécessaires pour capter de nouveaux trafics.

Figure 55. Les flux de marchandises : la Bretagne entre terre et mer.



Source : CRCI Bretagne, novembre 2005.

233



1) Prospector et identifier les trafics portuaires potentiels.

2) Développer le cabotage et l'intermodalité.

Le contexte international du transport maritime évolue vers une massification des flux et une augmentation de la taille des navires. Ces navires géants, pouvant transporter jusqu'à 10 000 conteneurs, ne pourront accéder qu'aux plus grands ports, seuls capables de les accueillir. Les ports de commerce bretons, avec leurs équipements et surtout leurs possibilités de développement modestes, notamment

en termes de surface disponible, ne peuvent pas se placer sur le créneau des grands ports d'éclatement.

Les ports de commerce bretons ont en revanche une carte à jouer pour des trafics plus modestes. Leur taille leur confère une plus grande flexibilité qui constitue un atout pour saisir les opportunités et capter de nouveaux trafics. Rotterdam et Algeiras sont les ports d'éclatement de premier rang pour l'Europe atlantique. En France, Nantes-Saint-Nazaire et Le Havre Port 2000 peuvent être qualifiés de ports de second rang car ils n'atteindront pas, sauf s'il y a saturation des deux autres, le niveau de ces ports de premier rang. Les ports de Bretagne peuvent quant à eux devenir des ports de troisième rang sur le réseau du *feeder*ing.

L'autoroute des estuaires ne laisse aujourd'hui guère de possibilité de liaison maritime entre les ports bretons et les ports de Nantes-Saint-Nazaire et Le Havre. Les ports de commerce bretons sont en revanche situés sur l'axe Nord/Sud des échanges entre la Méditerranée et la Mer Baltique, qui seront amenés à se développer. Leur avenir repose sur leur capacité à s'imposer comme escales sur ces trafics de *feeder*ing. Ils doivent donc développer des trafics de niche, sur des produits à haute valeur ajoutée, afin de disposer d'atouts pour s'imposer sur des lignes de cabotage qui se créeront. La complémentarité entre les ports bretons devrait alors jouer un rôle important.

La fidélisation d'armements dans ces échanges Nord/Sud de troisième rang pourrait en outre favoriser le développement d'échanges exogènes à la Bretagne. Dans cette hypothèse, l'axe ferroviaire Saint-Brieuc-Auray devra être rétabli et la possibilité d'y réaliser une plateforme logistique à mi-route en zone franche devra être envisagée.

L'inscription de la Bretagne dans les réseaux nationaux et européens et une stratégie globale d'intermodalité doivent créer les conditions favorables qui permettront à la Bretagne d'attirer et de fixer des lignes de cabotage maritime ou les autoroutes de la mer en projet.

3) Organiser le développement ferroviaire.

Si les ports de commerce bretons sont, pour la plupart, bien desservis par un réseau routier de qualité, ils sont en revanche très peu connectés aux principaux axes nationaux et européens. L'autoroute des estuaires risque en outre de couper la Bretagne des trafics transitant entre Le Havre et Nantes-Saint-Nazaire. La localisation de la future plateforme multimodale de Châteaubourg, à l'est de Rennes, accentue ce risque. Pourtant, le poids des ports de commerce bretons sur les routes maritimes dépend fortement de la logistique terrestre et surtout des capacités de groupage et dégroupage des marchandises dans l'arrière-pays. La desserte ferroviaire est un maillon essentiel de la chaîne logistique terrestre qui permet cette massification des marchandises. Mais le fret ferroviaire est quasiment absent de la Bretagne, alors que les infrastructures existent. Dans ces conditions, seule une réelle volonté politique d'organiser un développement ferroviaire capable de répondre aux attentes des chargeurs permettra aux ports de commerce bretons de se raccorder à l'Europe par la voie terrestre.

4) Soutenir le démarrage des nouvelles lignes maritimes et assurer leur stabilisation.

L'échec dans le passé récent de lignes de cabotage ne favorise pas la création de nouvelles lignes et les investissements nécessaires les rendent extrêmement fragiles. Le démarrage de nouvelles lignes mérite donc d'être soutenu pendant toute la phase de stabilisation du trafic. Ce soutien ne doit pas seulement être financier, il doit aussi promouvoir un changement de pratiques chez les chargeurs et les opérateurs du transport.

5) Valoriser les atouts portuaires de la Bretagne.

L'affirmation d'une ambition régionale pour le positionnement des ports bretons sur les routes maritimes passe par la valorisation des atouts portuaires de la Bretagne auprès des opérateurs du transport international : leur place au plus près des routes maritimes, leurs équipements, leur adaptabilité à des trafics spécifiques. Il conviendra de s'appuyer, entre autres, sur les circuits institutionnels régionaux de démarchage international.

6) Favoriser la coopération entre les acteurs de la chaîne logistique.

Le développement de l'intermodalité appelle un renforcement des partenariats entre opérateurs du transport (chargeurs, transporteurs, armateurs) et gestionnaires des ports au sein de structures leur permettant d'être informés et de s'organiser. Mais le passage portuaire pour les marchandises représente encore un obstacle par rapport au transport routier, aussi les formalités à accomplir ainsi que les tarifs de passage portuaire méritent-ils d'être simplifiés.

1.1.2. Maintenir des activités liées à la pêche et à la conchyliculture dans les ports bretons

L'activité des ports de pêche se pose en termes de maintien des débarquements et des approvisionnements à un niveau qui assure leur équilibre économique et leur permette ainsi de maintenir une place compétitive dans la filière des produits de la pêche. Du fait de leur proximité avec les zones de pêche, les ports du nord de l'Europe semblent aujourd'hui mieux placés.

Parmi les différents types de ports que nous avons étudiés, les ports de pêche sont les seuls dont l'existence même, et donc la survie, dépendent d'une ressource naturelle.

Il faut pour cela :

1) Promouvoir une pêche durable et responsable.

Le maintien des approvisionnements dans les ports de pêche nécessite une gestion durable des stocks halieutiques exploités. Il convient d'intégrer les professionnels aux démarches d'évaluation habituellement menées par les scientifiques, dans une optique de co-expertise permettant de responsabiliser chacun, et d'appuyer les initiatives prises par les pêcheurs bretons en faveur d'une pêche responsable. L'impact de l'activité de pêche plaisance sur les ressources de la bande côtière la plus sensible devra être mieux pris en compte car cette activité effectue des prélèvements non négligeables. Il est par ailleurs nécessaire de veiller au maintien de la diversité

des métiers pratiqués en Bretagne et d'encourager la polyvalence des outils de production, de façon à faire face à l'évolution des stocks et aux contraintes d'accès aux ressources.

2) Assurer le renouvellement des outils de production.

La flotte bretonne est vieillissante (les navires sont âgés de 22 ans en moyenne). Les plans successifs de sortie de flotte et la disparition des aides à la construction depuis le 1^{er} janvier 2005 entraînent une diminution du nombre de bateaux, fragilisant l'équilibre de certains ports de pêche. L'âge des navires ne permet pas de satisfaire aux conditions de sécurité pour les équipages ni aux exigences de qualité pour les produits. La construction de bateaux génériques est une réponse à la disparition des aides à la construction. La recherche de dispositifs permettant de consommer moins d'énergie (biocarburants, choix techniques opportuns) doit également être encouragée. Il faut en outre coordonner les démarches de mise aux normes des ports de pêche dans le cadre du paquet « hygiène » qui impose aux ports de s'équiper de stations de traitement des eaux.

3) Promouvoir les métiers auprès des jeunes.

Les métiers de marin pêcheur et de conchyliculteur n'attirent plus les jeunes aujourd'hui. Il est nécessaire de communiquer sur ces métiers, de les valoriser et de promouvoir les formations aux métiers de la mer, ainsi que de faciliter la création et la transmission des entreprises.

4) Améliorer les filières de commercialisation.

Les réseaux de commercialisation des produits de la mer sont très développés, mais leur amélioration doit être constante et réalisée dans le souci d'augmenter la valeur ajoutée des produits, en développant notamment des filières de valorisation correspondant aux besoins des consommateurs. Deux tendances porteuses se dégagent de ces filières : la première concerne les produits ultra-frais pouvant bénéficier de labels de qualité, la seconde les produits transformés et prêts à la consommation.

5) Favoriser la coopération entre les acteurs de la pêche bretonne.

Le secteur de la pêche recouvre un grand nombre d'acteurs intervenant à différents niveaux : marins pêcheurs, conchyliculteurs, pêcheurs plaisanciers, scientifiques, comités locaux, comité régional, organisations de professionnels, industries de transformation... La coopération entre ces différents acteurs permet de mieux évaluer la ressource, mieux la gérer mais aussi d'envisager de nouvelles possibilités de valorisation et de commercialisation des produits.

1.1.3. Veiller à un développement équilibré de la plaisance

La Bretagne a été en 2004 la première région de France pour le nombre d'immatriculations de nouvelles unités de plaisance. Cet engouement pour la plaisance en Bretagne pose aujourd'hui des problèmes de capacité qui, s'ils sont réels, ne sont pas toujours bien évalués.

Pour parvenir à un développement équilibré de la plaisance, il faut :

1) Mieux évaluer l'offre et la demande.

Le recensement des capacités d'accueil mené en 2000 a permis de mieux quantifier l'offre portuaire, mais la demande réelle en anneaux reste floue. Une connaissance plus fine des besoins est nécessaire pour mieux appréhender la question du développement des ports de plaisance en Bretagne.

2) Optimiser la gestion des places de port.

Les modes de gestion actuels ne semblent pas toujours adaptés aux pratiques des plaisanciers. Ils méritent d'être optimisés, notamment pour stocker à terre les bateaux sortant peu, et pour réattribuer les places laissées vacantes par les bateaux qui naviguent. Il faudrait aussi envisager la gestion des places non plus port par port, mais à l'échelle de bassins de navigation, de façon à connaître les disponibilités en temps réel.

La mobilité entre ports est l'un des axes forts du développement des ports de plaisance : outre une meilleure gestion des places, elle favorise l'escale, qui représente de plus grandes retombées pour le tissu économique local. L'initiative « Passeport Morbihan » mérite d'être étudiée, et éventuellement étendue à l'ensemble des bassins de navigation bretons, avec la mise en place de réseaux de ports d'escale. Elle pourrait également être ouverte aux bassins de navigation proches comme ceux de Pornic et de l'Île d'Yeu.

3) Maîtriser la réalité des coûts.

La plaisance contribue à l'attractivité de la Bretagne, mais elle représente souvent, y compris sur le long terme, des coûts importants d'entretien, de fonctionnement et de services, qu'il ne faut pas oublier d'intégrer à l'analyse au moment des investissements.

1.1.4. Pour tous les sites portuaires : améliorer les potentialités de développement

1) Maintenir les espaces portuaires.

Les réserves foncières et espaces en friche délaissés par certaines activités représentent une richesse pour les ports qui en disposent car ils constituent une possibilité de développement, que ce soit pour implanter des équipements et des industries portuaires ou pour créer des aires de stockage. Il est nécessaire de gérer au mieux les espaces dédiés au développement des activités portuaires

2) Envisager des possibilités de reconversion réversibles.

Les mutations auxquelles sont confrontés les ports de commerce et les ports de pêche bretons entraînent parfois des reconversions vers d'autres activités. Certaines reconversions sont irréversibles, par exemple quand des bassins sont comblés. Tout comblement ne peut être compris que comme un échec en matière d'aménagement de l'espace. Certaines reconversions, notamment de la pêche vers la plaisance, sont réversibles et peuvent permettre, même si cela est difficile, de revenir aux activités antérieures.

3) Organiser les espaces.

Dans les plus grands sites portuaires, il convient d'organiser les espaces portuaires de façon à gérer les interfaces entre les différentes activités. Il peut en outre être nécessaire de réfléchir à l'implantation en-dehors des espaces portuaires de certaines activités économiques ne nécessitant plus, aujourd'hui, de localisation à proximité immédiate des quais.

L'Etablissement public foncier régional (EPFR) pourrait avoir un rôle à jouer dans l'organisation de certains espaces portuaires.

1.2. Faire des sites portuaires bretons un outil au service du développement durable de la Bretagne

Les sites portuaires doivent devenir un outil au service du développement durable de la Bretagne. Ils jouent un rôle majeur dans l'animation de leur arrière-pays, tant d'un point de vue économique que social et environnemental. Il est important de faire reconnaître ce rôle des sites portuaires et d'en faire profiter la région Bretagne.

1.2.1. Faire des sites portuaires un moteur du développement économique de la Bretagne

1) Impulser le développement d'activités économiques générant des activités portuaires.

L'activité d'un port, quel qu'il soit, est fortement liée à la filière dans laquelle il s'inscrit. Favoriser le développement d'activités dans cette filière permet de garantir l'activité d'un port.

2) Encourager le développement d'activités associées aux activités portuaires.

Les activités portuaires nécessitent de nombreux services (services aux navires, services aux marchandises, services aux hommes) qui représentent de réelles opportunités pour le développement de filières associées. Le développement du cabotage doit constituer un moteur pour la construction par les chantiers navals de petits caboteurs adaptés aux exigences de rapidité, de manœuvrabilité et d'accessibilité des transporteurs. Le développement de la plaisance et la présence de grands navigateurs représentent également un atout certain pour l'innovation technologique en matière de nautisme.

3) Favoriser les activités et trafics portuaires produisant de la valeur ajoutée.

Les retombées d'un port sur l'économie de son arrière-pays ne dépendent pas tant des tonnages transportés que de la valeur ajoutée. La modestie des trafics des ports de commerce bretons ne doit pas cacher la possibilité de se spécialiser dans des filières fortement créatrices de valeur ajoutée, sur des trafics de niche. De même, la construction navale doit renforcer son action de recherche, développement et innovation pour se développer dans le créneau des navires spécialisés faisant appel à la haute technologie.

4) Promouvoir les compétences et les savoir-faire.

La Bretagne est reconnue pour la diversité de ses compétences et de ses savoir-faire en matière d'activités maritimes. Il faut veiller à maintenir cette image et ces atouts.

1.2.2. Faire des sites portuaires bretons un bon exemple en matière de préservation de l'environnement

L'impulsion de nouvelles pratiques en matière de préservation de l'environnement est nécessaire. Il faut, pour cela :

1) Encourager et étendre les initiatives de récupération des déchets.

Certaines initiatives ont localement permis de sensibiliser et de mobiliser les acteurs à la question des déchets produits à bord des navires, récupérés en mer ou produits par les activités portuaires. Ces initiatives méritent d'être mises en valeur et étendues à tous les sites portuaires.

2) Renforcer les moyens nécessaires au traitement des déchets.

Il est indispensable de mettre en œuvre les moyens nécessaires à la récupération et au traitement des déchets, qu'il s'agisse de la collecte d'ordures, de la déconstruction des bateaux hors d'usage, du traitement des eaux usées et des produits de carénage, ou du traitement des boues de dragage dont les analyses chimiques et biologiques interdisent le clapage en mer. Les techniques de traitement et les investissements nécessaires sont souvent très coûteux et il convient d'appuyer les collectivités locales ou établissements concessionnaires qui s'engagent dans ces nouvelles pratiques.

Sans intervention, la plupart des sites portuaires pourraient à terme être condamnés par l'engorgement sédimentaire. Le traitement de ces sédiments constitue l'un des défis environnementaux majeurs des prochaines décennies. Des initiatives sont nécessaires pour permettre leur recyclage et leur usage.

3) Conforter la sécurité maritime.

La Bretagne, au plus près des grandes routes maritimes, se trouve être l'une des régions les plus exposées aux risques. Elle est en conséquence fondée à formuler des exigences en matière de sécurité maritime. En amont des dispositions d'accueil des navires en difficulté dans des zones refuges, il est indispensable de conforter le dispositif de prévention et de parvenir à une harmonisation de la législation internationale sur les questions liées à la sécurité maritime.

1.2.3. Faire des sites portuaires un outil d'aménagement du territoire

1) Promouvoir le développement ferroviaire comme alternative au tout routier.

Outre la nécessité d'une desserte terrestre performante permettant de raccorder les ports bretons à l'Europe, le développement ferroviaire apparaît comme une alternative durable à un transport routier dont la saturation pose de plus en plus de problèmes d'encombrement, d'occupation de l'espace et surtout d'émission de gaz à effet de serre.

2) Promouvoir une synergie entre villes et ports.

La gestion de l'interface entre villes et ports constitue un enjeu pour l'avenir. Pour parvenir à une interface qui soit synonyme de synergie et non de conflit, il faut faire connaître les activités portuaires et leurs enjeux. De nombreux conflits d'usage naissent d'une mauvaise connaissance mutuelle, la passion et l'imaginaire prenant le pas sur la réalité. Pour cohabiter sur un espace restreint, il faut développer une vision commune, qui commence par une meilleure information et une meilleure connaissance. Les activités portuaires et les enjeux auxquels elles sont confrontées méritent ainsi d'être expliqués aux riverains. De l'autre côté, les exigences en matière de bruits, d'émissions, d'odeur doivent également être expliquées, de façon à élaborer ensemble un compromis. Il faut veiller à maintenir, près des ports, une certaine mixité sociale et professionnelle, condition du maintien et du développement d'une vie sur le port n'excluant ni une catégorie d'usagers ni une autre.

3) Privilégier la concertation.

Les sites portuaires sont des lieux où se côtoient de multiples acteurs et une grande variété d'activités, sur un espace restreint et convoité. La concertation permet de construire une vision partagée de cette diversité des acteurs, des métiers pratiqués, d'intégrer les connaissances et les enjeux de chacun, et ainsi de mieux accepter des projets élaborés ensemble.

1.3. Affirmer le rôle de l'échelon régional dans un contexte de décentralisation

La Région Bretagne intervient d'ores et déjà sur les sites portuaires en tant que co-financeur d'un certain nombre de travaux d'infrastructures et de superstructures. En se portant candidate au transfert des ports d'intérêt national de Saint-Malo, Brest et Lorient, elle acquiert un nouveau rôle, celui d'autorité concédante et de financeur principal. Ce contexte met en exergue le rôle important de la Région comme fédérateur et accompagnateur des politiques menées localement par d'autres collectivités (communes, groupements de communes, conseils généraux). La mise en réseau des ports peut en être le support.

1.3.1. Favoriser le fonctionnement en réseau

Les ports bretons s'inscrivent dans la diversité. En concurrence pour le développement des activités de commerce, de pêche ou de plaisance, ils partagent un certain nombre d'enjeux tels que le développement du cabotage, le maintien des approvisionnements en produits de la mer, le développement équilibré de la plaisance. Ils partagent aussi des besoins en termes d'équipement et d'entretien. Il est donc nécessaire de :

1) Promouvoir le partage d'expériences entre les différents types de ports.

Il n'existe pas ou très peu d'études transversales à tous les types de port, pourtant essentielles à toute réflexion sur la définition d'une politique portuaire. Chaque port, et surtout chaque activité portuaire (commerce, pêche, plaisance....) a sa propre logique de fonctionnement, mais pour avancer ensemble, une vision partagée des problématiques et des enjeux est nécessaire.

2) Associer les sites portuaires bretons dans un réseau.

Le fonctionnement en réseau des ports bretons permettrait d'organiser le développement portuaire de la Bretagne de façon cohérente, en partageant les problématiques communes sans ignorer les spécificités de chacun des ports.

1.3.2. Animer et coordonner ce réseau

1) Encourager les acteurs des ports à s'associer dans l'élaboration d'une charte de place portuaire.

Les chartes de place portuaire, destinées à associer les acteurs du port autour de son développement, étaient jusqu'à présent spécifiques aux ports d'intérêt national. Ce document d'orientation, partagé par la communauté portuaire, mériterait d'être étendu à d'autres sites portuaires de Bretagne.

2) Accompagner et fédérer les acteurs du développement portuaire dans une optique de complémentarité.

La Région a un rôle à jouer dans l'accompagnement des acteurs, dans une optique de cohérence régionale. Lors de tout nouvel investissement structurant, elle devra s'assurer de l'absence de redondance tant dans le site lui-même que dans les autres sites portuaires bretons, ceci dans le souci d'une meilleure complémentarité des sites portuaires régionaux.

3) Assurer une communication sur le développement portuaire pour une meilleure connaissance de tous.

Le monde portuaire est complexe et difficile à appréhender pour de nombreux acteurs, alors que le développement portuaire concerne la collectivité dans son ensemble. Une meilleure connaissance de chacun des types de ports et des activités qu'ils supportent est le premier pas vers une intégration des problématiques et des enjeux au niveau régional.

4) Articuler les différents échelons de décision.

La diversité des modes de gestion portuaire peut entraîner des problèmes de cohérence. La Région Bretagne doit jouer un rôle dans l'harmonisation de ces modes de gestion, mais la mise en cohérence au niveau régional ne doit pas se faire au détriment des spécificités locales. Il faut ainsi veiller à bien articuler les différents échelons de décision et ne pas faire au niveau régional ce qui peut être fait au niveau local. La clarification des missions de chacun des acteurs intervenant sur les sites portuaires est primordiale pour une stratégie régionale de fédération à long terme.

1.3.3. Impulser une coopération en direction des autres places portuaires

Le développement des sites portuaires ne peut s'envisager qu'à l'échelle interrégionale. Il importe de développer des liens avec les autres sites portuaires qui partagent des caractéristiques communes avec les sites portuaires bretons.

1) Développer les liens avec les ports voisins.

Le développement des sites portuaires de Bretagne doit s'envisager au regard des activités des ports voisins, notamment Nantes-Saint-Nazaire, Cherbourg, Caen-

Ouistreham et Le Havre. Les problématiques portuaires ont également toute leur place dans les réflexions des différentes associations de villes ou de régions sur les façades atlantique et manche, et au-delà des frontières nationales.

2) Encourager les actions de coopération. Il existe déjà des formes de coopération entre acteurs, entre activités, entre ports. Ces expériences constituent une base solide sur laquelle il faut s'appuyer pour animer un réseau de ports.

3) Ouvrir le Pôle Mer Bretagne à la problématique portuaire. Parmi les actions de coopération existantes, le pôle de compétitivité Mer Bretagne constitue une initiative intéressante en faveur du développement de l'ambition maritime de la Bretagne. Cette ambition ne peut se concrétiser pleinement qu'en intégrant les problématiques portuaires, y compris dans les programmes de formation et de recherche.

2. Un outil de mise en œuvre : le schéma régional de développement portuaire

2.1. Le développement portuaire, au croisement de plusieurs schémas régionaux

La Région Bretagne affirme son rôle de stratège par l'élaboration d'un certain nombre de schémas, dont certains concernent très directement le développement portuaire.

« Bretagne 2015 », le schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) prévu par les lois du 4 février 1995 et du 25 juin 1999, et finalisé au début de l'année 2004, repose sur une stratégie de développement durable autour de quatre priorités : l'arrimage de la Bretagne à l'Europe par le développement d'infrastructures de transports et d'un complexe logistique performants, le renforcement et le renouvellement de l'appareil productif breton par la qualité, l'assurance d'une équité territoriale et le développement d'une exemplarité environnementale. La charte « Bretagne 2015 » rappelle que *« la mer et le littoral sont par ailleurs des composantes essentielles de la réalité bretonne, de son économie, de sa vie sociale, de l'organisation de ses territoires, mais aussi de sa culture et de son image. Si elle est une frontière, la mer est aussi un lien qui rassemble les régions et les continents. Elle réunit, de fait, la Bretagne aux régions atlantiques, mais aussi aux autres régions maritimes et périphériques »*.

Le schéma régional de développement économique (SRDE), dont l'élaboration a été engagée et devrait s'achever à la mi-2006, vise à proposer un modèle de gouvernance du champ du développement économique régional, et à assurer une coordination efficace des outils entre les différents acteurs. La loi du 13 août 2004 fait du SRDE l'élément déclencheur du transfert à la Région des aides de l'Etat aux entreprises. Ce schéma, qui doit porter une ambition économique collective, sera élaboré en concertation avec les acteurs. Il s'appuie sur un diagnostic stratégique qui identifie les enjeux de la Bretagne pour le système productif, les entreprises

régionales, le développement économique des territoires, l'emploi et la main d'œuvre, la recherche, la politique de développement économique.

Le schéma régional multimodal des déplacements et des transports, engagé à la fin de l'année 2005 suite au SRADT, vise à définir une stratégie régionale d'organisation multimodale des transports régionaux. Il repose sur une approche globale du transport de voyageurs et de marchandises par tous les modes et sur une élaboration concertée avec l'ensemble des partenaires concernés. Il englobe donc une réflexion sur le transport routier, ferroviaire, et donc sur les ports, se posant entre autres les questions de l'optimisation de l'utilisation et de la complémentarité des ports de commerce, du développement du cabotage en Bretagne et des conditions de régionalisation des ports.

Le schéma régional du développement touristique, prévu par la loi du 3 janvier 1987 et en cours d'élaboration, a pour vocation d'affirmer le rôle et de définir la place du tourisme dans le cadre de la recherche d'un développement équilibré du territoire. Il a des incidences sur les activités portuaires compte tenu du poids de la plaisance et d'activités comme le tourisme de découverte des métiers de la mer.

Le projet de charte des espaces côtiers bretons, annoncé au mois d'octobre 2004, doit être engagé au début de l'année 2006. Ce projet a pour objectif d'aboutir à un document de référence sur une gestion intégrée de la zone côtière, reposant sur une concertation efficace. Il s'articulera avec les projets déjà engagés localement et devra, dans cette logique, intégrer les problématiques propres au développement portuaire.

2.2. Un schéma de développement portuaire pour une politique cohérente

Le développement portuaire combine, on le voit, de multiples dimensions, et il est abordé de façon sectorielle par ces différents schémas régionaux.

Pour affirmer son rôle stratégique en matière de gestion intégrée des sites portuaires, la politique de la Région Bretagne doit être globale et aborder l'ensemble des enjeux qui se posent à ses ports. Elle mérite donc que l'on y consacre un schéma spécifique.

C'est pourquoi nous préconisons l'élaboration d'un **schéma régional de développement portuaire**, fondé sur les pistes de réflexion stratégiques que nous avons données plus haut, afin d'envisager pleinement ce volet de la politique maritime de la Bretagne. Politique maritime qui reste à construire pour une région pourtant extrêmement liée à la mer pour ses activités économiques, son image, sa culture, son patrimoine, sa qualité de vie, et qui affirme sa place de région maritime dans le projet d'une « Europe de la mer », à l'heure de l'élaboration du Livre vert pour une politique maritime européenne.

Conclusion

Les sites portuaires de la Bretagne sont d'une grande diversité. Ils occupent des situations variées, possèdent des aménagements et des équipements spécifiques, supportent des activités très diverses et ont des statuts et des modes de gestion différents.

Façonnés au cours de l'histoire par les activités de défense, de commerce, de pêche, de conchyliculture, de récolte des algues, de construction et de réparation navales puis, plus récemment, par le développement des loisirs, du nautisme et du tourisme, les ports de Bretagne méritent que l'on s'y intéresse.

Une approche transversale de l'ensemble des sites portuaires bretons, et de leurs enjeux, permet de proposer des axes de réflexion pour une véritable stratégie portuaire.

Chaque site portuaire, selon les filières dans lesquelles il s'inscrit, est confronté à des enjeux directement liés à ces filières.

Si *les ports de commerce* occupent une place modeste dans les trafics maritimes et souffrent d'un hinterland réduit, la flexibilité que leur confère leur taille constitue un atout pour devenir des escales de troisième rang sur les trafics de feeder. Leur développement doit s'inscrire dans une logique de cabotage et d'intermodalité. Il ne s'agit pas pour les ports bretons d'entrer en concurrence avec les ports de premier rang d'Europe de l'Ouest comme Rotterdam ou Algeiras, ni de ceux de second rang comme Le Havre et Nantes-Saint-Nazaire, mais de se placer dans un réseau qui deviendra nécessaire avec l'accroissement attendu du transport de marchandises.

Les ports de pêche bretons occupent à l'inverse une place de choix au niveau national, mais doivent faire face aux mutations du secteur halieutique : vieillissement de la flotte, accès à la ressource rendu difficile, manque d'attractivité du métier pour les jeunes. Leur avenir passe par le maintien des débarquements et des approvisionnements à un niveau qui permette leur équilibre économique.

Les ports de plaisance sont, quant à eux, confrontés à la saturation des espaces portuaires. La demande mérite d'être mieux évaluée, de façon à optimiser la gestion des places de port.

Mais au-delà de ces spécificités, les sites portuaires, quels qu'ils soient, partagent un certain nombre de caractéristiques et d'enjeux.

Ils jouent un rôle important dans *le développement économique* par les activités et les emplois qu'ils génèrent. Leur diversité et leur répartition tout au long des côtes bretonnes en font des outils *d'aménagement du territoire*. Enfin, ils participent à *la qualité de la vie en Bretagne* par leur attractivité et leur fonction d'animation récréative et touristique.

Cependant, les sites portuaires doivent faire face aux contraintes liées à la cohabitation d'activités multiples sur un espace restreint et sensible. La gestion des interfaces entre activités, notamment entre ville et port, et le maintien des espaces à vocation portuaire face à la pression croissante de l'économie résidentielle constituent des enjeux majeurs du développement portuaire. La concertation entre le

monde industriel portuaire et les résidents est incontournable, tout autant que l'intégration des préoccupations environnementales.

C'est pourquoi le développement portuaire doit s'envisager de façon intégrée. Pour affirmer son rôle stratégique en matière de gestion intégrée des sites portuaires, la politique de la Région doit être globale et aborder l'ensemble des enjeux qui se posent aux ports bretons, par un *schéma régional de développement portuaire* qui constituera l'un des volets de sa politique maritime.

Auditions

Les titres et mandats correspondent à la situation au moment de l'audition.

M. Jean-René COULIOU	Maître de conférences à l'Université de Bretagne Occidentale et co-auteur de l'ouvrage « Les ports du Ponant »
M. Paul TOURRET	Directeur de l'Institut d'économie maritime (ISEMAR)
M. Jean BUREL	Président de Cornouaille Port de Pêche – Vice-président des Activités maritimes, CCI Quimper Cornouaille
M. François CLEMENT	Directeur du département Prospective et développement territorial, CCI Quimper Cornouaille
M. Vincent DEHAYE	Directeur adjoint, DCN Brest
M. Jean-Daniel FOURDRINIER	Vice-président de Lorient Pôle Naval
M. Jean LE BOUILLE	Directeur de la SEM Lorient Keroman
M. Jean-Jacques LE FAUDER	Responsable communication, DCN Lorient
M. François MEUNIER	Président Directeur Général de la SOBRENA, Brest
M. Pascal PIRIOU	Directeur général des Chantiers PIRIOU, Concarneau
M. Daniel SELOS	Directeur adjoint, station de biologie marine du Muséum national d'histoire naturelle
M. Jean LE CALVEZ	Vice-président de l'association Ouest Logistique
M. Alain BENESTEAU	Directeur des études et de l'aménagement du territoire, CRCI Bretagne
M. Jacques LE VAGUERESSE	Responsable aménagement du territoire, CRCI Bretagne
M. Jean-Michel SEVIN	Directeur des équipements, CCI du Morbihan
M. Alain LE ROUX	Directeur des établissements gérés, CCI des Côtes d'Armor
M. Keith MARTIN	Chargé du développement des ports de commerce des Côtes d'Armor, CCI des Côtes d'Armor
M. Jean-Luc PELTIER	Directeur des équipements, CCI de Brest
M. Robert SANQUER	Membre du CESR de Bretagne, Vice-président du groupe de travail « Accessibilité » du RTA
M. Yves GUIRRIEC	Directeur de la Compagnie d'exploitation des ports, Lorient Keroman
Mme Clotilde BIERRE	Responsable du service Infrastructures, Conseil général d'Ille-et-Vilaine
M. Bertrand THEPAUT	Technicien portuaire, Conseil général d'Ille-et-Vilaine
M. Jean-Michel LE BOULANGER	Maître de conférences, directeur de l'IUP Métiers du patrimoine à l'Université de Bretagne Sud, président des fêtes maritimes de Douarnenez
M. Vincent BOURGUET	Premier adjoint au maire de Redon
M. Jean-Michel GAIGNE	Secrétaire général de l'Association des ports de plaisance de Bretagne (APPB)
M. Yann GONTHIER	Adjoint au Directeur de l'association Nautisme en Finistère
M. le vice-amiral d'escadre Laurent MERER	Préfet maritime de l'Atlantique
M. Xavier LA PRAIRIE	Chef du service maritime et aéroportuaire, DDE du Finistère
M. Michel MORVAN	Directeur général du développement, Brest Métropole Océane
M. Noël GRAVOT	Chargé du projet des Capucins, Brest Métropole Océane
M. Yvon PAJOT	Vice-président chargé des équipements portuaires, CCI de Brest
M. Jean-Christophe HATTENVILLE	Responsable commercial du port, CCI de Brest

- M. Pierre-Philippe JEAN** Directeur de l'association « Les Îles du Ponant »
- M. Denis TROTIN** Directeur des ports, liaisons maritimes et voies navigables, Conseil général du Morbihan
- M. Vincent TONNERRE** Secrétaire de l'Union fluviale et maritime de l'Ouest (UFMO)
- M. Gildas LAGADEC** Secrétaire du Groupement des armateurs de services publics de passages d'eau (GASPE), Directeur de la compagnie Penn Ar Bed
- M. Lilian LE TOUZE** Responsable du service Qualité Environnement, BAI Brittany Ferries
- M. Youenn LE BOULC'H** Président de la CCI de Saint-Malo
- M. Paul RENAULT** Président de la commission des ports, CCI de Saint-Malo
- M. Philippe CRACOSKY** Directeur des équipements, CCI de Saint-Malo
- M. Yvon COLIN** Administrateur de l'association « Les Îles du Ponant »
- M. Patrick CHARPY** Directeur général de la CCI de Saint-Malo

Ont également apporté leur contribution aux travaux de la section Mer Littoral :

- M. Alain DREANO** Secrétaire général de la Section régionale conchylicole Bretagne Sud
- M. Nicolas BERNARD** Maître de conférences à l'Université de Bretagne Occidentale

Annexes

Annexe 1

Les sites portuaires bretons

Cette liste présente les ports bretons selon leur statut (port d'intérêt national, port départemental, port communal) et leurs activités dominantes : transport de marchandises, transport de passagers, pêche, conchyliculture et plaisance.

Elle a été élaborée à partir des informations fournies par les Conseils généraux d'Ille-et-Vilaine, des Côtes d'Armor, du Finistère et du Morbihan, ainsi que par la Direction régionale de l'équipement Bretagne, la Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA), l'Association des ports de plaisance de Bretagne (APPB) et les Sections régionales conchyliques de Bretagne Nord et Bretagne Sud.

Compte tenu de l'absence de définition précise du terme de port, de la diversité des modes de gestion et de la complexité d'un tel travail, cette liste n'a pas la prétention d'être exhaustive. N'y figurent que les ports ayant administrativement le statut de port d'intérêt national, de port départemental ou de port communal, ce dernier statut reflétant dans la réalité des situations très diverses, certains ports communaux ne disposant parfois d'aucune infrastructure. Les nombreuses zones de mouillage pour la plaisance et certains points de débarquement pour le poisson ne figurent pas dans cette liste.

Cette liste constitue une base permettant d'illustrer la diversité portuaire de la Bretagne et ne demande qu'à être précisée et mise à jour le cas échéant.

Légende



Port d'intérêt national

Transport de marchandises et transport de passagers

- X Ports de commerce (*source : Direction régionale de l'équipement Bretagne*)
- x Ports ayant une activité de transport de marchandises liée au transport de passagers (desserte des îles)

Pêche

- X Ports ayant débarqué plus de 30 tonnes de poisson en 2003 (*source : DPMA*)

Plaisance

- X Ports de plaisance (*source : Association des ports de plaisance de Bretagne*)
- x Ports ayant une activité de plaisance

Conchyliculture

- X Ports ayant une activité conchylique (*source : Sections régionales conchyliques Bretagne Nord et Bretagne Sud*)

Commune	Port	Activités dominantes					Statut			Concessionnaire / gestionnaire
		Transport de marchandises	Transport de passagers	Pêche	Conchyliculture	Plaisance	Port d'intérêt national	Port départemental	Port communal	
Ille-et-Vilaine										
Le Vivier sur Mer	Le Vivier sur Mer				X			X		Syndicat mytilicole Commune
Cancale	Port de la Houle			X	X			X		CCI Saint-Malo
	Port Mer					X			X	
Saint-Malo	Saint-Malo	X	X	X		X	X			CCI Saint-Malo
Saint-Malo	Bas-Sablons					X			X	Ville de Saint-Malo
Saint-Suliac	Saint-Suliac					X			X	
Dinard	Dinard	x	X	X		X		X		CCI Saint-Malo (pêche), commune (plaisance)
Saint-Briac	Saint-Briac					X			X	
Redon	Redon	X				X		X		CCI Rennes
Côtes d'Armor										
La Vicomté sur Rance	Le Lyvet					X			X	
Dinan	Dinan					X			X	
Saint-Samson sur Rance	Le Châtelier					x			X	
Saint-Jacut de la Mer	Le Châtelet					x			X	
	La Houle-Causseul					x			X	
Créhen	Le Guildo	X				x		X		CCI Côtes d'Armor
Saint-Cast le Guildo	Saint-Cast			X		X		X		CCI Côtes d'Armor
Erquy	Les Hôpitaux					X			X	
	Erquy			X		X		X		CCI Côtes d'Armor (pêche), commune (plaisance)
Pléneuf Val-André	Piégu					x			X	
	Port de Dahouët			X		X		X		CCI Côtes d'Armor (pêche), commune (plaisance)
Saint-Brieuc	Port du Légué	X		X		X		X		CCI Côtes d'Armor
Binic	Binic					X		X		CCI Côtes d'Armor
Saint-Quay Portrieux	Port d'Armor					X		X		CCI Côtes d'Armor
	Port d'échouage			X		X				
Plouézec	Bréhec					X			X	
	Port Lazo				X	x			X	
Paimpol	Paimpol			X	X	X		X		CCI Côtes d'Armor, commune (plaisance)
Ploubazlanec	Pors Even			X	X			X		CCI Côtes d'Armor
	L'Arcouest	x	X					X		CCI Côtes d'Armor
	Loguivy-de-la-Mer			X				X		CCI Côtes d'Armor
Bréhat	Port Clos	x	X					X		CCI Côtes d'Armor
	La Corderie					x			X	
	Le Guerzido					x			X	
Pontrieux	Pontrieux	X				X		X		CCI Côtes d'Armor
Ploézal	La Roche Jagu					x		X		CCI Côtes d'Armor
Lézardrieux	Lézardrieux	X				X		X		CCI Côtes d'Armor
Lanmodez	Beg Sable					x			X	

Tréguier	Tréguier	X				X		X		CCI Côtes d'Armor
Penvenan	Port Blanc			X		X			X	
Louannec	Le Lenn					x			X	
Perros-Guirec	Le Linkin					X			X	
	Ploumanac'h					X			X	
Trégastel	Coz Pors					x			X	
Pleumeur-Bodou	Landrellec					x			X	
	L'Île Grande			X		x			X	
Trébeurden	Trozoul					X			X	
Lannion	Beg Hent					x			X	
	Port Nevez					x			X	
	Lannion					x		X		CCI Côtes d'Armor
Trédrez-Locquémeau	Locquémeau			X		x		X		CCI Côtes d'Armor
Plestin-les-Grèves	Beg Douar					x			X	
Finistère										
Locquirec	Locquirec					X			X	
Plougasnou	Primel Le Diben			X		X			X	
	Térénez					X	X		X	
Plouezoc'h	Le Dourduff					X	X		X	
Morlaix	Morlaix	X		X		X			X	CCI Morlaix
Carantec	Carantec			X	X	x			X	
Henvic	Henvic					x			X	
Saint-Pol de Léon	Pempoul					x			X	
Roscoff	Bloscon	X	X	X				X		CCI Morlaix
	Le Vieux Port					X		X		CCI Morlaix
Ile de Batz	Ile de Batz	x	X	X		X		X		
Sibiril	Moguérie			X		x			X	
Cleder	Poulennou					X			X	
Plouescat	Pors Guen			X		X			X	
Brignogan	Pontusval					X			X	
Plouguerneau	Le Correjou			X		x			X	
	Porsguen					x			X	
	Porscrac'h					x			X	
	Lilia					x			X	
	Kerazan					x			X	
	Perros					x			X	
	Le Passage					x			X	
Lannilis	Paluden					X			X	
Landéda	Aber Wrac'h			X		X			X	CCI Brest
	Le Vil					x			X	
Saint-Pabu	Le Stellac'h					x			X	
Ploudalmézeau	Portsall			X		X			X	
Landunvez	Trémazan					X			X	
	Argenton					X			X	
Porspoder	Melon					x			X	
Lanildut	Lanildut	x	X	X		x			X	
Lampaul-Plouarzel	Porspaul					x			X	
Île d'Ouessant	Le Stiff	x	X					X		
	Lampaul					x			X	
	Arland					x			X	
Île de Molène	Molène	x	X	X		x		X		
Le Conquet	Le Conquet	x	X	X		X		X		
Brest	Brest	X	X	X			X			CCI Brest
Brest	Port militaire									
	Moulin Blanc					X			X	
Landerneau	Landerneau	X				x			X	

Le Relecq-Kerhuon	Le Passage					x			X	
Plougastel Daoulas	Le Passage					x			X	
	Lauberlac'h					x			X	
	Le Tinduff			X		x			X	
Loperhet	Rostiviec					x			X	
Daoulas	Daoulas					x			X	
Logonna Daoulas	Pors Beac'h				X	x			X	
L'Hôpital-Camfrout	Kerascoët					x			X	
Le Faou	Le Faou					x			X	
Crozon	Le Fret	x	X			X	X			
Roscanvel	Roscanvel					X	X			
Camaret sur Mer	Camaret	x	X	X		X			X	
Crozon	Morgat					X			X	
Douarnenez	Douarnenez Tréboul Port-Rhu	X		X		X		X		CCI Quimper Cornouaille
Cleden Cap Sizun	Brézellec					x			X	
Île de Sein	Sein	x	X	X		x		X		
Plogoff	Bestrée					x			X	
	Feunten Aod					x			X	
Primelin	Le Loch					X			X	
Audierne	Audierne	x	X	X		X		X		CCI Quimper Cornouaille
Plouhinec	Pors Poulhan					x			X	
Pouldreuzic	Penhors					x			X	
Penmarc'h	Saint-Guérolé Kérité Saint-Pierre			X		X		X		CCI Quimper Cornouaille
Le Guilvinec Treffiagat	Le Guilvinec Lechiagat			X		X		X		CCI Quimper Cornouaille
Plobannaec	Lesconil			X		X		X		CCI Quimper Cornouaille
Loctudy	Loctudy	x	X	X	X	X		X		CCI Quimper Cornouaille
	Ile-Tudy	x	X		X	X				
Pont l'Abbé	Pont l'Abbé				X	x			X	
Combrit	Sainte-Marine				X	X			X	
Quimper	Quimper-Corniguel	X	X			x		X		CCI Quimper Cornouaille
Bénodet	Penfoul		X	X		X			X	
Fouesnant	Mousterlin					X			X	
	Beg-Meil		X			X			X	
	Saint-Nicolas de Glénan	x	X			X			X	
	Cap Coz					X			X	
La Forêt Fouesnant	Port la Forêt					X			X	
Concarneau	Concarneau	X	X	X			X			CCI Quimper Cornouaille
	Avant-port					X				Ville de Concarneau
Trégunc	Pouldohan Pors Breign Trévignon					X			X	
Névez	Port-Manech				X	X			X	
Névez	Kerdruc				X	X			X	
Pont-Aven	Pont-Aven		X		X	X			X	
Riec sur Belon	Rosbras				X	X			X	
Moëlan	Belon				X	X			X	
	Brigneau				X	X			X	
	Merrien				X	X			X	
Clohars-Carnoët	Doëlan			X		X			X	

	Le Pouldu					X			X	
	Le Bas Pouldu					x			X	
Quimperlé	Quimperlé					x			X	
Morbihan										
Guidel	Le Bas Pouldu					X			X	Gestion Sellor ³³⁹
Ploemeur	Le Courégant					x			X	
	Kerroch					x		X		Non concédé
	Le Perello					x			X	
	Lomener					x		X		Commune
Larmor-Plage	Port Maria					x			X	
Lorient Larmor-Plage Lanester	Kernével					X	X			Cap L'Orient/Sellor
	Lorient – Kergroise – Le Rohu	X								CCI Morbihan
	Lorient - Keroman			X						SEM Lorient- Keroman/CEP³⁴⁰
	Lorient centre	x	X			X				Cap L'Orient/Sellor
Hennebont	Hennebont					x		X		Commune
Locmiquélic	Pen Mané					X		X		SMPBNM ³⁴¹ / Sagemor ³⁴²
	Sainte-Catherine					X		X		SMPBNM/Sagemor
Port-Louis	Le Driasker			X		X		X		Commune/Sellor
	Cale du Lohic					x		X		Non concédé
	Locmalo					x		X		Commune
Riantec	Cale des Salles					x			X	
Gâvres	Ban-Gâvres					X		X		Communauté d'agglomération Pays de Lorient/Sellor
	Porh-Guerh					x		X		Non concédé
Groix	Port Lay					x			X	
	Port-Tudy	x	X			X		X		Commune
	Locmaria					x		X		Non concédé
Plouhinec	Le Magouer				X	x		X		Commune
	Le Vieux Passage				X	x		X		Commune
	Cale de Pont Lorois				X	x			X	
Belz	Cale de Pont Lorois				X	x			X	
	Cale de Saint- Cado				X	x			X	
	Porh Niscop				X	x		X		Non concédé
Etel	Etel				X	X		X		Commune
Saint-Pierre Quiberon	Portivy					x		X		Commune
	Port d'Orange					x			X	
Quiberon	Port Maria	x	X	X		x		X		Commune (pêche)
	Port Haliguen			X		X		X		SMPBNM/Sagemor
Sauzon	Sauzon	x	X			X		X		Commune
Le Palais	Le Palais	x	X			X		X		Commune
Carnac	Cale du Pô				X	x		X		Non concédé
	Port en Dro					x			X	

³³⁹ Société d'économie mixte de gestion des ports de plaisance et des équipements publics de loisir du Pays de Lorient.

³⁴⁰ Compagnie d'exploitation des ports.

³⁴¹ Syndicat mixte des ports et bases nautiques du Morbihan.

³⁴² Société d'économie mixte de gestion des équipements touristiques du département du Morbihan.

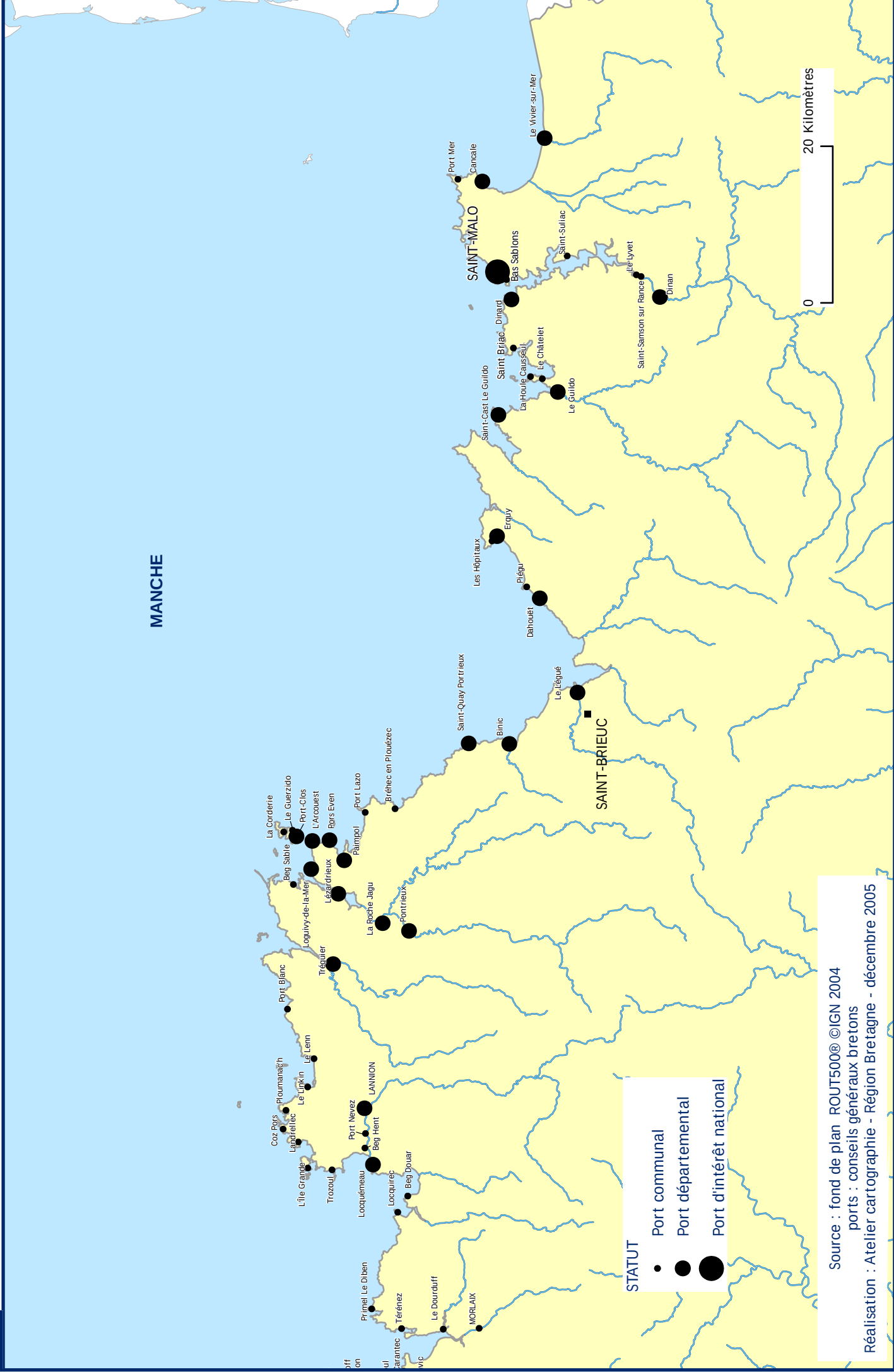
La Trinité sur Mer	La Trinité sur Mer			X		X		X		SMPBNM/Sagemor
	Cale de Kerisper				X	x		X		Non concédé
Saint-Philibert	Cale de Kerisper				X	x		X		SIVOM Auray Belz Quiberon
	Cale du Bourg					x			X	
Houat	Saint-Gildas	x	X			x		X		Commune
	Port Er Beg					x			X	
Hoëdic	Port d'Argol	x	X			x		X		Non concédé
	Port Lacroix					x		X		Non concédé
	Cale du Courrier					x			X	
Locmariaquer	Cale du Guilvin				X	x		X		Commune
	Cale du Bourg					x		X		Commune
Crach	Cale de Fort-Espagnol				X	x			X	
Auray	Saint-Goustan			X		X		X		Commune
Le Bono	Le Bono			X		X		X		Commune
Larmor Baden	Port Lagaden			X	X	x			X	
	Cale de Pen Lannic				X	x		X		Commune
	Cale de Kerlogoden				X	x			X	
	Port Blanc	x	X		X	X		X		SMPBNM/Sagemor
Île Aux Moines	Le Port	x	X			X		X		SMPBNM/Sagemor
	Cale du Trech				X	x			X	
	Cale de Brouhel					x			X	
	Cale du Guip					x			X	
	Cale de Penhap					x			X	
	Cale du Goret					x			X	
Arradon	Cale de Pen Er Men				X	x			X	
	Cale de la Pointe				X	x			X	
	Arradon					X		X		SMPBNM/Sagemor
	Cale de Penboch					x			X	
	Cale de Moréac					x			X	
Vannes	Cale de Conleau	x	X			x		X		Non concédé
	Vannes	X		X		X		X		Commune
Séné	Cale de Barrarach					x		X		Non concédé
	Port Anna			X	X	x		X		Commune
	Cale de Bellevue				X	x			X	
	Cale de Langle				X	x		X		Non concédé
	Cale de Badel				X	x		X		Non concédé
	Cale du Passage				X	x		X		Non concédé
Theix	Cale de Noyalo					x			X	
Île d'Arz	Cale de Béluré	x	X			x		X		Commune
	Cale de Pénéra					x			X	
	Cale du Mounienne					x			X	
Saint-Armel	Cale du Passage				X	x		X		Non concédé
Sarzeau	Cale du Ruault				X	x			X	
	Le Logeo					x			X	
	Saint-Jacques			X		x		X		Commune
	Cale de Penvins				X	x			X	
Arzon	Cale de Kerners				X	x			X	
	Port Navalo					x		X		Commune
	Le Croesty					X		X		SMPBNM/Sagemor
Saint-Gildas de Rhuys	Port aux Moines					x			X	
Le Tour du Parc	Cale de Pencadénic				X	x		X		Non concédé
Damgan	Pénerf				X	X		X		Commune
Billiers	Penlan				X	x		X		Commune

Arzal - Camoël - Férel	Arzal-Camoël					X		X		SMPBNM/Sagemor
La Roche Bernard	La Roche Bernard					X		X		SIR-BFM ³⁴³ /Sagemor
Béganne – Nivillac - Péaule	Port de Foleux					X		X		SIPF ³⁴⁴
Rieux	Rieux					x			X	
Saint-Dolay	Cran					x			X	
Camoël	Vieille Roche					x		X		Commune
Pénestin	Tréhiguier				X	x		X		Commune

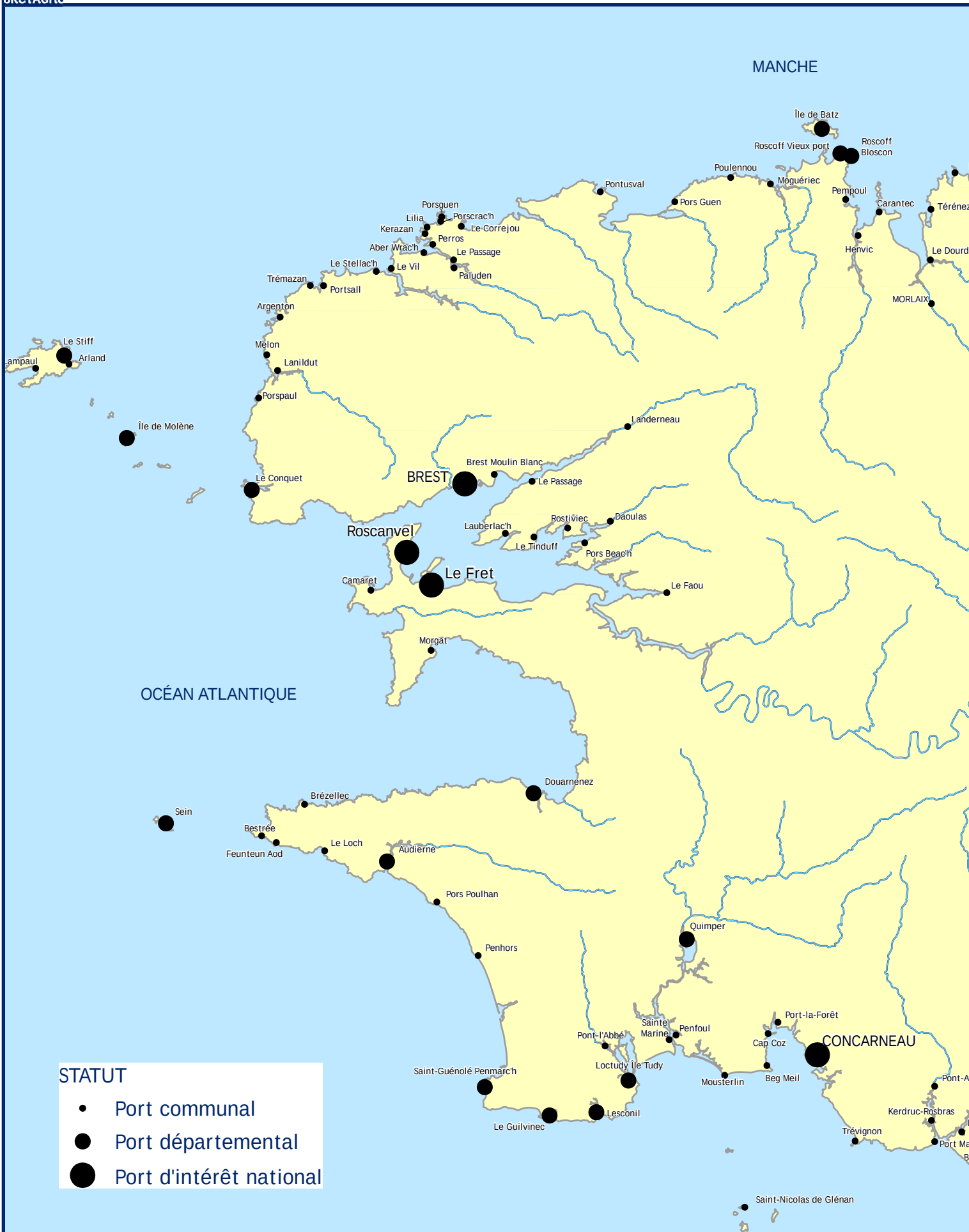
³⁴³ Syndicat intercommunal de la Roche-Bernard, Férel, Marzan.

³⁴⁴ Syndicat intercommunal du port de Foleux.

LES PORTS BRETONS - DE SAINT-MALO À MORLAIX



LES PORTS BRETONS - DE MORLAIX À CONCARNEAU



STATUT

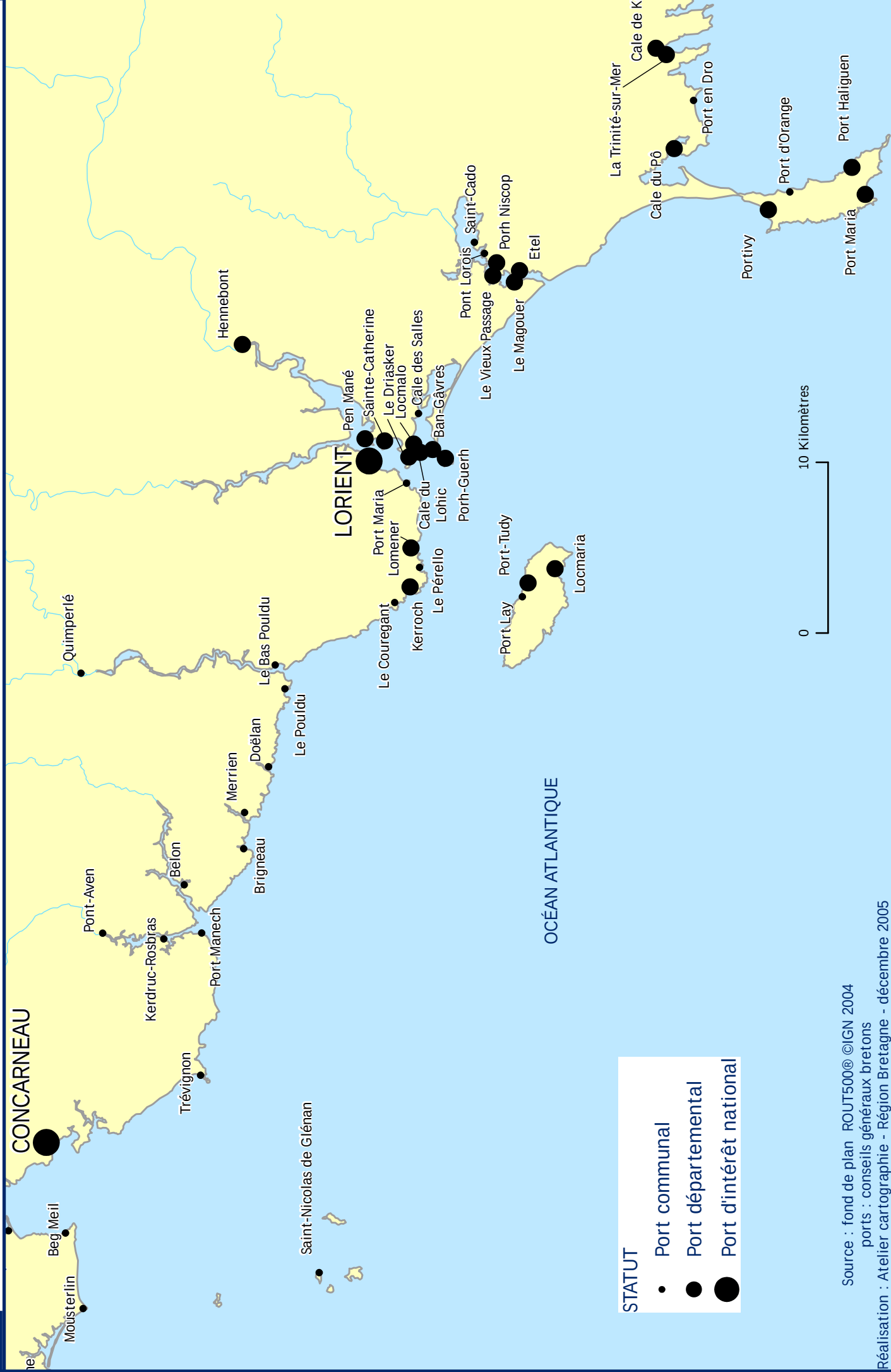
- Port communal
- Port départemental
- Port d'intérêt national

Source : fond de plan ROUT500® ©IGN 2004

ports : conseils généraux bretons

Réalisation : Atelier cartographie - Région Bretagne - décembre 2005

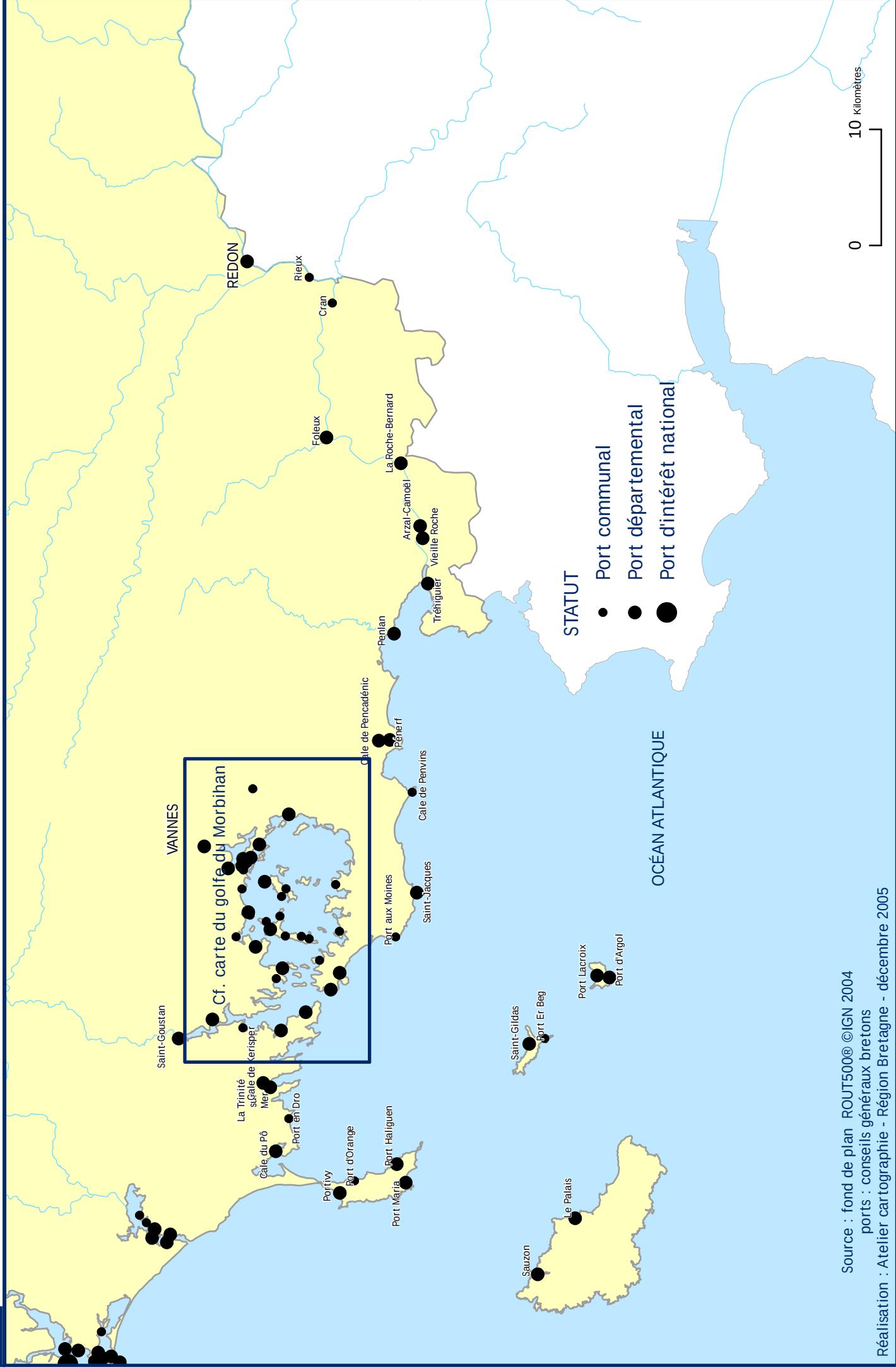
LES PORTS BRETONS - DE CONCARNEAU À QUIBERON



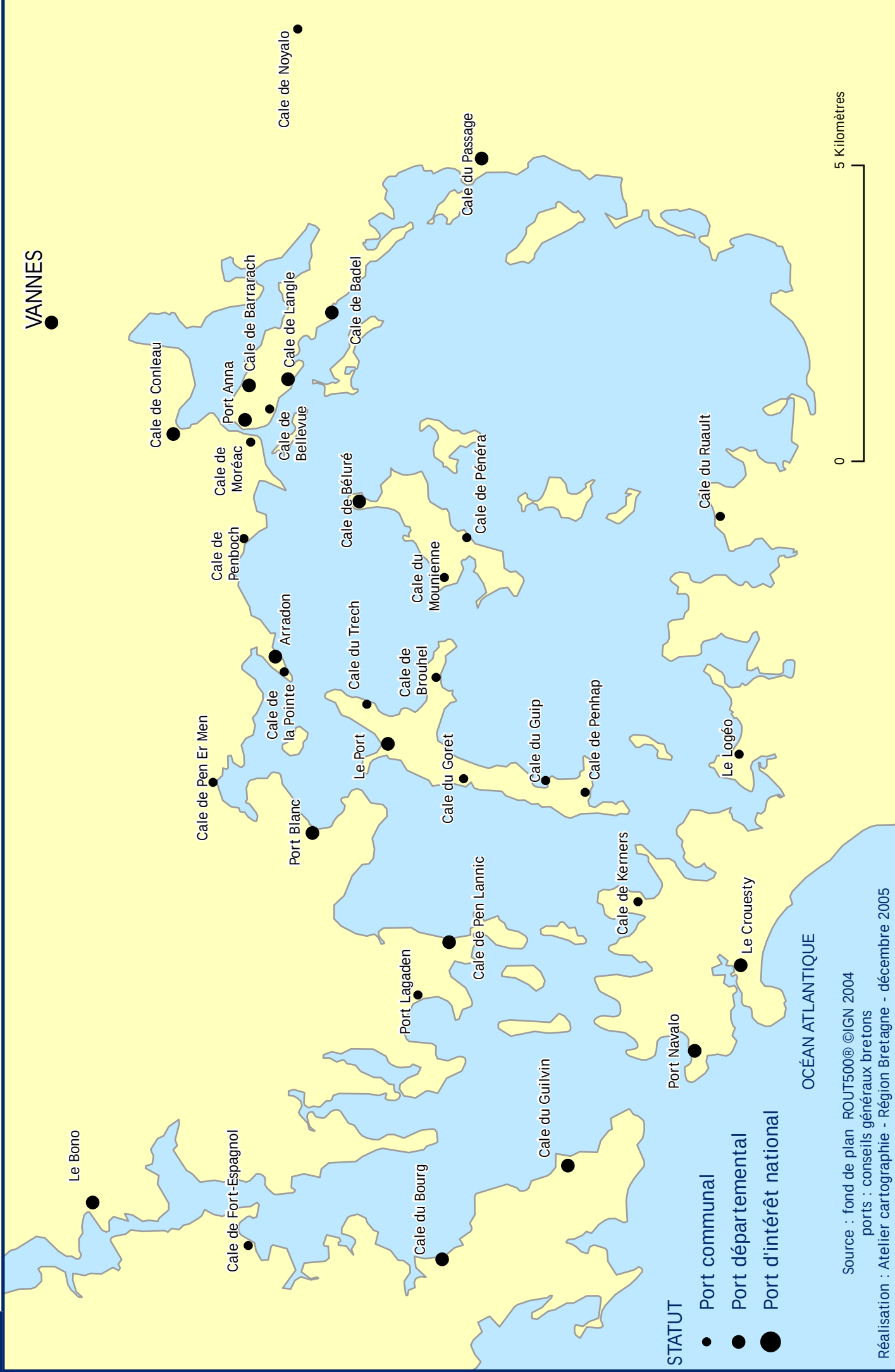
STATUT

- Port communal
- Port départemental
- Port d'intérêt national

LES PORTS BRETONS - DE QUIBERON À REDON



LES PORTS BRETONS - GOLFE DU MORBIHAN



Annexe 2

Extraits du code des ports maritimes

Partie législative

Livre I^{er} – Création, organisation et aménagement des ports maritimes

Titre I^{er} – Ports autonomes

Chapitre I^{er} – Institution, attributions et régime financier

- **Article L. 111-1**

L'administration des ports maritimes de commerce, dont l'importance le justifie, est confiée à des organismes dénommés "ports autonomes" créés par décret en Conseil d'Etat.

Les ports autonomes sont des établissements publics de l'Etat, dotés de la personnalité civile et de l'autonomie financière, placés sous la tutelle du ministre chargé des ports maritimes et soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.

Dans le cadre de la politique générale établie par le Gouvernement, chacun de ces établissements publics a pour objet d'assurer la gestion d'un port ou d'un groupement de ports créé en vertu de l'article L. 116-1.

Livre III – Police des ports maritimes

Titre préliminaire – Dispositions générales

Chapitre II – Compétences en matière de police dans les ports maritimes

- **Article L. 302-1**

(inséré par Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005)

L'Etat fixe les règles relatives à la sécurité du transport maritime et des opérations portuaires. Les règlements généraux de police applicables aux ports de commerce, aux ports de pêche et aux ports de plaisance sont établis par décret.

L'Etat fixe les règles relatives au transport et à la manutention des marchandises dangereuses. Le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses est établi par arrêté de l'autorité administrative.

L'Etat est responsable de la définition des mesures de sûreté portuaire prises en application du titre II et du contrôle de leur application.

- **Article L. 302-2**

(inséré par Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005)

L'Etat détermine les conditions d'accueil des navires en difficulté.

Le ministre chargé des ports maritimes ou son représentant peut, pour assurer la sécurité des personnes ou des biens ou prévenir des atteintes à l'environnement, enjoindre à l'autorité portuaire d'accueillir un navire en difficulté. Il peut également, pour les mêmes motifs, autoriser ou ordonner son mouvement dans le port.

La réparation des dommages causés par un navire en difficulté accueilli dans un port peut être demandée à l'armateur, au propriétaire ou à l'exploitant.

- **Article L. 302-3**

(inséré par Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005)

L'Etat est responsable de la police des eaux et de la police de la signalisation maritime.

- **Article L. 302-4**

(inséré par Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005)

Au sens du présent livre, l'autorité portuaire est :

- a) Dans les ports maritimes autonomes, le directeur du port autonome ;
- b) Dans les autres ports maritimes relevant de l'Etat, le représentant de l'Etat ;
- c) Dans les ports maritimes de commerce, de pêche et de plaisance relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire est :

- a) Dans les ports maritimes autonomes, le directeur du port autonome ;
- b) Dans les autres ports maritimes relevant de l'Etat, le représentant de l'Etat ;
- c) Dans les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des marchandises dangereuses et qui figurent sur une liste arrêtée par l'autorité administrative, le représentant de l'Etat ;
- d) Dans les autres ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité ou du groupement compétent.

- **Article L. 302-5**

(inséré par Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005)

L'autorité portuaire exerce la police de l'exploitation du port, qui comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins. Elle exerce également la police de la conservation du domaine public portuaire.

- **Article L. 302-6**

(inséré par Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005)

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire exerce la police du plan d'eau qui comprend notamment l'organisation des entrées, sorties et mouvements des navires, bateaux ou engins flottants. Elle exerce également la police des marchandises dangereuses.

Elle contribue au recueil, à la transmission et à la diffusion de l'information nautique.

Chapitre III – Agents chargés de la police dans les ports maritimes

- **Article L. 303-1**

(inséré par Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005)

Les officiers de port et les officiers de port adjoints sont des fonctionnaires de l'Etat. Ils prêtent serment devant le tribunal de grande instance de leur résidence administrative. Ils veillent au respect des lois et règlements relatifs à la police des ports maritimes.

- **Article L. 303-2**

(inséré par Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005)

En cas de péril grave et imminent et lorsque leurs ordres n'ont pas été exécutés, les officiers de port et officiers de port adjoints peuvent monter à bord des navires, bateaux ou engins flottants pour prendre ou ordonner les mesures strictement nécessaires pour faire cesser ce péril.

En cas de refus d'accès au navire, bateau ou engin flottant, les officiers de port et officiers de port adjoints en rendent compte immédiatement à l'officier de police judiciaire territorialement compétent.

- **Article L. 303-4**

(inséré par Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005)

Pour l'exercice de la police de l'exploitation et de la conservation du domaine public portuaire, l'autorité portuaire peut désigner, en qualité d'auxiliaires de surveillance, des agents qui appartiennent à ses services.

Dans les ports autonomes, ces auxiliaires de surveillance sont placés sous l'autorité fonctionnelle des officiers de port ou officiers de port adjoints.

Livre III – Police des ports maritimes

Titre III – Police de la grande voirie

Chapitre II – Conservation du domaine public portuaire

- **Article L. 332-2**

(Décret n° 79-403 du 9 mai 1979)

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000)

(Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005)

Nul ne peut porter atteinte au bon état et à la propreté du port et de ses installations.

Le fait de jeter dans les eaux du port tous déchets, objets, terre, matériaux ou autres, est puni d'une amende d'un montant égal à celui prévu pour les contraventions de la cinquième classe.

Titre IV – Dispositions pénales

Chapitre III – Déchets d'exploitation et résidus de cargaison

- **Article L. 343-1**

(inséré par Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005)

Les capitaines de navire faisant escale dans un port maritime sont tenus, avant de quitter le port, de déposer les déchets d'exploitation et résidus de cargaison de leur navire dans les installations de réception flottantes, fixes ou mobiles existantes. Les officiers de port, officiers de port adjoints ou

surveillants de port agissant au nom de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire peuvent interdire la sortie du navire qui n'aurait pas déposé ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans une installation de réception adéquate, et subordonner leur autorisation à l'exécution de cette prescription.

Toutefois, s'il s'avère que le navire dispose d'une capacité de stockage spécialisée suffisante pour tous les déchets d'exploitation qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port de dépôt, il peut être autorisé à prendre la mer.

Les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port ou auxiliaires de surveillance peuvent faire procéder au contrôle des conditions de stockage à bord par l'autorité maritime compétente, lorsqu'ils constatent ou sont informés de l'inobservation par un capitaine de navire de ses obligations en matière de dépôt des déchets d'exploitation et résidus de cargaison.

Les frais d'immobilisation du navire résultant de ce contrôle sont à la charge de l'armateur, du propriétaire ou de l'exploitant.

Le présent article s'applique à tous les navires, y compris les navires armés à la pêche ou à la plaisance, quel que soit leur pavillon, faisant escale ou opérant dans le port, à l'exception des navires de guerre ainsi que des autres navires appartenant ou exploités par la puissance publique tant que celle-ci les utilise exclusivement pour ses propres besoins.

Les autorités portuaires s'assurent que des installations de réception adéquates sont disponibles pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port.

On entend par :

- déchets d'exploitation des navires : tous les déchets, y compris les eaux usées, et les résidus autres que les résidus de cargaison qui sont produits durant l'exploitation d'un navire et qui relèvent des annexes I, IV et V de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole du 17 février 1978 (MARPOL 73/78), ainsi que les déchets liés à la cargaison tels que définis par l'Organisation maritime internationale pour la mise en oeuvre de l'annexe V de cette convention ;
- résidus de cargaison : les restes de cargaison à bord relevant des annexes I et II de la même convention qui demeurent dans les cales ou dans les citernes à cargaison après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage, y compris les excédents et quantités déversés lors du chargement ou du déchargement.

Partie réglementaire

Livre I^{er} – Création, organisation et aménagement des ports maritimes civils relevant de la compétence de l'Etat

Titre II – Ports non autonomes de commerce et ports de pêche relevant de la compétence de l'Etat

Chapitre I^{er} – Organisation

- **Article R. 121-2**

(Décret n° 83-1244 du 30 décembre 1983)

(Décret n° 99-782 du 9 septembre 1999)

(inséré par Décret n° 2003-920 du 22 septembre 2003)

Le directeur du port établit, pour des périodes successives de trois années, le cas échéant en concertation avec d'autres ports de la même façade maritime, un plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison permettant de répondre aux besoins des navires utilisant le port.

Un arrêté conjoint du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé de l'environnement définit le contenu et les modalités d'élaboration de ces plans, qui comportent notamment le recensement des besoins et des installations utilisables, les procédures de réception et le système de tarification.

Le plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison est approuvé, après avis du conseil portuaire, par le préfet du département où se situent les installations principales du port. En cas de modification significative des conditions d'exploitation du port ayant des répercussions sur les besoins en installations portuaires de réception des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison, le plan est mis à jour et approuvé dans les mêmes conditions que le plan initial.

Chapitre II – Aménagement

- **Article R. 122-7**

(Décret n° 83-1244 du 30 décembre 1983)

(Décret n° 99-782 du 9 septembre 1999)

La réalisation, totale ou partielle, et l'exploitation d'outillages mis à la disposition du public dans les ports non autonomes de commerce ou de pêche de l'Etat peuvent faire l'objet de concessions accordées à des collectivités publiques, à des établissements publics ou à des entreprises privées.

- **Article R. 122-8**

(Décret n° 84-245 du 3 avril 1984 art. 1)

(Décret n° 88-199 du 29 février 1988)

(Décret n° 99-782 du 9 septembre 1999)

La concession d'outillage public donne lieu à une convention assortie d'un cahier des charges, qui doit respecter un cahier des charges type approuvé par décret en Conseil d'Etat pris sur la proposition conjointe des ministres chargés des ports maritimes, du budget et du domaine.

Les concessions d'outillage public dans les ports non autonomes de commerce ou de pêche de l'Etat sont accordées :

- a) Par décret en Conseil d'Etat revêtu du contreseing du ministre chargé des ports maritimes et, le cas échéant, du ministre dont relève l'établissement public concessionnaire, s'il y a lieu à déclaration d'utilité publique prononcée par décret en Conseil d'Etat ;
- b) Par arrêté signé par le ministre chargé des ports maritimes et, le cas échéant, par le ministre dont relève l'établissement public concessionnaire pour les ports principaux figurant sur la liste mentionnée au deuxième alinéa de l'article R. 122-1, ou lorsqu'il y a lieu à déclaration d'utilité publique prononcée par arrêté ministériel ;
- c) Par arrêté du préfet dans les autres cas. Lorsque le cahier de charges de la concession comporte des dérogations au cahier des charges type, celles-ci doivent préalablement être autorisées par le ministre chargé des ports maritimes et, le cas échéant, par le ministre dont relève l'établissement public concessionnaire ; l'absence de réponse des ministres dans le délai de deux mois suivant la réception la plus tardive de la demande vaut autorisation.

- **Article R. 122-9**

(Décret n° 83-1244 du 30 décembre 1983)

(Décret n° 84-245 du 3 avril 1984)

(Décret n° 99-782 du 9 septembre 1999)

La demande de concession d'outillage public dans un port non autonome de commerce ou de pêche de l'Etat est instruite par le directeur du port.

Le préfet transmet, dans les cas prévus aux a et b de l'article R. 122-8, la demande accompagnée de son rapport au ministre chargé des ports maritimes, qui décide si le projet doit être pris en considération. Dans les autres cas, la décision de prendre en considération le projet est prise par le préfet.

Si le projet est pris en considération, le directeur du port mène l'instruction dans les conditions prévues aux II et III de l'article R. 122-4. Le montant de la redevance pour occupation du domaine public de l'Etat fixé par le directeur des services fiscaux est mentionné dans le dossier d'instruction.

Lorsque la concession doit être accordée par un décret en Conseil d'Etat ou par un arrêté ministériel, le préfet transmet, dès l'issue de l'instruction, le dossier accompagné de son rapport au ministre chargé des ports maritimes. Ce dernier, s'il estime devoir donner une suite au projet, le soumet, le cas échéant, au ministre de qui relève la collectivité publique ou l'établissement intéressé.

Dans les cas prévus au c de l'article R. 122-8, le directeur du port transmet, dès l'issue de l'instruction, le dossier accompagné d'un rapport au préfet pour qu'il statue.

Lorsque la concession n'est pas accordée par un décret en Conseil d'Etat, le ministre chargé des ports maritimes, ou le préfet dans les cas prévus au c de l'article R. 122-8, peut, par sa décision de prendre en considération le projet, limiter les consultations à celles des collectivités publiques et services locaux intéressés, du conseil portuaire et de la commission nautique s'il y a lieu.

- **Article R. 122-10**

(Décret n° 83-1244 du 30 décembre 1983)

(84-617 du 17 juillet 1984)

(Décret n° 99-782 du 9 septembre 1999)

Les concessionnaires d'outillage public dans les ports non autonomes de commerce ou de pêche de l'Etat ont le pouvoir de délivrer, dans les conditions prévues au II de l'article R. 57-4 du code du domaine de l'Etat, les titres d'occupation du domaine public de l'Etat en application des articles L. 34-1 à L. 34-9 du même code et de l'article 3 de la loi n° 94-631 du 25 juillet 1994.

- **Article R. 122-11**

(Décret n° 81-412 du 24 avril)

(Décret n° 83-1244 du 30 décembre 1983)

(Décret n° 99-782 du 9 septembre 1999)

Les outillages qu'une entreprise entend mettre en place et qui sont nécessaires à ses propres besoins font l'objet d'une autorisation d'outillage privé avec obligation de service public.

Titre IV – Conseil portuaire et comité de pilotage stratégique

Chapitre I^{er} – Rôle et fonctionnement du conseil portuaire

- **Article R. 141-1**

(Décret n° 79-404 du 9 mai 1979)

(Décret n° 81-412 du 24 avril 1981)

(Décret n° 83-1244 du 30 décembre 1983)

(Décret n° 99-782 du 9 septembre 1999)

Un conseil portuaire est institué dans les ports non autonomes relevant de la compétence de l'Etat.

Le conseil portuaire est compétent pour émettre un avis, dans les conditions prévues au présent code, sur les affaires du port qui intéressent les personnes morales et physiques concernées par son administration, et notamment les usagers.

- **Article R. 141-2**

(Décret n° 79-404 du 9 mai 1979)

(Décret n° 81-412 du 24 avril 1981)

(Décret n° 83-1244 du 30 décembre 1983)

(Décret n° 88-199 du 29 février 1988)

(Décret n° 99-782 du 9 septembre 1999)

(Décret n° 2003-920 du 22 septembre 2003)

Le conseil portuaire est obligatoirement consulté sur les objets suivants :

- 1° La délimitation administrative du port et ses modifications ;
- 2° Le budget prévisionnel du port, les décisions de fonds de concours du concessionnaire ;
- 3° Les tarifs et conditions d'usage des outillages, les droits de port ;
- 4° Les avenants aux concessions et concessions nouvelles ;
- 5° Les projets d'opérations de travaux neufs ;
- 6° Les sous-traités d'exploitation ;
- 7° Les règlements particuliers de police et les dispositions permanentes relatives à la police des surfaces encloses prévues à l'article R. 341-5 du présent code.
- 8° Le plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison.

Il est fait chaque année au conseil portuaire un rapport général sur la situation du port et son évolution sur le plan économique, financier, social, technique et administratif.

Ce rapport, présenté par le préfet, est complété de toutes observations jugées utiles par le représentant du concessionnaire.

A ce rapport sont annexés les comptes rendus d'exécution des budgets de l'exercice précédent et de l'exercice en cours.

Le conseil portuaire reçoit régulièrement communication des statistiques portant sur le trafic du port établies par le préfet et le concessionnaire.

Chapitre II – Composition du conseil portuaire

- **Article R. 142-1**

(Décret n° 79-404 du 9 mai 1979)

(Décret n° 81-412 du 24 avril 1981)

(Décret n° 83-1244 du 30 décembre 1983)

(Décret n° 88-199 du 29 février 1988)

(Décret n° 99-782 du 9 septembre 1999)

Dans les ports non autonomes de commerce ou de pêche relevant de la compétence de l'Etat, le conseil portuaire est composé comme suit :

- 1° Un représentant du concessionnaire ou, le cas échéant, de chacun des concessionnaires d'outillage public du port ;
- 2° Un membre désigné en son sein par chacune des assemblées délibérantes de la région, du ou des départements, de la ou des communes où sont implantées les principales installations portuaires ;
- 3° Un représentant désigné au sein du comité syndical par le syndicat intercommunal compétent en matière d'urbanisme pour la zone où est situé le port, lorsqu'il existe ;
- 4° Un représentant désigné en son sein par chacun des conseils municipaux sur le territoire desquels s'étend le port, sans préjudice des dispositions du 2° ;
- 5° Des membres représentant certains personnels concernés par la gestion du port, à savoir :
 - a) Un membre du personnel du service maritime ;
 - b) Un membre du personnel du concessionnaire ou, le cas échéant, de chacun des concessionnaires d'outillage public du port ;
 - c) Un membre représentant les ouvriers dockers du port.

Les représentants des personnels et des ouvriers dockers du port sont désignés par le préfet sur proposition des organisations syndicales les plus représentatives ;

6° Dans les ports de commerce :

Huit membres représentant les usagers du port, choisis parmi les catégories énumérées à l'article R. 142-5 (1°) et désignés comme suit :

a) Quatre membres désignés par le préfet ;

b) Quatre membres désignés par la chambre de commerce et d'industrie ;

7° Dans les ports de pêche :

Huit membres représentant les usagers du port, choisis parmi les catégories énumérées à l'article R. 142-5 (2°) et désignés comme suit :

a) Trois membres désignés par le préfet ;

b) Cinq membres désignés par le comité local des pêches.

Les membres du conseil portuaire sont nommés par arrêté du préfet.

Le préfet ou son représentant assiste de droit aux séances du conseil portuaire.

La première séance du conseil portuaire a lieu sur convocation du préfet. Au cours de cette séance le conseil élit son président.

Le secrétariat du conseil est assuré par le directeur du port. Le président du conseil portuaire peut lui déléguer sa signature pour la convocation aux réunions.

Chapitre III – Comité de pilotage stratégique

- **Article R. 143-1**

(inséré par Décret n° 99-782 du 9 septembre 1999)

Un comité de pilotage stratégique est institué dans les ports non autonomes de commerce et de pêche relevant de la compétence de l'Etat.

Le comité de pilotage stratégique donne son avis sur les orientations de développement de la place portuaire. Il étudie et propose toutes mesures de nature à favoriser le développement des activités portuaires ; il peut être notamment consulté sur le programme d'investissement du port.

- **Article R. 143-2**

(Décret n° 99-782 du 9 septembre 1999)

(Décret n° 2001-566 du 29 juin 2001)

Le comité de pilotage stratégique est composé de :

1° Trois membres représentant l'Etat :

- le préfet ou son représentant ;

- le trésorier-payeur général ou son représentant ;

- le directeur du port ou son représentant.

Dans les ports contigus à un port militaire, le préfet maritime ou son représentant assiste de droit aux séances du comité de pilotage stratégique.

2° Trois membres représentant l'exécutif des collectivités territoriales et de leur groupement :

- le président du conseil régional ou son représentant ;

- le président du conseil général ou son représentant ;

- le maire de la commune où est situé le port ou, s'il y a lieu, le président de l'établissement de coopération intercommunal ou leur représentant.

Lorsque les principales installations portuaires sont implantées sur une commune autre que celle du siège, le maire de cette commune est également membre du comité de pilotage stratégique.

Lorsque les principales installations portuaires sont implantées sur un département autre que celui du siège, le président du conseil général de ce département est également membre du comité de pilotage stratégique ; le préfet de ce département et le trésorier payeur-général sont tenus informés des travaux du comité.

3° Trois membres représentant les concessionnaires d'outillages portuaires des ports de commerce et de pêche, désignés par l'organe délibérant de ces concessionnaires.

Les membres du comité de pilotage stratégique mentionnés au 3° sont nommés pour cinq ans par arrêté du préfet.

Lorsqu'un membre décède, démissionne ou perd la qualité en raison de laquelle il était désigné, il est remplacé par un membre désigné dans les mêmes conditions. Les remplaçants des membres visés au 3° siègent pour la durée du mandat restant à courir.

Les fonctions de membre du comité de pilotage stratégique ne donnent pas lieu à rémunération.

Livre II – Droits de port et de navigation

Titre I^{er} – Droits de port

Chapitre Ier – Dispositions communes

- **Article R. 211-1**

(Décret n° 2001-566 du 29 juin 2001)

(Décret n° 2003-920 du 22 septembre 2003)

Le droit de port est dû à raison des opérations commerciales ou des séjours des navires effectués dans le port. Les éléments constitutifs du droit de port comprennent, dans les conditions définies au présent code, les redevances suivantes :

1° Pour les navires de commerce :

- a) Une redevance sur le navire ;
- b) Une redevance de stationnement ;
- c) Une redevance sur les marchandises ;
- d) Une redevance sur les passagers ;
- e) Une redevance sur les déchets d'exploitation des navires ;

2° Pour les navires de pêche, une redevance d'équipement des ports de pêche ;

3° Pour les navires de plaisance ou de sport, une redevance d'équipement des ports de plaisance et, pour ceux ayant un agrément délivré par l'autorité maritime pour le transport de plus de 12 passagers, une redevance sur les déchets d'exploitation des navires.

Chapitre III – Dispositions propres aux navires de pêche

- **Article R. 213-1**

Les produits de la pêche d'origine animale frais, conservés ou manufacturés, y compris les produits de l'ostréiculture, de la mytiliculture, de la conchyliculture, débarqués dans les ports maritimes sont soumis à une redevance dite d'équipement des ports de pêche dont le taux est variable suivant les ports.

Cette redevance est à la charge soit du vendeur, soit de l'acheteur de ces produits, soit de l'un et de l'autre, dans les conditions fixées par le tarif de chaque port.

A l'importation, elle est à la charge de l'importateur.

Tables

Glossaire

ADEME	Agence pour le développement et la maîtrise de l'énergie
ADPF	Association pour le développement des ports français
AFIT	Agence française de l'ingénierie touristique, devenue ODIT France
AIVP	Association internationale Villes et ports
AOT	Autorisation d'occupation temporaire
APAA	Association des ports de l'arc atlantique
APPB	Association des ports de plaisance de Bretagne
ARENALOR	Association des sous-traitants de la réparation navale de Lorient
ASTRAL	Association des sous-traitants de l'arsenal de Lorient
BPHU	Bateaux de plaisance hors d'usage
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
CEP	Compagnie d'exploitation des ports
CIADT	Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire
CLIC	Comité local d'information et de concertation
Clinker	Type de ciment
CMA-CGM	Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime
CNC	Compagnie nouvelle de conteneurs
CNRS	Centre national de la recherche scientifique
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
COREMODE	Commission régionale de modernisation et de développement de la flotte de pêche artisanale et des cultures marines
CQEL	Cellule qualité des eaux littorales
CRCI	Chambre régionale de commerce et d'industrie
CROSS	Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage
CRPM	Conférence des régions périphériques maritimes
CSI	<i>Container Security Initiative</i>
CSO	Agent de sûreté de la compagnie / <i>Company security officer</i>
DCN	Direction des constructions navales
DCS	Dispositif national de contrôle et de surveillance
DDE	Direction départementale de l'équipement
DGMT	Direction générale de la mer et des transports
DPMA	Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture
DRE	Direction régionale de l'équipement
DTMPL	Direction du transport maritime, des ports et du littoral

EPA	Etablissement public à caractère administratif
EPIC	Etablissement public à caractère industriel et commercial
EPFR	Etablissement public foncier régional
ESPO	Association européenne des ports maritimes
EVP	Equivalent vingt pieds
FEDER	Fonds européen de développement régional
Feederling	Couplage d'un trafic conteneurisé transocéanique à un trafic à courte distance
FFPP	Fédération française des ports de plaisance
FIN	Fédération des industries nautiques
Foreland	Avant-pays d'un port
FREMM	Frégates européennes multi-missions
GEODE	Groupe d'étude et d'observation sur le dragage et l'environnement
Hinterland	Arrière-pays commercial d'un port
Hub	Port d'éclatement où s'organisent des correspondances vers des ports secondaires
IAA	Industrie agroalimentaire
IFM	Institut français de la mer
IFREMER	Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer
IMAPS	<i>Integrated management of risks and environment in port cities</i>
IMDG	Code maritime international des marchandises dangereuses / <i>International Maritime Dangerous Goods</i>
Infrastructures	Ouvrages tels que quais, môles, bassins, formes de radoub, liés à l'aménagement même du port ; parties inférieures des constructions
IPC	Interprofession du port de Concarneau
ISM	Code international de gestion de la sécurité / <i>International Safety Management</i>
ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires / <i>International Ship and Port Facility Security Code</i>
Lift on / Lift off	Manutention verticale
NES	Nomenclature économique de synthèse
NST	Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport
OIT	Organisation internationale du travail
OMI	Organisation maritime internationale
PCB	Polychlorobiphényles
PCP	Politique commune de la pêche
PFSO	Agent de sûreté de l'installation portuaire / <i>Port Facility Security Officer</i>
PFSP	Plan de sûreté de l'installation portuaire / <i>Port Facility Security Plan</i>
PIB	Produit intérieur brut
PIN	Port d'intérêt national
PME	Petites et moyennes entreprises
PMI	Petites et moyennes industries
PNOA	Ports du nord-ouest atlantique
POP	Plan d'orientation pluriannuel
PPRT	Plan de prévention des risques technologiques

Rack	Etagère
Radoub	Forme de radoub ou bassin de radoub : cale sèche destinée à l'entretien et à la réparation des navires
REPOM	Réseau national de surveillance des ports maritimes
Roll on / Roll off	Technique de chargement ou de déchargement des navires par rampe d'accès, qu'empruntent tous engins sur roues
RTA	Réseau transnational atlantique
RTE	Réseaux transeuropéens, réseaux de communications (modes de transport, systèmes de communication, distribution d'énergie) de grande capacité à l'échelle européenne
RTE – T	Réseau transeuropéen de transport
Sagemor	Société d'économie mixte de gestion des équipements touristiques du département du Morbihan
SEM	Société d'économie mixte
Shipchandler	Avitailleur
SIA	Système d'identification automatique
SIPF	Syndicat intercommunal du port de Foleux
SIR – BFM	Syndicat intercommunal de la Roche-Bernard, Férel, Marzan
SITRAM	Système d'information sur les transports de marchandises
SIVOM	Syndicat intercommunal à vocation multiple
Slipway	Rampe d'accès pour les navires
SMPBNM	Syndicat mixte des ports et bases nautiques du Morbihan
SNCF	Société nationale des chemins de fer
NSM	Société nationale de sauvetage en mer
SOBRENA	Société bretonne de réparation navale
SPL	Système productif localisé
SRADT	Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire
SRC	Section régionale conchylicole
SRDE	Schéma régional de développement économique
SSO	Agent de sûreté du navire / <i>Ship Security Officer</i>
Superstructures	Outillages tels que grues, portiques et passerelles, situés au-dessus des infrastructures
TBT	Tributylétain
TER	Train express régional
TEU	<i>Twenty Equivalent Unit</i> (EVP)
TMCD	Transport maritime à courte distance / <i>Short sea shipping</i>
TPL	Tonnes de port en lourd
Tramping	Exploitation à la demande d'un navire généralement non spécialisé et transporteur du vrac, liquide ou solide
ULAM	Unités littorales des Affaires maritimes
UPACCIM – Les ports français	Union des ports autonomes et des chambres de commerce et d'industrie maritimes
ZEE	Zone économique exclusive
ZIP	Zone industrialo-portuaire

Liste des tableaux et figures

Tableau 1.	Evolution du trafic maritime mondial en milliards de tonnes-milles.	59
Tableau 2.	Evolution des caractéristiques des porte-conteneurs.	61
Tableau 3.	Evolution du trafic de marchandises des ports métropolitains sur la période 1994-2004.	65
Tableau 4.	Evolution du trafic de marchandises des ports bretons.	66
Tableau 5.	Trafic des principaux ports bretons en 2004 : marchandises débarquées, marchandises embarquées, trafic global.	67
Tableau 6.	Trafic de marchandises des ports voisins de la Bretagne en 2004, en millions de tonnes.	70
Tableau 7.	Nombre d'escales de croisière en France en 2004.	72
Tableau 8.	Ventes sous criée en Bretagne en 2004.	74
Tableau 9.	Production de coquillages dans les régions françaises en 2004, en tonnes.	78
Tableau 10.	Capacités d'accueil en Bretagne en 2000.	79
Tableau 11.	Ventes annuelles sous criées en 2004 par type de pêche, en tonnes.	94
Tableau 12.	Marchandises traitées par les ports bretons en 2004 selon la nomenclature NST, en tonnes.	129
Tableau 13.	Eléments de comparaison des incidences sur la pollution atmosphérique de différents modes de transport, en grammes par tonne kilométrique.	139
Tableau 14.	Distances routières minimum à économiser.	140
Tableau 15.	Transport de marchandises en Bretagne par mode d'acheminement, toutes destinations confondues, en millions de tonnes et %.	144
Tableau 16.	Structure modale du transport en Bretagne en 2004.	145
Tableau 17.	Part des ports bretons dans le commerce extérieur en 1992 et 2004 (cabotage national exclu).	146
Tableau 18.	Répartition des flux selon la provenance et la destination des marchandises en 2004.	147
Tableau 19.	Impact socio-économique de différentes filières.	199
Figure 1.	Le port de Nantes et ses avant-ports.	16
Figure 2.	Le port de Bordeaux et ses avant-ports.	16
Figure 3.	Le port de Rouen et ses avant-ports.	16
Figure 4.	Les acteurs d'un port de commerce.	33
Figure 5.	Les fêtes du patrimoine maritime en Bretagne.	49
Figure 6.	Evolution du trafic maritime mondial, toutes marchandises confondues, en millions de tonnes.	59
Figure 7.	Evolution de la part des porte-conteneurs dans le trafic maritime mondial en %.	60
Figure 8.	Les principales routes du trafic conteneurisé, en millions d'EVP (prévisions pour 2005).	62
Figure 9.	Trafic des principaux ports d'Asie, d'Europe et d'Amérique du nord en 2003, en millions de tonnes.	63
Figure 10.	Evolution du trafic dans le Top 20 des ports à conteneurs entre 1995 et 2003, en millions d'EVP.	63
Figure 11.	La conteneurisation dans le monde entre 1970 et 2003.	64
Figure 12.	Le trafic des ports de commerce bretons en 2003.	67
Figure 13.	Réceptions des ports bretons en 2004 (plus de 40 000 tonnes) selon le type de marchandises.	68
Figure 14.	Expéditions des ports bretons en 2004 (plus de 20 000 tonnes) selon le type de marchandises.	68
Figure 15.	Trafic des ports métropolitains en 2003.	69

Figure 16.	Le trafic des transbordeurs et paquebots en 2003.	71
Figure 17.	Le trafic des navires de croisière en 2003.	73
Figure 18.	Les débarquements dans les ports de pêche bretons en 2003.	74
Figure 19.	Quantités vendues sous criées en 2004, exprimées en tonnes.	75
Figure 20.	Ventes sous criées en 2004, exprimées en valeur (1000 €).	76
Figure 21.	Les ports de pêche bretons spécialisés dans la récolte d'algues marines.	77
Figure 22.	Débarquements de laminaires en Bretagne en 2005, et comparaison à la moyenne 2003-2004.	77
Figure 23.	Capacité d'accueil des ports de plaisance bretons.	79
Figure 24.	Capacités d'accueil sur pontons ou à quai en 2003.	80
Figure 25.	Capacités d'accueil sur bouées en 2003.	80
Figure 26.	Avant-pays et arrière-pays du port A dans un paysage portuaire constitué des ports B, C, D.	91
Figure 27.	L'avant-pays des navires bretons de pêche fraîche.	93
Figure 28.	L'avant-pays des thoniers tropicaux français.	95
Figure 29.	Les bassins de navigation de plaisance en Bretagne.	96
Figure 30.	Principales liaisons transmanche de l'été 2005 (toutes compagnies) et dispositifs de séparation du trafic (doubles flèches).	97
Figure 31.	Les CROSS du littoral métropolitain.	98
Figure 32.	Le cabotage national et le cabotage intracommunautaire.	106
Figure 33.	Les projets d'autoroutes de la mer.	107
Figure 34.	Le feedering : une redistribution des marchandises à partir d'un port d'éclatement.	108
Figure 35.	Typologie des ports de pêche bretons en 2003, selon la quantité vendue sous criée (X), la quantité débarquée (Y) et la valeur des ventes sous criée (taille des bulles).	111
Figure 36.	La reprise des commandes dans les chantiers européens en 2005.	118
Figure 37.	Les modes d'approvisionnement en produits énergétiques.	128
Figure 38.	Position des ports bretons dans 4 trafics : céréales, engrais, alimentation animale, sable et agrégats marins.	130
Figure 39.	Aire d'influence des ports atlantiques dans la distribution d'hydrocarbures (en rouge, le recoupement de ces aires d'influence).	132
Figure 40.	Aire d'influence des ports atlantiques auprès des usines de fabrication d'aliment du bétail.	133
Figure 41.	Le réseau de transport en Bretagne.	135
Figure 42.	Trafics moyens journaliers en 2004.	136
Figure 43.	Les grands corridors de transport : le fret ferroviaire.	137
Figure 44.	Evolution de la structure modale du transport international entre 2000 et 2004.	145
Figure 45.	Répartition des trafics des ports bretons selon les zones géographiques en 2004.	147
Figure 46.	Périmètre de circulation des semi-remorques de 44 tonnes autour du port de Saint-Malo.	150
Figure 47.	Arbre de décision du logiciel GEODRISK.	168
Figure 48.	Des pôles urbains essentiellement ancrés sur des pôles portuaires.	174
Figure 49.	Le réaménagement du port de commerce de Brest.	176
Figure 50.	Le port du Château, le plateau des Capucins et le Salou, trois zones concernées par le projet de développement urbain.	176
Figure 51.	Les régions membres de la CRPM au mois de novembre 2005.	222
Figure 52.	Les régions partenaires du projet « Europe de la Mer ».	223
Figure 53.	Les régions partenaires de l'arc atlantique.	224
Figure 54.	Les régions partenaires de l'arc Manche.	225
Figure 55.	Les flux de marchandises : la Bretagne entre terre et mer.	232
Figure 56.	Equipements et infrastructures de transport en Bretagne.	233

Table des matières

Avant-propos

Composition de la section

Sommaire

Synthèse

Introduction 1

Première partie	
Unité et diversité des sites portuaires en Bretagne	5

Chapitre 1 9

Qu'est-ce qu'un port ? 9

1. Le port est un espace d'interface 14

- 1.1. Entre terre et eau, des situations portuaires variées 14
 - 1.1.1. Des localisations variées 14
 - 1.1.2. Des aménagements variés 17
- 1.2. Entre un avant et un arrière-pays 18

2. Le port est un espace occupé par des activités diversifiées 18

- 2.1. Le commerce 18
- 2.2. La pêche et la conchyliculture 19
 - 2.2.1. Le port de pêche 19
 - 2.2.2. Le port conchylicole 19
- 2.3. Les activités militaires 20
- 2.4. La plaisance 21
- 2.5. D'autres fonctions pour d'autres qualifications du port 21

3. Le port est un espace administré, géré, aménagé 21

- 3.1. Le code des ports maritimes 22
- 3.2. Le statut du port 22
- 3.3. La délimitation administrative du port 24
- 3.4. La gestion du port 25
 - 3.4.1. Les autorités du port 25
 - 3.4.2. La concession 26
 - 3.4.3. Le financement du port 28
- 3.5. Les usagers portuaires 28
- 3.6. Les services portuaires 29
 - 3.6.1. Les services administratifs 29
 - 3.6.2. Les services aux navires 30
 - 3.6.3. Les services aux marchandises 31
 - 3.6.4. Les services aux hommes 33
- 3.7. Les équipements portuaires 33

4. Finalement : un « site portuaire » plutôt qu'un port	34
Chapitre 2	
Les sites portuaires bretons hier, aujourd'hui... et demain ?	37
1. Les sites portuaires bretons à travers l'histoire	41
1.1. L'évolution des activités	41
1.1.1. <i>La défense du littoral</i>	41
1.1.2. <i>Les échanges commerciaux</i>	42
1.1.3. <i>L'exploitation des ressources marines</i>	44
1.1.4. <i>Les activités récréatives</i>	47
1.2. L'évolution des équipements portuaires	50
1.3. L'évolution de la gestion portuaire	51
2. Les paysages portuaires aujourd'hui en Bretagne	51
3. Les ports bretons aujourd'hui... et demain ?	52
3.1. Une diversité portuaire	52
3.2. Une nouvelle étape du développement portuaire en Bretagne	53
Chapitre 3	
Le poids des ports bretons	55
1. Un contexte mondial en forte évolution	59
1.1. La révolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial	60
1.2. Une évolution de la flotte mondiale	60
1.3. Une explosion du trafic maritime à l'est du continent asiatique	61
1.3.1. <i>Les routes du trafic conteneurisé</i>	61
1.3.2. <i>La place des grands ports asiatiques dans le monde</i>	62
1.4. L'élargissement de l'Union européenne	64
2. Le poids des ports bretons dans le paysage portuaire	65
2.1. Des positions commerciales modestes	65
2.1.1. <i>Un trafic de marchandises en progression au niveau national</i>	65
2.1.2. <i>Une progression plus timide en Bretagne</i>	66
2.1.3. <i>Des voisins imposants...</i>	69
2.1.4. <i>... mais une spécialisation des trafics dans les ports bretons</i>	70
2.2. Un important transport de passagers	71
2.2.1. <i>Les atouts de la façade Manche</i>	71
2.2.2. <i>Une diversité des trafics côtiers</i>	72
2.2.3. <i>Des escales de croisières timides</i>	72
2.3. Des activités de pêche et de conchyliculture dynamiques	73
2.3.1. <i>Des ports de pêche bien positionnés au niveau national</i>	73
2.3.2. <i>Des ports de pêche spécialisés dans l'activité goémonière</i>	76
2.3.3. <i>De nombreux établissements conchylicoles</i>	78
2.4. De nombreux ports de plaisance	78
3. Conclusion : unité et diversité des ports bretons	81
Deuxième partie	
Les sites portuaires bretons dans leur environnement	83
Chapitre 4	
Une ouverture sur un vaste territoire	87
1. Un avant-pays maritime : le « foreland »	92
1.1. Le lien avec la mer	92

1.1.1.	<i>Les zones de pêche</i>	92
1.1.2.	<i>Les bassins de navigation</i>	95
1.1.3.	<i>Les couloirs de navigation</i>	96
1.1.4.	<i>Le dispositif national de contrôle et de surveillance</i>	97
1.1.5.	<i>Un plan d'action européen pour la lutte anti-pollution</i>	99
1.1.6.	<i>L'accueil des navires en difficulté dans des zones refuges</i>	100
1.1.7.	<i>De nouveaux enjeux en termes de sûreté</i>	103
1.2.	Le lien avec d'autres ports	105
1.2.1.	<i>Le cabotage, de port en port</i>	105
1.2.2.	<i>Les autoroutes de la mer</i>	106
1.2.3.	<i>Le feedering, ou la complémentarité entre ports</i>	107
2.	Un arrière-pays terrestre : l' « hinterland »	108
2.1.	Un arrière-pays péninsulaire	109
2.2.	De multiples arrière-pays pour de multiples activités portuaires	109
3.	Finalement : des nœuds et des réseaux dans un contexte en mutation	110
3.1.	Les ports de pêche dans la filière des produits de la mer	110
3.1.1.	<i>Les ports de pêche : un outil de production en mutation</i>	110
3.1.2.	<i>L'impact des nouvelles demandes des consommateurs</i>	112
3.1.3.	<i>Le paquet « hygiène » et son impact sur les ports de pêche</i>	112
3.1.4.	<i>Les enjeux des ports de pêche bretons</i>	113
3.2.	L'activité de plaisance et le transport de passagers dans la filière des loisirs et du tourisme	114
3.2.1.	<i>Des atouts certains</i>	114
3.2.2.	<i>Le transport de passagers, vecteur du tourisme</i>	115
3.2.3.	<i>Les ports de plaisance, pôles d'animation</i>	116
3.3.	Les ports dans la filière de la construction et de la réparation navales	116
3.3.1.	<i>Une filière en mutation</i>	117
3.3.2.	<i>Les chantiers bretons dans la filière</i>	118
3.3.3.	<i>La stratégie des chantiers bretons face à la concurrence</i>	123
3.4.	Les ports de commerce dans la chaîne logistique du transport de marchandises	123
3.4.1.	<i>L'arrière-pays des ports de commerce : la dynamique productive bretonne</i>	123
3.4.2.	<i>Le lien entre les ports bretons et leurs arrière-pays : des trafics essentiellement internes à la Bretagne</i>	126
3.4.3.	<i>Les qualités attendues du transport de marchandises</i>	133
3.4.4.	<i>La nécessité d'une desserte terrestre performante</i>	134
3.4.5.	<i>Les enjeux de l'intermodalité</i>	138
3.4.6.	<i>Quel avenir pour l'intermodalité ?</i>	140
3.4.7.	<i>Des potentialités pour développer l'intermodalité en Bretagne</i>	144
3.4.8.	<i>Quel avenir pour l'intermodalité en Bretagne ?</i>	149
4.	L'enjeu des sites portuaires : s'inscrire dans les réseaux	152
Chapitre 5		
Un espace restreint et plurifonctionnel		153
1.	Le site portuaire : un espace plurifonctionnel	157
2.	Une cohabitation nécessaire dans un espace restreint	157
2.1.	L'espace portuaire : une ressource rare	158
2.1.1.	<i>Les espaces d'accès et de circulation</i>	158
2.1.2.	<i>Les espaces d'accostage et d'amarrage</i>	160
2.1.3.	<i>Les espaces de manutention et de stockage</i>	163
2.1.4.	<i>Les espaces industrialisés</i>	164
2.1.5.	<i>Les espaces urbanisés</i>	164
2.1.6.	<i>Les enjeux liés au maintien des espaces portuaires</i>	164
2.2.	L'environnement : une donnée majeure dans le développement portuaire	165
2.2.1.	<i>L'aménagement et l'entretien des sites portuaires</i>	165
2.2.2.	<i>Les déchets liés aux activités portuaires</i>	168
2.2.3.	<i>Les risques technologiques et industriels</i>	173

2.3.	L'interface entre la ville et le port	173
2.3.1.	<i>A l'origine, une ville-port</i>	174
2.3.2.	<i>Une ville avec des ports</i>	175
2.3.3.	<i>Le retour de la ville vers le port</i>	175
2.3.4.	<i>Les enjeux liés à la gestion de l'interface entre ville et port</i>	178
3.	L'enjeu des sites portuaires : préserver leur vocation initiale	180
Chapitre 6		
Atouts et faiblesses des sites portuaires bretons		181
1. Un atout : la diversité		185
1.1.	La diversité des activités portuaires	185
1.2.	La diversité des savoir-faire et des compétences	185
1.3.	La diversité des équipements	185
2. Une faiblesse : la position dans les réseaux		186
3. Des contraintes liées à la cohabitation d'activités		187
4. Une carte à jouer : la flexibilité		187
Troisième partie		
Quelle stratégie portuaire pour la Région Bretagne ?		189
Chapitre 7		
Le rôle des sites portuaires dans le développement de la Bretagne		193
1. Le rôle des sites portuaires dans le développement économique		197
1.1.	La valeur ajoutée locale	197
1.1.1.	<i>Les ports de commerce</i>	198
1.1.2.	<i>Les ports de pêche</i>	199
1.1.3.	<i>Le port militaire de Brest et la Marine nationale</i>	200
1.1.4.	<i>La construction et la réparation navales</i>	200
1.1.5.	<i>Les ports de plaisance</i>	200
1.1.6.	<i>Lorsqu'un site portuaire combine toutes ces dimensions...</i>	201
1.2.	L'animation des sites portuaires	201
1.2.1.	<i>Un rôle déterminant dans l'approvisionnement des filières</i>	201
1.2.2.	<i>L'attractivité des sites portuaires</i>	202
2. Le rôle des sites portuaires dans l'aménagement du territoire et l'environnement		202
3. Le rôle des sites portuaires dans la qualité de la vie		203
3.1.	L'attrait du port	203
3.2.	L'affirmation du patrimoine maritime	203
4. Le rôle-clé des sites portuaires dans une Bretagne maritime		204
Chapitre 8		
Vers une coopération...		205
1. Une coopération entre acteurs		209
1.1.	Une coopération entre acteurs dans la gestion portuaire	209
1.1.1.	<i>Le conseil portuaire et le comité de pilotage stratégique</i>	209

1.1.2.	<i>Une nécessaire clarification du rôle de chacun des acteurs</i>	210
1.2.	Une coopération entre acteurs dans les filières	210
2.	Une coopération entre activités	211
2.1.	La coopération autour d'une activité phare	211
2.1.1.	<i>La construction et la réparation navales à Concarneau, Lorient et Saint-Malo</i>	212
2.1.2.	<i>La pêche à Lorient Keroman</i>	212
2.1.3.	<i>Le nautisme en Cornouaille</i>	212
2.1.4.	<i>La course au large en Bretagne Sud</i>	213
2.1.5.	<i>Le « Pôle Mer Bretagne »</i>	213
2.2.	La coopération entre activités différentes	214
2.2.1.	<i>Entre activités civiles et militaires</i>	214
2.2.2.	<i>Entre transport de passagers maritime et terrestre : la continuité territoriale</i>	215
2.2.3.	<i>Entre pêche et plaisance</i>	215
2.3.	La charte de place portuaire	215
3.	Une coopération entre ports	216
3.1.	Une coopération sectorielle	216
3.1.1.	<i>Entre les ports de plaisance</i>	216
3.1.2.	<i>Entre les ports de pêche</i>	217
3.1.3.	<i>Entre les ports de transport de passagers : une incitation au développement des escales de croisière</i>	218
3.1.4.	<i>Entre les ports de commerce</i>	219
3.2.	Une coopération territoriale	220
3.2.1.	<i>Entre les villes portuaires</i>	220
3.2.2.	<i>Entre les régions maritimes</i>	221
Chapitre 9		
Pour une stratégie régionale de gestion intégrée des sites portuaires		227
1. Une stratégie de gestion intégrée des sites portuaires fondée sur trois orientations		231
1.1.	Assurer le développement des sites portuaires bretons	232
1.1.1.	<i>Positionner durablement les ports de commerce bretons dans les réseaux de transport de marchandises</i>	232
1.1.2.	<i>Maintenir des activités liées à la pêche et à la conchyliculture dans les ports bretons</i>	235
1.1.3.	<i>Veiller à un développement équilibré de la plaisance</i>	236
1.1.4.	<i>Pour tous les sites portuaires : améliorer les potentialités de développement</i>	237
1.2.	Faire des sites portuaires bretons un outil au service du développement durable de la Bretagne	238
1.2.1.	<i>Faire des sites portuaires un moteur du développement économique de la Bretagne</i>	238
1.2.2.	<i>Faire des sites portuaires bretons un bon exemple en matière de préservation de l'environnement</i>	239
1.2.3.	<i>Faire des sites portuaires un outil d'aménagement du territoire</i>	239
1.3.	Affirmer le rôle de l'échelon régional dans un contexte de décentralisation	240
1.3.1.	<i>Favoriser le fonctionnement en réseau</i>	240
1.3.2.	<i>Animer et coordonner ce réseau</i>	241
1.3.3.	<i>Impulser une coopération en direction des autres places portuaires</i>	241
2. Un outil de mise en œuvre : le schéma régional de développement portuaire		242
2.1.	Le développement portuaire, au croisement de plusieurs schémas régionaux	242
2.2.	Un schéma de développement portuaire pour une politique cohérente	243
Conclusion		245

Auditions	249
Annexes	253
Annexe 1 - Les sites portuaires bretons	255
Annexe 2 - Extraits du Code des ports maritimes	267
Tables	277
Glossaire	279
Liste des tableaux et figures	283
Table des matières	285

Les rapports du CESR peuvent faire l'objet d'une présentation orale publique
par les rapporteurs.

Les demandes doivent être adressées au Président du Conseil économique et social de Bretagne.

Pour mieux connaître le fonctionnement et les activités du CESR, venez visiter le site Internet de la
Région Bretagne : <http://www.region-bretagne.fr>

