



CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL

# ***La mer et le littoral en Bretagne***

***Pour une ambition régionale***



Octobre  
2001

Rapporteur  
Mme Janick VIGO

" Copyright © Région Bretagne – Conseil Economique et Social de Bretagne  
7 rue du Général Guillaudot – 35069 RENNES Cedex  
Octobre 2001 "

" 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 Economique 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**

Le rapport que vous avez en votre possession est riche sur bien des aspects, si bien qu'il est de mon devoir de parler de son contenant, comme de son contenu.

A propos du contenant, j'éprouve une grande fierté pour avoir présidé des débats, aux interlocuteurs variés, avec des avis aussi différents qu'intéressants. Nul doute que ces échanges se sont avérés fructueux de par ces diversités, et malgré les difficultés.

Que mes collègues de la Section en soient ici remerciés et félicités, ainsi que toutes les personnes auditionnées par notre Section.

Je tiens d'ailleurs à citer, au nom de toute la Section Mer Littoral, Sébastien HAMARD, qui nous a rejoint en cours de route, en y mettant un investissement personnel, profond et sincère.

En ce qui concerne le contenu, ce rapport parle d'une région qui nous est chère à tous, et dont les enjeux côtiers sont essentiels, de par leur omniprésence, de par leurs possibilités, de par leur caractère unique en France.

Ce rapport clôt trois années de travail de la Section Mer Littoral, mais ouvre un avenir riche de perspectives, dont nous avons tous à être acteurs.

**Janick VIGO**  
Présidente de la Section Mer-Littoral



## COMPOSITION DE LA SECTION

### **PRESIDENTE ET RAPPORTEUR :**

Mme Janick VIGO

### **MEMBRES :**

√ M. Pierre **APPRIOU**

√ M. Pascal **COHU**

√ M. Pierre **COQUET**

√ M. Jacques-Marie **DEVAUX**

√ M. Marc **HEBERT**

√ M. Max **JONIN**

√ M. Jean-Yves **LABBE**

√ M. François **LE FOLL**

√ M. Yves **LE GOURRIEREC**

√ M. Yves **L'HELGOUALC'H**

√ M. Alain **LE SANN**

### **ORGANISMES :**

√ IUEM (Institut Universitaire Européen de la Mer) : M. Denis **BAILLY**

√ CRPM : M. François **DESRENTES**

√ IFREMER : M. Joël **QUERELLOU**

### **PERSONNALITES :**

√ M. Jean-Claude **LEFEUVRE**, Muséum National d'Histoire Naturelle

√ M. Christian **LE LAMER**, Secrétariat Général à la Mer

√ M. René **TROALAIN**, CCI de Quimper

### **INVITES :**

√ M. Daniel **CARROT**, Président de la Caisse Régionale du Crédit Maritime (Finistère)

√ M. François **LE VERGE**, IFREMER

**ASSISTANCE TECHNIQUE :**

Madame Virginie **ALLAIRE-ARRIVÉ**

Conseillère Technique au Conseil Economique et Social de Bretagne (jusqu'en février 2001)

Monsieur Sébastien **HAMARD**

Conseiller technique au Conseil Economique et Social de Bretagne (depuis mars 2001)

Madame Catherine **DAVID**

Secrétaire au Conseil Economique et Social (jusqu'en juin 2000)

Mademoiselle Anne-Marie **LEPEINTRE**

Secrétaire au Conseil Economique et Social de Bretagne (à partir de juillet 2000)

Gaël **CADORET**

Etudiant, DESS Aménagement et collectivités locales, Stagiaire au CESR en 2000

<h2>SOMMAIRE</h2>
-------------------

### SYNTHESE

### INTRODUCTION

### PREMIERE PARTIE : LES CARACTERISTIQUES DE LA MER ET DU LITTORAL EN BRETAGNE

*CHAPITRE I. LE PATRIMOINE MARITIME ET LITTORAL BRETON*

*CHAPITRE II. LES USAGES DE LA MER ET DU LITTORAL EN BRETAGNE*

*CHAPITRE III. L'OCCUPATION ET LE FONCTIONNEMENT DE L'ESPACE LITTORAL*

### DEUXIEME PARTIE : LA BRETAGNE ET LA MER DANS VINGT ANS

*CHAPITRE I. LES ENJEUX*

*CHAPITRE II. LE ROLE DES POLITIQUES PUBLIQUES EN MATIERE MARITIME ET LITTORALE*

### CONCLUSION

### ANNEXES

\* LISTE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES ET CARTES

\* GLOSSAIRE

\* LISTE DES PERSONNES AUDITIONNEES ET/OU RENCONTREES

### TABLE DES MATIERES





***SYNTHESE***



---

**LA MER ET LE LITTORAL EN BRETAGNE,  
POUR UNE AMBITION REGIONALE**

L'objet de cette contribution de la Section Mer-Littoral du CESR est d'engager une réflexion générale sur la place de la mer en Bretagne et sur toute l'activité qui gravite autour de cette spécificité bretonne. Elle s'est donnée pour objectif de mettre en perspective des éléments purement descriptifs, utiles à la compréhension des problématiques liées à la mer et qui portent sur la place de la mer et du littoral dans le développement régional, et de les accompagner d'une analyse. Cette dernière est complétée par une réflexion sur les enjeux liés à la mer et sur les politiques publiques.

A cet effet, la première partie de l'étude dresse un état des lieux des caractéristiques maritimes et littorales de la Bretagne. Elle évoque tout d'abord la diversité du patrimoine maritime breton. Les différents usages de la mer et du littoral en Bretagne sont ensuite recensés. Il s'agit aussi bien de l'exploitation des ressources naturelles par la pêche maritime, l'élevage marin ou l'exploitation marine, que les activités industrielles liées à la transformation des produits de la mer ou à la construction et la réparation navales. S'y ajoutent enfin les activités touristiques et de loisirs qui prennent une place croissante et les aspects relatifs à la formation et à la recherche maritimes. L'ensemble de ces activités a besoin d'un espace pour se développer. Il peut arriver que certaines d'entre elles doivent cohabiter sur un même espace ; cela n'est pas sans créer certains conflits d'usage et sans impact environnemental sur le milieu côtier ou marin.

La seconde partie de cette étude, après avoir identifié les grands enjeux pour la Bretagne en matière maritime, se propose de réfléchir sur le rôle des différents acteurs et politiques publiques maritimes.

Cette contribution poursuit ainsi une double démarche :

- fournir un document complet permettant une vision globale pour les acteurs régionaux
- sensibiliser différents acteurs (locaux, nationaux, européens...) à la dimension maritime de la Bretagne.

La Bretagne doit en effet miser sur sa dimension maritime et être consciente que cette dernière a été, est, et sera à l'avenir l'une de ses sources de développement. C'est pourquoi, plutôt que de rappeler dans cette synthèse l'ensemble des éléments de diagnostic traités au cours de l'étude, la Section Mer-Littoral a préféré y mettre l'accent sur les enjeux et les pistes de développement qu'elle considère comme étant essentielles pour l'avenir, tout en expliquant leur raison d'être.

## LA RESTAURATION DE L'ECOSYSTEME LITTORAL

Une grande partie de l'économie régionale repose sur le vivant, c'est pourquoi la maîtrise des pollutions constitue une priorité.

### 1. MAITRISER LES POLLUTIONS D'ORIGINE TERRESTRE

La maîtrise des pollutions d'origine terrestre impose que l'on s'attaque à toutes ses sources. Elle suppose globalement une **régulation des activités** implantées sur la bordure littorale et côtière. La Bretagne connaît quelques faiblesses : les nombreux rejets industriels traités par les stations d'épuration collective, un retard pour l'équipement des stations d'épuration en traitement secondaire et traitement poussé en zone sensible, les insuffisances de l'assainissement individuel, l'augmentation des quantités de pollutions d'origine agricole, la difficulté de mise en œuvre de l'évolution des pratiques agricoles... La manifestation la plus visible de ces pollutions telluriques en Bretagne est le phénomène des algues vertes.

Différents objectifs sont à poursuivre dans le cadre de cette maîtrise des pollutions d'origine terrestre : **reconquérir la qualité des eaux continentales**, mettre en œuvre les **outils de planification et de gestion intégrée** de l'espace côtier pour réduire les flux de pollution des bassins versants côtiers dans l'objectif de préservation du milieu marin, **maîtriser les sources de pollution des activités touristiques** (effluents des communes, navigation de plaisance). A cette fin, il convient de veiller au respect des réglementations et d'utiliser les outils existants tels que les contrats territoriaux d'exploitation et les démarches de bassins versants et de SAGE (Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux) qui devront être mis en concordance.

### 2. LUTTER CONTRE LES POLLUTIONS MARINES

#### 2.1. Prévenir les accidents et les pollutions volontaires

La Bretagne a été confrontée à de nombreux accidents maritimes, le dernier majeur en date étant le naufrage du pétrolier «l'Erika» en 1999. Mais les pollutions peuvent également être régulières avec les dégazages sauvages en mer. La prévention des pollutions est capitale. Plusieurs pistes peuvent être mises en place afin de l'assurer.

La réglementation et le suivi au niveau national et européen pourraient tout d'abord être renforcés avec la **révision des procédures d'agrément des navires**, la mise en place d'un **système communautaire de suivi plus strict**, en particulier pour les navires constituant un danger pour la sécurité maritime et l'environnement et enfin un **contrôle et une information sur le trafic**.

Des **moyens humains et financiers** supplémentaires pour mettre en œuvre cette réglementation en surveillant les côtes et assurer le contrôle des navires seraient indispensables ; les récents moyens supplémentaires demeurant insuffisants et ne pouvant être considérés que comme répondant à un rattrapage.

**L'amélioration de la qualification des marins** travaillant sur des navires de plus en plus complexes et/ou de plus en plus spécialisés doit, de son côté, se poursuivre. C'est en effet avec des marins de plus en plus formés à ce type d'accidents que l'on pourra espérer les éviter.

Enfin, la **conception des navires** pourra être améliorée, tant au niveau des conditions de manœuvre que de leurs caractéristiques matérielles de base afin d'éviter au maximum ce type d'accidents.

## **2.2. Gérer les accidents**

Si malgré tous les soins portés pour éviter l'accident, il se produit ; il faudra tout mettre en œuvre pour le gérer rapidement, efficacement et de façon cohérente.

Cela passe tout d'abord par le choix de la société de remorquage ; la **règle du moins-disant** qui s'applique actuellement **devant être revue**.

Il convient également de préparer et organiser la gestion de la pollution en particulier avec le **pré-positionnement de matériel** et **l'organisation régulière d'exercices** associant les populations. Ces pollutions ne concernant rarement que la Bretagne, une **stratégie de gestion**, mais également de **prévention**, pourrait se développer avec les autres **Régions de la façade atlantique**.

## **2.3. Reconnaître les préjudices subis**

Une **responsabilisation accrue des acteurs** de la filière du transport maritime serait nécessaire. Cette dernière devrait être accompagnée de davantage de **clarté dans les relations contractuelles** entre les intervenants du transport (armateur, affréteur, chargeur, assureur). Les préjudices subis se traduisant finalement par une répartition entre les victimes des catastrophes, il est enfin nécessaire de **revoir le système d'indemnisation** actuel du FIPOL, puis **d'améliorer la répartition des fonds entre les victimes**.

# **LA CONSERVATION DURABLE DU PATRIMOINE LITTORAL**

Les patrimoines naturel, architectural et maritime, sont une ressource essentielle de la Bretagne. Ils sont un élément majeur de l'attractivité de la région, de plus en plus pour des entreprises et leurs employés, ainsi que pour le tourisme.

Les espaces naturels sauvegardés et bien gérés constituent, au même titre que les piscines d'eau de mer et les ports de plaisance, des équipements structurants dont l'impact économique est évident.

Dans ce contexte, la **protection réglementaire comme la maîtrise foncière sont indispensables** à la préservation de ces espaces naturels d'intérêt patrimonial ou paysager. Par ailleurs, il est aujourd'hui devenu indispensable d'y **assurer un suivi naturaliste scientifique** et de mettre en œuvre des **mesures de gestion adaptées aux objectifs de conservation**.

## LA MAITRISE ET L'AMENAGEMENT DE L'ESPACE LITTORAL

### 1. LA NECESSITE D'UNE GESTION INTEGREE DU LITTORAL

La forte attractivité que connaît le littoral et la diversité des acteurs qui y sont présents accroissent l'intensité des conflits d'utilisation du sol et nécessitent la mise en place de moyens pour les gérer dans le temps et dans l'espace. De nombreux conflits d'usage en découlent et peuvent voir le jour entre la pêche professionnelle, l'extraction des granulats marins, le rejet des matériaux de dragage, les zones faisant l'objet de protections environnementales, la plaisance, la conchyliculture, la circulation maritime... et demain les éoliennes. La forte densité de population sur le littoral et la forte urbanisation qui en découle engendrent également une pression sur l'environnement, notamment par les problèmes d'assainissement, une pression sur les milieux naturels et les paysages, une pression sur l'espace agricole et un impact sur la conchyliculture (qualité des eaux). Le tourisme quant à lui complique la situation car il s'illustre par des pics saisonniers qui sont difficiles à gérer pour les équipements communaux. C'est pourquoi un équilibre serait nécessaire à trouver à ce niveau.

Par ailleurs, l'intégration des risques naturels tels que l'érosion et les inondations fréquentes, ainsi que le souci de restauration des zones humides littorales, productivité primaire essentielle à l'écosystème littoral et à ses activités économiques, est indispensable.

La **nécessaire gestion à long terme** doit donc faire cohabiter les différentes activités dans l'intérêt général, en conciliant l'économique, le social et l'environnement afin de parvenir à une gestion intégrée.

### 2. MAINTENIR UNE VIE SUR LES ILES ET LES PROTEGER

Les îles connaissent, de par leur spécificité, des contraintes et une situation particulières. En effet, elles subissent une situation démographique contrastée, vieillissant peu à peu et voyant leurs jeunes partir et les résidents secondaires prendre une proportion croissante. S'y ajoute une pénurie de logements, la pression mise sur le foncier par le marché des résidences secondaires ne contribuant pas à résoudre le problème. La création d'entreprises y est également plus difficile qu'ailleurs car plus chère et nécessitant une clientèle suffisante.

Les îles sont donc confrontées à de multiples défis : pouvoir proposer des débouchés en termes d'emplois et des logements suffisants et financièrement accessibles aux jeunes afin de les maintenir sur le territoire, assurer une bonne desserte avec le continent, accepter la nécessaire refonte culturelle du développement de l'île, les débouchés traditionnels s'étant taris, maintenir la plus grande diversité possible au niveau des activités et enfin, se protéger d'un développement anarchique et des différentes pressions auxquelles elles sont confrontées, comme celle générée par l'activité touristique.

## UN DEVELOPPEMENT ET UNE GESTION DURABLES DU LITTORAL ET DES ACTIVITES MARITIMES

### 1. MAINTENIR LE POTENTIEL DE LA FILIERE PECHE

La pêche bretonne présente une grande diversité des captures, des métiers, des outils et des zones géographiques de pêche. Les plus gros tonnages débarqués concernent les poissons frais et le thon tropical, ce sont aussi les deux secteurs générant le plus de revenus.

La flottille de pêche bretonne regroupe 1 700 navires, des petits navires de pêche côtière artisanale jusqu'aux grands navires hauturiers. Ils emploient un peu plus de 7 000 marins. La Bretagne, emportée par le Finistère est de très loin la première région de pêche française, que ce soit en matière d'importance de flotte, d'emplois ou de production. Le nombre de navires a néanmoins tendance à régresser. Cette tendance résulte dans le temps de l'adaptation à la Politique Communautaire volontariste pour réduire l'effort de pêche. Par ailleurs, la flotte apparaît vieillissante : en 2000, 91% des bateaux bretons (contre 88% en 1999) avaient plus de dix ans et 51% (contre 36% en 1999) plus de vingt ans.

Plusieurs défis se posent aujourd'hui à la filière.

#### 1.1. Restaurer la ressource et assurer la sécurité des approvisionnements

La surexploitation actuelle des stocks de pêche entraîne une concurrence accrue pour l'accès à la ressource qui pousse à aller chercher le poisson de plus en plus loin. Cela se traduit par le développement du débarquement du poisson en bases avancées pour les flottilles industrielles et semi-industrielles. Cette pratique pourrait à terme priver les ports bretons de leurs apports de poissons. Si cette évolution se confirme, il convient de **développer la logistique entre les zones de débarquement** et de l'organiser afin de faciliter le retour du poisson débarqué par les flottilles de Bretagne et maintenir ainsi les activités qu'il génère dans la région.

#### 1.2. Améliorer la productivité et moderniser les entreprises de la filière

**L'amélioration de la productivité des navires** est un enjeu décisif, particulièrement pour la pêche hauturière. Elle est compatible avec l'objectif communautaire de la réduction de l'effort de pêche, car il s'agit non pas de pêcher plus, mais de pêcher mieux en améliorant la sélectivité des engins et le traitement des produits à bord et de réduire les coûts directs d'exploitation en concevant de nouveaux navires.

Une réflexion serait également indispensable sur les redevances et taxes portuaires ainsi que sur les coûts intermédiaires de mise en marché qui grèvent lourdement la rentabilité des flottilles.

Le renchérissement durable du prix du carburant est également pour la pêche hauturière un facteur incitatif aux débarquements en bases avancées qui permettent d'économiser l'énergie des trajets au port d'attache, en favorisant la délocalisation d'une partie de nos activités portuaires ; ce qu'il faudrait éviter.

La **modernisation du statut du patron-propriétaire-artisan**, proposée par la Loi d'orientation sur la pêche en novembre 1997, doit permettre une meilleure adaptation face à la concurrence mais aussi une meilleure reconnaissance de la profession et une meilleure stabilité de l'emploi. Quant aux entreprises de mareyage, au nombre de 180 en Bretagne (pour 2 000 salariés), elles se sont

réorganisées suite aux nouvelles normes sanitaires des ateliers. Ainsi, grâce aux efforts d'investissement souvent importants engagés depuis 1994, la situation du mareyage, maillon important de la filière pêche, s'est consolidée en termes d'activité et à un degré moindre au niveau de la rentabilité. Cette mutation serait à poursuivre car elle conditionne la survie des entreprises qui passe aussi par **la mise en place de «services clientèle»** supplémentaires ou l'engagement d'un processus de croissance externe par **l'intégration de nouvelles activités** (préparation de produits plus élaborés, conditionnement...).

## 2. MODERNISER L'ACTIVITE AQUACOLE

On distingue une aquaculture traditionnelle très développée en Bretagne basée sur l'exploitation de l'huître, de la palourde et de la moule et une aquaculture marine dite « nouvelle » qui a peu progressé ces trente dernières années et dont la production est axée sur le poisson (truite, saumon, bar, daurade, turbot) et les algues. Elle ne représente actuellement que 5% du tonnage de l'aquaculture traditionnelle dans la Région. Les cultures marines, toutes espèces confondues, occupent plus de 10 000 ha sur le domaine public maritime de Bretagne. Cette activité qui génère environ 4 000 emplois directs est cependant fragile car la production est soumise aux aléas climatiques et dépend trop fortement de la qualité des eaux littorales et des pollutions d'origine fécale et accidentelle.

## 3. ADAPTER LES FILIERES ET TECHNIQUES DE COMMERCIALISATION AU MARCHÉ

Face à l'incertitude de la régularité des approvisionnements pour la pêche et les pressions commerciales exercées par la grande distribution, il serait nécessaire que tous les acteurs aillent dans le même sens et qu'une véritable **stratégie commerciale** et une **maîtrise de la logistique** soient mises en œuvre. Enfin, dans le cadre de cet objectif, **l'interconnexion des criées** paraît maintenant indispensable.

**Renforcer la valeur ajoutée** des produits semble également indispensable, d'autant plus que le secteur de la saurisserie et le rayon traiteur sont porteurs. Ce savoir-faire dans la transformation avancée des produits pourrait permettre de mieux se positionner face à la concurrence étrangère venue de pays où les coûts de production sont faibles mais dont les produits sont peu élaborés.

La qualité des produits est enfin essentielle. Il convient donc de la rechercher et de l'accompagner d'un certain nombre de **certifications** et d'une **meilleure traçabilité** des produits qui se concrétiseraient par un étiquetage adapté.

## 4. DIVERSIFIER L'EXPLOITATION ET LA VALORISATION DES ALGUES

Le secteur est porteur et le marché mondial très demandeur. Un **rajeunissement des outils et des hommes** serait dans tous les cas indispensable à l'amélioration du système de récolte des algues. Une bonne **réflexion marketing** est aussi nécessaire pour éviter de transformer une réussite technique en échec commercial.



## 5. ENCOURAGER L'INNOVATION EN MATIERE DE RECHERCHE ET DE PRODUCTION

Les entreprises de Bretagne font preuve d'une véritable inventivité pour l'élaboration de nouveaux produits. Ces innovations concernent notamment la valorisation des algues et la cosmétologie, les nouvelles méthodes d'emballage et de conditionnement, l'utilisation des sous-produits et co-produits de la mer et les biotechnologies qui offrent des perspectives d'exploitation nouvelles et prometteuses ; d'autant que les atouts de la Bretagne en biotechnologies marines sont nombreux : Région fortement maritime, importance de la pêche, des industries agroalimentaires et des centres de recherche.

## 6. FAVORISER L'ATTRACTIVITE DES METIERS ET DU SECTEUR MARITIMES

Les métiers de la mer souffrent d'un déficit d'image ; il convient donc de renforcer l'attractivité du secteur. L'effort doit essentiellement porter sur les conditions de travail et le niveau des rémunérations. En effet, les conditions de travail et sa pénibilité, les salaires irréguliers à la part, les contrats de travail qui ne sont pas toujours respectés en pêche artisanale, ainsi que l'éloignement de la famille et des proches sont autant d'éléments qui n'attirent plus les jeunes.

**L'attractivité de la formation** serait par ailleurs à améliorer et nécessite en particulier de **rénover les formations maritimes**. Il est important de faire évoluer les formations et d'élever le niveau initial du recrutement car le secteur a besoin de techniciens compétents pour répondre aux nouvelles exigences de la gestion de la ressource, de la sécurité, de la navigation et des normes sanitaires. Si le nombre de marins pêcheurs est encore insuffisant par rapport aux besoins de la filière, c'est qu'un fort pourcentage d'élèves n'intègrent pas la profession à l'issue de leur formation.

Une **plus grande décentralisation de la gestion des formations** pourrait par ailleurs permettre de mieux répondre aux attentes des professionnels et de développer des modules originaux comme des formations internationales.

Enfin, les formations universitaires marines se développent et doivent continuer en ce sens de façon accrue avec les spécificités bretonnes des Universités de Lorient et Brest et la poursuite de l'idée de la création d'un Pôle européen de formation supérieure marine.

## 7. ADAPTER LA CONSTRUCTION ET LA REPARATION NAVALES

En Bretagne, deux Divisions des Constructions Navales (DCN) sont implantées à Brest et Lorient. Leurs effectifs se sont restreints (en 2001, 3 700 personnes à Brest et 1 600 à Lorient). Confrontées à une surcapacité de production, elles se sont réorganisées et poursuivent leurs mutations.

Quant au secteur de la construction navale civile, pour faire face à la concurrence internationale croissante, il a dû subir une très forte restructuration qui a conduit à l'abandon de la production de navires peu sophistiqués et à une spécialisation sur des produits qui demandent une grande technicité : thoniers-senneurs, navires rapides, chalutiers congélateurs. Les productions se concentrent aujourd'hui sur un petit nombre de sites et la Bretagne se retrouve face au seul grand chantier restant de Saint-Nazaire. On compte en Bretagne une trentaine de chantiers dédiés à la construction navale civile réalisant des bateaux de plaisance ou à usage professionnel. Le secteur qui connaît la plus forte croissance est celui de la plaisance. Même si son activité reste relativement

minime en Bretagne, la demande est d'autant plus soutenue qu'après une période de crise prononcée, les chantiers navals concernés par le nautisme regorgent de commandes et manquent même de personnel pour faire face à la hausse de 30% du marché. Ceci tient à différents facteurs : la croissance économique certes, mais aussi la grande qualité des chantiers bretons dans ce domaine, ils sont parmi les plus performants du monde.

## 8. REPENSER LE TRANSPORT MARITIME

### 8.1. *Le pavillon français en débat*

Différentes simplifications et améliorations pourraient être apportées au système actuel. Une **harmonisation de l'ensemble des pavillons européens** serait à terme souhaitable. La négociation engagée pour réformer le pavillon adapté par l'immatriculation dans les TAAF devrait ensuite aboutir le plus rapidement possible. Le **passage à un accord sur la base d'une enveloppe par armateur ou d'un plan pluriannuel d'investissement**, ainsi que le **passage de la durée d'immatriculation obligatoire sous pavillon français de huit à cinq ans** permettrait par ailleurs de mieux servir les armateurs. On pourrait enfin envisager, à l'instar de l'Union Européenne, le principe d'une **taxation sur le tonnage** qui permettrait que l'impôt soit dû indépendamment des revenus réels de l'entreprise.

### 8.2. *Réformer les ports et leurs services*

Pour faire face à la concurrence et à la hiérarchisation des places portuaires, **les ports devront sans doute se transformer en de véritables entreprises industrielles** et, en conséquence, augmenter leurs moyens techniques et financiers. Leur compétitivité reposant sur un savoir-faire polyvalent partagé par l'ensemble des partenaires et mis au service du client dans le cadre d'une relation client-fournisseur, l'écoute des attentes du client et de la communauté environnante est un facteur déterminant pour leur mutation. Il leur faudrait par ailleurs **diversifier leurs compétences** pour élargir leur champs de service et répondre à la demande. Une réforme de leurs services devrait accompagner ces mutations.

L'attractivité des ports français et bretons dépendant de la qualité de leurs prestations et de l'importance de l'activité économique qu'ils sont en mesure de développer avec leur hinterland, il conviendrait donc d'améliorer les approches terrestres des ports en réalisant par exemple de **nouvelles plates-formes multimodales** associant transport maritime, terrestre et aérien. Leur mise en place pourrait de plus **relancer le cabotage en Bretagne** et assurer son essor **en liaison avec les régions voisines, en particulier celles de l'arc atlantique** ; ce qui ne présenterait que des avantages en substitution à des liaisons terrestres, essentiellement routières, qui posent des problèmes de nuisance et de saturation.

Enfin, l'un des enjeux majeurs serait de **favoriser la complémentarité, la spécialisation et la synergie qui existent entre ports de la région**, ou même de la **façade atlantique**, en mettant en place entre eux les conditions nécessaires à leur coopération. Cependant, il faudrait veiller à ce qu'une trop forte spécialisation des ports ne pénalise pas les possibilités d'adaptation liées aux évolutions du marché.

## 9. METTRE EN PLACE DE NOUVELLES ACTIVITES TOURISTIQUES ET INTENSIFIER LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

L'importance du tourisme dans l'activité économique de la Bretagne n'est plus à démontrer (on estime le nombre d'emplois directs du tourisme à plus de 20 000).

Ces dernières années, la fréquentation semble régresser. Celle des campings est en baisse tout comme leur taux d'occupation; cette diminution étant imputable à la clientèle française. Les conditions climatiques pourraient l'expliquer en partie ; il ne faut pas non plus pour autant négliger l'effet «Erika » pour l'année 2000 et les suivantes. Sur l'ensemble de la région, la fréquentation étrangère a, elle aussi, reculé (26,3% de la fréquentation totale en 2000, contre 29,7% en 1999) ; les clientèles britanniques et allemandes occupant les premières places et étant suivies par les belges et les italiens. La clientèle allemande est toutefois, proportionnellement, de moins en moins importante. Cela s'explique, mises à part les conséquences du naufrage de « l'Erika », par une situation économique moins favorable qui pousse les allemands à se tourner vers des pays où les séjours sont moins coûteux.

Face à cette tendance, de **nouveaux produits touristiques** seraient à développer pour accompagner les nouvelles attentes touristiques qui émergent et prolonger la saison. Dans ce cadre, les activités d'exploitation de la mer représentent des produits touristiques de plus en plus intéressants et demandés ; les criées traditionnelles, l'aquaculture et la récolte du goémon suscitant de plus en plus l'intérêt des populations locales et des touristes.

Les activités de plaisance sont également de plus en plus en vogue ; leur développement serait donc un atout pour la Bretagne. Cependant, les conditions d'accueil des «croisiéristes » seraient encore trop souvent négligées au profit des stationnements permanents des bateaux de propriétaires résidents. C'est pourquoi, un **stationnement à terre des plus petites unités ou l'aménagement de zones de mouillage abritées, desservies par des navettes**, renforcerait les capacités d'accueil estival sans porter atteinte à l'environnement.

**L'animation et la mise en valeur du patrimoine** breton demeurent des atouts forts de la fréquentation touristique de la région, quel que soit le type de clientèle. Cependant, les coûts de gestion peuvent parfois être beaucoup trop importants pour permettre la survie de certains équipements ; d'autant plus quand, parallèlement, aucune coordination n'existe entre les manifestations et les différents équipements touristiques et ne permet donc d'assurer durablement leur fréquentation et que l'on a du mal à s'entendre sur ce que l'on doit considérer comme faisant partie du patrimoine.

## UNE REFONTE ET UNE NOUVELLE REPARTITION DES POLITIQUES PUBLIQUES MARITIMES

### 1. PARVENIR A UNE APPROCHE GLOBALE DES POLITIQUES PUBLIQUES

De nombreux acteurs interviennent en matière de politiques publiques maritimes (organismes internationaux, Etat, collectivités locales, Conservatoire des espaces littoraux et des rivages lacustres...) par le biais de diverses mesures (zonage spécial, classement en vue de la protection d'un site, parcs naturels, dispositifs contractuels tels que les Opérations Grands Sites, les Contrats de Baie, des mesures sectorielles, par exemple en faveur de la pêche...).

L'approche globale des politiques publiques est difficile. Y renoncer serait toutefois fuir devant la difficulté et la complexité. On ne peut promouvoir le volet maritime en France en l'absence d'approche globale. Aujourd'hui, il faut malheureusement constater que la seule procédure de gestion intégrée à forte orientation maritime, les Schémas de Mise en Valeur de la Mer (S.M.V.M), est bloquée et n'a pas dépassé la phase d'étude. Aux blocages dont la responsabilité incombe à l'Etat, se sont ajoutés ceux incombant aux élus locaux qui n'ont pas toujours su arbitrer les conflits d'intérêt, comme cela aurait été indispensable.

## 2. REPENSER LE ROLE ET LA STRUCTURATION DE L'ÉTAT PAR UNE REFORME DES INSTITUTIONS PUBLIQUES

Malgré la réforme de 1997 qui va dans le sens de la rationalisation, les administrations centrales de l'Etat restent très compartimentées, même lorsqu'elles dépendent d'un même ministre. Cela ne facilite pas une appréhension globale dans la mise en œuvre des politiques. Les problèmes économiques d'aménagement et les problèmes juridiques de contrôle des activités et de la sécurité, tant des hommes que des navires, sont traités par des administrations différentes. En outre, cette structuration administrative reste fondée sur des activités du passé aujourd'hui en déclin et n'est pas adaptée aux enjeux nouveaux des secteurs dynamiques : le tourisme littoral, la plaisance, la recherche sur ses différents aspects technologiques « offshore » et l'exploitation des océans, les dynamiques d'aménagement du littoral.

Le littoral, par sa nature d'interface est une zone complexe de relations. La structure administrative actuelle (Direction Régionale des Affaires Maritimes, Direction Régionale de l'Équipement, Direction Régionale de l'Agriculture et de la Forêt...) est, par son cloisonnement, inadaptée à la gestion de cet espace. Il faudrait donc inventer un nouveau modèle d'administration ayant la capacité de prendre en compte cet ensemble interdépendant. Ce qui se passe sur le littoral dépend en grande partie de ce qui se passe dans les terres. A cet effet, la **mise en place de Directions régionales de la mer et du littoral** sous l'autorité du Préfet de Région serait par exemple une avancée majeure et permettrait de créer une véritable « synergie interservices déconcentrée ».

Une véritable stratégie dépassant la simple logique de guichet est donc essentielle à mettre en place. Cela nécessite cependant comme préalable, l'existence d'une **véritable ambition maritime pour la France**.

## 3. DAVANTAGE D'IMPLICATION DES ACTEURS REGIONAUX ET LOCAUX DANS LA GESTION LITTORALE

Le **renforcement du rôle du Conseil régional en matière maritime et littorale** serait primordial, en particulier dans une région maritime comme la Bretagne. Les tentatives décelables en ce sens dans le projet de loi sur la démocratie de proximité, voté en première lecture le 25 juin 2001, sont insuffisantes. Cette question renvoie cependant à une plus grande discussion sur la décentralisation sur laquelle le CESR a eu l'occasion de se prononcer récemment.

Plus généralement, **les acteurs locaux devraient être davantage associés** à la gestion maritime, de la définition des grandes orientations à la gestion sur le terrain. Cette implication pourrait passer par la multiplication des procédures contractuelles fondées sur la notion de projet. Les lois Pasqua de 1995 et Voynet de 1999 fournissent avec les Agglomérations et les Pays, les cadres conceptuels de cette réflexion. Ces logiques de Pays sont l'exemple même du partenariat au niveau local

puisqu'elles associent plusieurs territoires qui ont un projet commun, des problématiques et caractéristiques proches, ainsi que différents types d'acteurs : élus, socioprofessionnels...

Il se trouve que la Bretagne est une des régions où le concept de pays fonctionne le mieux. Il s'agit aujourd'hui de le traduire en termes de Pays maritimes et littoraux.



# ***INTRODUCTION***





## **INTRODUCTION**

La Section Mer-Littoral du Conseil Economique et Social de Bretagne réunit des conseillers économiques et sociaux ainsi que des personnes qualifiées extérieures au CESR, représentants d'organismes compétents dans les domaines d'attribution de la Section. Elle a pour mission l'examen des questions transversales et pluridisciplinaires liées à la vie maritime et au littoral, thématiques qui foisonnent en Bretagne, et quoi de plus normal pour une région qui compte plus de 2730 kilomètres de côtes.

Après sa contribution relative au volet maritime de l'étude « Bretagne, Région transfrontalière » de la Commission Aménagement des territoires et environnement en Novembre 1999, la Section Mer-Littoral présente ici sa première véritable étude. Aussi, la Section Mer-Littoral s'est-elle donnée l'ambition, dès le lancement de ce travail, de traiter l'ensemble des problématiques relatives à la mer et à l'espace littoral en Bretagne. Quel meilleur moyen pour cela que de réaliser un état des lieux et des perspectives sur ce thème ? Si définir ce qu'est la mer ne pose pas de problème particulier, dire ce que l'on englobe sous le terme « littoral » est plus problématique. On pourrait cependant le définir, comme le fait Yves LACOSTE, comme étant « Au delà d'un paysage, [...] la ligne de contact entre une terre plus ou moins grande et une mer plus ou moins vaste qui l'une et l'autre relèvent des deux immenses ensembles spatiaux, la terre et la mer, qui se juxtaposent tout en s'imbriquant à la surface du globe »<sup>1</sup>.

Ce rapport, débuté fin 1999, s'inscrit dans une volonté plus globale et de long terme. En effet, si la Section a souhaité réaliser ce travail, c'est entre autres dans la volonté de pouvoir définir des thèmes forts qu'elle aurait identifiés afin de les traiter de façon plus spécifique lors de ses prochains travaux. Aussi, cette étude s'inscrit-elle dans une vision d'avenir.

L'objectif de cette étude est d'engager une réflexion générale sur la place et le rôle de la mer en Bretagne, et sur toute l'activité qui gravite autour de cette particularité régionale. La Section a souhaité ici, au delà du simple état des lieux, mettre en perspective des éléments descriptifs, utiles à la compréhension des problématiques liées à la mer et portant sur la place de la mer et du littoral dans le développement de notre région, en les accompagnant de son analyse. De cette dernière, ont été mis en lumière des enjeux décisifs pour la Bretagne dans les vingt prochaines années et une réflexion sur les politiques publiques et leur rôle.

Afin d'enrichir sa réflexion, la Section a auditionné de nombreux acteurs régionaux. Les informations fructueuses recueillies au cours de ces auditions ont été complétées par de multiples recherches afin de vérifier et valider certaines informations et analyses. Le nombre important de thèmes abordés a rapidement fait prendre conscience à la Section que ce travail, même s'il se voulait exhaustif initialement, pourrait difficilement l'être. La Section a néanmoins souhaité être la plus complète possible dans son travail.

---

<sup>1</sup> Yves LACOSTE, « Littoral, frontières marines », in *Hérodote*, n°93, 2<sup>ème</sup> trimestre 1999

## INTRODUCTION

---

Aussi ce dernier s'articule-t-il autour de deux grandes parties, elles-mêmes divisées en chapitres.

La première partie de cette contribution a essentiellement vocation à dresser un état des lieux de la situation actuelle et des évolutions perceptibles ces dernières années, en dégagant les problématiques qui y sont liées. Ainsi, elle s'articule autour de trois points :

- Le patrimoine maritime et littoral
- Les usages de la mer et du littoral en Bretagne
- L'occupation et le fonctionnement de l'espace littoral

La seconde partie tente quant à elle de traiter de l'avenir de cet espace littoral et maritime breton et des activités qui y sont liées. Elle aborde en effet :

- Les enjeux liés aux problématiques dégagées en faisant, autant que possible, des propositions relatives au développement durable de cet espace et des activités s'y rattachant.
- Le rôle des politiques publiques en matière maritime et littorale

Cette étude se veut donc la base d'une réflexion que la Section Mer-Littoral espère voir reprise et développée par les commissions du CESR pour les points de leur compétence et par les acteurs régionaux. La Section espère enfin, à travers son travail, avoir sensibilisé un grand nombre d'interlocuteurs de la Région à la dimension maritime de la Bretagne et s'attachera à poursuivre ce premier travail.

# ***PARTIE I :***

## ***Les Caractéristiques de la mer et du littoral en Bretagne***



# ***CHAPITRE I***

## ***Le patrimoine maritime et littoral breton***



<b>PLAN</b>
-------------

## **SECTION 1. LE PATRIMOINE NATUREL**

- 1. L'originalité biogéographique de la Bretagne**
- 2. Un patrimoine naturel remarquable**
- 3. Reconnaissance et protection : une préoccupation ancienne**

## **SECTION 2. LE PATRIMOINE BÂTI**

- 1. Un héritage de monuments défensifs témoignant de la position stratégique de la Bretagne**
- 2. Les phares bretons, composantes de l'imagerie bretonne**
- 3. Le patrimoine domestique, artisanal et industriel**

## **SECTION 3. LE PATRIMOINE NAVAL**

- 1. Les vieux gréements, emblèmes internationaux du patrimoine maritime breton**
- 2. Les navires plus contemporains**

## **SECTION 4. LES FONDS MARINS BRETONS : UN PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE**

## **SECTION 5. LE PATRIMOINE CULTUREL ET LES MOYENS DE SA TRANSMISSION**

- 1. Les associations et les médias bretons, gardiens passionnés du patrimoine**
- 2. La Fédération Régionale pour la Culture Maritime (FRCM)**
- 3. « Le Chasse-Marée », le moteur et la référence en matière de patrimoine français... et mondial**
- 4. De nombreux festivals et salons liés au maritime**
- 5. De nombreux musées et aquariums, autant de pôles de développement**





Aujourd'hui, pouvoir définir précisément ce que l'on considère comme entrant dans le patrimoine est une notion essentielle. La définition de ce qui fait partie du patrimoine est cependant sujette à débat. Cette dernière ne doit pas être le fait des seuls experts.

En effet, la construction patrimoniale est avant tout une construction sociale, d'où l'importance de savoir ce que l'on intègre dans la mémoire collective et quelles en seront les répercussions à tous niveaux (économiques...). C'est pourquoi, il est, à ce stade de l'étude, nécessaire de préciser que les propos suivants n'ont pas la prétention d'être exhaustifs.

## **SECTION 1. LE PATRIMOINE NATUREL**

### **1. L'ORIGINALITE BIOGEOGRAPHIQUE DE LA BRETAGNE**

La Bretagne constitue le cap occidental du continent européen. Entre la Manche occidentale et l'Océan Atlantique, la péninsule bretonne se situe dans des latitudes moyennes, à mi-hauteur entre l'Equateur et le pôle nord. Ainsi, si la Bretagne appartient toute entière à la zone biogéographique atlantique, on y observe comme nulle part ailleurs un télescopage entre les influences nordiques et les influences méditerranéennes.

Un climat océanique tempéré et humide s'exerce sur l'ensemble de la péninsule et localement, notamment en zones littorales, ses contraintes fortes conditionnent paysages et dynamiques végétales. Les côtes nord sont essentiellement rocheuses en bordure du goulet séparant le continent des îles britanniques, siège d'importants flux de marée. Les côtes sud, en bordure du golfe de Gascogne, essentiellement sableuses, ne montrent pas le même hydrodynamisme, offrant ainsi un net contraste.

### **2. UN PATRIMOINE NATUREL REMARQUABLE**

De l'originalité biogéographique de la Bretagne résulte une originalité naturaliste ; pas de richesse spécifique dans la mesure où l'effet de péninsule se traduit par une diminution des espèces d'est en ouest, pas non plus de rares endémiques régionales (l'escargot de Quimper a été décrit dans le Finistère mais il est présent au Pays Basque...), mais c'est la diversité des faunes et des flores cohabitantes qui fait l'originalité de cette région (biodiversité originale des cortèges).

#### **2.1 Les habitats naturels**

Depuis 1992, la directive européenne « habitats » définit les types d'habitats naturels d'intérêt communautaire dont la conservation nécessite la désignation de Zones Spéciales de Conservation (ZSC) qui constitueront le futur réseau Natura 2000. La Bretagne présente 57 de ces types d'habitats naturels dont 33 se situent en zone littorale.

### **De nombreuses zones NATURA 2000 situées sur le littoral** (les zones NATURA 2000 proposées à la Commission européenne)



Source : IGN, DIREN, Agence de l'eau (Document extrait du « Profil environnemental régional Bretagne, DIREN, février 2000 »)

Parmi ces habitats naturels remarquables, trois sont prioritaires :

- lagunes en mer à marée
- dunes fixées à végétation herbacée (5 types différents)
- landes sèches littorales à Bruyère vagabonde (*Erica vagans*) et Ajonc maritime (*Ulex maritimus*).

Ces habitats sont particulièrement bien représentés sur le littoral breton.

Il convient de noter que les documents européens n'avaient pas initialement appréhendé avec pertinence les habitats marins. Les chercheurs ont complété la typologie en y intégrant la grande diversité de la zone 0-20 mètres.

Il est ainsi nécessaire de souligner l'importance de deux habitats marins essentiels pour la biodiversité marine :

- les herbiers à zostères (*Zostera marina*) dont les feuilles ralentissent les courants, favorisent la sédimentation et abritent de nombreuses espèces animales (nourriture/abri/reproduction)
- les bancs de maërl (*Lithothamnium corallioides* et *Phymatolithon calcareum*), accumulations complexes d'algues calcaires au très faible taux de croissance (0,3mm/an) lorsqu'elles ne sont pas fossiles, qui représentent des fonds d'une grande richesse halieutique (coquilles St Jacques, praires, palourdes roses, dorades, bars, turbot). Il s'agit de la biocénose la plus productive de Bretagne (40 grammes de matière organique sèche au mètre carré) et l'un des habitats marins les plus diversifiés d'Europe.

Ces deux habitats marins sont aujourd'hui très menacés.

### **2.2 La faune**

La péninsule avancée dans l'atlantique favorise les espèces océaniques, la latitude médiane permet l'accueil et la cohabitation entre les plus tolérantes au soleil des espèces septentrionales et les moins frileux des animaux méditerranéens et ibériques.

Ainsi, le fulmar boréal, océanique, trouve dans les falaises bretonnes sa limite sud de nidification tandis que le méditerranéen guêpier est un habitué des dunes de la Baie d'Audierne. Les oiseaux de mer constituent par leur nombre et leur diversité, un élément original remarquable du patrimoine naturel breton. La Région abrite 65% des effectifs des nicheurs de l'hexagone dont la totalité des effectifs pour huit espèces.

Concernant les mammifères marins, neuf espèces peuvent être observées autour de la Bretagne et tout particulièrement le phoque gris (colonies des Sept Iles et de l'Iroise), le grand Dauphin (groupes sédentaires en mer d'Iroise), le phoque veau marin (Baie du Mont Saint-Michel). L'espace littoral abrite aussi la loutre (Ki mor = Chienne de mer) tandis que la musaraigne des jardins présente des populations insulaires originales.

La richesse et la diversité spécifique sont bien sûr encore remarquablement illustrées par les mollusques et les crustacés. Citons le pouce-pied, dont les populations ibériques ont été décimées, qui trouve dans les falaises de Groix et de Belle Ile, son dernier bastion européen, et l'ormeau dont la Bretagne a la responsabilité de l'essentiel des stocks français.

De la côte vers le large, les poissons marins montrent aussi une belle diversité mais les peuplements en sont très appauvris depuis le début du XXème siècle.

### **2.3 La flore**

La diversité et l'intérêt de la flore bretonne, sur le littoral, sont liés à la variété des habitats : sables maritimes, vases et marais salés, falaises et landes littorales, cordons de galets. Sur les 1664 espèces végétales inventoriées en Bretagne, le littoral en abrite 570 soit 28%. La « liste rouge » des espèces végétales menacées du Massif Armoricaïn compte 364 espèces dont 110 se situent sur le littoral. Enfin, sur les 37 espèces végétales à très forte valeur patrimoniale retenues pour la Bretagne, 24 sont littorales.

Ces données chiffrées montrent nettement l'importance des milieux littoraux dans la biodiversité régionale et leur grande valeur patrimoniale.

Comme pour la faune, la Bretagne, carrefour d'influences, accueille des espèces nordiques comme le statice humble (la seule station française est en rade de Brest) et des espèces méditerranéennes comme la bourrache du littoral dont l'archipel des Glénan est la limite nord de répartition. N'oublions pas non plus de rappeler l'unique au monde Narcisse des Glénan...

**Les espèces végétales à très forte valeur patrimoniale du littoral**

Aster linosyris ssp. Armoricanus	Lolium parabolicae
Astragalus baionensis	Narcissus triandrus ssp. Capax
Cochlearia aestuaria	Omphalodes littoralis
Coleanthus subtilis	Ophioglossum azoricum
Crataegus monogyna ssp. Maritima	Ophrys fusca
Cuscuta planiflora ssp. Godroni	Otanthus maritimus
Daucus carota ssp. Gadecaei	Plantago recurvata ssp. Littoralis
Hippocrepis comosa	Polygonum oxyspermum ssp. Rayi
Kicksia commutata ssp. Commutata	Pyrola maritima
Lathyrus japonicus ssp. Maritimus	Silene dioica ssp. Zetlandica
Limonium humile	Tetragonolobus maritimus
Liparis loeselii	Trichomanes speciosum
Lithodora prostrata	

## **2.4 Le patrimoine géologique**

La Bretagne recèle une part significative de la mémoire de la Terre. Ses 2730 kilomètres de côtes sont un véritable livre ouvert sur une histoire géologique de deux milliards d'années. Le Trégor (Port Beni) offre les plus anciennes roches de France (-2 milliards d'années) tandis que la côte des abers, les plages anciennes et les cordons de galets (sillon de Talbert, ...) témoignent des derniers événements ayant façonné nos paysages. Les temps paléozoïques sont remarquablement représentés, notamment sur le littoral de la presqu'île de Crozon, faisant du littoral breton un musée in situ d'importance internationale.

## **2.5 Les paysages remarquables**

Diversité des influences, diversité des habitats, originalité des formations géologiques ont engendré une diversité des paysages littoraux contribuant à l'image qualitative de la Bretagne : grandes étendues sableuses (Gâvres, Quiberon), hautes falaises roses (Erquy, Fréhel), côtes à abers, côtes à étangs (Baie d'Audierne,...) émiettement à l'infini d'îles et îlots, mers intérieures (Morbihan, rade de Brest), caps rocheux et baies sableuses, etc...

Mais ces paysages sont en plus à chaque moment modifiés, magnifiés par le phénomène de marée, ici unique par son ampleur. Les espaces soumis au jeu de la marée sont eux mêmes paysages et habitats, sources de vie, richesse naturelle (estrans rocheux, vasières, marais, paluds...).

*Carrefour d'influences, biodiversité originale des cortèges, précieuse mémoire des temps géologiques, originalité et qualité des paysages, importance remarquable des marnages, dynamique littorale forte... la Bretagne littorale bénéficie d'une forte image de nature, d'une nature de qualité. Le patrimoine naturel contribue de façon essentielle à l'image de la Bretagne.*

### **3. RECONNAISSANCE ET PROTECTION : UNE PREOCCUPATION ANCIENNE**

La richesse du patrimoine naturel littoral de Bretagne est connue de longue date et des mesures de protection ont été mises en œuvre très tôt. Ainsi, en 1912, la L.P.O. ( Ligue pour la Protection des Oiseaux) crée la première véritable réserve naturelle française, au sens moderne du terme, sur l'archipel des Sept Iles (Côtes d'Armor) pour y protéger le macareux moine et d'autres oiseaux de mer. En 1958, la SEPNB (Société pour l'Etude et la Protection de la Nature en Bretagne) met en place sur le littoral les premières réserves de son réseau régional. En 1974, la réserve naturelle n°10 du Ministère chargé de l'environnement (149 en 2001) protège la station du narcisse endémique de l'archipel des Glénan.

De nombreuses autres mesures existent afin de protéger ce patrimoine naturel. Elles seront évoquées dans la partie traitant des politiques publiques.

## **SECTION 2. LE PATRIMOINE BATI**

### **1. UN HERITAGE DE MONUMENTS DEFENSIFS TEMOIGNANT DE LA POSITION STRATEGIQUE DE LA BRETAGNE**

La position stratégique de la Bretagne l'a vouée à jouer au fil du temps un rôle hautement défensif. La péninsule résista successivement aux attaques des flottes anglaise, hollandaise et espagnole avant de s'incliner devant l'occupant allemand. La Bretagne a gardé de ce passé nombre de vestiges construits pour assurer la protection des ports : citadelles, vigies, fortifications, blockhaus érigés sur le littoral pour le surveiller et mieux en contrôler l'accès tant aux militaires qu'aux contrebandiers.

Enfermée par d'imposants remparts, la ville close de Saint-Malo s'enrichit en 1689, d'un Fort Royal construit sur ordre de Vauban, en avant du port. Devenu Fort National à partir de 1789, il doit sa renommée au corsaire malouin Surcouf. A proximité, sur la presqu'île de Saint-Servan, la Tour Solidor commande depuis le XIV<sup>ème</sup> siècle l'entrée de la Rance et a servi de prison avant d'être transformée en musée. Le Fort de la cité, non loin de là, construit en 1759 et réaménagé en 1942, demeure quant à lui l'un des ouvrages les mieux conservés du mur de l'atlantique.

Défense avancée de Saint-Malo, Fort-La-Latte, l'un des monuments les plus visités de Bretagne, bâti aux XIII<sup>ème</sup> et XIV<sup>ème</sup> siècles est une forteresse située sur un îlot rocheux à proximité du Cap Fréhel. Son caractère médiéval explique sa fréquente utilisation par le cinéma de cape et d'épée.

Dans la Baie de Morlaix, le Château du Taureau, édifié en 1542 par les bourgeois de Morlaix, soucieux de barrer l'entrée de la rivière aux britanniques est classé Monument historique. Ce poste frontière sera confisqué par Louis XIV et consolidé par Vauban. La forteresse, devenue prison d'Etat jusqu'au début de la III<sup>ème</sup> République fait actuellement l'objet d'un projet d'ouverture au tourisme avec une mise en scène muséographique porté par la CCI de Morlaix ; ce qui a d'ores et déjà engendré des travaux d'aménagement<sup>2</sup>.

---

<sup>22</sup> Source : CESR, Réunion délocalisée de la Commission Aménagement et développement des territoires à Morlaix, 17 avril 2001

La citadelle du Palais à Belle-Ile et celle de Port-Louis sont également des traces de ce passé défensif. La première fut érigée sous le règne d'Henri II, agrandie par Fouquet, cédée au Roi de France et à nouveau fortifiée sur ordre de Vauban. Elle fut transformée en caserne puis en prison jusqu'en 1961. La citadelle de Port-Louis, quant à elle, commandait l'entrée de la rade de Lorient. Transformé en prison, ce témoignage de l'architecture militaire du XVII<sup>ème</sup> siècle abrite désormais un musée naval et le musée de la Compagnie des Indes.

La presqu'île de Crozon a joué un rôle stratégique majeur pour la protection de Brest ; elle a donc vu au fil de l'histoire se bâtir un patrimoine militaire important (Tour Vauban à Camaret, Fort de Landaoudec à Crozon...). De nombreux sites étaient propriété du Ministère de la Défense. Mais ce dernier ayant décidé de s'en séparer, le Conservatoire du littoral envisage l'acquisition de plusieurs de ces forts, avec l'aide du Conseil général du Finistère<sup>32</sup>. Une dizaine de sites, la plupart inspirés par Vauban et essentiellement implantés sur la commune de Roscanvel seraient concernés. C'est par exemple le cas du Fort des Capucins, situé à l'entrée de la rade, le Fort de Cornouaille, les forts de la Pointe des espagnols, de la Fraternité, de l'Aber, ou encore les casémates du cap de la Chèvre. La réhabilitation et l'ouverture au public de ces lieux devraient s'étaler sur une dizaine d'années et donner naissance à une « Route des forts ».

Enfin, la Tour Tanguy à Brest et le château qui abrite le Musée de la marine sont parmi ces rares vestiges brestois épargnés par les bombardements de la seconde guerre mondiale.

Vauban a par ailleurs laissé sa marque sur la Ville Close de Concarneau, érigée à partir du XIV<sup>ème</sup> siècle.

La base de sous-marins Stoskopf construite à Lorient à partir de 1941 par la Kriegsmarine est également un autre vestige de la seconde guerre mondiale. Cette gigantesque cité souterraine est composée de trois ensembles de béton qu'aucun bombardement n'a pu détruire. Elle fait partie du patrimoine breton, même si elle est relativement récente. C'est d'autant plus vrai qu'elle accueille environ 25 000 visiteurs chaque année<sup>4</sup> grâce aux visites organisées par l'office de tourisme de Lorient qui a mis en place deux circuits. Cela témoigne de l'importance que cette base peut revêtir aux yeux des touristes mais également des bretons. Les monuments historiques réfléchiraient par ailleurs actuellement à une procédure de protection partielle du site<sup>5</sup>.

## **2. LES PHARES BRETONS, COMPOSANTES DE L'IMAGERIE BRETONNE**

Les phares bretons signalent depuis le XVIII<sup>ème</sup> siècle les dangers du littoral aux navigateurs. Aujourd'hui encore, 80 phares émettent leurs signaux le long des côtes bretonnes. Ils sont fermement ancrés dans l'imaginaire collectif comme emblèmes de la mer et de la Bretagne et leur silhouette s'affiche sur de nombreux ouvrages ou cartes postales. Conscient de cet attrait touristique, le groupement d'intérêt touristique de Brest a réalisé la route des phares et des balises de Roscoff à Bénodet. Le musée des phares et des balises de Ouessant (Parc Naturel Régional d'Armorique) leur est également consacré.

---

<sup>3</sup> Le Télégramme, 25 juin 2001

<sup>4</sup> « Plongée dans la base des sous-marins, des visites guidées tout l'été », Ouest-France, 8 juillet 2001

<sup>5</sup> « Les monuments historiques au secours de la BSM », Ouest-France, 12 juillet 2001

### **3. LE PATRIMOINE DOMESTIQUE, ARTISANAL ET INDUSTRIEL**

Les moulins à marée font également partie du patrimoine breton. Les premiers d'entre eux sont apparus sur les côtes bretonnes dès le XII<sup>ème</sup> siècle, mais ils se sont surtout multipliés aux XVI<sup>ème</sup> et XVII<sup>ème</sup> siècles. Leur apparition concorde avec l'essor des activités artisanales et le développement de la culture du sarrasin. Edifiés à même l'estran au fin fond des estuaires et des baies les plus reculées, ces moulins commandés par le rythme des marées témoignent de l'utilisation ancienne de l'énergie engendrée par le flux et le reflux. C'est sur la Côte d'Emeraude, réputée pour ses grandes marées, que se concentrent le plus grand nombre de ces bâtiments (17 bordent les rives de l'estuaire de la Rance). L'unique usine marémotrice de France construite sur la Rance fonctionne d'ailleurs depuis 1966 selon les mêmes principes que ces moulins à marée, et constitue également un élément du patrimoine breton.

Certaines propriétés privées sont également dignes d'intérêt et constituent un élément patrimonial non négligeable. C'est par exemple le cas des anciennes propriétés de Sarah Bernhardt, sur la pointe des Poulains à Belle-Ile. La tragédienne possédait en effet deux villas et un fort sur ce site exceptionnel. Le Conservatoire du littoral vient de faire l'acquisition de cette propriété afin de la réhabiliter et d'y installer un espace muséographique consacré à Sarah Bernhardt à l'horizon 2003<sup>6</sup>. La cité balnéaire de Dinard renferme quant à elle de magnifiques villas classées qui font partie intégrante du patrimoine de la ville et de la côte d'Emeraude. Dinard n'est pas la seule à bénéficier de ce patrimoine remarquable et protégé ; ces villas construites entre 1850 et 1930 s'étendent en effet de la Pointe de la Malouine à Saint-Lunaire.

## **SECTION 3. LE PATRIMOINE NAVAL**

### **1. LES VIEUX GREEMENTS, EMBLEMES INTERNATIONAUX DU PATRIMOINE MARITIME BRETON**

#### ***1.1. Une richesse et une diversité, reflet des conditions de travail et de navigation***

Jadis, chaque port armait sa propre flottille qu'il fallait adapter aux métiers de la mer et aux conditions locales de navigation très variables, à l'image du trait de côte breton. Néanmoins, tous avaient en commun une coque profonde renforcée à l'arrière pour affronter la houle et louvoyer entre les rochers. Ces flottilles furent progressivement laissées à l'abandon et la généralisation de l'utilisation du moteur diesel dans les années trente aurait pu signer l'arrêt de mort de ce patrimoine si quelques passionnés n'avaient pris soin de le conserver.

Le concours «bateaux des côtes de France » lancé en 1989 a permis de donner un nouveau souffle à ce patrimoine et de faire renaître sur les côtes bretonnes des navires construits selon la tradition qui ont, en quelques années, conquis l'affection du public. Ce concours a été initié par la revue le « Chasse-marée », « Ouest-France » et « Le Marin » sous la forme d'un défi lancé à toutes les collectivités désireuses de participer à la construction ou à la restauration d'un voilier représentatif de la tradition locale. Cela a entraîné une importante recherche documentaire portant sur les plans et les méthodes de construction des gréements qui a engendré la renaissance de nombreux chantiers. Le tableau suivant donne quelques exemples de navires pouvant être rencontrés sur nos côtes et vient illustrer la diversité de ceux-ci, suivant leurs secteurs d'origine.

---

<sup>6</sup> Ouest-France, 18 juin 2001

**Une multitude de bateaux traditionnels bretons**

Bateaux	Lieu de tradition	Nom des exemplaires navigant
<b>Les voiliers de pêche</b>		
Canots à misaine	Sud-Finistère	« Rigolo », « C’hoari W’n Dour »
Chaloupes sardinières	Finistère	« Telenn Mor »
Sinagots du golfe	Golfe du Morbihan	« Nicolas Benoît », « Trois-frères »
Bisquines cancalaises	Baie du Mont St Michel	« Cancalaise », « Granvillaise »
Dundees thoniers	Bretagne	« Mimosa »
Sloops langoustiers	Camaret, Audierne	« Belle étoile », « Corbeau des mers »
Goélettes paimpolaises	Paimpol, Binic, Dahouët	« Belle poule », « Etoile », « Florentine »
<b>Voiliers de commerce</b>		
Lougre de l’Odet	Finistère-Sud	« Corentin »
<b>Voiliers de guerre</b>		
Cotre corsaire	St Malo	« Renard »
Goélette à hunier de la marine royale	Brest	« Recouvrance »

Source : Conseil Régional de Bretagne, « Patrimoine maritime en Bretagne »

**1.2. Les vieux gréements, ambassadeurs internationaux de la richesse culturelle et touristique bretonne**

Les bateaux sont un véritable outil de coopération entre les nations et un support de publicité pour leurs propriétaires ou leurs partenaires. Ainsi « Brest 2000 », avec dans son sillage « Douarnenez et Ouessant 2000 », s’est imposée comme la fête internationale de la mer et des marins. La manifestation a lieu tous les quatre ans. En 2000, elle a accueilli 1,2 million de visiteurs, 3 000 bateaux et des marins de 25 pavillons différents. Six cent quatre vingt ports d’attache y étaient représentés. En 1996, 800 journalistes avaient fait le déplacement. La ville de Brest voit en cette manifestation un moyen de promotion pour accentuer son rayonnement bien au-delà des frontières françaises. Dans la même logique, elle a fait l’acquisition de la goélette la « Recouvrance ». Le bateau est géré par la SOPAB, société d’économie mixte satellite de la Ville de Brest. Il a eu pour première mission de promouvoir les rassemblements de vieux gréements à travers l’ensemble des principaux ports de l’Europe du Nord avant de rejoindre la manifestation.

**2. LES NAVIRES PLUS CONTEMPORAINS**

Dans les années 1930, le moteur diesel fait son apparition. La taille des chalutiers augmente peu à peu. La flotte bretonne est très diversifiée ; elle rassemble en effet tous les types de navires, du gigantesque senneur-congélateur au modeste canot à moteur de la pêche traditionnelle côtière. Après de nombreuses années de travail, ces derniers voiliers de travail ont désarmé dans les années 1960 pour achever leur périple au fond des estuaires, voire sur des ronds-points !



La valeur que l'on donne à ce type de navires est une question majeure. Doit-on les négliger parce qu'ils ne rentrent pas dans la catégorie des si prestigieux vieux gréements ? Sans doute que non, ces bateaux, au même titre que les vieux gréements, doivent être considérés comme partie intégrante du patrimoine naval breton.

## **SECTION 4. LES FONDS MARINS BRETONS : UN PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE**

Les fonds marins bretons renferment de véritables trésors. Depuis toujours, des campagnes de fouilles sont menées afin de les dévoiler au grand jour. Deux sites sont actuellement l'objet de chantiers majeurs<sup>7</sup>.

Tout d'abord, au large de Saint-Malo, sur le site de la Natière gisent deux épaves de frégates malouines. Ces dernières renferment des pièces de tonnellerie, plats en étain, pelles en bois, bouteilles de vin, poteries, faïences, cuillères, lingots de fer, pistolets et sabres, pièces de gréements, poulies, cordages, fragments de textile, chaussures... Ces objets participent à la connaissance du monde corsaire français du début du XVIII<sup>ème</sup> siècle.

D'autres campagnes de prospection concernent par ailleurs le Goulet de Brest. Elles ont pour objet de localiser les épaves de la Cordelière et du Régent, deux navires coulés en août 1512 au cours d'une bataille navale opposant les armées française et anglaise.

Le Conseil régional de Bretagne favorise ces fouilles depuis 1999 par le biais d'une aide financière attribuée aux opérations bénéficiant d'une autorisation de recherche archéologique donnée par le DRASSM<sup>8</sup>.

## **SECTION 5. LE PATRIMOINE CULTUREL ET LES MOYENS DE SA TRANSMISSION**

### **1. LES ASSOCIATIONS ET LES MEDIAS BRETONS, GARDIENS PASSIONNES DU PATRIMOINE**

Le patrimoine maritime breton, on l'a vu, aurait pu voir disparaître une bonne partie de ses composantes s'il n'y avait eu des amateurs passionnés qui lui ont permis de traverser ces décennies. Aux passionnés ont succédé des associations qui se sont chargées de l'entretien de cet héritage. Aujourd'hui leur tâche est relayée par les médias et les collectivités. Ces dernières souhaitent inculquer à la conservation du patrimoine maritime un nouveau souffle dynamique l'éloignant d'une simple « mise en conserve » qui le figerait.

---

<sup>7</sup> La Lettre de la Région Bretagne, juin 2001

<sup>8</sup> DRASSM : Département de Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines

### **2. LA FEDERATION REGIONALE POUR LA CULTURE MARITIME**

La Fédération Régionale pour la Culture Maritime (FRCM) créée en 1979 rassemble 350 associations et 200 adhérents, son siège est installé à Douarnenez. Elle est financée par la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC), la Région et les Départements du Finistère et du Morbihan. Elle réalise notamment un inventaire du patrimoine maritime français après avoir travaillé sur la Bretagne. Son action a aussi permis la création des «ateliers l'enfer » en 1984 à Douarnenez. Cet atelier est spécialisé dans la formation de charpentiers de marine.

Aujourd'hui, après quelques difficultés financières, la fédération retrouve un second souffle. Elle a créé un site internet « maritime-héritage » qui veut être un outil de collecte, de transformation et de transmission de données en matière de patrimoine maritime. Elle réfléchit aussi à la mise en place d'un outil de valorisation du cinéma maritime en Bretagne pour mieux le connaître et le diffuser. Enfin, elle étudie la faisabilité d'une centrale de réservation commune pour tous les vieux gréements bretons assurant un transport de passagers.

### **3. « LE CHASSE-MAREE », LE MOTEUR ET LA REFERENCE EN MATIERE DE PATRIMOINE MARITIME FRANÇAIS... ET MONDIAL.**

Installé à Douarnenez depuis 1981, « le chasse-marée » édite à 37 000 exemplaires une revue spécialisée dans l'histoire et l'ethnologie maritimes (8 numéros par an) qui fait référence dans le monde entier. Cette entreprise culturelle publie également « Ar Men », revue consacrée à la culture populaire bretonne. La PME emploie 40 personnes pour un chiffre d'affaires de 30 millions de francs, soit près de 4,6 millions d'euros. Une version anglophone de « Maritime » a été lancée afin de conquérir le marché Anglo-saxon outre-manche et outre-atlantique.

« Le chasse-marée » a contribué activement, ces 20 dernières années, à la sauvegarde du patrimoine maritime en Bretagne et en France. Il a notamment été maître d'œuvre de « Brest 92 » et a organisé des rassemblements maritimes comme Douarnenez 86 et 88. Il est à l'origine et a assuré le succès du concours « Bateaux des côtes de France » qui a permis à nombre de collectivités bretonnes de pouvoir faire renaître leur patrimoine en assurant la restauration ou la construction de vieux gréements de traditions locales. « Le chasse marée » s'associe également à la réalisation de fêtes maritimes en délivrant un label de qualité après avoir défini les termes d'une charte avec les organisateurs. Il se fait ainsi la caution de manifestations de qualité réalisées dans le respect des traditions qui sont leur origine.

### **4. DE NOMBREUX FESTIVALS ET SALONS LIES AU MARITIME.**

Les festivals fleurissent sur le littoral, en particulier durant la période estivale. Les rassemblements de vieux gréements sont de plus en plus fréquents et drainent des milliers de personnes ; cela a été le cas, par exemple, lors des éditions de Brest 2000 et Douarnenez 2000.

Par ailleurs, en mai 2001 s'est déroulée la première « Semaine du Golfe ». Cette semaine gratuite centrée sur cinq jours de régates et de randonnées nautiques était également une semaine de fêtes et d'animations nautiques rassemblant équipages, acteurs du patrimoine maritime et visiteurs autour du Golfe du Morbihan. Les ostréiculteurs et les métiers de la pêche et de la mer ont été associés à l'occasion de portes ouvertes sur les chantiers, ventes et dégustations, manœuvres de plates et chalands, confection de casiers, ramandage de filets, démonstration de détroquage ou chaulage de

tuiles, etc. Cette fête était aussi l'occasion d'apprécier l'originalité linguistique et musicale du Morbihan, de découvrir son patrimoine oral (airs en breton, vannetais ou français...).

Les chants de marins sont également l'objet de festivals plus spécialisés comme la fête qui leur est dédiée chaque été à Paimpol.

Citons enfin la «Fête des filets bleus » qui se déroule en août chaque année à Concarneau et qui retrace les traditions maritimes.

Des salons sont par ailleurs organisés sur le thème du maritime. Le 17ème «Salon du livre maritime » qui a eu lieu à Concarneau en avril 2001 en est un exemple. L'objectif de ce salon est de faire découvrir à travers des livres, expositions et différents stands, le monde de la mer et des hommes. Même si les précédentes éditions n'avaient pas connu le succès escompté, celle de 2001 renverse la tendance avec une fréquentation accrue (près de 8 100 visiteurs)<sup>9</sup>.

### **5. DE NOMBREUX MUSEES ET AQUARIUMS, AUTANT DE POLES DE DEVELOPPEMENT**

De nombreux musées traitent du patrimoine maritime sous ses différents aspects. Les plus visités sont le musée de la pêche de Concarneau, le musée du bateau de Douarnenez et le musée de la Compagnie de Indes à Port-Louis.

Le musée du bateau installé depuis 1985 à Douarnenez est une initiative originale à l'échelle européenne. Il abrite une collection de vieux gréements, de caboteurs, voiliers de pêche et de plaisance pour un total de 200 pièces dont 75 proviennent des côtes bretonnes.

La base de sous-marins de Lorient renferme quant à elle un «Musée sous-marin » dans lequel les visiteurs peuvent découvrir la tour Davis, un simulateur d'évacuation de sous-marins construit par les Allemands.

De nouvelles structures à vocation pédagogique voient par ailleurs le jour chaque année.

En 2000, par exemple, une «Maison de l'algue » a ouvert ses portes sur les quais de Lanildut. Ce centre d'interprétation des algues a accueilli 23 000 visiteurs entre juillet et novembre 2000 et devait accroître son offre dès l'été 2001 avec entre autres la présentation d'une exposition d'outils traditionnels de récolte d'algues.

La baie d'Hillion, dans les côtes d'Armor, fait quant à elle l'objet d'un projet de «Maison de la Baie »<sup>10</sup> qui œuvrera également dans la pédagogie et dans l'interactivité puisqu'à terme elle disposera d'une galerie d'oiseaux, de deux aquariums géants et de trois autres bassins.

Enfin, plusieurs aquariums de renommée viennent parfaire le produit touristique culturel qu'offrent les côtes bretonnes. L'aquarium océanographique et tropical de Vannes, Océanopolis à Brest, l'aquarium marin de Trégastel ou le grand aquarium de St Malo en sont les représentants les plus fréquentés.

---

<sup>9</sup> Ouest-France, 17 et 18 avril 2001

<sup>10</sup> Le Télégramme, 14 avril 2001

Ces grosses structures peuvent constituer des supports pour le développement des villes qui les accueillent. Par exemple, afin de réaliser ses nouvelles attractions, Océanopolis à Brest a pu bénéficier de fonds européens au titre de la reconversion des sites industriels (objectif 2) et des secteurs dépendant de l'industrie d'armement. Ce projet bénéficie d'un large concours à l'échelle régionale puisque la ville de Brest, la Région, le Département et l'Etat ont ajouté respectivement 55, 45, 30 et 25 millions de Francs aux 65 millions de Francs apportés par l'Europe (soit 8,4 – 6,8 – 4,6 – 3,8 millions d'euros aux 10 millions apportée par l'Europe). Les collectivités espèrent que le centre pourra créer des emplois en devenant un élément fort du pôle touristique brestois et en augmentant l'attractivité de l'extrémité de la péninsule bretonne handicapée par son éloignement du reste de la France. C'est aussi le moyen pour la ville d'ajouter un argument de poids à sa volonté de reconnaissance comme capitale océanographique.

Dans la même optique la Région participe à la création d'autres équipements culturels de qualité : le pôle muséal de Vannes et le navire-musée «Thalassa » à Lorient. Offert par l'IFREMER, ce premier chalutier de pêche arrière, long de 67 mètres et vieux de 40 ans, a multiplié les campagnes à travers le monde. Cet équipement permet aux visiteurs de découvrir la recherche océanographique, les techniques de pêche, les sciences de la navigation ou encore la vie à bord grâce à des procédés interactifs et ludiques. HALIOTIKA, le centre d'interprétation de la pêche en mer, installé au Guilvinec, sur les quais du premier port de pêche artisanale de France se positionne également sur ce concept de découverte de l'environnement de la pêche. Ce centre permet à des milliers de visiteurs qui viennent voir débarquer les bateaux de mieux appréhender les enjeux et la réalité de la filière.

**Les sites touristiques bâtis du patrimoine maritime breton les plus visités**

Site	Nombre de visiteurs en 1998	Nombre de visiteurs en 1999	Rang par rapport aux sites touristiques bâtis de Bretagne en 1999
Côtes-d'Armor			
Fort La Latte	139 397	149 012	5
Aquarium marin de Trégastel	68 175	60 495	22
Finistère			
Océanopolis à Brest	314 444	230 000 <sup>11</sup>	2
Musée de la pêche de Concarneau	64 348	57 040	24
Ille-et-vilaine			
Grand Aquarium de St Malo	450 000	424 000	1
Usine marémotrice de la Rance <sup>12</sup>	-	82 314	13
Morbihan			
Aquarium océanographique et Vannes	185 000	182 000	4
Musée de la citadelle de Port-Louis	64 255	64 848	19

Source : ORTB, « Le tourisme en Bretagne, chiffres clés » n°5 – Décembre 2000 (données obtenues auprès des différents équipements et des CDT)

<sup>11</sup> Fermeture pour travaux à compter de septembre 99

<sup>12</sup> Application des mesures VIGIPIRATE en 1998 et circuit de visite réouvert exceptionnellement durant l'été 99

Il faut souligner, même si la plupart des fréquentations pour 2000 ne sont pas connues, qu'Océanopolis serait devenu le premier équipement touristique payant de Bretagne puisqu'il a enregistré en 2000 près de 700 000 visiteurs<sup>13</sup>. Les travaux qui ont été réalisés sur ce site ont donc eu un effet positif sur la fréquentation.

---

<sup>13</sup> « Déferlante sur Océanopolis », Le Télégramme, 1<sup>er</sup> juin 2001



## ***CHAPITRE II***

# ***Les usages de la mer et du littoral en Bretagne***





<b>PLAN</b>
-------------

## **SECTION 1. L'EXPLOITATION DES RESSOURCES NATURELLES**

- 1. La pêche maritime et le mareyage**
- 2. Les cultures marines**
- 3. L'exploitation de gisements marins**

## **SECTION 2. LES ACTIVITES INDUSTRIELLES**

- 1. Les entreprises de transformation des produits de la mer**
- 2. La construction et la réparation navale**

## **SECTION 3. LA PRODUCTION D'AMENITES ET DE LOISIRS**

- 1. Le tourisme littoral**
- 2. Les activités touristiques**

## **SECTION 4. LA FORMATION ET LA RECHERCHE**

- 1. La formation initiale maritime**
- 2. La formation continue maritime**
- 3. La recherche**

## **SECTION 5. LES SERVICES MARITIMES PUBLICS ET PRIVES**

- 1. La Défense (Marine Nationale)**
- 2. Les services autour du transport maritime**



## SECTION 1. L'EXPLOITATION DES RESSOURCES NATURELLES

### 1. LA PECHE MARITIME ET LE MAREYAGE

#### 1.1. Panorama de la pêche française

Le secteur de la pêche comprend aussi bien la petite pêche côtière que la pêche hauturière et la pêche thonière tropicale. On y rencontre des bateaux et des équipements de degrés de modernité très divers. Les poissons, céphalopodes, crustacés, coquillages et algues sont débarqués sous forme de produits frais ou congelés ayant parfois même subi une première transformation.

La France est le quatrième producteur de l'Union européenne avec 0,6 million de tonnes de produits de la pêche débarqués en 1995. Le Danemark (2 millions de tonnes), l'Espagne (1,2 million de tonnes) et le Royaume Uni (0,9 million de tonnes) s'octroient les places de plus gros pêcheurs européens. Au niveau mondial les principaux pays producteurs sont la Chine, le Pérou, le Chili, le Japon et les USA, leurs captures sont supérieures à 5 millions de tonnes par an.

Les poissons frais représentent près de la moitié des débarquements en quantité et plus de 60% en chiffre d'affaires<sup>14</sup>. Le lieu noir, le hareng, le maquereau, le merlan, la sardine et l'anchois sont les espèces de pêche fraîche les plus pêchées alors qu'en pêche congelatrice le thon tropical est l'espèce prépondérante dans le tonnage débarqué. En chiffre d'affaires, les espèces les plus importantes sont la sole, la baudroie et le merlu.

Les consommateurs demandent des produits simples et rapides à cuisiner. En conséquence, ils privilégient les plats préparés et les filets mais ils ne délaissent pas pour autant le poisson frais. Au contraire, même si les tendances longues indiquent une croissance de la consommation des produits surgelés et congelés au détriment des produits frais, les dernières années marquent une inversion de tendance.

Au début des années 1990, la baisse des prix du poisson frais au débarquement et donc du chiffre d'affaires, dans un contexte d'internationalisation croissante des échanges des produits de la mer, a conduit à une crise importante qui a secoué la filière et l'a amenée à réfléchir sur l'inadaptation de son organisation. Les opérateurs concernés ont entrepris, avec l'aide des pouvoirs publics, les mutations nécessaires (ajustement de l'effort de pêche, organisation de la commercialisation, valorisation des productions...). Des réalisations concrètes ont vu le jour concernant la déclaration anticipée des apports et une réflexion sur la qualité et l'obtention de labels pour le poisson.

Ainsi le mareyage s'est fortement modernisé et la filière française des produits de la mer se comporte de manière plus satisfaisante, même si de nombreuses démarches sont encore en chantier.

---

<sup>14</sup> IFREMER, *Données économiques maritimes françaises*, 1997

Il convient aussi de considérer que cette crise a eu des répercussions sur l'ensemble de la filière et ses activités avales, qu'elles soient techniques ou commerciales (criées, industries de transformation, chantiers navals, services aux entreprises et aux navires...) et qui sont génératrices d'emplois et de valeur ajoutée.

Le marché français des produits de la mer est devenu fortement tributaire du marché européen. Il est aussi très dépendant des évolutions internationales. Le premier poste des exportations françaises est constitué de ventes de thon tropical congelé, débarqué dans les ports étrangers à proximité des zones de pêche et transformé par des conserveries en Côte-d'Ivoire, à Madagascar et aux Seychelles, principalement<sup>15</sup>. Les pays du Sud de l'Europe sont les premiers clients des produits de la mer français, notamment de poissons frais de haute valeur marchande.

Le déficit accru de la balance commerciale des produits de la mer est principalement dû aux appétits des consommateurs français pour les crevettes du Groenland ou d'Afrique, le saumon, les poissons surgelés et le surimi.

De même l'évolution des pêches maritimes ne peut être dissociée des orientations européennes (Politique Commune de Pêches) et nationale (loi du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche et les cultures marines) et du fort encadrement réglementaire que subit le secteur : plan d'orientation pluriannuel de la flotte de pêche (POP), mesures techniques de conservation des ressources, conditions sanitaires de mise sur le marché des produits...

## **1.2. La pêche professionnelle en Bretagne**

La pêche bretonne présente une grande diversité des captures, des métiers, des outils et des zones géographiques de pêche.

### **1.2.1. La pêche en mer**

Les plus gros tonnages débarqués concernent les poissons frais et le thon tropical, ce sont aussi les deux secteurs générant le plus de revenus.

#### **Produits de la pêche et des cultures marines bretonnes**

	<b>1998</b>		<b>1999</b>	
	<b>Tonnes</b>	<b>Valeur mise à terre en KF</b>	<b>Tonnes</b>	<b>Valeur mise à terre en KF</b>
Poisson frais	106 577	1 537 945	106 465	1 565 035
Thon tropical	137 800	1 010 000	174 500	710 300
dont pavillon français	107 300	789 800	131 200	545 500
pavillon tiers	30 500	220 200	43 300	164 800
Crustacés	14 683	389 093	15 235	496 580
Mollusques	20 902	243 100	20 466	263 835
Algues	60 537	15 268	53 127	12 850
<b>Total pavillon français</b>	<b>309 999</b>	<b>2 975 206</b>	<b>326 493</b>	<b>2 883 800</b>
<b>TOTAL</b>	<b>340 499</b>	<b>3 195 406</b>	<b>369 793</b>	<b>3 048 600</b>

Sources: CRPME, OFIMER, CRCI, CCI de Bretagne, SNATC, CSNAM

<sup>15</sup> IFREMER, *Données économiques maritimes françaises*, 1997

La flottille de pêche bretonne regroupe 1700 navires, des petits navires de pêche côtière artisanale jusqu'aux grands navires hauturiers. Ils emploient un peu plus de 7 000 marins. La Bretagne, emportée par le Finistère est de très loin la première région de pêche française, que ce soit en matière d'importance de flotte, d'emplois ou de production. Il faut ici prêter une attention soutenue à la pêche côtière et à la petite pêche, vue leur importance dans la vie littorale.

Le nombre de navires a néanmoins tendance à régresser. Cette tendance résulte dans le temps de l'adaptation à la Politique Communautaire volontariste pour réduire l'effort de pêche. Actuellement, pour respecter l'objectif du POP 4, il subsisterait encore un excédent d'environ soixante quinze navires dans le segment des chalutiers de moins de 30 mètres.

**Nombre et puissance des navires de pêche bretons**

Navires actifs par taille	1998		1999		2000	
	Nombre	Puissance (Kw)	Nombre	Puissance (Kw)	Nombre	Puissance (Kw)
< 6 mètres			112	3 019	105	2 796
< 8 mètres			359	18 572	341	17 833
< 10 mètres			444	40 956	445	41 261
< 12 mètres			243	32 541	242	32 421
<b>Total &lt; 12 mètres</b>	<b>1 170</b>	<b>95 064</b>	<b>1 158</b>	<b>95 088</b>	<b>1 133</b>	<b>94 311</b>
< 16 mètres	213	44 283	214	44 440	208	43 408
< 25 mètres	283	104 015	283	104 179	281	104 007
< 38 mètres	34	20 585	33	19 960	34	20 788
> 38 mètres	47	102 688	46	100 998	44	99 386
dont <i>thoniers senneurs</i>	30	81 600	28	77 120	28	80 230
<i>congélateurs</i>						
<b>Total sous pavillon français</b>	<b>1 747</b>	<b>366 635</b>	<b>1 734</b>	<b>364 665</b>	<b>1 700</b>	<b>361 900</b>
Thoniers sous pavillon tiers	8	28 810	8	29 070	7	23 400
<b>TOTAL</b>	<b>1 755</b>	<b>395 445</b>	<b>1 742</b>	<b>393 735</b>	<b>1 707</b>	<b>385 300</b>

*Sources : CRPM – DAAM – SNATC*

Parallèlement, la Bretagne a connu une baisse de 20% de ses effectifs de pêcheurs entre 1992 et 1997, celle-ci s'est poursuivie depuis.

**Une régression du nombre de marins-pêcheurs en Bretagne<sup>16</sup>**

	1997	1998	1999	2000
<b>Nombre de marins-pêcheurs</b>	7 297	7 224	7 226	7 041

*Sources : CRPMEM – CAAM*

<sup>16</sup> sont comptabilisés les marins pêcheurs ayant plus de trois mois d'embarquement

**Des postes de travail en nette diminution dans la pêche bretonne  
(hors navires >38 m)**

Année	1996	1997	1998	1999
<b>Nombre de postes de travail</b>	6 014	5 809	5 386	4 877

*Source : CRPMEM*

La tendance générale à la diminution du nombre de marins et de postes de travail se confirme<sup>17</sup>. Sur le long terme, le nombre de marins diminue moins rapidement que celui des postes de travail, représentatif de l'importance de la flottille (si l'on inclut les navires de plus de 38 mètres, le nombre de postes de travail est actuellement de 5427<sup>18</sup>). Toutefois, les comparaisons ne sont pas des plus faciles dans la mesure où les bases ne sont pas toujours identiques et que le nombre de postes de travail évolue perpétuellement. Cette tendance traduit en particulier une amélioration sociale en termes d'allongement de la durée des repos et des congés des marins.

Par ailleurs, la flotte de navires de pêche apparaît vieillissante : en 2000, 91% des bateaux bretons (contre 88% en 1999) ont plus de 10 ans et 51% (contre 36% en 1999) ont plus de vingt ans.

**Des navires de pêche vieillissants  
(Age des navires de pêche bretons)**

	<10ans	[10, 20ans] <sup>19</sup>	[20, 30ans[	30 ans et +	Non précisé	Total
Navires actifs en 1999	200	918	429	187	-	<b>1 734</b>
Navires actifs en 2000	118	689	608	250	35	<b>1 700</b>

*Source : CRPM – CAAM*

Ce vieillissement est très important, car si l'on considère que la durée de vie moyenne d'un navire de pêche est de 25 ans, le taux moyen annuel de renouvellement devrait être de 4%. Sur cette base, les navires de moins de 10 ans représenteraient 40% de la flottille, alors qu'en 2000 leur quote-part n'était plus que de 9%. Il est également très inquiétant, car il a un fort impact socio-économique en termes de détérioration de la sécurité à bord et de baisse de la productivité. En l'absence d'une politique volontariste de renouvellement des navires, l'encadrement du P.O.P. favorise la concentration et le maintien en flotte des anciennes unités, conforté jusqu'à présent par le système de subventionnement des achats d'occasion et des modernisations.

Cette baisse du nombre de navires et de la puissance totale s'est accompagnée ces dernières années d'une chute quasi générale des tonnages des différentes criées.

<sup>17</sup> le nombre de marins est supérieur à celui des postes de travail, l'activité continue des navires hauturiers nécessitant l'organisation de rotations des membres d'équipages

<sup>18</sup> Estimation CESR

<sup>19</sup> l'écart important entre 1999 et 2000 s'explique par un basculement de classe de certains bateaux entre ces deux années

**Lorient, première criée bretonne**

(Classement des criées bretonnes)

	1999			2000		
	Tonnage	Valeur (en millier de francs)	Prix Moyen (F / Kg)	Tonnage	Valeur (en millier de francs)	Prix Moyen (F / Kg)
Lorient	35 478	484 145	13,65	31 732	472 331	14,88
Le Guilvinec	16 362	344 560	21,06	16 638	359 084	21,58
Concarneau	25 087	376 027	14,99	21 472	330 550	15,39
Saint Guénolé-Penmarc'h	12 347	197 158	15,97	11 722	195 812	16,70
Loctudy	9 501	197 738	20,81	8 570	191 356	22,33
Erquy	8 038	100 768	12,54	7 484	109 994	14,70
Saint-Quay-Portrieux	8 108	85 777	10,58	8 919	104 372	11,70
Morlaix - Roscoff	2 710	49 121	18,13	2 400	47 147	19,64
Douarnenez	3 710	49 696	13,40	3 632	45 003	12,39
Quiberon	1 221	35 095	28,73	1 371	41 690	30,42
Audierne	1 085	33 909	31,25	1 009	33 125	32,83
Saint-Malo	2 546	34 187	13,43	1 874	26 826	14,31
Brest	630	18 761	29,78	746	24 373	32,66
Lesconil	837	20986	25,07	718	20 011	27,87
Loguivy-de-la-mer	751	9 863	13,14	588	8 716	14,82

Sources : CRCI - CCI de Bretagne

La pêche hauturière bretonne cumule plusieurs handicaps : elle est endettée (bien que la flottille soit vieillissante), éloignée de zones de pêche importantes et supporte de ce fait des coûts d'exploitation élevés. Elle est également dépendante de circuits de commercialisation insuffisamment adaptés aux conditions actuelles du marché.

Les cours du poisson frais et des crustacés se sont globalement appréciés entre 1997 et 2000. Mais dans un contexte de forte hausse du prix du carburant cela ne suffit pas à assurer la pérennité de l'activité.

La localisation des navires de la pêche artisanale bretonne évolue au gré des changements de propriétaires consécutifs au départ en retraite de nombreux patrons. Certains navires quittent la région, d'autres y entrent. Dans ce mouvement, la capacité de production de Concarneau se dégrade tandis que Le Guilvinec poursuit sa consolidation<sup>20</sup>. De plus en plus de navires utilisent également des bases avancées en Angleterre ou en Irlande par exemple pour débarquer leurs captures.

**1.2.2. La pêche à pied**

La pêche à pied professionnelle sur les côtes bretonnes est une activité ancestrale. Elle peut être une activité d'appoint ou représenter l'unique source de revenus du pêcheur. Elle ne s'est pas développée de manière homogène sur l'ensemble du littoral. La morphologie de l'estran est un facteur déterminant. L'essentiel de la ressource naturelle exploitée sur l'espace découvrant est conditionné par la présence de gisements de bivalves fouisseurs en substrat meuble et de peuplements d'algues en substrat dur.

<sup>20</sup> Conférence des chambres économiques du Finistère, *L'activité économique du Finistère*, 1999

### **1.2.2.1. La pêche à pied des coquillages**

Certaines activités de pêche à pied sont aujourd'hui en déclin. C'est le cas de la pêche aux engins fixes qui conserve cependant, en certains endroits, une valeur patrimoniale et touristique (tésures et pêcheries fixes de la baie du Mont St Michel). La récolte des bivalves reste, au contraire, bien présente et semble en voie de structuration sur plusieurs secteurs. Les difficultés économiques survenues au cours de ces dernières années ont conduit un certain nombre de personnes sans emploi à s'intéresser à cette activité. Par ailleurs, l'appauvrissement de certains gisements des régions limitrophes a eu pour effet, par un phénomène de transfert d'effort de pêche, d'accroître le nombre de demandes d'autorisations à pêcher sur les gisements bretons. La période récente se caractérise par un renforcement de la réglementation. La pêche à pied des bivalves intéresse près de 700 professionnels en Bretagne, répartis comme suit : palourdes (300), coques (250), moules (80), donax (60). Les productions afférentes à ces activités sont éminemment fluctuantes : quelques milliers de tonnes pour les palourdes japonaises (golfe du Morbihan), de 800 à 1 000 tonnes pour les coques (principalement sur les gisements des Côtes d'Armor), de 100 à 300 tonnes pour les donax (Baie de Douarnenez), enfin quelques dizaines de tonnes de moules en baie de Saint-Brieuc. Les variations annuelles de production enregistrées pour la pêche à pied des bivalves relèvent à la fois de contraintes inhérentes à la biologie des espèces exploitées et de contraintes administratives particulières à ce type d'exploitation.

Il convient également de noter une activité particulière pratiquée surtout sur les îles de Groix et de Belle Ile, la pêche à l'anatife, appelé « pouce pieds ».

La production de la pêche à pied est difficilement quantifiable, car sujette à de sérieuses fluctuations en fonction de la ressource, mais l'économie induite n'est sans doute pas négligeable pour ces îles.

Les pouce-pieds sont une espèce à forte valeur patrimoniale pour laquelle la Bretagne a une responsabilité à l'échelle européenne, en conséquence il est inacceptable que les prélèvements ne soient pas contrôlés.

Le vide juridique qui régnait autour du statut du pêcheur à pied professionnel<sup>21</sup> jusqu'au décret du 11 mai 2001 « réglementant l'exercice de la pêche maritime à pied à titre professionnel » était un frein à la représentation de ce secteur d'activité au sein des instances professionnelles traditionnelles de la pêche. Il limitait l'efficacité des initiatives administratives prises sur certains gisements classés et, de ce fait, leur extension à d'autres secteurs. Cette situation ne permettait pas de s'affranchir suffisamment des pratiques individuelles et opportunistes génératrices de conflits. L'adhésion collective des exploitants et leur intégration dans les processus de décision apparaissent comme un préalable nécessaire au suivi et au contrôle de l'exploitation, ainsi qu'à la définition d'une échelle spatiale de gestion adaptée aux contraintes biologiques inhérentes à la ressource ciblée.

---

<sup>21</sup> Prévu par le décret du 9 Janvier 1952 modifié sur l'exercice de la pêche maritime, le décret en Conseil d'Etat définissant les modalités d'exercice professionnel de la pêche à pied est paru au JO du 18 mai 2001 pour une entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2001. S'il est encore difficile de prévoir ses répercussions sur l'activité de pêche à pied, il contribuera grandement à dresser un inventaire précis des acteurs.



Ce décret impose que « l'exercice de la pêche maritime à pied professionnelle est soumis à la détention d'un permis délivré par le Préfet du département » pour une durée d'un an renouvelable. Ce permis impose au pêcheur de « s'engager à participer à des programmes de gestion de la ressource ». Le présent décret fixe également de nombreuses obligations au pêcheur à pied professionnel comme l'obligation de déclaration statistique et de commercialisation par l'intermédiaire d'un centre d'expédition de coquillages destinés à la consommation humaine.

Enfin, il faut souligner que la pêche à pied domestique a un poids économique conséquent. Elle est importante quantitativement et culturellement, et génère une pression sur la ressource dans un contexte sanitaire difficilement contrôlable.

#### 1.2.2.2. La pêche à pied des algues

La production issue de la pêche à pied des algues est essentiellement réservée à la transformation industrielle. On est donc en mesure de mieux évaluer les retombées économiques de cet usage. Les espèces qui donnent lieu à exploitation sont les suivantes :

- les algues d'échouage (*Laminaria hyperborea*) récoltées en hiver après les tempêtes dans la région des abers finistériens. Elle concerne une quarantaine de personnes pour un chiffre d'affaires voisin de 360 000 francs (soit près de 55 000 euros).

- les algues en place du type *Ascophyllum* et *Fucus* sont coupées tout au long de l'année en fonction de la demande des usines. Quatre-vingts récoltants, équitablement répartis, exploitent ainsi le pays des abers et le secteur de Pleubian pour une valeur globale de 1,9 million de francs soit près de 0,39 million d'euros).

- le *Chondrus*, encore appelé pioca, récolté sur l'ensemble du littoral finistérien durant la période estivale, mobilise à lui seul plus de 2 000 « plaisanciers » et représente une valeur de 4,5 millions de francs (soit près de 0,69 million d'euros).

- enfin, les algues alimentaires comme *Himantalia*, *Ulva*, *Porphyra* et *Palmaria* concernent une vingtaine d'exploitants qui réalisent un chiffre d'affaires d'environ 60 000 francs (soit un peu plus de 9 000 euros).

Ces productions représentent 7 millions de francs (1,07 million d'euros), soit environ le tiers de la valeur globale des algues pêchées en Bretagne. La flottille professionnelle produit en effet en moyenne 60 000 tonnes de Laminaires (*Laminaria digitata*) pour une valeur de 14,3 millions de francs (2,18 millions d'euros).

### 1.3. Le mareyage

Le mareyeur-expéditeur assure le premier achat des produits de la pêche maritime destinés à la consommation humaine en vue de leur commercialisation. Le secteur du mareyage constitue un maillon intermédiaire entre la flotte de pêche et la distribution des produits de la mer. Cette activité concerne aussi bien les pêches artisanales qu'industrielles, même si dans les grandes places portuaires que sont Lorient et Concarneau les mareyeurs travaillent essentiellement sur des espèces débarquées par les flottilles industrielles (type morue, merlan ou lieu noir) qu'ils transforment en filets.

On trouve environ 180 mareyeurs en Bretagne sur 400 dans l'ensemble de la France. Ils emploient en Bretagne un peu plus de 2000 salariés et traitent environ 114 000 tonnes de produits. Ces entreprises de mareyage sont majoritairement des PME mono-établissement n'employant chacune pas plus de 10 salariés.

A la suite de la crise de 1993-1994, le secteur du mareyage a perdu 38% de ses entreprises et 31% de ses effectifs<sup>22</sup>. Consécutivement, le mareyage a opéré une véritable mutation. Les gestionnaires de halles à marée et les entreprises, contraints à l'origine par la réglementation européenne, notamment les normes sanitaires, ont entrepris de lourds investissements. Ces efforts contribuent à accélérer la sélection et la concentration des entreprises. Certains mareyeurs ont parfaitement su en tirer parti et leurs méthodes de travail ont fait un bond technologique considérable avec des gains de productivité importants. Le consommateur bénéficie de cette modernisation qui améliore la qualité. Si certaines sociétés restent cantonnées à des actions de négoce pur, d'autres ont franchi le pas d'intégrer des activités industrielles pour proposer des produits de la saurisserie ou traiteur de la mer.

Les mareyeurs tendent aussi à élargir leur zone d'approvisionnement et si la plupart achètent d'abord dans les criées voisines, un sur trois cherche du poisson ailleurs, en France ou en Europe.

Mais des efforts d'adaptation sont encore à réaliser notamment au niveau de la structuration de la filière. La pression croissante des Grandes et Moyennes Surfaces (GMS) impose de mieux organiser la filière et de la fédérer.

## **2. LES CULTURES MARINES**

On distingue une aquaculture traditionnelle très développée en Bretagne basée sur l'exploitation de l'huître et de la moule et une aquaculture marine dite « nouvelle » qui a peu progressé ces trente dernières années et dont la production est plus axée sur le poisson (truite, saumon, bar, daurade, turbot), les algues et la palourde. Elle ne représente actuellement que 5% du tonnage de l'aquaculture traditionnelle dans la Région.

Les cultures marines toutes espèces confondues occupent plus de 10 000 ha sur le domaine public maritime de Bretagne. Cette activité est intéressante car elle génère environ 4 000 emplois directs, elle contribue au façonnement des paysages côtiers bretons et véhicule une image d'authenticité.

### ***2.1. Une aquaculture traditionnelle prépondérante***

#### ***2.1.1. La situation de la filière***

Le parc breton est constitué de 7 principaux bassins conchylicoles : la baie du Mont-St-Michel, la baie de St-Brieuc, le secteur de Paimpol, la baie de Morlaix, le Pays des abers, la rade de Brest et le sud du Morbihan. On dénombrait 1200 entreprises et 4023 emplois en février 2000 liés à l'aquaculture.

La **production de moules** en Bretagne Nord s'élève à près de 20 000 t/an. La culture se fait le plus souvent sur bouchots. La baie du Mt St Michel avec le port du Vivier-sur-Mer regroupe à elle seule 90 mytiliculteurs produisant 10 000 t/an. En Bretagne Sud la production est d'environ 2 500 t/an essentiellement dans la région de Pénestin. Au total, cela place la Bretagne en tête des régions

---

<sup>22</sup> La revue de l'observatoire des IAA de Bretagne, n°53, Avril 1999

productrices de moules avec près de 37% de la production nationale, la France étant le troisième producteur européen de ce mollusque.

La **production d’huîtres** concerne l’ensemble des bassins conchylicoles. Cela représente une production annuelle de l’ordre de 24 000 tonnes en Bretagne sud et 20 000 tonnes en Bretagne Nord soit 20% de la production française d’huître, la région française la plus productrice restant le Poitou-Charentes. La Bretagne est la seule à produire des huîtres plates (1 500 à 2 000 tonnes).

**La Bretagne, première région française productrice de moules  
et seconde pour les huîtres**

(Production des principales régions conchylicoles françaises)

	<b>Huître (%)</b>	<b>Moules (%)</b>
<b>Basse Normandie</b>	14	23
<b>Bretagne</b>	20	<b>37</b>
<b>Pays de la Loire</b>	11	6
<b>Poitou Charentes</b>	<b>44</b>	16
<b>Aquitaine</b>	6	4
<b>Languedoc Roussillon</b>	5	11
<b>Autres Régions</b>	-	3

*Source : Ministère de l’agriculture et de la pêche, 1997*

### 2.1.2. Les menaces pour la filière aquacole

#### 2.1.2.1. Des menaces d’ordre environnemental et sanitaire

Ces cultures marines sont fragiles et leur production est soumise aux aléas climatiques. Elles sont, de plus, très dépendantes de la qualité des eaux littorales, et des pollutions d’origine fécales (bactéries) peuvent en interdire la consommation. Le naufrage de l’Erika a nuit gravement à la commercialisation conchylicole, alors que les élevages n’ont quasiment pas été touchés. Le Comité National de la Conchyliculture a estimé la chute des ventes à plus de 50% pour les premiers mois de l’année 2000<sup>23</sup>.

Différentes pathologies viennent s’y ajouter et mettre en danger les élevages. Ainsi la « parasitose de l’huître plate » a quasiment anéanti la culture de cette huître en Bretagne et le « Gymnodium » a affecté l’ensemble de l’activité conchylicole en 1995 en provoquant une forte mortalité sur les naissains tandis que la « maladie de l’anneau brun » a compromis l’essor de la vénéiculture (élevage de la palourde) dès la fin des années 1980.

Deux micro-algues toxiques sont également régulièrement observées : *Dinophysis*, très fréquente sur nos côtes, s’accumule l’été dans les fruits de mer et produit une toxine responsable de diarrhées chez l’homme. *Alexandrium minutum* n’est observée que depuis une dizaine d’années dans les eaux françaises et exclusivement au Nord de la Bretagne (Rance, baie de Morlaix, Abers). Sa présence, beaucoup plus rare, est néanmoins problématique car les toxines paralysantes qu’elle produit sont très dangereuses et ont déjà été mortelles dans d’autres pays où elle sévit.

---

<sup>23</sup> « Eleveurs de coquillages cherchent consommateurs », La croix, 10 Avril 2000

Une autre menace provient de l'importation de coquillages étrangers comme les huîtres américaines (*Crassostrea virginica*) destinées à la consommation et qui pourraient apporter des virus nuisibles aux espèces cultivées localement. Les risques d'épizootie sont, qui plus est, aggravés par la concentration des élevages.

Trois réseaux nationaux de contrôle ont été mis en place par l'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (IFREMER) dans le cadre particulier de la conchyliculture : REMI (Réseau Microbiologique), REPHY (Réseau de surveillance du Phytoplancton et des phytotoxines) et RNO (Réseau National d'Observation). Ces trois réseaux ont pour missions respectives d'évaluer le niveau sanitaire des coquillages, d'étudier les proliférations phytoplanctoniques et de détecter l'éventuelle présence de toxines dans les coquillages et enfin d'évaluer la qualité du milieu maritime à travers différents paramètres généraux. REMI permet d'établir un classement des zones de production et de leur attribuer un classement de A à D, des zones les plus salubres où la culture est autorisée, aux zones insalubres où l'élevage est interdit.

A titre d'illustration le tableau suivant présente le classement des zones Conchylicoles de Bretagne Nord

**Les zones de production Conchylicoles de Bretagne Nord sont classées**

Classement de la zone	Prescriptions	% de zones concernées
<b>A</b>	Elevage autorisé	29
<b>B</b>	Elevage autorisé sous réserve d'une purification avant commercialisation	54
<b>C</b>	Elevage interdit	9
<b>D</b>	Elevage interdit	7

*Source : Section régionale de la conchyliculture, réunion du CESR de Bretagne, 17.02.2000*

#### 2.1.2.2. Des freins économiques pour la filière

##### 2.1.2.2.1. La taille des entreprises

Dans le cadre d'une recherche de compétitivité, la faible concentration des entreprises de production pourrait apparaître comme un handicap ; mais la profession reste attachée à sa structure actuelle qui garantit une plus grande indépendance. Pourtant, la taille actuelle des exploitations ne semble pas compatible avec la réduction des charges de production nécessaire pour mieux affronter la concurrence. Un regroupement des exploitations permettrait sans doute d'évoluer vers une intensification de la production.

##### 2.1.2.2.2. La structuration de la filière

Mises à part les difficultés d'ordre environnemental, les conchyliculteurs doivent faire face au tassement des cours. Ils rencontrent des difficultés pour adapter leurs structures de production et de commercialisation à la concentration des circuits de distribution.

### 2.1.2.2.3. Les conflits d'usage

Le morcellement du parcellaire exploité sur le domaine public maritime restera une constante dans la mesure où il est difficile de trouver de nouveaux espaces disponibles. Ces espaces sont limités par la qualité de l'eau et la mise en concurrence avec d'autres professionnels (pêcheurs côtiers) ou les plaisanciers. On observe aussi quelques conflits d'usages avec d'autres utilisateurs de la mer, des riverains, ou parfois même entre aquaculteurs pour l'accès à des espaces de culture. C'est le cas dans la baie du Mont St-Michel dans le cadre de l'extension des zones de culture.

## **2.2. L'Aquaculture nouvelle**

### *2.2.1. La pisciculture*

#### 2.2.1.1. La Bretagne s'appuie sur sa capacité d'innovation

Les principales espèces produites en Bretagne sont la truite et le saumon et marginalement le bar, la daurade et le turbot. La Bretagne produit 13 à 14 000 tonnes de poissons d'élevage par an ; ce qui la place au premier rang des régions aquacultrices françaises avec une légère avance sur l'Aquitaine<sup>24</sup>. A Camaret-sur-Mer (29), la société ELSAMER exploite depuis 1990 la truite fario en mer d'après un transfert de technologie de l'INRA<sup>25</sup>. Il s'agit de la seule entreprise privée en Europe qui pratique un tel élevage. D'autres entreprises ont abandonné leur activité, c'est le cas de la société SALMOR pour l'élevage du saumon en barges au large de la baie de Morlaix.

L'élevage du turbot par l'intermédiaire des innovations technologiques de l'entreprise MARIDA affiliée au groupe ADRIEN mérite cependant d'être suivi. Cette entreprise est installée à Trédarzec (22) sur la rivière du Tréguier, sa production de turbot juvénile appelée Marinove est un élevage à terre en circuit fermé. Outre le fait que ce système de recyclage des eaux est peu polluant, il présente aussi l'avantage de s'affranchir des facteurs extérieurs. Cette entreprise a reçu un prix d'innovation pour un procédé de transport de poissons vivants vers le Japon qui pourrait s'étendre à d'autres espèces.

#### 2.2.1.2. La concurrence reste difficile à surmonter

En ce qui concerne l'élevage de poissons, la concurrence est aussi rude face à des pays étrangers pratiquant des investissements intensifs comme la Norvège ou l'Ecosse et qui peuvent inonder le marché de saumon ou d'autres espèces. Cette concurrence explique les difficultés que les éleveurs de truites doivent surmonter. Les conditions environnementales appuient cette concurrence. Il est difficile de rentabiliser les exploitations dans la mesure où les investissements à engager sont très importants. Ceci conduit les investisseurs à se tourner vers des espèces dont on maîtrise mieux la production et la commercialisation, le turbot par exemple. Ajoutée à cela, la nécessité de réduire les coûts de revient devrait sélectionner les seuls gros investisseurs capables de supporter ces engagements et les amener à dominer le secteur.

---

<sup>24</sup> « La truite arc-en-ciel reprend des couleurs », Le Télégramme, 18 février 2000

<sup>25</sup> INRA : Institut National de Recherche Agronomique

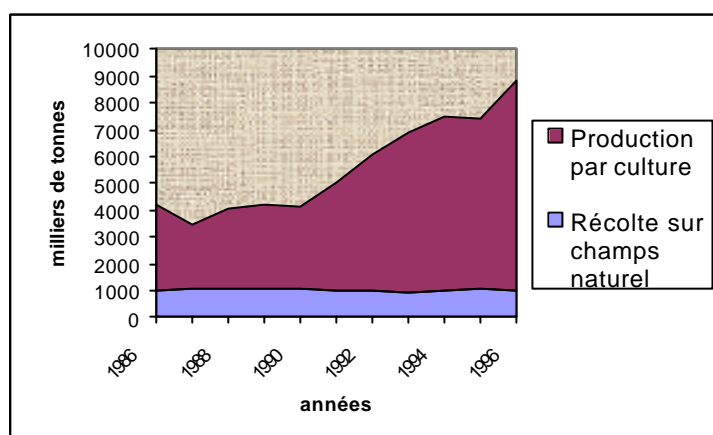
**2.2.1.3. La pisciculture intensive est source de pollutions à maîtriser**

La pisciculture peut aussi être responsable de pollutions. Ainsi, en 1998, les services de l'Etat ont observé pour différentes exploitations situées sur le Scorff des dépassements très significatifs de la production autorisée qui ne sont pas sans rappeler d'autres filières agronomiques. Une étude de la DIREN avait mis en évidence un déclassement important de la qualité de l'eau entre l'amont et l'aval des exploitations<sup>26</sup>.

**2.2.2. La culture et l'exploitation des champs d'algues**

La culture d'algues est encore très peu développée en France et en Bretagne mais elle connaît une évolution rapide. Elle ne concerne qu'une espèce : le Wakamé (*Undaria pundatifida*) aussi appelée fougères des mers. Ces cultures sont localisées au Guilvinec, au Conquet, à Portsall ou Plougerneau dans le Finistère<sup>27</sup>.

**Evolution de la production d'algues et de végétaux aquatiques**



Source : Food and Agriculture Organization

L'essentiel de la production bretonne provient de l'exploitation de champs d'algues situés principalement dans le secteur des Abers et de l'archipel de Molène. Si les algues étaient jadis exploitées par la population côtière pour se chauffer, se soigner, se nourrir ou enrichir les terres, elles trouvent aujourd'hui leur utilisation dans les domaines de l'agroalimentaire, l'industrie, la cosmétologie, la pharmacologie ou le textile.

Deux sortes d'algues sont exploitées de différentes manières : les algues rouges (*Chondrus crispus*) sont cueillies à la main lors des marées basses de fort coefficient, pour une production de l'ordre de 5 000 tonnes par an<sup>28</sup>. Les algues brunes ou laminaires et principalement le Tali (*Laminaria digitata*) sont récoltées en mer à l'aide de bateaux équipés de «scoubidou» arrachant les algues aux fonds. Ces collectes sont très réglementées et s'effectuent entre mai et octobre.

<sup>26</sup> « Piscicultures sur le Scorff : une production illégale », Le Télégramme Vannes, 17 Février 1998

<sup>27</sup> « Les algues encore trop méconnues des français », Le Télégramme, 03 mai 1997

<sup>28</sup> CORLAY J.P, *Géographie et aménagement de la Bretagne*, Skol Vreizh, 1994, p89

En Bretagne, on compte 60 licences d'exploitants, soit 71 emplois de marins<sup>29</sup>. Deux usines traitent les algues recueillies : SKW à Lannilis et DANISCO à Landernau. Cela représente environ 200 emplois sans compter les nombreuses petites sociétés qui traitent et commercialisent l'algue.

La production française d'algues est assurée à 80% par la Bretagne. Cette production s'est accrue de façon considérable ces dernières années. Cette croissance a en effet été de 35% pour la Bretagne entre 1998 et 2000 ; Paimpol, tirant son épingle du jeu, a vu presque tripler sa production

### **Une croissance inégale pour les algues débarquées selon les quartiers**

(Les algues débarquées par quartiers en kg)

	<b>1998</b>	<b>2000</b>	<b>Taux de croissance</b>
<b>Paimpol</b>	4 505 817	11 193 702	+248%
<b>Morlaix</b>	6 352 731	3 917 879	-38,3%
<b>Brest</b>	39 783 062	46 990 390	+18%
<b>Bretagne</b>	50 641 610	68 352 908	+35,5%

*Source : INSEE, IFREMER*

### **3. L'EXPLOITATION DE GISEMENTS MARINS**

Les matériaux marins sont exploités dans des zones peu profondes inférieures à 30 mètres. Ils sont de deux natures :

- les matériaux calcaires (il s'agit alors de sables coquilliers ou de maërl, une algue calcaire) sont utilisés comme amendement agricole, pour le traitement des eaux, les litières pour chat, les aliments pour bétail ou la chirurgie osseuse.
- les matériaux siliceux, sont constitués de sables et de graviers destinés aux travaux publics et au BTP.

Les matériaux calcaires sont considérés comme des ressources marines, leur exploitation est soumise à autorisation préfectorale. L'autorisation d'exploitation des matériaux siliceux dépend du code minier et comprend une étude d'impact. Ces réglementations vont être harmonisées.

Trois gisements sont concernés par l'extraction de matériaux siliceux au large de Lorient, des abers et Concarneau, et 6 zones pour l'extraction du maërl. La Bretagne produit environ 300 000 t/an de maërl<sup>30</sup>. Il est exploité à 90% par la société TIMAC du groupe Malouin ROULLIER, leader européen, qui le transforme en engrais agricole ou en pierre à lécher pour le bétail. 400 salariés travaillent pour cette société à Saint-Malo. La production métropolitaine est de 0,7 Mt de matériaux calcaires et 4 Mt de matériaux siliceux.

L'extraction de granulats marins est une activité relativement ancienne qui permet de limiter les impacts terrestres de telles exploitations. Mais ces impacts sont reportés en mer où elle peut conduire à différentes modifications comme le changement de topographie ou la destruction de peuplements benthiques. Cela peut avoir un impact sur les activités de pêche et accélérer l'érosion du trait de côte en modifiant les échanges sédimentaires (érosion de dunes).

<sup>29</sup> « Campagne des algues : le tosser devient envahissant », Le Télégramme, 28 Septembre 1999

<sup>30</sup> Corlay J.P., *Géographie et aménagement de la Bretagne*, Skol Vreizh, 1994, page 86.

De plus les gisements de maërl dont la Bretagne a la quasi exclusivité sont de taille réduite. La majorité des gisements correspondent à des gisements fossiles. La vitesse de renouvellement de ces algues calcaires est trop faible par rapport au rythme d'exploitation pour garantir le maintien des réserves.

## **SECTION 2. LES ACTIVITES INDUSTRIELLES**

La forme péninsulaire de la Bretagne et ses 2730 Km de côtes facilitent le développement de nombreuses activités économiques qui sont liées à la mer. Ces activités sont soit déjà anciennes, c'est le cas de la construction navale ou de l'activité de transformation des produits de la mer dite « halioalimentaire » ou « agro-halieuque ». D'autres sont plus récentes comme par exemple le nautisme et la fabrication des produits qui y sont liés. Dans les deux cas, les entreprises bretonnes ont su développer et affiner leur savoir-faire.

### **1. LES ENTREPRISES DE TRANSFORMATION DES PRODUITS DE LA MER**

Les activités de transformation des produits de la mer consistent en la réalisation de conserves; séchage, fumage, salage, ou la congélation-surgélation de ces produits. Cela comprend également la fabrication de soupes de poisson ou de boissons à base de végétaux marins ainsi que la fabrication de plats cuisinés à base de produits de la mer et la fabrication d'aliments pour animaux. Cette activité traite aussi bien les produits issus des pêches maritimes que les poissons d'eau douce et d'élevage.

Cette activité correspond à la nomenclature INSEE « industrie du poisson ». L'activité de mareyage ne relève pas du secteur des industries agro-alimentaires, elle n'est pas traitée ici. Cependant il faut remarquer que de plus en plus de mareyeurs effectuent une première transformation (filetage, découpage), voire même réalisent des produits finis. Leur cas est étudié en liaison avec l'activité pêche dans la partie qui y est consacrée.

#### **1.1. La production française**

L'activité de la conserverie de poisson est assez fluctuante. Son chiffre d'affaires s'élevait à 4,43 milliards de francs (677 M€) en 2000<sup>31</sup>. Cependant, depuis 1999, le secteur connaît une embellie. Cette dernière s'est poursuivie en 2000 avec un gain de 3% en volume et une hausse de 9% de son chiffre d'affaires. En 2000, l'industrie française de la conserve de poisson a utilisé l'équivalent de 95 078 tonnes de poissons entiers pour produire ses 454 millions de boîtes et 80 405 tonnes net. Viennent ensuite les productions surgelées ou congelées et les produits issus de la sauriserie comme les poissons fumés, séchés ou salés. Les entreprises nippones sont les principales concurrentes pour l'industrie française puisque le Japon domine le marché mondial des produits de la mer transformés, cependant la France reste en première position sur le marché européen.

---

<sup>31</sup> Fédération française des industries d'aliments conservés (FIAC), « Rapport économique 2000 », Printemps 2001



**Principales entreprises de la branche industrie du poisson**

SA Frial  
Labeyrie  
Pêche et Froid  
Compagnie Saupiquet

Fleury Michon Traiteur  
France Glace Findus  
Delpierre Jean Baptiste Soc.

*Source : Agreste, « Données chiffrées », IAA n°93- décembre 1999*

Le chiffre d'affaires du secteur de la transformation des produits de la mer représente en 1997 un peu plus de 2% du chiffre d'affaires de l'industrie agroalimentaire française, lequel atteint 710 milliards de Francs<sup>32</sup> (108 milliards d'euros). La production affiche une apparente stabilité du point de vue des tonnages mais cela cache des évolutions contrastées selon les produits<sup>33</sup>. Concernant la conserverie, on observe par exemple une progression pour le thon et le maquereau (respectivement +7% et +5% entre 1999 et 2000), mais un tassement pour les sardines et produits variés. Les plats cuisinés au thon à consommer chauds tendent également vers une baisse de leur production alors que les salades de thon ou les miettes de thon progressent. Le secteur développe également de nouveaux produits dits « traiteurs de la mer » ; ces soupes, marinades, salades de surimi et autres produits à tartiner traduisent l'évolution des goûts des consommateurs.

Ces évolutions font suite à une très forte restructuration de l'ensemble du secteur. L'industrie de la conserve des produits de la mer est passée d'un peu plus d'une quarantaine d'unités en 1978 à 16 en 2000<sup>34</sup>, alors que son chiffre d'affaires passait de près de 1,5 à 4,4 milliards de francs sur la même période (0,23 à près de 0,68 milliards d'euros). Cette restructuration a été provoquée tant par l'ouverture des marchés à la concurrence que par les Grandes et Moyennes Surfaces (GMS) dont le poids est croissant dans la distribution des produits de la mer et qui exercent une pression à la baisse sur les prix.

On peut penser que la filière va ainsi se renforcer et permettre aux entreprises françaises et bretonnes de mieux affronter la concurrence internationale notamment celle des entreprises portugaises et espagnoles dans le cadre du marché européen. Les moindres coûts de production des entreprises de ces pays leur confèrent un avantage concurrentiel.

## **1.2. L'industrie halioalimentaire bretonne**

### **1.2.1. La Bretagne, force du secteur halioalimentaire français**

A elle seule, la Bretagne regroupe 27% des entreprises françaises de l'industrie du poisson et 39% des salariés. Si on y ajoute le Nord-Pas-De-Calais, les deux régions regroupent 45% des entreprises<sup>35</sup>.

<sup>32</sup> La revue de l'observatoire des IAA en Bretagne, n°53, Avril 1999

<sup>33</sup> « La pêche maritime » n°165, 1999

<sup>34</sup> Fédération française des industries d'aliments conservés (FIAC), « Rapport économique 2000 », Printemps 2001

<sup>35</sup> Agreste, « Données chiffrées », IAA n°93, décembre 1999

**L'industrie du poisson fortement ancrée dans le Finistère**

(Répartition des établissements de l'industrie du poisson par départements en 1999<sup>36</sup>)

	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne
<b>Nombre</b>	3	26	5	14	48
<b>% Bretagne</b>	6	54	11	29	100

Source : Agreste – Enquête annuelle d'entreprise 1999

**Une transformation et une mise en conserve des produits de la mer principalement opérées sur la Côte Sud de la Bretagne**

(Produits de la mer transformés et en conserve)



Source : Observatoire économique des I.A.A de Bretagne (Février 2000)

**Les salariés de l'industrie du poisson concentrés dans le Finistère**

(Répartition des effectifs salariés de l'industrie du poisson en 1999<sup>35</sup>)

	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne
<b>Nombre</b>	147	2825	196	756	3924
<b>% Bretagne</b>	4	72	5	19	100

Source : Agreste – Enquête annuelle d'entreprise 1999

<sup>36</sup> La revue de l'observatoire des IAA de Bretagne n°61, Avril 2001, (établissements dépendants d'entreprises de 20 salariés et plus).

Les entreprises halioalimentaires sont pour une grande part concentrées sur la côte sud de la Bretagne. Pourtant, par rapport à d'autres filières, l'industrie du poisson n'occupe qu'une place modeste dans les IAA de Bretagne.

**L'industrie du poisson n'occupe qu'une place modeste  
dans l'ensemble de l'industrie agro-alimentaire**

(Activité des entreprises agroalimentaires bretonnes en 1999, unité : millions de francs)

<i>Secteur d'activité</i>	<b>Bretagne</b>					<b>France</b>
	<i>Nombre d'entreprises</i>	<i>Effectif employé<sup>37</sup></i>	<i>Chiffre d'affaires</i>	<i>Ventes à l'exportation</i>	<i>Investis- sements</i>	<i>Chiffre d'affaires</i>
Industrie des viandes	153	34 881	48 570	8 734	1 187	172 952
<b>Industrie du poisson</b>	<b>35</b>	<b>5 227</b>	<b>6 177</b>	<b>736</b>	<b>195</b>	<b>16 348</b>
Industrie des fruits et légumes	17	3 334	4 188	537	139	37 416
Industrie laitière	30	5 766	16 545	1 018	250	140 016
Ensemble IAA	341	57 993	94 139	11 551	2 237	719 177

*Source : Agreste – Enquête annuelle d'entreprise 1999*

Concernant l'industrie des conserves de poissons, en 2000, la Bretagne représentait 63% des entreprises françaises (soit 10 sur 16) pour 87% de son chiffre d'affaires et 76% de ses effectifs<sup>38</sup>.

*1.2.2. Un cas de redéploiement d'un distributeur indépendant vers la production industrielle*

Un groupe comme INTERMARCHE ne se contente plus seulement de vendre, mais participe de plus en plus à la pêche et à la transformation des produits. En effet, INTERMARCHÉ, qui est devenu le premier armement de France avec 39 bateaux<sup>39</sup>, possède une multitude de marques dans les produits de la mer.

<sup>37</sup> y compris intérimaires

<sup>38</sup> Source : Fédération française des industries d'aliments conservés, 2001

<sup>39</sup> suite à sa prise de participation majoritaire au sein de l'armement FURIC du Guilvinec (Source : La Tribune Desfossés, 27 juin 2001)

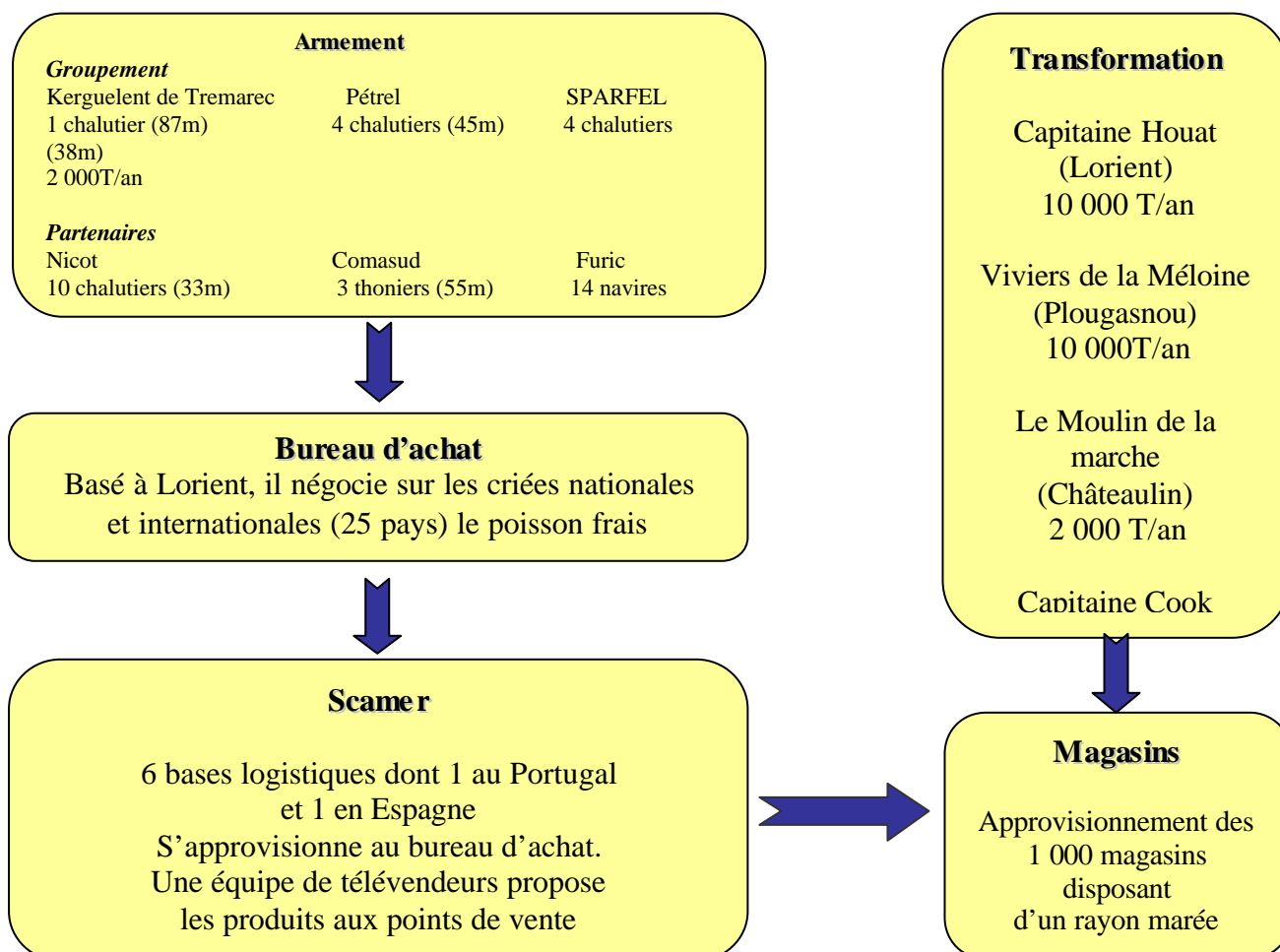
**Les principales marques appartenant aux groupements Intermarché dans les produits de la mer**

Segments produits	Marques
Traiteur de la mer	Clipper Capitaine Cook Odysée
Traiteur de la mer, saumon fumé	Moulin de la marche
Saumon et harengs fumés	Ulvik
Morue	Ulvik
Poissons surgelés	Grand Froid
Poissons cuisinés	Claude Léger

*Source : extrait de La revue de l'Observatoire des IAA de Bretagne, Numéro spécial, mars 2001, d'après F. Rousselin-Rousvoal, Linéaires, n°139, 1999 et enquêtes*

De la capture à la mise en rayon, INTERMARCHÉ maîtrise l'ensemble de la chaîne : produits de la mer frais, surgelés, appertisés ou encore sous forme élaborée en traiteur.

**Exemple de maîtrise d'une filière chez INTERMARCHÉ : les produits de la mer**



*Source: La revue de l'Observatoire des IAA de Bretagne, mars 2001 et Traitement CESR*

INTERMARCHE a un poids croissant dans le secteur. Il ne faut pas occulter le risque à terme de sa trop forte influence sur l'ensemble de la filière « poisson frais » en Bretagne Sud.

### *1.2.3. L'innovation en matière de production*

Les entreprises de Bretagne font preuve d'une véritable inventivité pour l'élaboration de nouveaux produits. Ces innovations concernent notamment la valorisation des algues et la cosmétologie, les nouvelles méthodes d'emballage et de conditionnement et l'utilisation des sous-produits et co-produits de la mer. La maîtrise de ces secteurs apparaît comme un enjeu pour demain.

### *1.2.4. La valorisation des produits de la mer : le traiteur de la mer.*

Depuis quelques années, une vague de nouveaux produits déferle sur les rayons traiteur en libre service des grandes et moyennes surfaces. La croissance des produits de la mer y provoque en effet un renouveau notable. Entre 1999 et 2000, les ventes de produits de la mer du rayon libre service ont augmenté de plus de 10%, tant en volume qu'en valeur (alors que sur la même période, le rayon marée s'est contenté d'une progression de 3%). Durant cette période, le chiffre d'affaires en GMS des produits de la mer en libre service s'est approché des six milliards de francs<sup>40</sup> (soit 0,9 milliard d'euros).

Ce sont surtout les produits froids, le plus souvent consommés en entrées ou en salades (surimi, terrines de poisson, rillettes de poisson...) qui jusque là ont contribué à cette croissance. Les ventes de rillettes ont connu une véritable explosion avec plus de 70% de croissance entre 1999 et 2000, suivies par les poissons précuits (+25%) et les terrines (+20%).

Cependant, si les entrées froides ont été les premières à s'installer, en s'appuyant sur une offre déjà existante (tarama et autres produits tartinables), les produits chauds commencent à apparaître et à prendre de l'ampleur. En effet, les lancements de nouveaux produits chauds se multiplient, en particulier sous forme de poisson pré-cuit (panés, pavés...) (ces derniers représentaient en 1999 plus de 100 millions de francs de chiffres d'affaires en GMS, soit 15,2 millions d'euros). Ce sont surtout les panés qui portent la croissance des produits de la mer à consommer chauds, ils représentaient 85% de leurs ventes en 1999. Néanmoins, de nouveaux produits se font également une place sur ce marché : moules panées avec leur sauce pour l'apéritif, chaussons de poisson fourrés d'une garniture de légumes et de fromage...

Plusieurs marques sont présentes sur ce filon : Cap Océan, Fleury Michon, Delpierre, York, Kritsen...

Le développement des produits de la mer en libre service est donc porteur et source d'avenir pour le marché. Un risque pèse cependant sur ce développement. La multiplicité de produits et de marques risque de troubler le consommateur, d'autant plus si l'offre de produits de la mer continue à manquer de clarté, comme c'est le cas actuellement dans les linéaires des magasins.

#### *1.2.4.1. Les Produits à base d'algues et la cosmétologie*

C'est peut être une des originalités de l'industrie bretonne : on dénombre plusieurs entreprises qui intègrent des végétaux aquatiques dans leurs produits à des fins alimentaires pour l'élaboration de plats cuisinés, de garnitures, de boissons ou de gélifiant pour sauce. C'est par exemple le cas des sociétés KERBRIANT (29), VITABER, STALAVEN (22), CELTIGEL (22) ou GUICHOUX. Les applications alimentaires des algues semblent être très nombreuses et souvent encore inexploitées.

---

<sup>40</sup> Linéaires, n°148, mai 2000

Citons encore deux exemples : celui de la société Aquacole d'Ouessant, basée à Landerneau, qui a déposé en 1999 un brevet pour la fabrication de bandes d'algues destinées à entourer les rôtis et paupiettes de poisson et de la distillerie du Plessis, basée à Quimper, qui a eu l'idée de fabriquer des caramels marins aux algues de Bretagne.

C'est certainement dans ses applications cosmétiques et pharmaceutiques que l'algue a acquis ses lettres de noblesse. Les entreprises concernées ont su tirer parti de l'image très positive des algues marines en menant une politique active de recherche.

C'est le cas de l'entreprise PHYTOMER, pionnière dans le domaine, fondée en 1971 et basée à St Malo. La recherche mobilise 18 personnes sur les 142 salariés que compte la PME et représente 8% de son chiffre d'affaires annuel qui s'élève à 140 millions de Francs (21,3 millions d'euros). L'entreprise réalise différents produits cosmétiques (crème de jour, gels autobronzants, soins, produits amincissants, sérums antirides) à partir d'extraits d'algues. Ceux-ci sont très prisés à l'étranger puisque 60% des ventes se font hors de France.

La société OCEALYS spécialisée dans la cosmétologie et la diététique marine a aussi opté pour une politique de recherche avancée et une forte ouverture sur l'international. Par convention avec des partenaires islandais et japonais, elle a ainsi créé en 1993, une société internationale «OCEALIANCE» sur le technopôle de Brest. Ceci lui permet de réaliser 45% de son chiffre d'affaires à l'export. De plus OCEALYS est en contact et travaille avec des laboratoires qui cherchent à substituer des composants naturels d'origine marine à certaines matières premières d'origine animale.

A St-Malo, l'entreprise GOËMAR, créée en 1974, consacre elle aussi une part importante de son chiffre d'affaires (14%) à la recherche et au développement. Cette PMI est devenue le leader mondial de la solution nasale à base d'eau de mer et ses recherches sur les molécules extraites d'algues lui ont valu un prix national de l'innovation. Ses laboratoires ont extrait une molécule jouant le rôle d'un véritable vaccin naturel des plantes. D'autres innovations permettent à cette entreprise de diversifier ses productions et de se positionner sur le marché des accélérateurs de croissance des plantes en agronomie.

Enfin, également dans le domaine de la cosmétologie ou de la pharmacologie, des entreprises familiales réalisent des productions originales. C'est le cas par exemple de l'entreprise JAVENECH basée à Fougères qui extrait du collagène des méduses échouées sur les plages de Loire-atlantique. Ce produit trouve des applications dans la dermatologie ou la régénération de la peau chez les grands brûlés.

A côté de ces entreprises utilisant de hautes technologies, il existe des entreprises plus modestes qui cherchent à tirer parti de la valeur patrimoniale de la récolte et du traitement des produits de la mer. Dans le domaine des algues, la société ALGOPLUS créée en 1993, en plus de produire et de commercialiser des algues alimentaires et des produits de cosmétologie marine, ouvre son établissement de Roscoff au public. 12 000 personnes ont visité l'entreprise en 1997 ; ce qui lui a valu la palme du meilleur site industriel la même année. Cette entreprise emploie une douzaine de personnes qui récoltent les algues à la faucille et les travaillent en atelier avec des procédés traditionnels : séchage et saumurage. C'est une voie qui peut être intéressante pour d'autres activités à forte composante patrimoniale.

Pour conclure, une dernière illustration du fait que les algues peuvent constituer de remarquables matières premières dans de nombreux domaines et même des plantes aquatiques éveillant la curiosité de chacun : en 1997, le CEVA (Centre d'Etude et de Valorisation des Algues) a mis au point à la demande du couturier Olivier LAPIDUS une fibre de tissus à base d'algues que le couturier a utilisée dans ses collections.

### **1.2.4.2. Emballage et conditionnement des produits**

Les goûts et les attentes des consommateurs évoluent. La demande de fraîcheur s'accroît, conduisant de plus en plus à l'achat de produits en barquettes calibrées et préconditionnées. Les concepteurs de matériel doivent s'adapter et innover. Le salon ITECH'MER de Lorient qui s'est tenu du 27 au 30 octobre 1999, regroupant les différents acteurs du secteur « agro-halieuétique », a mis en évidence les besoins de nouveaux modes de transport et d'emballage pour répondre à ces attentes. Un débat préparé par le district industriel « FORMAPACK » de Morlaix et la CCI de Quimper a aussi introduit la notion de produit biodégradable et de réutilisation en matière de conditionnement. La caisse en bois se fait ainsi de plus en plus rare.

Des entreprises bretonnes se sont déjà mobilisées face à cet enjeu. Depuis 30 ans, l'entreprise BRITEK de Saint-Marcel (56) fabrique des équipements destinés à la transformation, cuisson, fumage et conditionnement des produits carnés. En 2000, elles ont décidé de se rapprocher des nouvelles tendances et de rattraper le retard pris sur d'autres pays européens en matière de conditionnement des produits de la mer, notamment la Hollande. Une modification des machines permet désormais de réaliser des barquettes operculées sous atmosphère protectrice destinées aux coquillages frais. Cela permet d'allonger la durée de vie des produits (par exemple pour la commercialisation de moules, elle passe de deux à six jours). D'autres types de conditionnement permettent d'allonger les délais de fraîcheur et de simplifier la préparation, c'est le cas par exemple de la cuisson sous vide utilisée par NEPTUNE GASTRONOMIE à Concarneau.

Marinove, la ferme aquacole du groupe ADRIEN installée à Trédarzec (22) a, quant à elle, reçu un prix d'innovation pour son procédé de transport de turbots vivants vers les pays importateurs comme le Japon. Grâce à son procédé les poissons sont transportés à sec dans des caissettes sous atmosphère protectrice. Ce dernier pourrait être étendu à d'autres produits de la mer comme les crustacés.

Enfin, basée à Rosporden, GLOBE EXPORT remporte un franc succès, avec sa gamme de légumes de mer frais sous vide dont la date limite de consommation va jusqu'à 60 jours. Elle réalise aussi des produits cuits prêts à l'emploi : algues en julienne, wakamé en vinaigrette aux saveurs de coriandre, haricot de mer au naturel... 30% du chiffre d'affaires est réalisé à l'export et de nombreux pays s'intéressent à ces productions en Europe mais aussi les Etats Unis, Israël et l'Afrique du Sud.

### **1.2.4.3. La valorisation des sous-produits et co-produits de la mer**

L'enjeu est tel qu'en juin 1999 une convention d'affaires a été consacrée à ce thème pendant 48 h à Lorient sous le nom de « Val'Océan ». 110 entreprises y ont participé dont un tiers venaient de l'étranger. Cela concerne une matière première qui à une époque était rejetée à l'eau car elle était considérée comme un déchet : espèces trop petites, peaux, arêtes, écailles, yeux, nageoires, algues, étoiles de mer... La crise de la pêche et les déboires des autres filières de l'agro-alimentaire ont désormais changé la donne économique et les industriels voient déjà se créer des niches de produits qui permettent de réaliser de grosses plus-values. Car, aux yeux du consommateur, même les sous-produits de la mer bénéficient d'une bonne image.

Le Surimi est devenu le symbole d'une valorisation réussie des co-produits de la mer. Premier producteur européen, le groupe COMAPÊCHE à Saint-Malo emploie 460 personnes dont 200 marins pour un chiffre d'affaires global de 250 millions de Francs (38 millions d'euros). A la suite de l'épuisement de la ressource traditionnelle et de l'instauration de quotas, ce groupe a choisi de diversifier sa production il y a une dizaine d'années en produisant du surimi. Il maîtrise l'ensemble de la filière : pêche du poisson, production du surimi-base à bord, transformation dans les usines malouines. Le marché mondial du surimi, même s'il semble se stabiliser, progresse encore en Europe. La production mondiale de surimi base reste tout de même de 530 000 tonnes et 1,122 million de tonnes de produits sont préparés à base de surimi. En 1995, le marché japonais représentait 75% du marché mondial<sup>41</sup>. Par ailleurs de nouveaux produits à base de surimi ne cessent d'apparaître. En effet, après avoir atteint son statut de marché de masse, le surimi semble rentrer dans une période de spécialisation de ses formes en fonction de ses usages : FLEURY MICHON a par exemple lancé des dés de surimi, et du surimi pané<sup>42</sup>.

Les poissons mal valorisés en mareyage traditionnel, car trop petits, ont aussi trouvé leur utilisation par l'intermédiaire de la société Concarnoise PROMOCEAN. Le groupe NICOT-INTERMARCHE a relancé la société en créant une filiale destinée à la production de steacks à partir de ces poissons de petite taille. Le produit est surgelé et présenté en emballages individuels avec toutes les informations de traçabilité : espèce, nom du bateau de pêche, nom de l'armement et date de surgélation.

Les entreprises bretonnes font donc preuve de beaucoup d'imagination afin de valoriser au mieux les produits de la mer. Cela passe par la maîtrise de nouvelles technologies dont les biotechnologies marines font partie. On observe déjà des succès dans le domaine des cosmétiques, de l'alimentation ou de l'agronomie mais le monde industriel ne s'est peut-être pas encore totalement mobilisé pour relever le défi des biotechnologies. A ce titre, les organismes de recherche comme ID'MER, IFREMER ou le CEVA ont un rôle fondamental à jouer pour favoriser l'évolution technologique des entreprises agro-halieuistiques.

## **2. LA CONSTRUCTION ET LA REPARATION NAVALE**

La construction et la réparation navale en Bretagne concernent le domaine militaire (Défense nationale et exportations) et le domaine civil (pêche, plaisance, transport maritime).

### ***2.1. La construction et la réparation navale militaire***

#### ***2.1.1. Le contexte national***

En 2001, la Défense Nationale représente 14% du budget de l'Etat français, soit 245 milliards de francs (37,3 milliards d'euros), dont 30 milliards de francs consacrés à la Marine (4,6 milliards d'euros). Aujourd'hui le chiffre d'affaires hors taxe des arsenaux militaires français est évalué à 9,4 milliards de francs<sup>43</sup> (1,43 milliards d'euros).

---

<sup>41</sup> « Le marché du surimi stagne mais grimpe en Europe », Le Télégramme, 24 sept. 1999.

<sup>42</sup> « Surimi , les bâtonnets magiques », Linéaires – n°148, mai 2000

<sup>43</sup> DCN, *Rapport d'activité 2000*



DCN est le premier constructeur naval militaire européen en termes de chiffre d'affaires. Il fournit à la Marine Nationale française, son premier client, les navires, les équipements et les services qui lui sont nécessaires.

La loi de programmation 1997-2002 prévoyait une diminution de 20 milliards de Francs du budget affecté au service industriel de DCN et une réduction corrélative des effectifs.

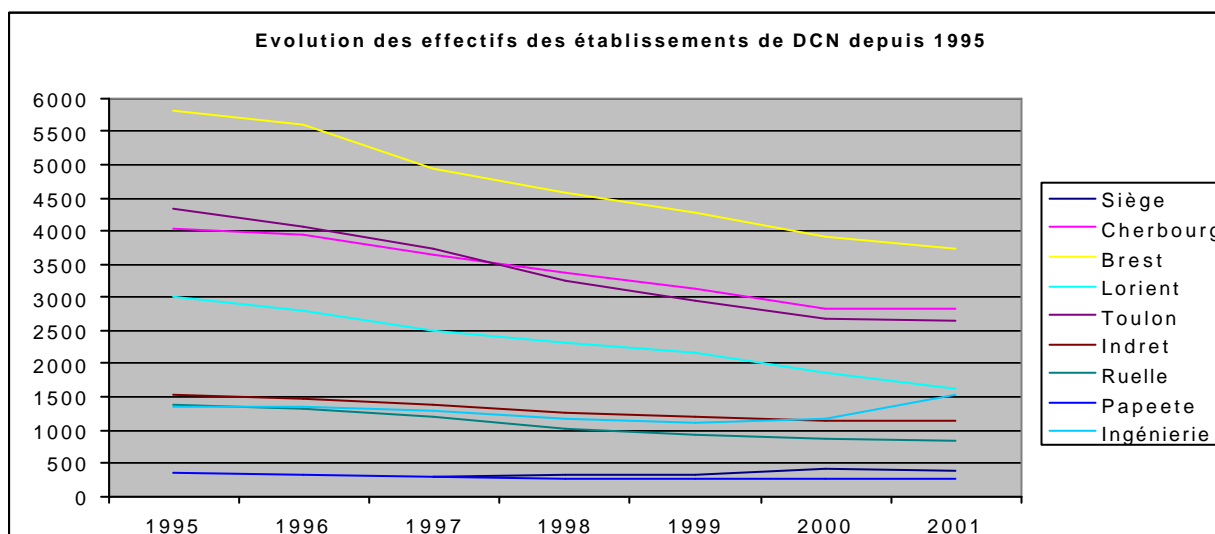
### Projet d'évolution des effectifs de la Marine Nationale française

Catégories	1996	2002
Officiers	4 844	4 961
Officiers Mariniers	32 530	30 136
Engagés autres	8 103	7 998
Appelés et volontaires	17 906	1 775
Civils	6 495	11 594
<b>Total</b>	<b>69 878</b>	<b>56 464</b>

*Source : loi de programmation militaire du 2 juillet 1996*

Même si les effectifs de DCN ont régressé (DCN emploie un peu moins de 15 000 personnes en 2001), Brest reste le premier site français en termes d'effectif, et Lorient, le quatrième.

### Brest, premier arsenal français



*Source : DCN (effectif net sur chapitre de rémunération ENCR au 31 décembre sauf pour 2001 où il s'agit des effectifs au 30 juin), Septembre 2001*

En Bretagne, DCN est implanté à Brest et Lorient. Les effectifs de ces deux sites se sont restreints, comme pour la plupart des autres sites français. En effet, en 2001, le site de Brest ne compte plus que 3 728 personnes, et celui de Lorient 1 628 personnes<sup>44</sup>.

<sup>44</sup> Source : DCN, septembre 2001

### **2.1.2. DCN Brest**

DCN Brest a pour activités, l'entretien de la flotte et la construction de grands bâtiments de surface. Il assure le soutien et l'entretien de la flotte de l'Atlantique comprenant une cinquantaine de bateaux y compris Force Océanique Stratégique. Il apporte aussi un appui logistique aux navires de surface basés à Brest.

Sa principale activité de production concernait la mise en condition et l'équipement des Sous-Marins Nucléaires Lanceurs d'Engins (SNLE), la construction de bâtiments de guerre de fort tonnage comme le porte-avions nucléaire «Charles de Gaulle» venant en seconde position. La création et l'intégration de systèmes d'armes qui comprennent des engins explosifs traditionnels et les missiles stratégiques font aussi partie de son activité.

En 1994, DCN Brest représentait 6 140 emplois et un chiffre d'affaires de 3,4 milliards de Francs (0,52 milliard d'euros). La part sous-traitée des travaux d'atelier atteignait 39 % en 1988, celui de la construction navale avoisinait les 25%. En moyenne 1 400 emplois de DCN étaient consacrés à la sous-traitance interne<sup>45</sup>. L'approvisionnement auprès d'entreprises locales ne dépasse pas 6%, il s'effectue plutôt auprès de grands groupes<sup>46</sup>. En 1999, 94 entreprises finistériennes réalisaient plus de 15% de leur chiffre d'affaires avec le secteur de la défense et emploient près de 5 000 salariés<sup>47</sup>.

Depuis 1998, a été entreprise une tentative de diversification de l'activité vers la construction de plate-formes pétrolières offshore afin de compenser la diminution de charge importante et rapide de l'activité de DCN, en fin de construction du porte-avions Charles de Gaulle.

### **2.1.3. DCN Lorient**

DCN Lorient consacre son activité à la construction de bâtiments de surface de faible et moyen tonnage (500 à 8 000 tonnes), à l'entretien de navires de surface et à l'étude et l'expérimentation dans le domaine de la balistique et des munitions. Cet arsenal est spécialisé dans les matériaux composites. Ses performances sont reconnues internationalement ; ce qui permet à DCN Lorient de répondre à d'autres clients français ou étrangers.

DCN Lorient employait 3 130 personnes en 1994 pour un chiffre d'affaires de 2,5 milliards de Francs (0,38 milliard d'euros). En 1995, DCN Lorient évaluait son impact local, toutes dépenses confondues à 1 milliard de Francs (0,15 milliard d'euros). Les dépenses de fonctionnement s'élevaient alors à 137 Millions de Francs (20,9 millions d'euros) et les dépenses d'équipement à 48 Millions de Francs<sup>48</sup>(7,3 millions d'euros).

En 2001, DCN Lorient emploie 1 628 personnes<sup>49</sup>.

Lorient a cependant bénéficié de la délocalisation de DCN-Ingénierie, le bureau d'études de DCN où travaillent plus de 900 personnes. Celles-ci conçoivent les futurs programmes des chantiers militaires et répondent à des appels d'offres français et étrangers.

---

<sup>45</sup> La sous-traitance interne regroupe les travaux effectués par l'industriel dans les ateliers de DCN, par opposition à la sous-traitance externe où les travaux sont réalisés dans les propres locaux de l'industriel.

<sup>46</sup> « La Bretagne et la mer », les cahiers du SGAR n°5, 1991.

<sup>47</sup> Conférence des Chambres Economiques du Finistère, *L'activité économique du Finistère en 1999*

<sup>48</sup> *Poids économique de la Défense Nationale dans le Morbihan*, Mémoire de DESS Université de Caen, 1997

<sup>49</sup> Source : DCN, septembre 2001

#### *2.1.4. Les DCN ont des retombées diversifiées dans l'économie bretonne*

Ces deux DCN disposent d'installations et de moyens industriels importants (ateliers, quais, bassins, formes de radoub, machinerie de manutention) et constituent des pôles d'excellence en matière de technologies navales. L'importance des emplois que DCN maintiennent permet de les placer à la tête des entreprises de la région Bretagne. Viennent s'ajouter également les activités de sous-traitance et les emplois générés ainsi que de nombreuses autres activités pour lesquelles il est difficile d'évaluer les impacts financiers (commerces, transport, marché de l'immobilier...). Les principaux secteurs concernés par la sous-traitance sont le bâtiment et la métallurgie. En 1996, une étude de la Chambre Régionale de Commerce et de l'Industrie évaluait à 345 le nombre d'entreprises bretonnes ayant un chiffre d'affaires directement lié au secteur naval militaire supérieur à 100 KF. En additionnant leurs chiffres d'affaires, on atteindrait 2,6 milliards de Francs<sup>50</sup> (0,4 milliard d'euros). A titre d'exemple, sur Lorient, l'impact de DCN en termes de sous-traitance était compris entre 500 et 800 postes en 2000<sup>51</sup>.

#### **2.2. La construction et la réparation navale civile**

En 2001, une douzaine de chantiers se partagent l'essentiel de la construction et la réparation navale. Confrontés à une surcapacité de production, DCN Brest et Lorient se sont réorganisés et poursuivent leurs mutations. La construction et la réparation navale se structurent désormais autour de cinq pôles<sup>52</sup> :

- Brest se spécialise sur les navires de fort tonnage avec DCN pour la construction, le maintien et la refonte des bâtiments militaires et la SOBRENA pour la maîtrise de la réparation navale civile.
- Une interprofession réunie au sein d'ASTRID (l'Association des Sous-Traitants de DCN Brest) regroupe une palette de compétences et de nombreux sous-traitants.
- Lorient (DCN, ALSTOM et l'interprofession « Lorient pôle naval ») et Saint-Malo (ALSTOM, Ateliers Bretagne Nord...) sont spécialisés dans le petit et le moyen tonnage.
- Concarneau (PIRIOU et l'interprofession du port de Concarneau) se positionne sur la pêche et l'off-shore.
- Enfin, le Pays bigouden travaille sur le créneau de la pêche et des vedettes de passagers avec les trois sites des chantiers GLEHEN.

Chaque pôle développe donc une gamme de produits et des stratégies spécifiques. Il devient de plus en plus fréquent que plusieurs pôles travaillent sur une même commande.

##### *2.2.1. Le secteur de la construction a su se diversifier pour mieux faire face à la concurrence*

Pour faire face à la concurrence internationale croissante, le secteur de la construction navale civile a dû subir une très forte restructuration. Cela a conduit à l'abandon de la production de navires peu sophistiqués et à une spécialisation sur des produits qui demandent une grande technicité : thoniers-senneurs, navires rapides, chalutiers congélateurs, grands palangriers surgélateurs, remorqueurs, navires d'assistance. De nombreux chantiers ont fermé ces vingt dernières années en conséquence des POP communautaires destinés à réduire la puissance des flottes de pêche et à limiter l'octroi

---

<sup>50</sup> IFREMER, *Données économiques maritimes françaises*

<sup>51</sup> L'usine nouvelle, n°2776, 26 avril 2001

<sup>52</sup> « Cinq pôles aux logiques transversales », Fusions magazine, n°17, février 2001

d'aides à la construction. Les productions se concentrent aujourd'hui sur un petit nombre de sites et la Bretagne se retrouve face au seul grand chantier restant : Saint-Nazaire, qui par le rachat de l'entreprise LEROUX et LOTZ est devenu propriétaire des chantiers de Saint-Malo et de Lorient.

On compte en Bretagne un peu plus d'une trentaine de chantiers dédiés à la construction navale civile réalisant des bateaux de plaisance ou à usage professionnel dans différents matériaux : bois, acier et composite. Ces chantiers sont pour la plupart situés dans le Finistère où ils représentent environ 600 emplois directs et plus de 1000 emplois indirects. Le secteur de la construction traditionnelle concerne la production de petites unités de pêche côtière ou de grands navires hauturiers.

Les Etablissements PIRIOU à Concarneau sont l'entreprise la plus importante de construction et de réparation de navires de pêche. Ses activités sont exercées par 2 filiales : les « Chantiers PIRIOU » (210 emplois dont 50 intérimaires) qui se consacrent essentiellement à la construction de tous types de navires d'une longueur jusqu'à 115 mètres et la « Finistérienne de Construction et de Réparation Navale » (80 emplois dont 30 intérimaires), installée sur le site des anciens chantiers VERGOZ qui est davantage orientée vers la réparation de tous navires et la construction d'unités de moins de 30 mètres. Les Etablissements PIRIOU sont également le partenaire de référence du chantier JFA spécialisé dans la construction et la refonte de voiliers et de navires à moteur de grande plaisance.

Installé à St Malo et à Lorient (mais aussi Nantes et La Rochelle), le groupe LEROUX et LOTZ, devenu filiale d'ALSTOM, emploie 280 personnes en Bretagne. Il assure jusqu'à présent la construction de navires civils et militaires de moins de 120 mètres et possède une branche spécialisée dans la construction de ferries rapides. Cette production devrait être amenée à se diversifier vers des navires à grande vitesse de plus grande longueur. Mais le groupe souhaite aussi s'attaquer au marché des grands yachts de luxe.

### *2.2.2. Des chantiers qui font vivre de nombreux équipementiers*

Le Comité Français de l'Équipement Naval (COFRENA) estime que la valeur des équipements des bateaux représente 50% du chiffre d'affaires de la construction navale.

Les équipementiers du monde maritime professionnel fournissent les chantiers de construction navale en équipements de bords, appareils de pont, voiles, gréements, engins de pêche ou de propulsion. Le savoir-faire de ces entreprises leur permet de ne pas être en unique situation de sous-traitance et donc de dépendance par rapport aux chantiers navals. Certaines entreprises aidées par leur connaissance de la réalisation de matériels voués à une utilisation dans des conditions extrêmes ont même fait le choix délibéré de conquérir de nouveaux marchés pour la terre ferme et l'étranger.

La Bretagne regroupe ainsi 7 entreprises de voiles et de gréements sur les 15 que compte la façade atlantique<sup>53</sup>. Trois entreprises fabriquent des filets dont la filature LE DREZEN représentative du savoir-faire breton en matière d'engins de pêche. Cette filature est le premier fabricant français de filets, elle compte 130 salariés et réalise un chiffre d'affaires annuel de 100 millions de francs (15,2 millions d'euros) dont 25% à l'Export. Les matériels électroniques, pour la plupart d'origine japonaise, et de radiocommunication font aussi partie de la panoplie des équipements des navires modernes. Les industries THOMSON CSF (un des 20 plus gros employeurs bretons avec 982 salariés) à Brest ou encore ROUX et CIE, et SERPE-IESM dans le Morbihan fabriquent des systèmes de radiocommunication, des radars et des balises localisables par satellites. Ces matériels sont utilisés dans de nombreux autres domaines civils et militaires. Certaines petites entreprises

---

<sup>53</sup> Commissariat à l'industrialisation de la DATAR, *L'ouest atlantique, les atouts de la réussite*, 1997

font même preuve d'une grande inventivité quant à l'application de leurs savoirs. L'entreprise KENTA de Quimper, par exemple, est spécialisée dans la réalisation d'émetteurs-recepteurs de surveillance du littoral. Mais elle conçoit aussi des studios radio et sonorise des édifices religieux ! L'équipe de KENTA est composée de 6 salariés et réalise un chiffre d'affaires annuel d'environ 3,4 millions de Francs (0,52 million d'euros).

Enfin en matière de textile, l'entreprise COTTEN de Tregunc et Plomelin (29) est devenue un symbole du monde de la mer à travers ses lignes de vêtements divers et de cirés destinés aux professionnels et aux sports et loisirs. Elle permet à l'industrie française du vêtement marin de réaliser chaque année un chiffre d'affaires d'environ 100 millions de Francs (15,2 millions d'euros) pour une valeur ajoutée de 35 MF<sup>52</sup> (5,3 milliards d'euros).

### *2.2.3. La construction de plaisance, un domaine très porteur*

On observe un véritable essor de la grande plaisance, principalement des gros yachts à moteur. Ainsi, le chantier européen le plus réputé dans ce domaine affiche un délai de livraison de 9 à 10 années. La grande plaisance est également porteuse d'une forte demande en matière de refonte complète, de rénovation ou de mise aux normes des navires existants. Les qualifications « très haut de gamme » du personnel exigées dans ce domaine ne sont pas présentes dans les chantiers traditionnels. De plus, les exigences extrêmes de cette clientèle très particulière ne peuvent pas être prises en compte dans des structures et des organisations à caractère industriel. Par conséquent, seule la création d'établissements spécialisés avec un personnel spécifiquement formé peut permettre d'accéder à ce marché.

Concernant la plaisance, même si son activité reste relativement minimale en Bretagne, la demande est d'autant plus soutenue qu'après une période de crise prononcée, les chantiers navals concernés par le nautisme regorgent de commandes au point de manquer de personnel pour faire face à la hausse de 30% du marché. Ceci tient à différents facteurs : la croissance économique certes, mais aussi la grande qualité des chantiers bretons dans ce domaine, ils sont parmi les plus performants du monde. Le salon nautique de 1997 a véritablement dopé les ventes qui depuis n'ont cessé de progresser.

Ainsi, dans le pays de Vannes, l'entreprise KELT (Outboard Marine Corporation) ne peut pas honorer toutes ses commandes. La politique de qualité qui y est menée semble porter ses fruits puisque actuellement 17% de la production est destinée à l'exportation notamment vers la Norvège, et que l'objectif est d'augmenter ce chiffre.

Le chantier vannetais MULTIPLAST, dont la réputation n'est plus à faire dans le domaine de la construction de voiliers de course et de bateaux de croisière high-tech est dans le même cas. Au retour de la croissance vient s'ajouter le calendrier des courses : le *Vendée Globe* en novembre 2000, la route du rhum en 2002 et *The Race* début 2001. Cette dernière course a permis à l'entreprise de décrocher 3 contrats pour des catamarans géants d'une valeur de 25 MF l'unité (3,8 milliards d'euros). Le chantier compte 25 employés aujourd'hui, dont 15 à temps plein et il recherche toujours de la main d'œuvre. Le tableau ci-dessous présente les principaux chantiers de construction navale civile en Bretagne.

**Divers chantiers de construction navale civile en Bretagne**

<b>Nom</b>	<b>Compétences</b>	<b>Localité</b>	<b>Nombre d'employés</b>
PIRIOU	Bateaux de pêche, navires de pêche en haute mer, navires de servitude et d'assistance, navires à passagers, remorqueurs, barges	Concarneau	400
ALSTOM (Leroux et Lotz)	Navires civils et militaires <120m Ferries rapides (NGV)	St Malo, Lorient	280
KELT	Navires de plaisance à moteur	Vannes	80
MULTIPLAST	Voiliers de course bateaux de croisière high-tech	Vannes	25

### **SECTION 3. LA PRODUCTION D'AMENITES ET DE LOISIRS**

La production d'aménités renvoie à la mise en place d'agréments nécessaires au bien-être ressenti par les hommes. Seront donc traités ici le tourisme littoral, son poids en Bretagne et les activités qu'il génère.

#### **1. LE TOURISME LITTORAL**

##### **1.1. Le contexte national**

Le tourisme est une activité en forte croissance tant au niveau mondial que national. On estime que les revenus issus du tourisme représentent 10% du PNB mondial. La France est bien positionnée dans ce domaine puisqu'elle est le pays le plus fréquenté du monde (environ 60 millions d'arrivées par an) et le deuxième après les Etats Unis pour les recettes touristiques<sup>54</sup>.

##### **1.1.1. Un engouement qui relève du phénomène de société**

En France le tourisme peut être considéré comme la première activité économique du littoral puisqu'à lui seul, le littoral représente plus de 40 % du tourisme d'agrément et que le chiffre d'affaires de celui-ci était estimé à 570 milliards de Francs en 1995 (87 milliards d'euros) soit plus que celui des secteurs agriculture / sylviculture / pêche. La capacité d'hébergement touristique des communes littorales représente 37% de la capacité française. En été, 12,7 millions de personnes (permanents et touristes) occupent le littoral, multipliant par 2,3 la population locale permanente<sup>55</sup>.

<sup>54</sup> Rapport du groupe interadministratif de prospective maritime et littorale, présidé par M. Joseph Erwan Courtel *Quel avenir pour la façade Atlantique ?*, juin 1997.

<sup>55</sup> IFREMER, *Données économiques maritimes françaises*, 1997.

Le tourisme est un secteur d'activités important pour les régions de la façade atlantique. Près de 90 000 emplois sont concernés, mais environ 170 000 en pleine saison. Au total, ce sont près de 500 000 actifs qui dépendent de ce secteur dans ces régions où le tourisme génère un volume de 65 milliards de francs de recettes annuelles<sup>56</sup> (9,9 milliards d'euros).

Le phénomène des « grandes vacances au bord de la mer » s'est imposé dans notre pays et est devenu une des caractéristiques forte de la société française. Ainsi, plus d'un vacancier français sur deux passe ses congés d'été sur le littoral alors qu'ils étaient moins d'un tiers en 1965<sup>57</sup>. La côte d'azur et la Bretagne sont les premières régions à en bénéficier. Cette migration importante, sur seulement 12% du territoire national, a été rendue possible grâce à l'utilisation généralisée de la voiture pour effectuer près de 85% des déplacements en bord de mer.

### *1.1.2. Une manne financière pour de nombreux secteurs*

La consommation touristique comprend des dépenses usuelles au cours du séjour comme l'alimentation et les déplacements. Elle comprend aussi des dépenses en services spécifiques très liés à l'activité touristique : hébergement, cafés, restaurants, loisirs nautiques, thalasso-thérapie, agences de voyages.

L'offre d'hébergement touristique se décompose en un hébergement marchand (hôtellerie, campings, villages de vacances, meublés touristiques) et un hébergement non marchand (résidences secondaires et accueil dans la famille) dont l'évolution est plus difficile à prendre en compte.

### *1.1.3. Des goûts et des attentes qui changent*

Les Français plébiscitent la plage pour les vacances familiales. Les familles peuvent y laisser leurs enfants jouer avec un minimum de surveillance en étant assuré qu'ils trouveront d'autres enfants pour s'occuper. Mais le choix de la mer est dicté avant tout par les loisirs et l'agrément. Effectivement, les Français ont un goût croissant pour les activités sportives naturelles et culturelles en bord de mer et présentent une sensibilité accrue à la qualité de l'environnement et de l'hébergement.

Ainsi le succès des régions atlantiques s'appuie sur la qualité et la diversité de leur patrimoine naturel, culturel et urbain et des différents loisirs qui y sont liés. Le nautisme est un des secteurs très sollicités. D'après une enquête réalisée par la SOFRES en 1994, une personne sur deux souhaite réaliser un sport ou un loisir nautique<sup>58</sup>.

---

<sup>56</sup> CESR de l'Atlantique, *Pour une stratégie touristique concertée des régions de la façade atlantique*, février 2001.

<sup>57</sup> G.N. Le Figaro « Les français plébiscitent leurs mers », 1<sup>er</sup> juillet 1999

<sup>58</sup> IFREMER, *Données économiques maritimes françaises*, 1997.

## **1.2. Le tourisme en Bretagne**

Sur le littoral, le tourisme est la première activité pour le chiffre d'affaires<sup>59</sup>.

### *1.2.1. La Bretagne, une région touristique par excellence*

L'importance du tourisme dans l'activité économique de la Bretagne n'est plus à démontrer. On considère que le nombre d'emplois directs du tourisme y est en moyenne annuelle de 20 220. Et une estimation de la consommation touristique générée par la clientèle extra-régionale en Bretagne d'Avril à Septembre 1997 chiffre à 12,1 milliards de Francs (1,84 milliards d'euros) ses retombées dont 74,4% sur le Littoral et 25,6% à l'intérieur. La dépense quotidienne moyenne y est de 169F/jour/personne<sup>60</sup> (25,8 euros).

### *1.2.2. Une clientèle fidèle avec une forte saisonnalité et une météodépendance accusée.*

Un sondage effectué à la demande de l'ORT (Observatoire Régional du Tourisme)<sup>61</sup> en 1997 a montré que pour 47% des interrogés, il s'agissait au moins du 5<sup>ème</sup> séjour en Bretagne depuis 5 ans. Par ailleurs, 71% des touristes extra régionaux considéraient leur séjour en Bretagne comme très agréable et 74% comptaient revenir hors période estivale. Pourtant on observe une concentration des séjours sur le mois d'août, particulièrement en 1999. Les ménages semblent raccourcir leur séjour et moins dépenser. Ces séjours restent très dépendants des conditions climatiques, la saison 2000 en a par exemple pâti (outre les conséquences de la marée noire).

Les communes de séjour touristique les plus citées par ordre alphabétique sont : Arzon, Bénodet, Brest, Cancale, Carnac, Concarneau, Dinan, Dinard, Erquy, Fougères, Lorient, Morlaix, Perros-Guirec, Quiberon, Quimper, Rennes, Roscoff, Sarzeau, St Briec, St Cast, St Malo.

Les touristes français viennent majoritairement du Grand Ouest et de la Région Ile-de-France.

---

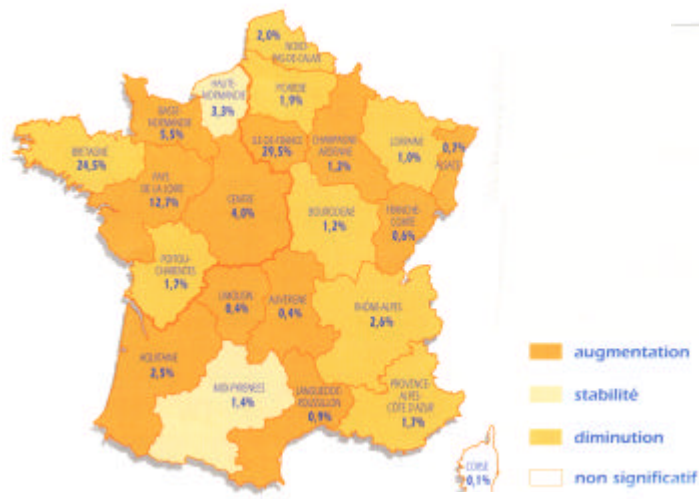
<sup>59</sup> IFREMER, audition par la Section Mer-Littoral du CESR, 15 avril 1999

<sup>60</sup> ORTB DADS 1995, dernière étude réalisée à ce jour.

<sup>61</sup> IPSOS Régions Tourisme, *Enquête de fréquentation touristique extra régionale en Bretagne d'Avril à septembre 1997*, Réalisation ORT Bretagne.



**Des touristes provenant du Grand-Ouest ou d’Ile-de-France**  
(Répartition et évolution des séjours en Bretagne selon  
la région de provenance ; années 1999-2000 / 1998-1999)



Source : SDT SOFRES/DT (Document extrait de « Le Tourisme en Bretagne » - chiffres clés - n°5 - décembre 2000 - ORTB)

1.2.3. Une offre de services concentrée sur certaines zones du littoral

Que ce soit pour l’hôtellerie ou le camping, les établissements se concentrent plus particulièrement sur des zones littorales autour du Golfe du Morbihan, sur la côte Sud entre l’île de Groix et la Pointe de Penmarc’h, le long de la côte de granit rose au Nord, et aux alentours de St Malo, comme le montrent les cartes présentées dans le chapitre 3 de cette même partie.

1.2.4. Une offre d’hôtellerie et de camping qui gagne en qualité

La taille moyenne des campings homologués est de 118 emplacements sur le Littoral et 73 à l’intérieur des terres. La durée du séjour en camping est plus longue sur le littoral que dans les terres : 7 jours contre 4,6 à l’intérieur en 2000.

577 campings sur les 876 que compte la Bretagne sont situés dans des communes du littoral

**Des campings concentrés sur le littoral breton**  
(La capacité d’accueil des campings en Bretagne)

	Terrains		Emplacements	
	1999	2000	1999	2000
Littoral	668	577	73508	71179
Intérieur	208	299	13180	17826
Bretagne	876	876	86668	89005

Source : Les dossiers d’Octant n°41 « La saison touristique 2000 » INSEE

Le nombre de campings a globalement augmenté ces dix dernières années alors que le nombre de places a diminué. Cette augmentation a profité aux campings 3 et 4 étoiles. Cependant, l’année

2000 se singularise par un net recul du nombre de terrains et d'emplacements des campings littoraux.

La fréquentation des campings est en baisse tout comme leur taux d'occupation. La baisse observée est imputable à la clientèle française. En 1999, cette baisse était de -5,4% pour cette clientèle par rapport à 1998 alors que les nuitées de la clientèle étrangère sont en augmentation de 12%. Les conditions climatiques pourraient être une explication. En 2000, le taux d'occupation des campings a régressé ; cela est particulièrement marqué pour les campings situés sur le littoral. Il faut sans doute y voir une conséquence de la marée noire de l'hiver 99/2000. Le Morbihan est le département le plus touché puisque ses nuitées en hôtellerie de plein air ont régressé de 17,7% entre 1999 et 2000.

**Des taux d'occupation en régression en 2000**

(Le taux d'occupation dans les hôtels et dans les campings bretons)

	Hôtels			Campings		
	1998	1999	2000	1998	1999	2000
Littoral	66,0%	67,1%	64,2%	34,6%	35,1%	28,0%
Intérieur	60,7%	61,1%	59,5%	30,0%	26,6%	27,9%
1 étoile	54,8%	62,1%	59,3%	29,8%	29,1%	25,3%
2 étoiles	62,9%	63,5%	61,4%	33,0%	32,0%	27,2%
3 étoiles	66,8%	70,5%	66,6%	34,0%	31,0%	27,6%
4 étoiles	79,0%	78,0%	75,7%	38,5%	39,4%	32,6%
<b>Global</b>	<b>63,7%</b>	<b>65,5%</b>	<b>63,0%</b>	<b>33,9%</b>	<b>32,6%</b>	<b>28,0%</b>

Sources : enquêtes mensuelles de fréquentation – Direction du Tourisme – INSEE – Réseau Mergoat

En 2000, on comptait 958 hôtels regroupant 24 522 chambres<sup>62</sup>. Ils ont totalisé 3 741 800 nuitées en 2000, contre 4 121 400 en 1999, soit une variation annuelle de -9,2%<sup>63</sup>. Cette fréquentation était globalement à la hausse, tout comme le taux d'occupation des hôtels, avant l'année 2000. Cette dernière année marque donc un recul significatif ; souhaitons que « l'effet Erika » soit le seul en cause et que les prochaines années confirmeront la tendance amorcée depuis quelque temps.

*1.2.5. Une clientèle étrangère essentiellement britannique et allemande*

La clientèle étrangère représente 22,7%<sup>64</sup> dans les campings du littoral et 55,9% pour les campings des communes intérieures. Pour les hôtels, la proportion est de 26,9% et 24,2%.

Cependant, sur l'ensemble de la région, la fréquentation étrangère a régressé et représente en 2000, 26,3% de la fréquentation totale, contre 29,7% en 1999.

Les clientèles britanniques et allemandes occupent les premières places et sont suivies par les belges et les italiens. La clientèle allemande est toutefois de moins en moins importante en proportion. Cela pourrait s'expliquer, mises à part les conséquences du naufrage de « l'Erika », par une situation économique moins favorable qui pousse les allemands à se tourner vers des pays où les séjours sont moins coûteux.

<sup>62</sup> INSEE Bretagne, ORTB- *Le tourisme en Bretagne, chiffres clés*, Décembre 2000.

<sup>63</sup> Octant n°85, avril 2001.

<sup>64</sup> INSEE, Les dossiers d'Octant n°41 « La saison touristique 2000 »

**Les nuitées étrangères en régression en 2000**

(Nombre et part de nuitées étrangères par principales nationalités)

	Hôtels			Campings		
	1998	1999	2000	1998	1999	2000
<b>Totales</b>	<b>3 934 500</b>	<b>4 313 677</b>	<b>3 939 363</b>	<b>9 920 819</b>	<b>9 857 585</b>	<b>8 117 054</b>
<i>dont étrangères</i>	<i>1 080 600</i>	<i>1 267 211</i>	<i>1 026 026</i>	<i>2 718 236</i>	<i>3 045 441</i>	<i>2 192 969</i>
Grande-Bretagne et Irlande	28,8%	25,3%	31,3%	46,3%	46,9%	50,3%
Allemagne	21,0%	19,0%	15,8%	20,1%	18,4%	16,5%
Bénélux	16,5%	16,5%	17,2%	25,6%	26,9%	25,3%
Italie et Grèce	12,4%	16,0%	13,2%	2,0%	2,1%	2,1%
Suisse	5,8%	6,0%	5,3%	1,7%	1,7%	1,8%
Espagne et Portugal	3,6%	3,1%	3,6%	1,0%	1,0%	1,3%
Autres	11,9%	14,2%	15,5%	3,3%	3,0%	2,7%

*Source : ORT*

Dans les prochaines années, la clientèle russe pourrait être amenée à se développer en Bretagne. En effet, suite à la présence d'un stand du tourisme breton à un salon organisé à Moscou, les Russes ont paru s'intéresser à notre région. Cela est si vrai qu'en juin 2001, une délégation moscovite était accueillie à Roscoff par le Comité Régional du Tourisme<sup>65</sup>. La classe moyenne russe, très cultivée et composée d'une vingtaine de millions d'individus aux ressources financières non négligeables se montre d'autant plus intéressée par les cures thermales et la thalassothérapie. Elle pourrait représenter une clientèle intéressante pour le futur.

### *1.2.6. Le tourisme sur les îles, une des spécificités bretonnes*

Si l'attrait du littoral demeure la motivation première du tourisme en Bretagne, cette réalité est encore plus nette pour les îles et le tourisme insulaire. Les îles bretonnes se sont largement ouvertes au tourisme et voient affluer de nombreux visiteurs, aussi bien de passage ou de séjour fréquentant les hébergements marchands, que de résidents secondaires. Les îles ont su préserver une ambiance particulière due au dépaysement, à la qualité de leurs sites et à la préservation d'un style de vie authentique, elles possèdent une image forte et disposent d'une notoriété importante auprès de la clientèle touristique. Elles sont cependant actuellement confrontées à un dilemme : comment profiter du tourisme sans en subir les conséquences négatives ?

### *1.3. De nouveaux enjeux se dessinent*

L'animation et la mise en valeur du patrimoine breton demeurent des atouts forts de la fréquentation touristique de la région, quel que soit le type de clientèle. La promenade et la randonnée sont très prisées, notamment dans les Côtes d'Armor où ces activités viennent en tête pour un touriste sur deux. Dans le Finistère, ils préfèrent la plage et la baignade ainsi que la visite des sites. En Ille et Vilaine, le repos et la visite des sites sont privilégiés, tandis que dans le Morbihan, les faveurs vont plutôt à la visite des îles et à la pratique de la voile<sup>66</sup>.

<sup>65</sup> Ouest-France, 22 juin 2001

<sup>66</sup> Bretagne économique, n°106, Octobre 98

### **2. LES ACTIVITES TOURISTIQUES**

Le littoral breton regorge d'activités liées au tourisme telles que le nautisme, la thalassothérapie, le transport maritime ou encore de nombreuses autres activités plus traditionnelles.

#### **2.1. Le nautisme**

##### *2.1.1. La voile : une composante de l'identité bretonne*

La Bretagne bénéficie en matière de pratique nautique d'atouts considérables : 2 730 Km de côtes découpées en criques, anses, rades, baies. La ligue de Bretagne de voile est la plus importante de France, elle compte 70 292 licenciés soit 30% des licenciés français pour 173 clubs de voile, c'est plus du double de la région PACA. La pratique de la voile est le deuxième sport breton après le football (140 585 licences<sup>67</sup>). Ceci permet à la Bretagne d'accueillir 40% des classes de mer organisées en France<sup>68</sup>. On considère que 60% des moniteurs de voile français sont issus de clubs bretons. Ces activités sont emmenées par des centres de haut niveau tels que ceux de Brest et Port-la-Forêt.

En conséquence, la Bretagne a de très bons résultats sportifs dans ce domaine. Le pôle brestois peut par exemple s'enorgueillir d'avoir formé des champions olympiques et champions du monde dans différentes disciplines et on avait réfléchi à la possibilité de pouvoir organiser les épreuves nautiques des Jeux Olympiques de 2008 à Brest.

##### *2.1.2. Un intérêt croissant pour la voile et le nautisme*

La voile et le nautisme ont connu ces dernières années une progression soutenue grâce à l'investissement des collectivités locales (Conseil régional et Conseils généraux). Le nombre de licences annuelles et de passeports voile a doublé depuis 1990 atteignant en 1999 respectivement 72 402 pour les premières et 14 120 pour les seconds<sup>69</sup>. La location de plaisance progresse également de 10% chaque année<sup>70</sup>. La Bretagne y occupe une place importante puisque 35% du marché français se situe en Bretagne-sud.

Par ailleurs, des activités multiples sont désormais proposées dans chaque centre : outre la voile (croiseur, dériveur, catamaran, planche à voile), le surf et le body board, la plongée, le canoë-cayak, l'aviron et le char à voile connaissent un engouement croissant. Cet intérêt est soutenu par le fait que la voile a l'avantage de présenter trois aspects valorisables : elle est touristique, sportive et éducative (de très nombreuses écoles initient leurs élèves).

##### *2.1.3. Une offre de services diversifiée et mise en réseau*

Les ligues et comités régionaux de chaque discipline ont créé des réseaux avec pour but d'améliorer la qualité des services. L'objectif est d'offrir des produits adaptés à toutes les catégories de population : jardin des mers et Club moussaillon pour les tous petits, point passion plage, raid en canoë-Kayak, ou en catamaran, randonnée en bateau collectif, baptêmes et explorations, sorties en mer pour les plus grands. De la découverte au perfectionnement en passant par l'initiation, personne n'est oublié. Le réseau des stations voile, créé en 1986 par la Fédération

---

<sup>67</sup> Source : INSEE, 1999

<sup>68</sup> « La Bretagne hissée haut », Ouest-France, 2 décembre 1998.

<sup>69</sup> « La Bretagne brille dans toutes les disciplines » Ouest France, 15 décembre 1999.

<sup>70</sup> Ouest-France, 9 mai 2001

Française de Voile et le Ministère du tourisme regroupe 30 stations voiles en France dont 7 en Bretagne.

#### *2.1.4. Les ports de plaisance, un facteur d'attractivité pour les touristes*

Les ports de plaisances sont un facteur d'attractivité pour les touristes et sont connus bien au-delà de nos frontières grâce à nos navigateurs célèbres et nos équipements performants.

La capacité d'accueil des ports bretons, même si elle reste insuffisante de 5 000 à 6 000 places<sup>71</sup> pour répondre à la demande, s'est accrue de façon considérable. En 1999, le Comité Régional du Tourisme de Bretagne recensait en effet 44 ports de plaisance en Bretagne avec une capacité de 22 120 places dont 16 748 sur ponton et 5 372 sur bouées<sup>72</sup>. Une étude portée par le Conseil régional de Bretagne et l'Association des ports de plaisance bretons en 2001 démontre que la capacité d'accueil est désormais de 50 000 places, réparties pour un tiers sur des pontons, un tiers sur des mouillages organisés et un tiers sur des mouillages forains<sup>73</sup>.

Depuis sa récente extension, Port Crouesty, dans le Morbihan, est le premier port de plaisance breton (1400 anneaux) devant le Moulin blanc à Brest et le second des côtes atlantiques derrière Les Minimes de La Rochelle<sup>73</sup>.

Par ailleurs, en 1997, le nombre de navires bretons de plaisance était évalué à 177 762, soit 20% du parc français

#### **La Bretagne concentrait le cinquième des navires de plaisance français en 1997**

(Le nombre de navires de plaisance<sup>74</sup> (situation au 31.08.97))

	Voiliers		Moteurs		Total	
<b>France</b>	249 608	100%	620 946	100%	870 554	100%
<b>Bretagne</b>	68 989	28%	108 773	18%	177 762	20%

*Source : Ministère de l'Équipement*

Il apparaît donc que la plaisance connaît une forte croissance en Bretagne. Ce développement va naturellement engendrer de nombreux effets induits.

Les ports de plaisance jouent en effet un rôle important en exerçant plusieurs types de prestations : accueil permanent des propriétaires de bateaux (résidents locaux et résidents secondaires) et accueil temporaire lors des escales avec des services bilingues. Des activités de loisirs et de découverte sont aussi proposées : location, excursion, balade sur des bateaux traditionnels, pêche en mer.

---

<sup>71</sup> « Ports de plaisance : 50 000 places ne suffisent plus », Le Télégramme, 24 août 2001

<sup>72</sup> Comité Régional du Tourisme, *Le nautisme en Bretagne 1999*, 47 p.

<sup>73</sup> « Port Crouesty, roi des pontons bretons », Ouest-France, 13 juillet 2001

<sup>74</sup> SAGEMOR, Rapport à la Section mer littoral du CESR du 11 Juin 1999.

### *2.1.5. Un réseau de ports de qualité*

Consciente de l'atout touristique que constituent les ports, la Région Bretagne s'est engagée depuis 1996 dans un programme pour accompagner les collectivités dans leurs démarches qualité des ports de plaisance afin qu'ils soient «propres et accueillants ». Le but est d'en améliorer le service et d'offrir un meilleur environnement par une maîtrise des pollutions et une meilleure intégration paysagère. L'Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB), née en 1993, a signé la charte qualité avec la Région Bretagne, c'est une première en France. Une ligne budgétaire de 4 Millions de Francs par an (0,6 million d'euros) est ainsi mise à disposition des ports bretons. L'association regroupe 46 adhérents sur la soixantaine de ports de plaisance que comptent les quatre départements.

### *2.1.6. Des retombées sur les dynamiques de l'économie locale*

La pratique des activités nautiques, outre le fait d'être un attrait pour les touristes et donc un facteur de dynamisme pour le secteur touristique, permet un regain d'activité pour les constructeurs de bateaux de plaisance, les équipementiers et les fabricants de vêtements spécialisés.

La plupart des entreprises bretonnes produisant des équipements de loisirs liés à la mer se situent en Bretagne Sud. C'est la cas de BIC SPORTS basée à Vannes. Cette entreprise est le leader mondial de la planche à voile et elle consolide sans arrêt sa position en réalisant de nouveaux modèles destinés aux amateurs mais bénéficiant des meilleurs résultats de recherche sur le matériel de compétition. L'entreprise s'est, en plus, placée sur le marché du surf pour répondre à la croissance de la pratique.

L'entreprise SEAGULL de Ploeren (56), elle aussi implantée près de Vannes, est elle aussi leader du marché mondial dans son domaine. Mais il s'agit cette fois-ci de chars à voiles. Comme son voisin BIC SPORTS, elle a pour principe d'adapter de hautes technologies aux usages récréatifs de tout un chacun. Les pièces des chars à voile sont sous-traitées dans plusieurs entreprises de la région et assemblées au sein de l'atelier de Ploeren.

Le secteur vannetais présente encore une autre ressource : la société PLASMOR. Première entreprise française de construction de Kayak de mer, elle occupe 50% du marché français et produit 450 unités par an. Ses compétences dans la fabrication de pièces en matériaux composites sont consacrées pour moitié à la construction de Kayak et pour moitié à la sous-traitance pour l'industrie. Elles sont internationalement reconnues puisque 10% du chiffre d'affaires est réalisé à l'export vers la Suède, la Norvège et le Canada. L'entreprise bénéficie comme ses consœurs précédemment citées d'un véritable engouement de la population pour les sports nautiques. Elle a adopté une stratégie similaire : adapter les produits pour la pratique du plus grand nombre en utilisant les meilleures technologies.

### *2.1.7. La pratique du nautisme freinée par un manque d'équipement et un manque d'optimisation de l'existant*

Il s'avère que la moyenne de sortie annuelle des bateaux de plaisance est extrêmement réduite (entre 5 et 10 jours par an). Pour permettre un meilleur développement de la pratique du nautisme, des formules de location, de multiactivité nautique et de partenariat inter-associatif pourraient être créées<sup>75</sup>.

---

<sup>75</sup> Secrétariat Général à la Mer, *Projet de rapport , concertation nationale sur la prospective maritime et littorale*, Groupe tourisme et loisir, Réunion du groupe plénier du 21 juin 2000

Mais les ports bretons ne permettent pas de répondre à la demande, en saison le taux d'occupation est proche de 100%. Les sites abandonnés par l'industrie navale pourraient être reconvertis pour accueillir les bateaux de plaisance. Le dynamisme retrouvé de l'industrie nautique serait ainsi soutenu grâce à l'augmentation rapide de la capacité des ports. Mais le risque existe de construire sans discernement et de mettre en péril la beauté des côtes qui est une des principales raisons du succès du nautisme en Bretagne. S'ajoute à cela le fait que la création d'un port est un exercice qui peut être périlleux pour une municipalité. Leur installation est souvent liée à des opérations immobilières annexes destinées à financer le projet et qui ajoutent à l'opposition locale que rencontrent les projets. Ce fût le cas encore récemment pour la création du port de Trébeurden (22).

Enfin la présence du nautisme sur nos côtes n'est pas sans générer des conflits d'usages notamment avec les pêcheurs et les aquaculteurs. Ainsi, en 1999 dans le Morbihan, l'intensité des rapports entre pêcheurs et plaisanciers a conduit les autorités à encourager les deux protagonistes vers l'élaboration d'un code pour une meilleure cohabitation.

## **2.2. La thalassothérapie**

### *2.2.1. Une activité d'origine Française et même bretonne*

Il existe 45 centres de thalassothérapie en France dont plus de la moitié se situent sur la façade atlantique entre la Bretagne et l'Aquitaine. Le premier centre a été créé en 1963 par Louison Bobet à Quiberon<sup>76</sup> mais on peut déjà trouver de premières ébauches de l'activité dès 1899 à Roscoff. Le développement de l'activité a été continu jusqu'en 1993 ; depuis on assiste à une stagnation de l'activité avec 230 000 curistes par an.

### *2.2.2. La fréquentation des centres de thalassothérapie est déterminée par la notoriété et l'accessibilité de la station*

La clientèle choisit son centre de thalassothérapie selon la notoriété de la station et la région. Ensuite viennent des critères d'accessibilité : le rôle des aéroports et du transport ferroviaire est très important, par exemple la clientèle parisienne fréquente la Bretagne grâce à sa facilité d'accès.

La Thalassothérapie concerne 10 établissements en Bretagne<sup>77</sup>. Les principaux établissements de thalassothérapie et centres de rééducation se trouvent à St Malo, Dinard, Perros-Guirec, Roscoff, Douarnenez, Bénodet, Carnac, Quiberon et Belle-île.

---

<sup>76</sup> Audition de M.Cluze, Etude interrégionale sur le tourisme des Conseils Economiques et Sociaux Régionaux de l'Atlantique, Biarritz, 28 et 29 juin 2000

<sup>77</sup> Source : ORTB

### *2.2.3. La nécessité d'une refonte de l'activité pour augmenter l'attrait des thalassothérapies*

Au niveau national, l'activité souffre d'un manque de reconnaissance. Elle n'est pas reconnue comme activité de cure ni d'hôtellerie. La formation n'est pas non plus assez spécifique car la profession n'est pas assez structurée.

En France, les pays cibles de l'activité sont essentiellement l'Allemagne, la Suisse, l'Italie et la Belgique. Il s'agit désormais de promouvoir la prestation comme une activité de remise en forme et non un séjour à but uniquement thérapeutique. C'est ce que proposent déjà les thermes de Bénodet qui s'ouvrent à la population locale. Le choix a été fait d'offrir des soins à la carte d'une grande flexibilité pour mieux fidéliser le client. Ceci permet aussi de se positionner sur des marchés différents de ceux des thalassothérapies des pays méditerranéens dans lesquels le produit est très standardisé et est considéré comme une option de loisir.

### *2.2.4. Un effort de communication des centres de thalassothérapie*

Les étrangers constituant une partie substantielle de la clientèle des centres de thalassothérapie, différentes actions de communication orientées vers ce type de public commencent à voir le jour, en particulier vers les britanniques. L'association «Thalasso Bretagne » regroupant onze instituts (Belle-Ile, Bénodet, Carnac, Douarnenez-Tréboul, Dinard, La Baule, Perros-Guirec, Port-Crouasty, Quiberon, Roscoff et Saint-Malo) a décidé de lancer pour la saison 2001 une vaste campagne d'information à l'intention des clients britanniques potentiels<sup>78</sup>. A cet effet, une brochure rédigée en anglais a été conçue afin d'être distribuée auprès des britanniques par l'intermédiaire de salons et offices de tourisme britanniques.

La clientèle française n'est cependant pas pour autant négligée puisqu'une autre série de plaquettes destinée aux salons du tourisme et à la Maison de la Bretagne à Paris a été réalisée.

### *2.2.5. Un savoir-faire qui intéresse les pays étrangers*

L'activité se développe beaucoup à l'étranger particulièrement dans les pays méditerranéens. Elle est reconnue mondialement comme étant d'origine française, c'est un véritable atout que la France peut exploiter. Le centre de thalassothérapie de St Malo l'a compris. Ce centre existe depuis 30 ans et continue à innover, il a par exemple inventé les centres «Aquatonic » et il exporte son savoir-faire au Japon, en Egypte et d'autres tractations sont en cours vers la Chine, l'Afrique ou le Brésil.

## **2.3. Le transport maritime de passagers et les croisières**

### *2.3.1. Le trafic trans-Manche*

#### **2.3.1.1 Le trafic trans-manche, une constante de l'histoire bretonne toujours d'actualité**

La BRITTANY FERRIES, CONDOR FERRIES et EMERAUDE LINES sont les trois principales compagnies se partageant le trafic trans-manche. La BRITTANY FERRIES créée en 1972 dessert la France, l'Angleterre, l'Irlande et l'Espagne. En 1998, elle a embarqué 2657 000 passagers, 737 000 voitures et 181 000 véhicules fret. Elle a de multiples retombées économiques sur la région

---

<sup>78</sup> « La thalassothérapie prospecte vers la Grande-Bretagne », Ouest-France, 5 juin 2001



puisque son activité représente 71 MF d'achats externes en services (10,8 M€), matériels divers et restauration en Bretagne<sup>79</sup>. Les ports qu'elle utilise sont St Malo et Roscoff.

CONDOR FERRIES est une compagnie de transport maritime basée à Guernesey. Elle s'occupe des rotations entre l'Angleterre, les îles anglo-normandes et St Malo. Son chiffre d'affaires s'élevait à 300 millions de Francs en 1999 (45,7 millions d'euros) et elle a transporté près de 800 000 passagers et 155 000 voitures.

EMERAUDE LINES, quant à elle, compte 240 salariés en 2001 pour un chiffre d'affaires de 124 millions de francs (19 millions d'euros). Elle a transporté 650 000 passagers en 2000<sup>80</sup>.

On observe une progression du trafic transmanche et à destination des îles anglo-normandes sur le long terme, et cela malgré la baisse globale du nombre de rotations.

### Trafic trans-manche et îles anglo-normandes, un nombre de passagers en augmentation

	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Variation 1985/ 2000
<b>Roscoff</b>	331 765	504 215	624 389	548 994	632 230	643 257	633386	602208	+82%
<b>St Malo Trans- Manche</b>	372 929	478 724	579 016	561 336	529 397	598 457	622127	592982	+59%
<b>Saint Malo, Îles anglo Nor- mandes</b>	364 128	471 588	368 709	400 136	429 342	455 104	494525	484621	+33%

*Source : CRCI et CCI de Bretagne*

Il faut noter que depuis la fin de l'année 99, St-Malo Ferries n'assure plus de liaison avec l'Irlande.

#### 2.3.1.2. Le trafic trans-Manche, vecteur du tourisme

Les passagers peuvent être regroupés en deux principales catégories : les îliens et les touristes. Les premiers ont souvent un niveau de vie élevé et possèdent des résidences secondaires en Bretagne. Ils sont peu nombreux mais sont intéressants du fait de leur fréquence d'utilisation du service. De plus, leurs séjours sont souvent liés à des visites de sites ou à la participation à des manifestations. Les touristes proprement dit sont souvent des britanniques ou des nordiques venant passer un jour en France. La clientèle familiale est importante et aime se déplacer pour des activités bien précises à thème ou des manifestations organisées à terre.

<sup>79</sup> Cathy Bubbe, Directrice de la communication Brittany Ferries, Rencontre avec le CESR Bretagne, section mer-littoral, 18 mars 1999.

<sup>80</sup> Ouest-France, 28 mars 2001

### **2.3.2. La croisière**

#### **2.3.2.1. La croisière, une activité en développement**

Le voyage en croisière est une activité très en vogue chez les Américains. Le marché mondial est en pleine expansion, il progresse de 12% par an. Les tour-opérateurs américains dominent le marché et l'Europe Atlantique découvre avec retard ce produit touristique. La croisière est une activité déjà ancienne en méditerranée et une nouveauté sur la côte Atlantique. Mais ceci est en voie de changement, les grands groupes de croisiéristes se livrent une lutte financière vigoureuse et se lancent à l'assaut de l'Europe. Ainsi le géant britannique P&O, troisième mondial, absorbait le français FESTIVAL en début d'année 2000.

Les paquebots de croisière sont susceptibles de libérer jusqu'à 2000 passagers lors d'une escale et la dépense moyenne par personne lors des escales se situe entre 1 000 et 1 200 F (152 et 183 euros) en shopping et excursions. Ceci explique l'intérêt que portent les grands ports bretons à se positionner en tant qu'escales pour des navires qui, hier, se contentaient de passer au large.

#### **2.3.2.2. L'activité fédère les ports de la façade Manche-Atlantique**

Sur la façade Atlantique et la Manche, les principaux ports d'escale sont Bordeaux, Rouen, Le Havre et St Malo. En juillet 2000, les Chambres de Commerce et d'Industrie de Brest, Saint-Malo, Lorient, Bordeaux, Nantes et Bayonne-St-Jean de Luz ont signé à Nantes une convention pour la promotion de l'activité croisière dans les ports de la façade Ouest.

Brest, St Malo et Lorient se démènent et courtisent les croisiéristes. La Chambre de Commerce et l'office du tourisme morbihannais veulent capter la clientèle qui passe au large. Il est question par exemple pour Lorient de trouver un accord tripartite avec l'un des trois ports espagnols : Vigo, La Corogne ou Gijon ; plus le port de Douves. Ceci dans le but de développer le nombre d'escales et de séduire la clientèle qui remonte l'Atlantique.

St Malo n'est pas en reste, la citée corsaire prévoit d'accueillir 36 escales en 2001<sup>81</sup>. Elle bénéficie de la présence de la ville intra-muros, de sa proximité avec le Mont Saint-Michel, ainsi que de son riche patrimoine historique. Les retombées sur St Malo en 2000 étaient chiffrées à 3,7 millions de francs (0,56 millions d'euros). Ce montant était composé de 430 000 francs (65 550 euros) de droits de ports et 400 francs (61,5 euros) de dépense journalière pour un passager « deux ou trois étoiles » et 800 francs (122 euros) pour un passager « quatre / cinq étoiles ».

La présence des paquebots contribue aussi à conforter l'image de la cité. La ville de St Malo est même désormais présente au Sea Trade, le salon mondial de la croisière à Miami<sup>82</sup>.

---

<sup>81</sup> Ouest-France, 26 mai 2001

<sup>82</sup> Jérôme Lourdaï, entretien avec P. Cracosky directeur des équipements à la chambre de commerce et Y. Delamaire, agent portuaire de St Malo, Ouest France St Malo, 3 déc. 1999.

En 2001, Brest a programmé 12 escales. En 2000, la ville a accueilli 15 000 passagers. La CCI de Brest, pour continuer à augmenter les escales de navires, impulse depuis quelques années l'idée d'une croisière celtique entre dix ports, de l'Ecosse à l'Espagne en passant par l'Irlande, la France et l'Angleterre. L'idée a abouti récemment, et pour accueillir les visiteurs, des produits touristiques élaborés sont proposés. Des chalets pour les commerçants ont par exemple été installés sur les quais, alors que des navettes de cars permettent de découvrir la ville et les sites environnants ainsi que le centre Océanopolis.

### 2.3.2.3. Une clientèle actuellement essentiellement américaine

Les adeptes de la croisière sont d'abord américains pour un tiers, les anglais viennent en second, suivis de près par les allemands à hauteur de 10%<sup>83</sup>, puis des scandinaves. En 2000, 90% des passagers débarqués à Brest étaient des Britanniques.

Dans les cinq prochaines années, une quarantaine de nouveaux paquebots vont être construits. Il faudra répondre à la demande d'une clientèle aisée avide de nouveautés et de nouvelles destinations. Les européens par exemple préfèrent la croisière culturelle alors que les américains privilégient le navire. Pour les faveurs des tour-opérateurs désirant conquérir le marché européen, il faudra savoir leur proposer les services et les produits culturels qu'ils attendent.

### 2.3.2.4. Le risque d'une surcharge du marché de la croisière

Un vent de gigantisme et de concentration souffle sur le milieu de la croisière. Les principaux groupes mondiaux s'absorbent et ont prévu la construction de plusieurs paquebots de forte capacité. Ceci fait craindre une saturation du marché. Effectivement, on peut s'interroger sur la réelle capacité des compagnies à trouver un tel réservoir de nouveaux adeptes, d'autant plus que la clientèle européenne n'aurait pas le goût des très gros navires et qu'elle semble privilégier les escales à la vie à bord. Une guerre des prix et des produits verra certainement le jour, elle se fera aux bénéfices des consommateurs et des ports qui sauront en saisir l'opportunité.

## 2.4. Des activités traditionnelles à fort potentiel touristique

La composante patrimoniale des activités d'exploitation de la mer fait qu'elles représentent des produits touristiques potentiels. Les criées traditionnelles, l'aquaculture et la récolte du goémon suscitent de plus en plus l'intérêt des populations locales et des touristes.

Des collectivités se sont déjà engagées sur cette voie. Ainsi l'aber-Ildut voit se dérouler depuis 5 ans, en juillet, un forum des algues et productions marines, ceci avec un succès renouvelé. La fête des goémoniers de l'écomusée de Plouguerneau est quant à elle une fête populaire entrée dans la tradition où l'on assiste à des reconstitutions du travail des goémoniers dans les années 50. Autre démarche : une maison de l'algue a ouvert ses portes en Juillet 2000 à Lanildut. Elle a été créée par la municipalité et une association locale qui ont bénéficié du soutien financier supplémentaire du Conseil régional. L'entreprise a fédéré de nombreux industriels locaux du secteur goémonier, d'anciens travailleurs de la mer leur ont prêté certains de leurs outils, fiers de faire revivre une partie de leur passé. L'accès en est gratuit et les premières semaines d'ouverture ont vu passer 150 visiteurs par jour. On voit par ce dernier exemple que l'expérience est aussi prétexte à fédérer les énergies locales et à en développer l'identité.

---

<sup>83</sup> Jérôme Lourdaï, entretien avec P. Cracosky directeur des équipements à la chambre de commerce et Y. Delamaire, agent portuaire de St Malo, Ouest France St Malo, 3 déc. 1999.

HALIOTIKA, le centre de découverte des métiers de la mer du Guilvinec est un autre exemple. Situé juste au-dessus de la criée et avec vue sur l'activité de celle-ci, le centre a pour but d'initier les visiteurs à tous les métiers de la filière et de promouvoir les produits qui en sont issus. En saison, HALIOTIKA propose des ateliers de découverte destinés aux enfants. Géré par l'office du tourisme, cet investissement de 7 MF présente, à travers fresques, maquettes, projections et reconstitutions, la vie à bord, le cheminement du poisson du filet à l'assiette et son environnement économique. Selon Hélène Tanguy, Maire du Guilvinec, ce centre « contribue à établir une passerelle entre son public et les professionnels de la filière pêche »<sup>84</sup>.

Le Guilvinec mérite d'ailleurs bien son titre de « site pilote de découverte du monde de la pêche en mer » délivré par le Secrétariat d'Etat au tourisme en 1996 puisqu'en juin 2001, un véritable circuit de découverte intégrant HALIOTIKA a été inauguré. Ce circuit, conçu comme une mise en scène sur le thème de « la pêche en direct », est jalonné de panneaux explicatifs et de sculptures symbolisant la pêche guilviniste.

Enfin, le tourisme industriel prend une place de plus en plus importante et est porteur d'avenir. En effet, l'ouverture aux touristes des criées, des ports de pêche, des arsenaux, de l'usine marémotrice de la Rance et d'entreprises comme la Conserverie La Belle-Iloise, élue « meilleur site de tourisme industriel de Bretagne » en 1997/1998 et accueillant 50 000 visiteurs par an, sont des initiatives intéressantes et essentielles afin de faire découvrir de multiples activités souvent méconnues du grand public.

### **CONSERVERIE LA BELLE ILOISE <sup>85</sup>**

L'entreprise LA BELLE ILOISE, créée en 1932, a conservé son caractère familial. En 1993, elle a investi dans une nouvelle usine localisée à Quiberon :

- 35 salariés permanents, 110-120 en saison (été). Personnel essentiellement féminin, à partir d'un recrutement local.
- 700 tonnes de poisson transformées chaque année (4 millions de boîtes en 1998).

L'approvisionnement s'effectue auprès des ports locaux.

En saison, la production est centrée sur la conserve de sardine et de thon (germon et frais). En hiver, l'entreprise produit des soupes, des sauces, des produits apéritifs.

Spécialisée sur les produits haut de gamme, LA BELLE ILOISE se distingue par son circuit de distribution qui exclut les GMS. L'entreprise possède 17 magasins en propre dans l'ouest et utilise la VPC (300 000 clients, principalement une clientèle âgée et aisée), elle travaille également avec des marques (Fauchon).

La démarche qualité de l'entreprise est devenue un élément central. Elle est recherchée à tous les niveaux de la production : qualité des produits, qualité de la logistique (stockage/expéditions)... La sélection des produits s'effectue manuellement, à partir de critères organoleptiques traditionnels. L'expérience acquise par les ouvrières, quant à leur faculté d'appréciation de la qualité des

---

<sup>84</sup> « Tourisme et pêche : le Préfet sur le parcours guilviniste », Le Télégramme, 9 juin 2001

<sup>85</sup> Audition de Mme Berthou, Responsable qualité, Conserverie La Belle-Iloise, par la section Mer-Littoral du CESR, 17 février 2000

produits, est donc fondamentale. Pour autant, la démarche de certification (ISO 9002) n'est pas à l'ordre du jour.

Depuis quelques années, l'entreprise s'ouvre au tourisme industriel avec succès et vient de créer un musée.

## **SECTION 4. LA FORMATION ET LA RECHERCHE**

La Bretagne propose un panel complet de formations liées à la mer et aux activités s'y rattachant, aussi bien en formation initiale et en formation continue qu'en matière de recherche.

### **1. LA FORMATION INITIALE MARITIME**

La formation professionnelle maritime permet chaque année à 3 500 personnes d'acquérir les compétences nécessaires pour exercer les métiers de marin professionnel à la pêche, au commerce et à la plaisance ou le métier de conchyliculteur.

Trois réseaux d'écoles contribuent à cet enseignement :

- Les Ecoles Nationales de la Marine Marchande (ENMM) en charge principalement de l'enseignement maritime supérieur au Havre, Saint-Malo, Nantes et Marseille.
- Les lycées maritimes et aquacoles en charge principalement de l'enseignement maritime secondaire à Boulogne, Fécamp, Cherbourg, Saint-Malo, Paimpol, Le Guilvinec, Etel, Nantes, La Rochelle, Ciboure, Sète et Bastia.
- Les centres agréés par le ministère chargé de la mer en charge de l'enseignement maritime secondaire en métropole et dans les DOM-TOM.

#### **1.1. L'enseignement secondaire**

L'enseignement maritime secondaire prépare au métier de matelot ou de mécanicien de la flotte de commerce, de matelot ou de mécanicien de la flotte de pêche, ou de conchyliculteur. Il est dispensé dans les collèges d'enseignement technique maritime, les écoles et lycées maritimes et aquacoles et les centres agréés par le ministère chargé de la marine marchande.

Il débouche sur

- le CIN (certificat d'initiation nautique),
- le CAP maritime de matelot,
- le BEP maritime de marin du commerce,
- le BEP maritime de machines marines,
- le BEP maritime de conduite et exploitation des navires de pêches,
- le CAP maritime de conchyliculture,
- le BEP maritime de cultures marines,
- le BAC professionnel de cultures marines.

Les 12 lycées maritimes français scolarisent chaque année environ 1 800 élèves. Jusqu'en 2000, ils étaient gérés par l'AGEMA (Association des Lycées Maritimes et Aquacoles) placée sous tutelle du ministère des transports. Un Décret du 10 janvier 2001 a intégré le personnel de ces lycées à la fonction publique. Cependant, ces lycées sont encore à l'heure actuelle dans un dispositif transitoire qui prendra fin en juin 2002.

La Bretagne compte quatre lycées maritimes, soit 577 élèves scolarisés en 2000 à Paimpol, Le Guilvinec, Saint-Malo et Etel.

Depuis ces trois dernières années, l'effectif de ces lycées a tendance à décroître. Il a par exemple à nouveau régressé de 16 élèves entre 1999 et 2000

### Une évolution disparate des effectifs dans les lycées professionnels maritimes bretons

Etablissement	Septembre 1997	Septembre 1998	Septembre 1999	Septembre 2000	Evolution 1997/2000
Paimpol	146	150	162	150	+2,7%
Le Guilvinec	102	103	107	115	+12,7%
Saint-Malo	154	158	133	155	+0,69%
Etel	194	189	190	157	-19,1%
<b>Total</b>	<b>596</b>	<b>600</b>	<b>592</b>	<b>577</b>	<b>-3,2%</b>

Source : DRAM de Bretagne

Le nombre de jeunes entrant en première année de formation à la rentrée 2000 a baissé de presque 10% par rapport à l'année précédente<sup>86</sup>. Une évolution plus favorable est cependant espérée pour la rentrée 2001 pour les classes consacrées à la pêche avec une progression qui pourrait avoisiner les 10%<sup>87</sup>.

Le plan de relance de l'enseignement maritime voulu par la Région Bretagne actuellement en phase terminale a assuré en particulier la restructuration de ces 4 lycées professionnels. Il a contribué à presque tripler le nombre d'élèves accueillis dans les lycées professionnels maritimes puisqu'il était de 200 élèves en 1993. Cependant, si ce nombre est encore insuffisant par rapport aux besoins de la filière, il y a une raison majeure : un fort pourcentage d'élèves n'intègrent pas la profession (à la pêche artisanale notamment) à l'issue de leur formation.

Il existe cinq principales filières : la pêche, pêche-commerce, les cultures marines, le commerce maritime et le traitement et la commercialisation des produits de la mer.

Les enseignements de la **filière pêche** cherchent à répondre aux attentes des professionnels dans un domaine en constante évolution. La nécessité de mieux maîtriser des connaissances technologiques et économiques s'y fait sentir. En 2000/2001, les quatre lycées maritimes bretons proposaient un CAPM de matelot et un BEPM de conduite et exploitation de navires de pêche<sup>88</sup>.

<sup>86</sup> Onisep Bretagne, *Eclaircies*, n°01/1, mars 2001

<sup>87</sup> Ouest-France, 15 juin 2001

<sup>88</sup> Source : Direction Régionale des Affaires Maritimes de Bretagne

Concernant la filière **pêche-commerce**, les quatre lycées bretons préparaient également, en 2000/2001, le BEPM Machines marines.

Pour la **filiale commerce**, seul le lycée de Paimpol prépare au BEPM de Marin de commerce.

La **filiale cultures marines** mise sur la croissance mondiale de l'activité aquaculture. Le recours croissant à l'élevage d'espèces marines pour répondre à la demande de consommation génère des besoins d'emplois qualifiés afin d'améliorer la qualité de la production et d'assurer la gestion des entreprises. A la rentrée 2000, les lycées de Saint-Malo et Etel dispensaient des cours de BEPM Cultures marines. Le lycée d'Etel préparait également au Bac Pro en Cultures marines.

Enfin, pour la **filiale « traitement et commercialisation des produits de la mer »**, seul le lycée du Guilvinec proposait un BEP Alimentation Option Poissonnier en 2000/2001. Cependant à la rentrée 2001, il était prévu de le remplacer par un BEP d'action commerciale davantage axé sur la distribution et moins sur le travail du poisson<sup>89</sup>.

Pour compléter l'ensemble de ces formations, le lycée professionnel maritime de Saint-Malo propose depuis la rentrée 2000 une formation préparatoire au concours de l'Ecole Nationale de la Marine Marchande (ENMM) (il est le seul sur les douze lycées français). Ce concours autorise l'accès à la formation d'élève officier de 2<sup>ème</sup> classe qui permet d'obtenir les brevets de capitaine ou de chef mécanicien sur des navires de commerce de moyen tonnage. La formation existait déjà auparavant, mais elle relevait de l'Ecole Nationale de la Marine Marchande de Saint-Malo.

Enfin, les métiers du nautisme ont également besoin de personnel formé. C'est pourquoi l'Institut Nautique de Bretagne a mis en place diverses actions de formation, aussi bien dans le cadre de la formation initiale que continue. En matière de maintenance, le centre propose par exemple des formations de CAP et BEP mécanique marine en apprentissage, une formation de chef de base et une formation de cadre international<sup>90</sup>. Les formations aux métiers de la plaisance sont relativement importantes en Bretagne ; les régions Bretagne et PACA représentent à elles seules la moitié de cette activité de formation<sup>91</sup>.

Les formations en apprentissage peuvent également relever de la formation initiale, cependant elles seront ici traitées avec la formation continue.

## **1.2. L'enseignement supérieur**

L'enseignement Supérieur dans le domaine de la mer et du littoral en Bretagne est dispensé principalement par les quatre universités bretonnes : Université de Bretagne Occidentale (UBO), Universités de Rennes et Université de Bretagne Sud (UBS) ainsi que par l'Ecole Nationale Supérieure d'Agronomie de Rennes (ENSAR). Ces établissements offrent de multiples formations spécialisées dans les domaines de la mer et du littoral.

---

<sup>89</sup> Ouest-France, 15 juin 2001

<sup>90</sup> Ouest-France, 25 novembre 2000

<sup>91</sup> Ouest-France, 17 mai 2001

## **2. LA FORMATION CONTINUE MARITIME**

La formation continue maritime comprend la formation continue au commerce et la formation continue à la pêche. Elle permet d'obtenir :

- au commerce, actuellement : le certificat de capacité, le brevet de chef de quart, le brevet de capitaine côtier, le brevet d'officier mécanicien de 3<sup>ème</sup> classe ; dans un proche avenir, du fait de la mise en place de la réforme STCW<sup>92</sup> : le brevet de patron de petite navigation, le brevet de chef de quart de navigation côtière, le brevet de patron de navigation côtière, le brevet de mécanicien 750 kW ;
- à la pêche : le certificat de capacité, le certificat de motoriste à la pêche, le brevet de lieutenant de pêche, le brevet de patron de pêche, le brevet d'officier mécanicien à la pêche, le brevet de capitaine de pêche.

La formation continue maritime est dispensée dans les Ecoles Nationales de la Marine Marchande, les lycées professionnels maritimes et les centres agréés par le ministère chargé de la Marine Marchande.

Le plan de relance de l'enseignement maritime voulu par la Région Bretagne a permis la création du Centre Européen de Formation Continue Maritime (CEFCM) dont le siège se trouve à Concarneau. Ce dernier établissement, constitué sous la forme d'un GIP, est destiné à coordonner l'ensemble des formations continues et à favoriser l'adaptation du personnel aux nouvelles normes internationales et aux évolutions nécessaires des compétences. L'enseignement est réalisé dans les écoles de pêche de Concarneau, Lorient (Centre François Toulec) et Douarnenez, ainsi que dans les quatre établissements de formation initiale disposant des plateaux techniques nécessaires.

### **Différents établissements de formation professionnelle maritime en Bretagne**

<b>Localité</b>	<b>Types de structures</b>
Paimpol	Lycée professionnel
Le Guilvinec	Lycée professionnel
Etel	Lycée professionnel
St Malo	Lycée professionnel, ENMM
Concarneau	Formation continue
Douarnenez	Formation continue
Lorient	Formation continue

En 1999, 1700 stagiaires ont été formés par le CEFCM. En septembre 2000, le centre a par exemple mis en place un brevet de patron de petite navigation (PPN) se substituant à la formation capacitaire et aux cours 750kW.

---

<sup>92</sup> Les formations maritimes, les brevets et titres de qualification maritimes ont fait l'objet d'une importante réforme (Décret n°99-439 du 25 mai 1999) qui entrera pleinement en vigueur au plus tard le 1<sup>er</sup> février 2002. Cette réforme vise à mettre en conformité le dispositif français de formation maritime avec les exigences de la Convention internationale sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille (en anglais : Convention on Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)



A la rentrée 2001, un Centre de Formation Professionnelle et de Perfectionnement des Adultes Maritime (CFPPAM) devait ouvrir ses portes<sup>93</sup> à l'image des CFPPA de l'enseignement agricole et des GRETA de l'éducation nationale ; son objectif étant de mettre ses moyens à la disposition des établissements. Il devra donc tenir compte de la présence du CEFCM, qui est une spécificité bretonne.

Les entreprises bretonnes ont pris conscience des difficultés de recrutement qui pouvaient se poser ; certaines d'entre elles ont, dans ce cadre, décidé de participer à l'action de formation continue.

En effet, trois importants armements (DHELLEMES, NICOT et CMB) se sont associés avec le CEFCM de Concarneau pour créer le premier centre de formation par l'apprentissage dans le secteur de la pêche, la Région Bretagne participant à son financement. Ce centre délivre un CAP de matelot après deux ans d'apprentissage en alternance durant lesquels le stagiaire est rémunéré selon un système proche de l'apprentissage traditionnel et financé aux deux tiers par les armements et pour un tiers par la Région Bretagne.

Parallèlement, afin de combler les vides parmi ses équipages, l'armement SPARFEL du groupe INTERMARCHE a entrepris la formation d'adultes du pays de Lorient<sup>94</sup>. De leur côté, étant confrontées à une pénurie de stratifieurs, l'ANPE, l'AFPA et trois sociétés d'Auray et Vannes ont mis en place une session d'apprentissage de quatre semaines destinée aux demandeurs d'emploi ; et cela après avoir cerné les besoins des entreprises et sensibilisé les demandeurs d'emploi<sup>95</sup>.

### **3. LA RECHERCHE**

Les Universités de Bretagne assurent une partie importante de l'effort de recherche ; elles ne sont cependant pas les seules.

#### ***3.1. L'UBO, un pôle de compétences reconnu***

Par la multiplicité des formations et des laboratoires de recherche qui la constituent, l'UBO s'impose comme un pôle européen majeur pour la connaissance du milieu marin. Ces unités sont regroupées à l'intérieur de l'Institut Universitaire Européen de la Mer (IUEM), installé au technopôle de Brest Iroise. L'institut comprend des laboratoires dans les domaines océanique et littoral, télédétection, Systèmes d'Informations Géographiques (SIG), écophysiologie et biochimie des algues marines, géodynamique, ressources halieutiques, chimie et microbiologie marine... La prise en compte de la dimension économique et juridique est une originalité de l'IUEM qui héberge également le Centre de Droit et Economie de la Mer (CEDEM) avec ses 25 chercheurs.

L'IUEM constitue un pôle fédératif des différentes compétences de recherche sur le milieu maritime à l'intérieur duquel se développent de multiples collaborations. La recherche et la formation y occupent 145 chercheurs dont un quart d'ingénieurs ou spécialistes du CNRS. Il y a 8 DEA (224 étudiants dont 10% d'étrangers), un DESS et une maîtrise de biologie et d'études des milieux marins. L'ensemble représente quelques 500 étudiants avancés. Des travaux ainsi que des formations initiales et continues existent aussi en collaboration étroite avec d'autres partenaires :

---

<sup>93</sup> Ouest-France, 15 juin 2001

<sup>94</sup> Ouest-France, 19 avril 2001

<sup>95</sup> Ouest-France, 13 avril 2001

IFREMER, CEVA, CEDRE, ENSIETA<sup>96</sup>, l'Institut d'Etudes Marines, Ecole d'Architecture de Bretagne... Les thèmes abordés sont variés : aménagement de l'espace, connaissance des écosystèmes, qualité des eaux et organismes indicateurs biologiques, perturbations liées aux proliférations d'espèces, organismes marins, architecture navale...

### ***3.2. Les autres universités et écoles aux compétences complémentaires***

Bien que n'étant pas sur le littoral, les Universités de Rennes contribuent aussi aux recherches et aux enseignements liés à la mer et aux littoraux. On y trouve une contribution dans le domaine de la microbiologie, de la biologie et de la zoologie aquatique (Station biologique de Bailleron, golfe du Morbihan) mais aussi en économie, gestion, traitement de l'information, géographie et aménagement. Un DEA d'Economie et de Politiques Maritimes est également délivré par l'ENSAR et l'UBO. L'Institut Supérieur de Formation Alimentaire (INSFA) et l'Ecole Nationale de la Santé Publique (ENSP) quant à eux s'intéressent aux sciences de l'alimentation et à la santé publique qui touchent le domaine maritime dans certains de leurs aspects. L'Université de Bretagne Sud à Lorient développe ses spécialités à travers le laboratoire LESAM qui travaille sur l'Ergonomie et la Sécurité dans les Activités Maritimes et le laboratoire SOLITO orienté vers l'histoire des Sciences Sociales du Littoral et de la Mer.

### ***3.3. Les instituts de recherche spécialisés extra-universitaires***

Des instituts et des laboratoires de recherche spécialisés œuvrent en parallèle et en synergie avec les laboratoires universitaires d'écoles : Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (IFREMER), Centre National d'Etudes Vétérinaires et Alimentaires (CNEVA), Centre National de Recherche Scientifique (CNRS), Institut de Recherche pour le Développement (IRD). Les motivations de recherche peuvent être très différentes et l'aspect formation présent.

De grandes structures relevant de l'Etat impulsent une véritable dynamique de recherche maritime et littorale en Bretagne. C'est par exemple le cas du CNRS. Il collabore avec des équipes de chercheurs et contribue à leur formation.

Mais l'IFREMER est certainement l'établissement le plus représentatif de la recherche maritime en Bretagne. C'est un établissement public à caractère industriel et commercial placé sous la tutelle de l'Etat. Son plus important centre se trouve à Brest. Il a été créé en 1968. Plus de 600 ingénieurs, chercheurs et techniciens, administratifs, auxquels s'ajoutent plus de 300 personnes appartenant aux filiales de l'établissement et aux antennes d'autres organismes de recherche présents sur le centre, travaillent sur le site. D'autres implantations y sont rattachées : St Malo, Concarneau, Lorient, la Trinité-sur-Mer, Sizun-Camaret, Argenton à Landunvez. Ses travaux couvrent des domaines extrêmement vastes : la connaissance du milieu océanique et des fonds marins, l'exploitation et la transformation des ressources vivantes et minérales, l'environnement côtier, l'ingénierie et la technologie marine et notamment l'offshore pétrolier. Il dispose de moyens lourds mis à la disposition de la communauté scientifique nationale et internationale. Ses résultats sont valorisés à travers des transferts de technologies et de savoir, des contrats et des accords de licence. L'IFREMER est un organisme consultatif de l'Etat.

On peut mentionner également l'IRD (Institut de Recherche et de Développement) dont deux centres existent à Plouzané et à Lannion et le Centre National d'Etudes Vétérinaires et Alimentaires (CNEVA) de Plouzané dans le domaine de la biologie. L'AFSSA de Ploufragan (22) a pour compétence la Sécurité Sanitaire des Aliments. A Brest, le CEDRE (Centre de Documentation

---

<sup>96</sup> Ecole Nationale Supérieure des Ingénieurs Et de Techniques d'Armement

Recherche et Expérimentation) s'intéresse au suivi et à la prévention des risques de pollution marines et l'IFRTP (Institut Français de Recherche en Technologie Polaire) est la station de soutien à la recherche polaire. Il faut souligner au passage que le pôle brestois de recherche en océanographie constitue le plus grand pôle européen en recherche marine.

L'Institut Océanologique de Roscoff est un cas particulier puisqu'il est placé sous la responsabilité commune de l'Université de Paris VI et de l'Institut des Sciences de l'Univers. Sa recherche est orientée vers la vie marine, il collabore avec le CNRS ainsi qu'avec une société privée (GOEMER).

Notons enfin la présence du Collège de France et le Muséum National d'histoire naturelle de Concarneau (station de biologie marine) et Dinard (laboratoire de géomorphologie).

### **3.4. La recherche privée, militaire et les centres de transfert de technologies**

Des entreprises ou des industries ont développé leur propre recherche. C'est le cas par exemple de LEROUX Naval (construction navale) à Lorient et St Malo qui est une filiale d'ALSTOM Atlantique. Le groupe ADRIEN de production, conservation et commercialisation de poisson possède également des laboratoires d'étude très sophistiqués à Tréguier. Le domaine des télécommunications fait également partie des compétences bretonnes, il a des applications dans le domaine maritime. Certains établissements constituent des centres de transfert de technologie pour les entreprises : l'Institut Technique de Développement des Produits de la Mer (ID'MER) basé à Lorient et le Centre d'Etude et de Valorisation des Algues (CEVA) basé à Pleubian (22).

Dans le domaine militaire, l'Etablissement Principal du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (EPSHOM) basé à Brest est une référence internationale. Il possède la seule école d'hydrographie en France qui forme des ingénieurs et techniciens supérieurs civils et militaires. Son rôle est essentiel pour toutes les flottes françaises, il effectue la mise à jour des Instructions Nautiques et un travail de cartographie. L'Ecole Navale et l'ENSIETA sont également importantes dans la formation des ingénieurs civils.

### **3.5. De nombreux lieux de coordination ou pôles fédératifs**

Ces différents organismes de recherche ont su créer des liens entre eux et se fédérer autour de projets communs. C'est par exemple le cas de l'Institut Universitaire Européen de la Mer, l'école doctorale des sciences de la mer ou encore le « Réseau Bleu ». Le Réseau Bleu regroupe les grands organismes scientifiques de Bretagne et des Pays de Loire principalement. Son but est de confronter les expériences, de déterminer l'utilisation des équipements lourds disponibles ou d'optimiser la participation aux contrats de plan. C'est une structure informelle créée en 1992, l'adhésion y est libre et volontaire. En 1999, on comptait 20 instituts, centres ou laboratoires adhérents, comptabilisant 1600 chercheurs et enseignants-chercheurs permanents<sup>97</sup>. D'autres initiatives sont en cours : Institut d'Halieutique et d'Aménagement du Littoral, centre de gestion en environnement littoral...

---

<sup>97</sup> André Vigaré et Christian Le Lamer, mars 2000, *Rapport sur la formation universitaire et la recherche maritimes et littorales sur la façade atlantique*, Concertation Etat/Région sur la façade atlantique, *prospective maritime et littorale 2020*.

De son côté, l'UBO travaille également en collaboration avec la Ville de Brest qui reçoit six colloques nationaux ou internationaux par an. Il faut rappeler que Brest est envisagé comme pôle scientifique européen. L'IUEM est donc une pièce maîtresse pour permettre à la ville de réaliser ses ambitions maritimes. D'autant plus que d'autres équipements vont venir se joindre au technopôle, par exemple un Centre Européen de Documentation sur la Mer qui doit être créé prochainement. Il rassemblera entre autres les fonds documentaires de l'IFREMER, du service Historique de la Marine, d'Océanopolis et de l'ORSTOM.

### ***3.6. Les manques à combler malgré l'existence de réseaux***

Malgré la profusion des organismes de recherche ayant pour objet la mer et le littoral, la récente marée noire a révélé un manque dont le Conseil scientifique de Bretagne s'est fait écho. Une lacune existe pour le suivi à long terme de la qualité des milieux. Il n'existe pratiquement pas d'«Etat zéro » spécifique ou non à chaque domaine à partir duquel un long suivi serait possible. La création d'un Observatoire Scientifique Permanent de la Mer et du Littoral paraît être une nécessité et devrait voir le jour ces prochaines années.

La coordination interrégionale de la recherche est aussi un domaine à améliorer. Malgré les quelques initiatives mentionnées précédemment (le Réseau Bleu particulièrement), il n'existe pas de concertation systématique. Pourtant celle-ci permettrait une meilleure coordination et le développement de contacts internationaux engendrerait certainement l'adhésion à des programmes communautaires. Sur le plan de la formation des étudiants, il existe déjà des échanges bien structurés, c'est le cas pour l'organisation ERASMUS ou l'IUEM de Brest qui participe à JGOFS (Joint Global Océan Flux Study).

Brest, à travers les différents établissements qu'elle accueille, apparaît comme un véritable pôle de la connaissance scientifique dans le domaine maritime. Le technopôle a fédéré de nombreuses énergies et de nombreux savoirs ayant pour but d'amener la cité au rang de station scientifique d'envergure internationale dans le domaine marin. Il convient certainement de s'appuyer sur ce pôle fédéré aux autres établissements par un réseau structuré pour en faire un moteur de la recherche scientifique et du transfert de technologie.

## SECTION 5. LES SERVICES MARITIMES PUBLICS ET PRIVÉS

### 1. LA DEFENSE (MARINE NATIONALE)

#### 1.1. Des moyens importants

La Marine Nationale est une composante du système de surveillance et de protection des côtes. Dans les espaces maritimes relevant de sa juridiction, elle a pour mission de faire respecter les réglementations nationales et européennes et de protéger les intérêts stratégiques de la France.

Pour ce faire, elle dispose d'une cinquantaine de bâtiments légers ou de haute mer appartenant à la flotte de l'atlantique basée à Brest auxquels il faut ajouter les sous-marins stratégiques basés à l'île longue ainsi que les moyens aéronautiques navals des bases de Lann-Bihoué et Landivisiau.

Ces moyens sont coordonnés par le Préfet maritime avec ceux d'autres administrations comme les douanes, les Affaires maritimes et la gendarmerie ou bien des organismes offrant des services similaires, la Société Nationale des Sauveteurs en Mer par exemple. Le Préfet exerce son pouvoir de police administrative par l'intermédiaire des administrations.

#### 1.2. Les missions de la Marine Nationale

Les missions affectées à la Marine Nationale sont définies et contrôlées par le Comité interministériel et la Mission interministérielle, sous l'autorité du Premier ministre.

Ces missions consistent d'abord en l'exercice d'une police visant à faire respecter les réglementations nationales et internationales dans les eaux territoriales que ce soit en matière de navigation, de transport ou de pêche. Par l'intermédiaire de son Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM) basé à Brest, la Marine étudie et diffuse les informations liées à la mer et à la navigation. Le sauvetage en mer ou la réalisation d'opérations humanitaires font aussi partie de ses compétences pour lesquelles elle met à disposition ses moyens aériens. Ces opérations sont coordonnées par le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS). Enfin les services de la Marine peuvent aussi participer à des actions d'autorisation de mouillage ou de balisage, à la protection des marins civils contre d'éventuelles attaques, à la recherche de marins perdus en mer ou à la prévention et la lutte contre les pollutions maritimes.

#### 1.3. La marine, un facteur de dynamisme pour le littoral breton

La Marine Nationale est un acteur privilégié et essentiel du littoral Breton, non seulement par les différents services publics qu'elle rend, mais aussi par les retombées économiques et démographiques qu'elle génère. Ainsi, en 1987 on considérait que près de 2 personnes sur 7 dans l'arrondissement maritime brestois, soit 240 000 personnes, et cinq personnes sur six dans la communauté urbaine de Brest, soit 181 000 personnes, vivaient directement ou indirectement de la Marine<sup>98</sup>. Depuis 1996, le nombre d'employés de la Défense n'a pas diminué. Au contraire, pour compenser le départ des appelés, il est passé de 16 652 (+ 4 756 appelés) en 1996 à 17 558 (+ 991 appelés) en 1999<sup>99</sup>.

---

<sup>98</sup> *La marine Nationale et la DCN, impact économique et humain dans l'agglomération brestoise*, mémoire de maîtrise UBO, auteur inconnu cité dans « les cahiers du SGAR n°5 ».

<sup>99</sup> Conférence des Chambres Economiques du Finistère, *L'activité économique du Finistère en 1999, le tour des chiffres*, édition 2000.

A titre de comparaison DCN ne représentait que 4 600 salariés en 1999. A Lorient, cette influence est proportionnellement aussi importante puisqu'elle fût évaluée en 1989 à 4,2 milliards de francs<sup>100</sup> (0,64 milliard d'euros). En 1996, une étude sur le poids économique de la défense dans le Morbihan, toutes armées confondues (gendarmerie, Marine et armée de terre), a mis en évidence que l'activité de la Défense représentait environ 50 000 personnes ayant de près ou de loin un lien avec les activités militaires. Cela représentait 8% de la population Morbihannaise. Sur le plan économique et financier l'auteur évaluait à 1,234 milliards de Francs par an (0,19 milliard d'euros) le montant total des salaires, retraites et pensions versées par la Défense<sup>101</sup>.

## **2. LES SERVICES AUTOUR DU TRANSPORT MARITIME**

### **2.1. Le transport maritime français**

Le transport maritime en 1999 a vu une consolidation de la reprise économique après la crise asiatique. Mais ce regain d'activité se fait dans un contexte fortement concurrentiel. Le secteur reste néanmoins très important pour l'économie nationale puisque 75% des échanges extérieurs nationaux (exprimés en tonnage) transitent par voie maritime. Son chiffre d'affaires est de l'ordre de 25 Milliards de francs (3,8 milliards d'euros).

Le Comité Central des Armateurs de France estime à 18 000 le nombre d'emplois généré directement par le secteur<sup>102</sup>, dont 10 000 personnels navigants et 5000 emplois sédentaires. Environ 99 millions de tonnes de marchandises sont transportées par an, dont 33 millions vers des ports français et 66 millions vers des ports tiers.

Les navires de croisière et les car-ferries constituent les deux pôles de transport des passagers. Le trafic transmanche est le premier marché mondial du passage par voie de mer. Le flux transmanche depuis Roscoff et St Malo représente 5% du trafic maritime national<sup>103</sup>, il est en forte progression. Sur les 8 millions de passagers transportés chaque année, les deux tiers effectuent cette traversée.

### **2.2. Le trafic portuaire et les ports bretons**

Les ports de la façade atlantique sont caractérisés par l'importance des trafics liés au secteur agricole et agroalimentaire. Les ports bretons ne font pas exception à la règle.

---

<sup>100</sup> Commissaire en Chef Gay, *Etude de l'impact économique sur une région résultant de la présence de la Marine Nationale, le Pays de Lorient*, 1989, cité dans « les cahiers du SGAR n°5 ».

<sup>101</sup> Karine Hervis, *Poids économique de la Défense Nationale dans le Morbihan*, mémoire de DESS Université de Caen, 1997

<sup>102</sup> Comité Central des Armateurs de France, 1995.

<sup>103</sup> Groupe de prospective maritime et littorale de la façade atlantique, *Quel avenir pour la façade atlantique ?*, 1997

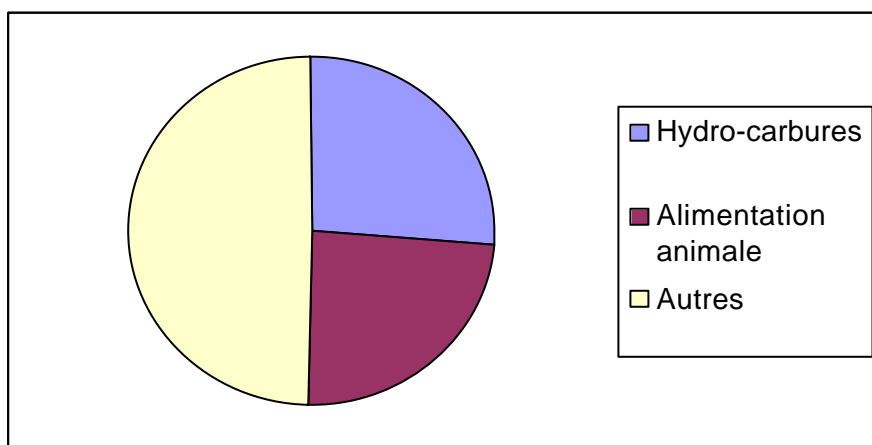
**L'importance des hydrocarbures et de l'alimentation animale  
dans le trafic portuaire breton**

(Trafic par principaux types de marchandise en tonnes)

	1999			2000		
	Hydro-carbures	Alimentation animale	Autres	Hydro-carbures	Alimentation animale	Autres
St Malo	136 572	60 109	1 854 298	151 743	51 973	1 912 115
Le Légué / Tréguier	0	215 238	236 666	0	156 104	266 072
Roscoff	0	0	399 321	0	0	456 151
Brest	952 639	658 540	682 514	856 470	544 439	698 449
Lorient	895 201	1 125 516	505 007	1 055 096	1 174 776	475 056
Quimper-Cornouaille	97 202	0	236 064	79 497	0	217 947
<b>Total</b>	<b>2 081 614</b>	<b>2 059 403</b>	<b>3 913 870</b>	<b>2 142 806</b>	<b>1 927 292</b>	<b>4 025 790</b>

Source : CRCI, CCI de Bretagne

**Trafic 2000 par principaux types de marchandise en Tonnes**



Source : CRCI, CCI de Bretagne

**Les ports bretons sont nettement et structurellement importateurs**  
(Le trafic des principaux ports bretons en Tonnes)

	1998			1999			2000		
	Impor- tations	Expor- tations	Total	Impor- tations	Expor- tations	Total	Impor- tations	Expor- tations	Total
St Malo	1 711 065	333 611	<b>2 044 676</b>	1 690 732	360 360	<b>2 051 092</b>	1 946 375	500 787	<b>2 447 162</b>
Le Légué	207 741	76 413	<b>284 154</b>	204 706	80 071	<b>284 777</b>	217 743	82 783	<b>300 526</b>
Tréguier	173 523	20 688	<b>194 211</b>	152 266	16 511	<b>168 777</b>	107 831	13 819	<b>121 650</b>
Roscoff	248 596	141 325	<b>389 921</b>	253 374	145 947	<b>399 321</b>	280 785	170 905	<b>451 690</b>
Brest	1 808 601	470 275	<b>2 278 876</b>	1 768 098	517 818	<b>2 285 916</b>	1 585 607	494 182	<b>2 079 789</b>
Lorient	2 333 091	49 609	<b>2 382 700</b>	2 507 025	18 699	<b>2 525 724</b>	2 667 231	30 697	<b>2 697 928</b>
<b>Total</b>	<b>6 482 617</b>	<b>1 091 921</b>	<b>7 574 538</b>	<b>6 576 201</b>	<b>1 139 406</b>	<b>7 715 607</b>	<b>6 805 572</b>	<b>1 293 173</b>	<b>8 098 745</b>

*Source : CRCI, CCI de Bretagne*

Le trafic portuaire fait apparaître une augmentation continue des importations et des exportations. Deux tiers des importations de la Bretagne se font par la mer<sup>104</sup>. Le transit se fait principalement par les ports de Brest, Lorient et St Malo, qui sont classés d'intérêt national. A ce titre, ces ports constituent un atout fondamental pour l'économie régionale.

Le transport de passagers concerne exclusivement le trafic transmanche, celui-ci est en progression malgré la baisse globale du nombre de rotations. Plus de 1 800 000 passagers sont ainsi transportés chaque année.

Seuls deux ports sont concernés par ce trafic : St Malo et Roscoff pour des liaisons maritimes diverses.

**Un Transport maritime de passagers assez stable et tourné vers la Grande-Bretagne**  
(Nombre de passagers par destination au départ de St Malo et Roscoff)

Destinations	1998	1999	2000
Grande-Bretagne	1 102 533	1 106 509	1 052 493
Irlande	139 181	149 004	142 697
Iles Anglo-Normandes	455 104	494 525	484 621
Autres (croisières)	179 657	198 915	206 258
<b>Total</b>	<b>1 876 475</b>	<b>1 948 953</b>	<b>1 886 069</b>

*Source : C.R.C.I. – C.C.I. de Bretagne*

Roscoff Ferries : Grande-Bretagne et Irlande, St Malo Ferries : Grande-Bretagne, Irlande et Iles Anglo-Normandes, Saint-Malo hors Ferries : Croisières

<sup>104</sup> Préfecture de la Région Bretagne, *Bretagne 2000-2006, préparation du Contrat de Plan, contribution des services de l'Etat*, 1998



Après une bonne année 1999 (le nombre de voyageurs ayant augmenté de 4,9%), le transport maritime de passagers a connu une année 2000 difficile (-3,2%). Il s'agit d'une des multiples manifestations de la mauvaise saison touristique. La liaison avec la Grande Bretagne a d'ailleurs subi une baisse sensible de fréquentation (-4,9%) ce qui est le signe que les touristes anglais ont réduit leurs déplacements en Bretagne.

Il faut toutefois signaler l'engouement croissant des touristes pour les croisières. Ce créneau est en effet le seul à avoir augmenté sa fréquentation de manière constante sur la période 1998-2000 (+ 14,8%).

### ***2.3. Un secteur qui nécessite de profondes mutations***

La libéralisation et l'intensification du commerce international entraînent une concurrence accrue. Ce contexte favorise une concentration des armements et accroît la pression conjointe des armateurs et des chargeurs visant à renforcer la hiérarchisation des places portuaires.

La libéralisation du cabotage dans l'Union Européenne sans harmonisation préalable des législations sociales va certainement favoriser les armements danois, belges, grecs ou allemands bénéficiant d'aides publiques importantes. Cela soulève beaucoup d'interrogations auprès des gestionnaires qui souhaiteraient une plus grande harmonisation fiscale.

Pour faire face à la concurrence, le port doit se transformer en une véritable entreprise industrielle. Il augmentera en conséquence ses besoins techniques et financiers. Sa compétitivité repose sur un savoir-faire polyvalent partagé par l'ensemble des partenaires, mis au service du client dans le cadre d'une relation client-fournisseur. L'écoute des attentes du client et de la communauté environnante est un facteur déterminant pour la mutation des ports. Il leur faudra diversifier leurs compétences pour élargir leur champs de service et répondre à la demande.

Aujourd'hui la sécurité et la protection de l'environnement représentent des enjeux considérables, tant sur le plan économique que sur le plan politique. C'était une des priorités de la présidence française de l'Union Européenne dans le domaine des transports. L'industrie du transport maritime connaît l'escalade des nouvelles réglementations dans ces domaines. De nombreuses entreprises s'engagent volontairement dans les démarches ISO 9000 et ISO 14000 de certification environnementale et de qualité. Les ports devront s'adapter à ces nouvelles conditions, cela nécessite une logistique plus performante pour la manutention et le transport mais aussi pour le déchargement des déchets et des résidus polluants par exemple.

Les gestionnaires de port et les manutentionnaires du secteur public et privé devront pallier aux nombreux dysfonctionnements constatés jusqu'alors, comme par exemple une capacité d'expertise insuffisante de la tutelle, des outils de suivi des trafics et des investissements manquant de cohérence et des données difficilement disponibles.



## ***CHAPITRE III***

# ***L'Occupation et le fonctionnement de l'espace littoral***



<b>PLAN</b>
-------------

## **SECTION 1. L'OCCUPATION DE L'ESPACE LITTORAL**

- 1. La pression de l'urbanisation**
- 2. La répartition des activités**

## **SECTION 2. L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DE L'OCCUPATION DE L'ESPACE LITTORAL**

- 1. L'urbanisme et les infrastructures**
- 2. Les pollutions littorales et marines**

## **SECTION 3. LA COHABITATION DES ACTIVITES**

## **SECTION 4. DEUX ESPACES SPECIFIQUES**

- 1. Les villes portuaires**
- 2. Les îles**



## SECTION 1. L'OCCUPATION DE L'ESPACE LITTORAL

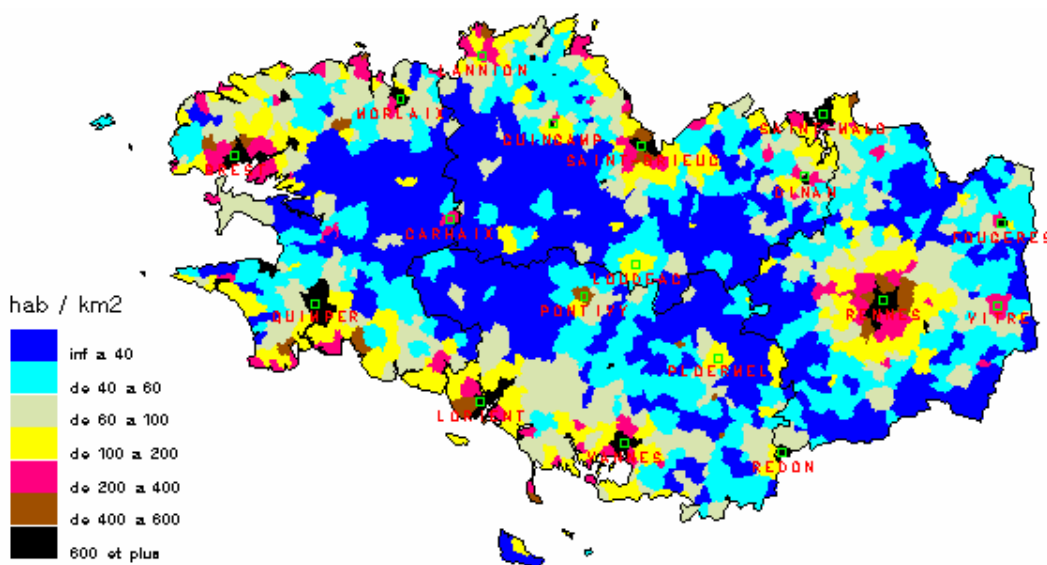
Le littoral est occupé de toute part ; tout d'abord par les hommes, qui font peser sur lui une pression en termes d'urbanisation, par leurs activités, et enfin par des ressources marines multiples et variées.

### 1. LA PRESSION DE L'URBANISATION

A l'échelle actuelle du monde, les populations humaines se concentrent sur les littoraux. En France, la densité d'habitation des communes littorales est ainsi deux fois plus élevée que celle du reste du pays (272 hab/km<sup>2</sup> contre 108 hab/km<sup>2</sup>).

La Bretagne ne fait pas d'exception : la moitié de la population bretonne vit dans des communes littorales. Mise à part Rennes, toutes les grandes villes sont en bord de mer, d'estuaires ou de rias.

**Une population essentiellement concentrée sur le littoral  
ou dans les grands centres urbains**  
(La densité de population en 1999, données non lissées)

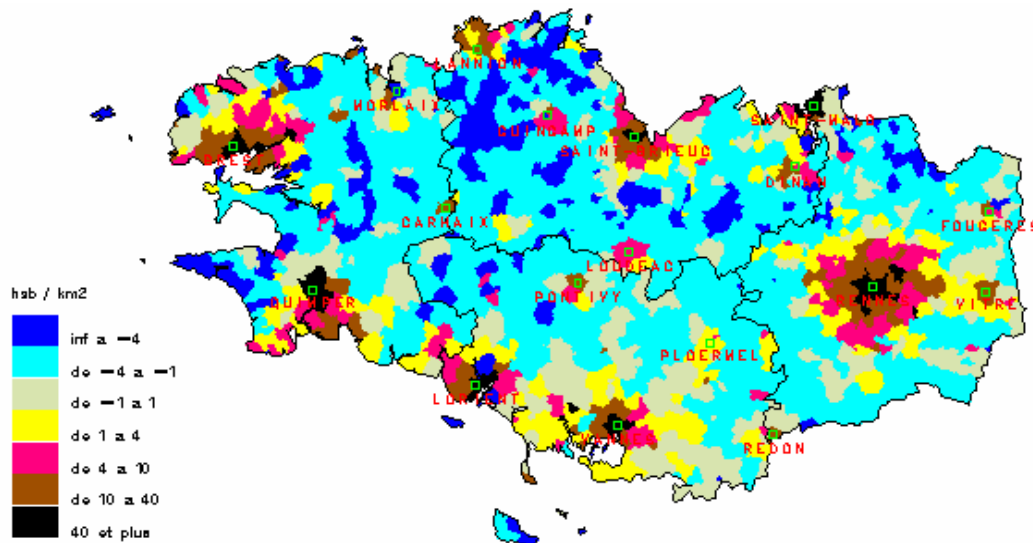


Source : IGN – INSEE Bretagne (Document extrait du CD ROM : « Un siècle de démographie en Bretagne » - INSEE, 2000)

La tendance à la concentration ne fait que s'accroître, les cartes suivantes nous le démontrent.

**Une densité de population qui s'est principalement accrue sur le littoral au cours du siècle dernier**

(Variation de la densité de population entre 1901 et 1999, données non lissées)

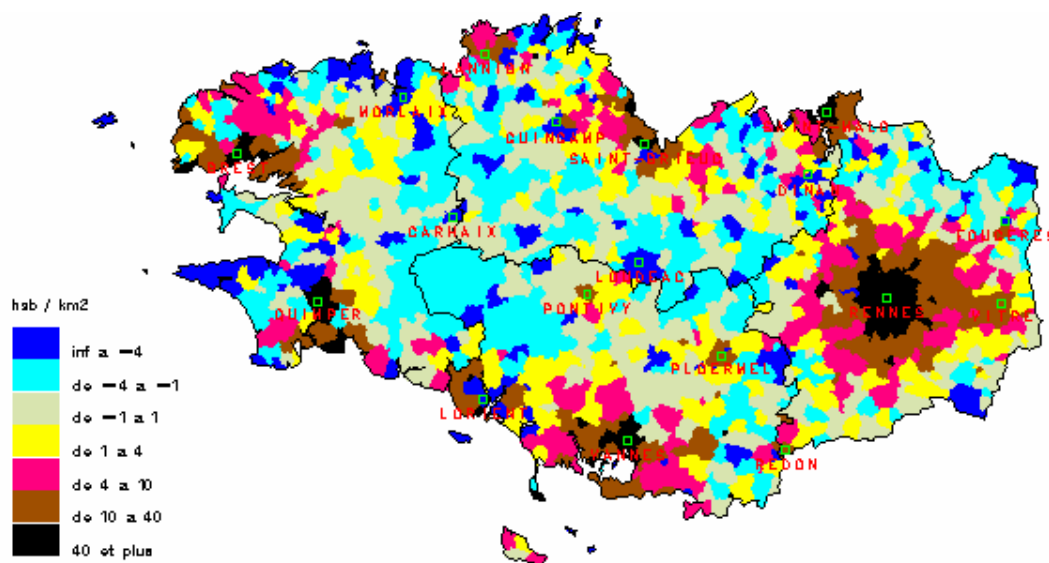


Source : IGN – INSEE Bretagne (Document extrait du CD ROM : « Un siècle de démographie en Bretagne » - INSEE, 2000)

Même si tout au long du vingtième siècle, la population a toujours eu tendance à se localiser sur le littoral, cette tendance s'est particulièrement accentuée ces dix dernières années, comme nous le montre la carte ci-dessous.

**Une concentration de population sur le littoral accentuée ces dix dernières années**

(Variation de la densité de population entre 1990 et 1999, données non lissées)



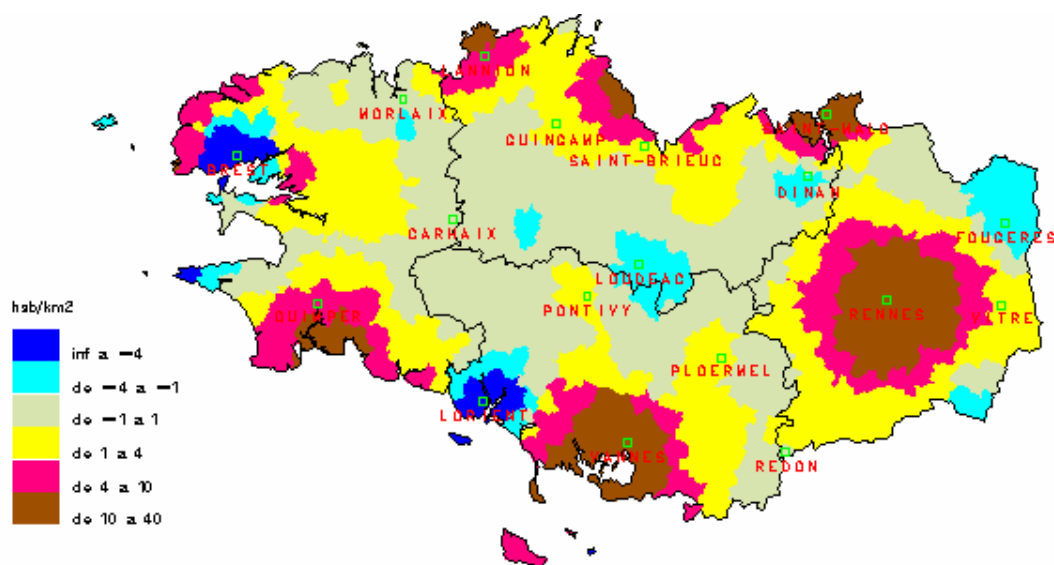
Source : IGN – INSEE Bretagne (Document extrait du CD ROM : « Un siècle de démographie en Bretagne » - INSEE, 2000)



Cet accroissement de la population littorale s'explique principalement par un solde migratoire positif. Le solde naturel n'a eu que peu d'impact sur cette évolution de la population, si ce n'est pour les communes du littoral sud (aux alentours de Vannes et Lorient). Cela confirme l'attractivité du littoral breton ; cela est surtout vrai pour les retraités.

### Une tendance principalement due au solde migratoire

(Variation de densité de population due au solde migratoire entre 1990 et 1999, données lissées)



Source : IGN – INSEE Bretagne (Document extrait du CD ROM : « Un siècle de démographie en Bretagne » - INSEE, 2000)

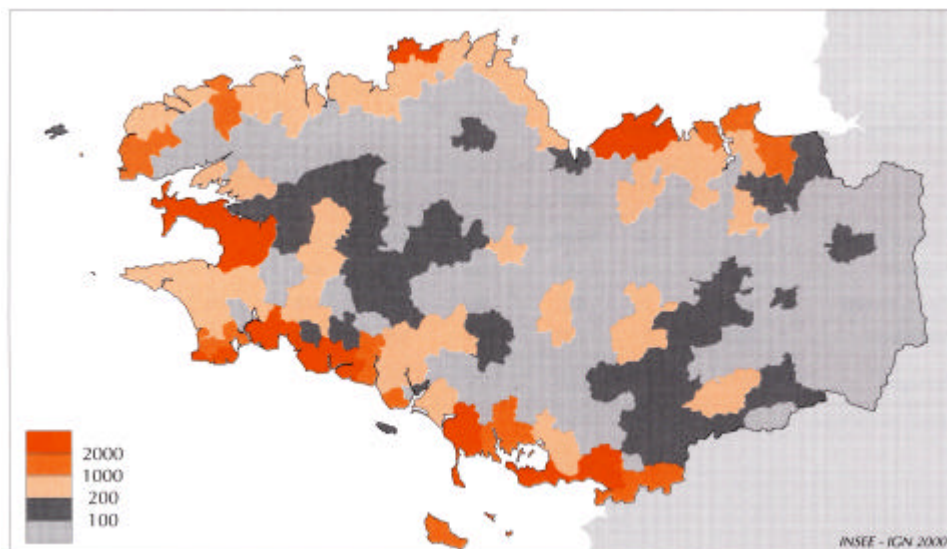
La pression urbanistique s'aggrave par ailleurs par les concentrations touristiques estivales qui entraînent un doublement de la population littorale.

Bretagne	
Population littorale permanente en 1990 :	1 135 000 habitants
Capacité d'accueil littorale en 1988 :	1 229 669 personnes

En effet, comme le montrent les cartes suivantes, une grande partie de la capacité d'accueil des campings et du parc hôtelier se situe sur le littoral breton.

**La majeure partie de la capacité d'accueil des campings sur le littoral breton**

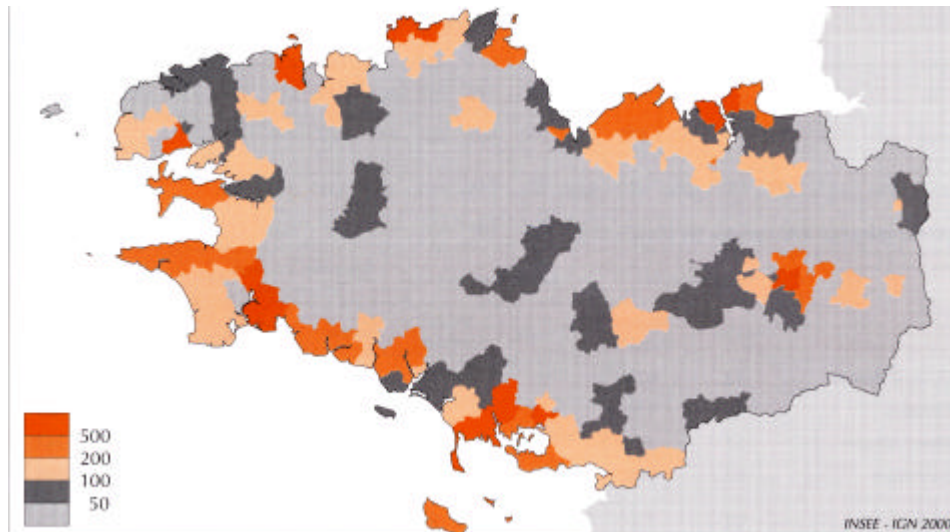
(La capacité d'accueil des campings au 1<sup>er</sup> janvier 2000 :  
le nombre d'emplacements par canton)



Source : Préfectures (carte réalisée par l'INSEE et l'IGN extraite de Dossier d'Octant n°41, janvier 2001)

**Le parc hôtelier concentré sur le littoral**

(La capacité d'accueil du parc hôtelier au 1<sup>er</sup> janvier 2000 :  
le nombre de chambres par canton)



Source : Enquête mensuelle de fréquentation hôtelière - Direction du Tourisme - INSEE Bretagne – Réseau Morgoat module hôtellerie (carte réalisée par l'INSEE et l'IGN extraite de Dossier d'Octant n°41, janvier 2001)

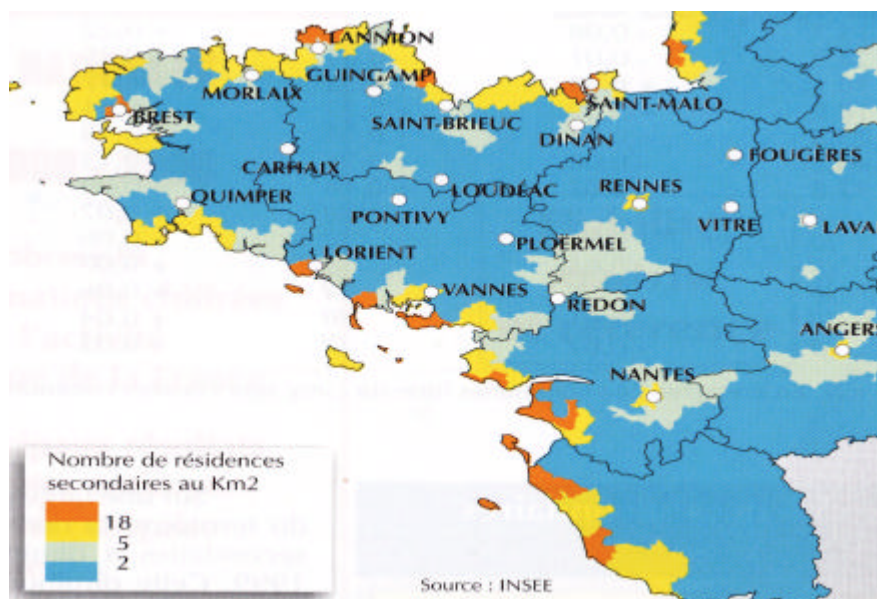
Les résidences secondaires ont également une importance considérable sur le littoral. En moyenne, dans une bande de vingt kilomètres de large longeant la côte, on recense cinq résidences secondaires au kilomètre carré<sup>105</sup>. Certaines communes littorales vont jusqu'à dépasser cent résidences secondaires au kilomètre carré (cantons de Quiberon, Saint-Malo, Dinard ou Sarzeau).

<sup>105</sup> Source : INSEE - RGP 1999

Quelques communes, au bâti très dense, peuvent même connaître jusqu'à 75% de résidences secondaires (Ile Tudy, Damgan, Arzon).

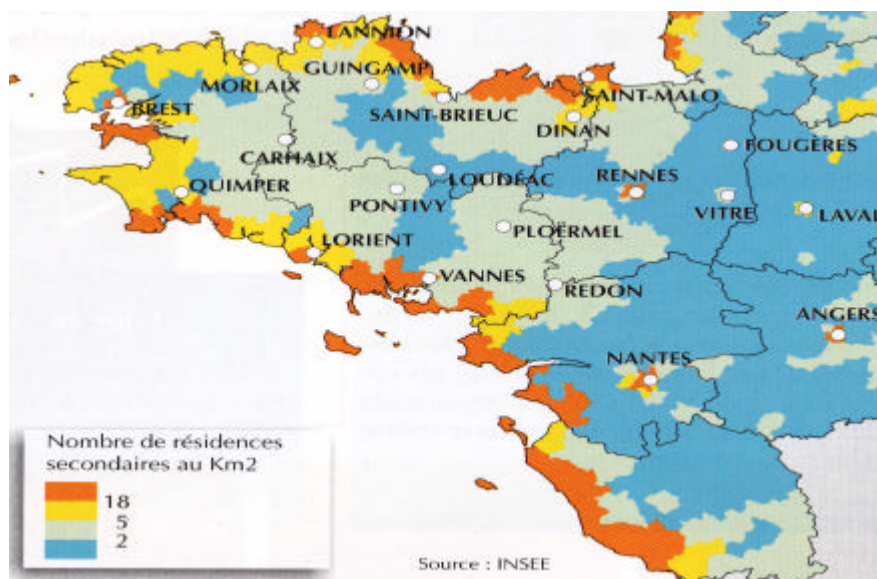
Alors que depuis quelques années, le proportion totale de résidences secondaires dans le total des logements bretons a reculé, la concentration des résidences secondaires sur le littoral s'est accrue ; ce qui peut laisser sceptique dans la mesure où il serait regrettable que le nombre de résidences secondaires supplante le nombre de résidences principales sur la bande littorale bretonne, comme cela est déjà le cas par endroit.

### La densité de résidences secondaires en 1968



Source : INSEE (Document réalisé par l'INSEE et l'IGN et extrait de « Octant » n° 82, juin 2000)

### La densité de résidences secondaires en 1999



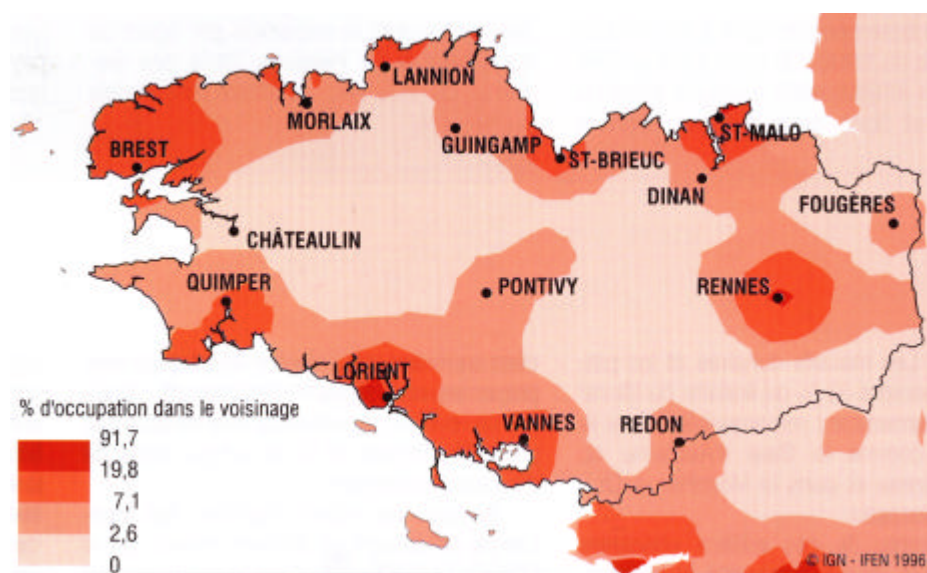
Source : INSEE (Document réalisé par l'INSEE et l'IGN et extrait de « Octant » n° 82, juin 2000)

Il résulte de l'ensemble de ces éléments une pression de l'urbanisation très forte qui se caractérise sur le littoral breton par un fort mitage. 70% du linéaire côtier breton est urbanisé : on a donc à la fois une urbanisation et un mitage.

Une étude de l'IFEN<sup>106</sup> a montré que l'artificialisation du littoral, sur une bande de 5 ou 10 kilomètres de profondeur dans les terres, a augmenté entre 1975 et 1990.

### Le littoral breton fortement artificialisé

(L'occupation du sol en Bretagne : les territoires artificialisés en 1996)



Source : IGN-IFEN (Document extrait de « Octant », n°77, avril 1999)

#### En Bretagne, frange de 5 kilomètres

Taux d'artificialisation	1975 : 7,8%
	1990 : 8,9%

L'IFEN a également montré, en juin 2000, que la pression de l'urbanisation littorale ne se relâche pas : on n'observe aucun changement significatif depuis la « Loi littoral » de 1986. Depuis dix ans, la population littorale augmente de nouveau en France dans les communes littorales et rétro-littorales. Chaque année, près de 50 000 nouvelles constructions sortent de terre sur le littoral français, soit 12% des logements construits en France sur seulement 4% du territoire.

#### En Bretagne

Entre 1980 et 1996 : 14 millions de m<sup>2</sup> de SHON (Surface Hors Oeuvre Nette) ont été construits en locaux sur les communes littorales (hors habitation).

Entre 1990 et 1996 : 12 millions de m<sup>2</sup> de SHON ont été construits en logements dans les communes littorales. 32 % des constructions nouvelles sont sur le littoral.

<sup>106</sup> Institut Français de l'Environnement



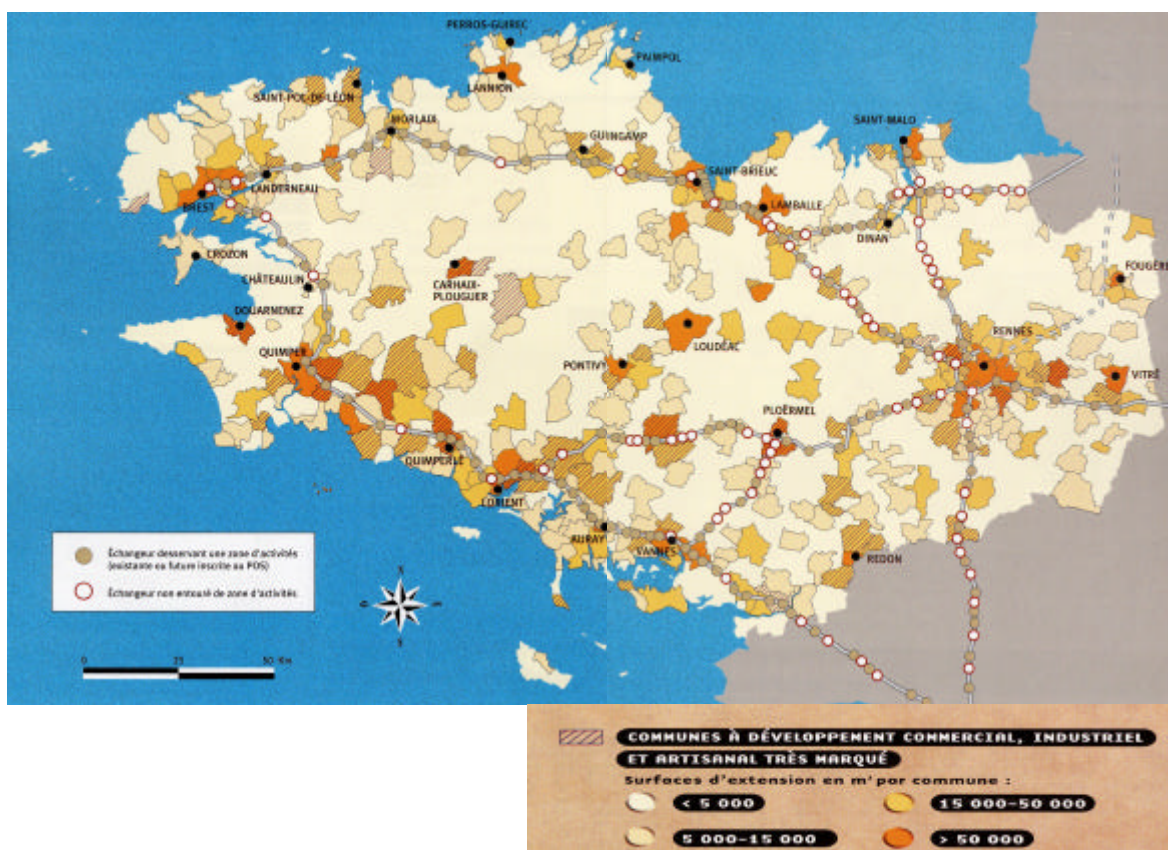
## 2. LA REPARTITION DES ACTIVITES

### 2.1. L'activité commerciale, industrielle et artisanale

L'activité économique est fortement liée à l'implantation et au transfert de population. Ces dernières années, la population ayant été étant croissante sur le littoral, les locaux à usage commercial, industriel et artisanal ont également suivi cette tendance. Cela est d'ailleurs particulièrement marqué pour la côte sud de la Bretagne.

#### Une forte extension commerciale, industrielle et artisanale sur le littoral morbihannais

(L'extension de l'urbanisation à usage commercial, industriel et artisanal entre 1986 et 1996)



Source : DRE – DIREN – CETE, 1997 (Document extrait de « La Bretagne, des hommes, un territoire », Atlas de l'environnement en Bretagne, 1999, p72)

### 2.2. L'agriculture littorale

L'agriculture représente une activité fortement présente sur l'espace littoral. Elle peut être spécifique lorsqu'elle correspond aux cultures légumières qui bénéficient de sols très favorables (loess de la côte nord) et d'un microclimat. Cette agriculture est localement en forte compétition spatiale avec l'urbanisation.

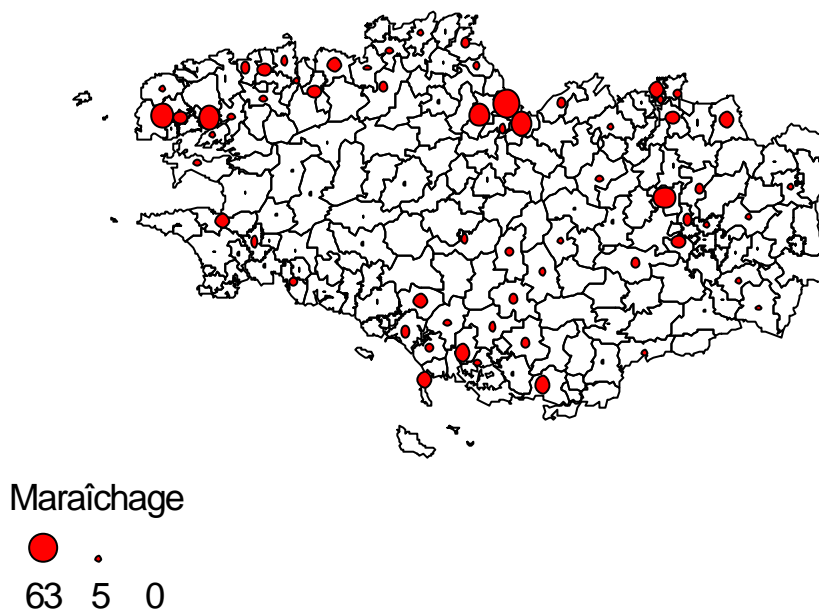
Le littoral breton, même s'il n'est pas le seul territoire dans ce cas, est concerné par l'implantation d'élevages porcins, surtout dans les Côtes d'Armor et le Finistère. Ces élevages, réputés pour leur production en azote ne sont pas sans créer quelques conflits comme nous le verrons plus loin.

En revanche, les élevages de volailles concernent relativement moins le littoral que le cheptel porc. Sur le littoral breton, on les rencontre principalement dans les Côtes d'Armor et le Finistère, mais leur implantation est plus marquée dans les terres.

Quant au cheptel bovin, il concerne relativement peu le littoral breton, mis à part le Finistère nord et dans une moindre mesure la côte morbihannaise.

En ce qui concerne la production légumière, elle est implantée de façon substantielle sur une partie du littoral breton, en particulier le littoral nord.

**La plus grande superficie de terres consacrées exclusivement aux légumes est localisée sur les côtes bretonnes**  
(Superficie en hectares)

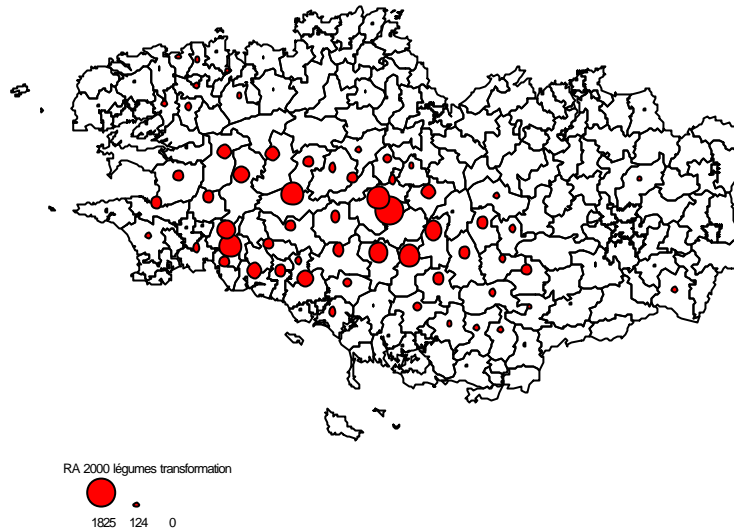


*Source : DRAF Bretagne, Recensement agricole 2000*

La localisation de la production légumière dépend toutefois du type de culture que l'on peut diviser en trois catégories ; ce qui conduit à trois bassins de production.

- Les légumes destinés exclusivement à la transformation : pois, haricot vert, flageolet, épinard... Leur zone de production traditionnelle est située sur une partie du littoral du Morbihan et du Finistère-sud.

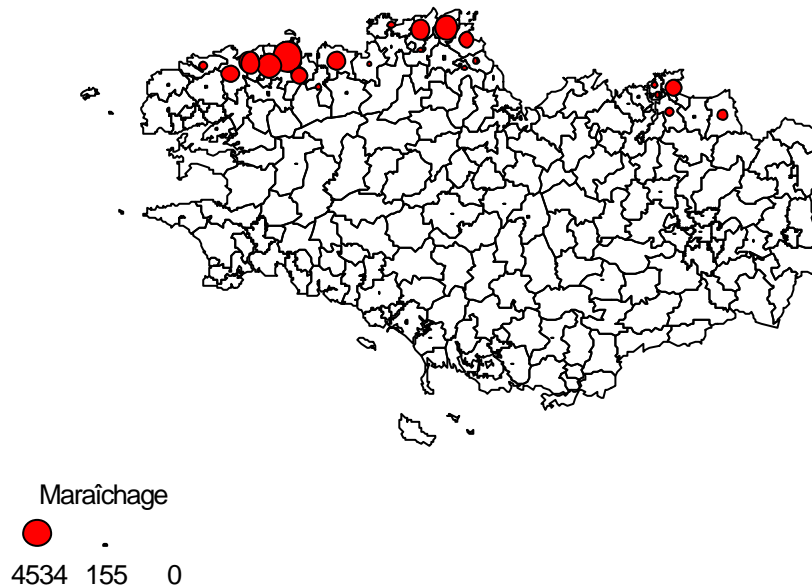
**Une superficie non négligeable de cultures de légumes de plein champ destinés à la transformation sur le littoral sud**  
(Superficie en hectares)



Source : DRAF Bretagne, Recensement agricole 2000

- Les légumes de plein-champ principalement destinés à la vente en frais : chou-fleur, artichaut, pomme de terre primeur, échalotte... Ils sont cultivés essentiellement sur le littoral nord : Léon, Tégor-Goëlo et région de Saint-Malo.

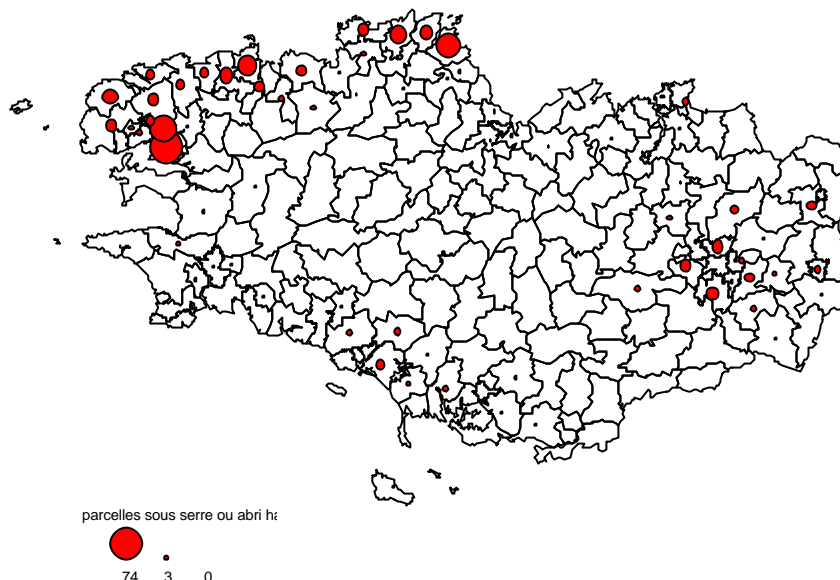
**La production de légumes de plein champ destinés au marché frais concentrée sur le littoral nord**  
(Superficie en hectares)



Source : DRAF Bretagne, Recensement agricole 2000

- Enfin, la production sous serre, essentiellement composée des légumes de maraîchage (tomate, salade, concombre...), est concentrée sur le littoral breton, en particulier sur le littoral nord

### **Des serres ou abris hauts principalement localisés sur la côte nord** (Superficie en hectares)



Source : DRAF Bretagne, Recensement agricole 2000

## **2.3. Les ressources marines**

### **2.3.1. La pêche côtière**

Cette activité est en nette diminution. Sans doute la gestion de la ressource aurait-elle pu être meilleure mais il faut aussi retenir la dégradation de la qualité de l'écosystème littoral. Par ailleurs, il est établi que les zones humides littorales sont des zones de production primaire, des zones de reproduction et de nurserie qui « fertilisent » la zone littorale. Leur disparition importante (1/3 sur la période historique) constitue très certainement une mauvaise gestion intégrée du littoral.

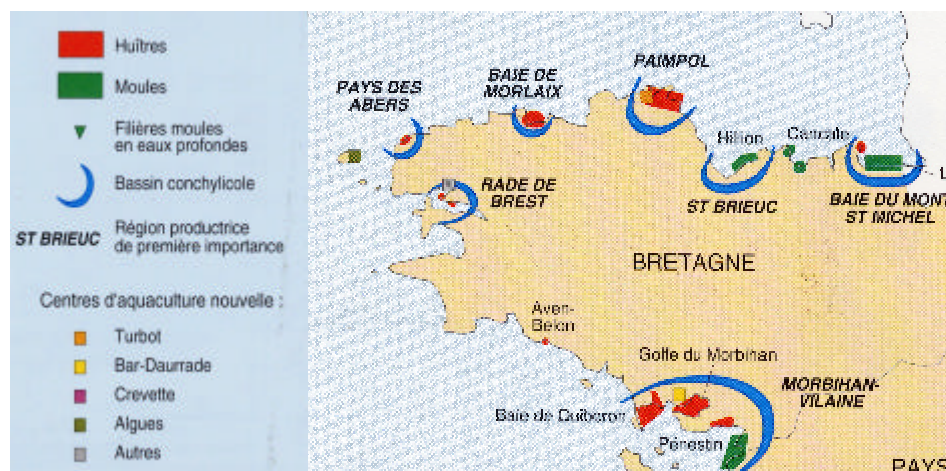
### **2.3.2. La conchyliculture et les cultures marines**

Activités économiques situées à l'aval des bassins versants, la conchyliculture et les cultures marines sont très sensibles aux pollutions, nécessitant une eau de qualité bactériologique et sans polluant.

De plus, ces activités se trouvent directement en compétition spatiale avec l'urbanisation et le tourisme (la plaisance en particulier).



### Principales localisations des cultures marines en Bretagne



Source : « *Quel avenir pour la façade atlantique ? Réflexions à partager, pour mieux agir ensemble* » 1995-2015 - Groupe de prospective maritime et littorale de la façade atlantique – Rapporteurs : MM. PLAUD et COUVÉ - juin 1997 (Document extrait du fascicule cartographie, planche 5)

La superposition de cette carte aux précédentes montre à l'évidence les conflits d'usage et la nécessité d'une gestion intégrée du littoral que les SMVM sont supposés mettre en œuvre.

#### 2.3.3. Les algues

La Bretagne est la principale zone littorale d'Europe pour le ramassage des algues sur le plateau littoral du Léon-Mer d'Iroise (Finistère) avec une production annuelle de près de 60 000 tonnes qui correspond à la demande des usines locales.

#### 2.3.4. Les agrégats marins : sable, maërl

Localement importantes, les extractions de sable se font dans une perspective à court terme qui ignore les impacts sur le milieu naturel. Il est admis que ces prélèvements ont un impact sur la stabilité des littoraux sableux déjà soumis à l'érosion marine naturelle.

Quant au rare maërl, la ressource pour l'essentiel ne se renouvelle pas. Il s'agit d'un habitat biologiquement très riche contribuant à la richesse halieutique. Les Glénan sont un important gisement de maërl. Son extraction sur ce site est ancienne.

L'extraction du maërl devrait être contrôlée et limitée à des usages indispensables, dans une perspective de gestion durable de l'espace littoral. Elle engendre par ailleurs des conflits d'usage entre pêcheurs et extracteurs dans la mesure où ce fossile calcaire est une véritable niche écologique pour de nombreuses espèces : coquilles Saint-Jacques, praires, palourdes, bars, turbots, daurades...

#### 2.3.5. Les espèces invasives : un exemple, la crépidule

La crépidule est actuellement l'objet de nombreuses discussions quant à ses propriétés.

### **2.3.5.1. Historique**

La crépidule (*Crepidula fornicata*) est un mollusque gastéropode marin, originaire de la côte Est des Etats-Unis, où sa présence est, encore aujourd'hui, anecdotique. Importée accidentellement à la fin du siècle dernier en Europe sur la coque des navires et avec des lots d'huîtres, cette espèce fut implantée sur les parcs ostréicoles d'abord en Angleterre, puis, par le biais des échanges d'huîtres, sur ceux des pays d'Europe du nord où l'ostréiculture se développait, notamment en Hollande et en France. Peu à peu les rives de la Mer du Nord furent colonisées. Aujourd'hui, l'espèce s'étend du Danemark à la Méditerranée et les plus fortes populations se rencontrent sur les rives hollandaises et sur celles de la Manche.

En France, l'espèce apparaît dans les premiers parcs ostréicoles de Bretagne-sud dans les années 30, et s'y installe discrètement. D'autres observations plus nombreuses sont réalisées en Normandie ainsi que dans le port de Cherbourg à la fin de la guerre, du fait des transports trans-Manche lors du débarquement allié, de même que dans le port de Brest à la suite du trafic naval des libertyships. Mais l'introduction la plus importante de cette espèce est liée à celle de l'huître *Crassostrea gigas* (huître japonaise) importée des Etats-Unis et du Japon massivement et simultanément sur tous les parcs ostréicoles français dans les années 70 pour remplacer l'huître portugaise décimée par la maladie. Depuis 30 ans, l'espèce est en plein développement. Des études de suivi sont réalisées par l'IFREMER.

### **2.3.5.2. Stocks - Distribution**

En Manche, la distribution est essentiellement localisée dans le golfe normano-breton, de la baie du Mont Saint-Michel à Bréhat (400 000 tonnes environ) avec une concentration maximum en baie de Cancale (100 000t.) et sur la côte ouest de la baie de Saint-Brieuc. Les autres sites bretons les plus colonisés sont la rade de Brest (20 000 tonnes environ) et les estuaires de Bretagne sud avec des maxima dans le secteur baie de Quiberon - Golfe du Morbihan. On retrouve la crépidule dans les autres principaux sites ostréicoles français avec des densités moindres : baie de Bourgneuf, baie de Marennes (1500 t.) baie d'Arcachon (150 t.) étang de Thau...

### **2.3.5.3. Problèmes engendrés**

Cette espèce se nourrit de matériel en suspension, comme la plupart des autres mollusques cultivés (moules, huîtres, Coquilles Saint-Jacques). Or, généralement cette espèce est récoltée dans les secteurs conchylicoles, où elle trouve de nombreux supports pour se fixer (coquilles vides ou pleines). En cas de forte concentration, elle est un compétiteur spatial pour les espèces cultivées sur parcs et un compétiteur potentiel pour la nourriture en suspension; elle devient alors espèce nuisible pour les professionnels qui la récoltent habituellement par dragage, au niveau des parcs et la rejettent dans des décharges à terre, ou en mer.

Cette espèce est comestible (son goût se rapproche de la Patelle), mais la présence de mucus et la structure en amas de ces animaux difficilement détachables les uns des autres diminue son intérêt commercial. De nombreux essais de valorisation ont été réalisés, tant pour l'utilisation de la coquille que pour celle de la chair. Actuellement, deux projets industriels sont en cours, l'un coordonné en Bretagne-nord par l'Association AREVAL (Association pour la REcolte et la VALorisation) utilise un sablier pour aspirer les crépidules et les transporter jusqu'à terre où elles sont broyées, en usine, séchées et réduites en poudre pour l'amendement calcaire. L'objectif est de

traiter 50 000 tonnes/an. L'autre projet de valorisation est une utilisation alimentaire de la chair, sous forme surgelée, réalisée dans le cadre d'un projet d'insertion à Cancale, soutenu par les ostréiculteurs. L'objectif est inférieur à 10 000 tonnes/an.

### *2.3.6. Le littoral et l'énergie éolienne*

Le littoral breton représente une ressource importante pour l'énergie éolienne, notamment le Finistère. Le développement des fermes éoliennes, qu'il faut sans aucun doute faciliter, rencontre de façon évidente des situations potentiellement conflictuelles avec la protection des paysages naturels et avec l'urbanisation. Il convient certainement d'en avoir une approche régionale planifiée. L'énergie éolienne se développe petit à petit. En 2001, la branche innovation de Shell a dévoilé un éventuel projet d'implantation d'une ferme de quarante éoliennes offshore au large de Groix<sup>107</sup>, le projet n'étant pour l'instant que dans une phase de pré-faisabilité.

A l'heure actuelle, plusieurs projets ont vu le jour: celui de Goulien près du Cap Sizun (maîtres d'ouvrages: CEGELEC et NEG MICON, le constructeur danois d'éoliennes) monté dans le cadre du programme Eole 2005 compte 8 machines de 750 kW chacune, celui de Plouarzel également retenu dans le cadre d'Eole 2005 regroupe cinq éoliennes, et celui d'un particulier brestois qui a implanté à Dinéault une première éolienne de 300 kW, cela en dehors d'Eole 2005. L'initiative de ce particulier a d'ailleurs fait des émules puisque ce même site de Dinéault s'apprête à accueillir trois nouvelles éoliennes. Avec ces trois nouvelles éoliennes, la puissance fournie passera de 300 à 1200 kilowatts, de quoi satisfaire les besoins de 1 000 foyers<sup>108</sup>.

Du point de vue de la production d'électricité, le développement de l'énergie éolienne permettrait à la Bretagne de couvrir 6 à 7% de ses besoins électriques contre près de 4,5% aujourd'hui<sup>109</sup>. Une étude<sup>110</sup> réalisée à la demande de l'ADEME<sup>111</sup> conclut qu'il existe en Bretagne un potentiel théorique important en site off shore.

Cette étude a identifié sept macro-sites en mer qui seraient susceptibles, tout du moins en termes de capacité, de recevoir des éoliennes : Saint-Malo, Saint-Brieuc, Paimpol, Roscoff, Kerlouan, Le Guilvinec et Le Palais. Chaque site connaît évidemment des contraintes à l'installation de telles plates-formes. En tenant compte de critères tels que le potentiel éolien, la distance au rivage, la surface disponible, le réseau électrique, le milieu physique, humain, le paysage et le milieu naturel, un classement est ressorti de cette étude et place Roscoff et Kerlouan comme étant les mieux placés pour faire l'objet d'une analyse plus détaillée dans l'éventualité de recevoir ce type d'installations. Cependant, même si les centrales éoliennes offshore semblent techniquement réalisables et mettent en œuvre des techniques connues et déjà expérimentées, il conviendra avant chaque projet de s'assurer de l'absence de toute autre contrainte (humaine, conflits d'usage...). «Les impacts les plus importants et les moins connus avec précision sont ceux liés à l'avifaune, aux radars et à la pêche. Ces impacts seront à étudier site par site »<sup>112</sup>. L'exploitation du gisement éolien en Bretagne pose en effet des problèmes d'environnement, d'esthétisme, de pêche...

---

<sup>107</sup> Ouest-France, 30 mai 2001

<sup>108</sup> Ouest-France, 12 juillet 2001

<sup>109</sup> Préfecture de la Région Bretagne, *Le schéma de services collectifs de l'énergie – Document de présentation de la concertation régionale*, 1999.

<sup>110</sup> ADEME Délégation Régionale de Bretagne, Espace Eolien Développement Agence Ouest, *Energie éolienne offshore en Bretagne*, partie 1 Identification de sites, juillet 2000

<sup>111</sup> Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

<sup>112</sup> Extrait des conclusions du rapport précité (p71)

L'énergie éolienne est donc appelée à se développer en Bretagne, d'autant plus depuis qu'en juin 2001, le gouvernement a signé un arrêté sur le prix de rachat de l'électricité éolienne offrant aux industriels du secteur l'occasion d'un développement pérenne. Cet arrêté garantit en effet un tarif intéressant sur une longue période (55 centimes de francs le kilowattheure pendant cinq ans, puis un minimum de 35 centimes de francs pendant dix autres années) pour les installations inférieures à 12 mégawatts.

## **SECTION 2. L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DE L'OCCUPATION DE L'ESPACE LITTORAL**

L'occupation du littoral a un impact en termes d'urbanisme, d'infrastructures, de pollutions...

### **1. L'URBANISME ET LES INFRASTRUCTURES**

#### ***1.1. L'urbanisation de la côte, une source de pollution visuelle***

La pression urbanistique étant importante sur les côtes bretonnes, elle se traduit par un mitage. La Loi littoral votée en 1986, qui est une loi d'équilibre, avait pour ambition d'éviter ce mitage en bord de côte. Malheureusement, elle a toujours du mal à s'appliquer dans cet esprit, et, quand elle a été respectée, elle a aussi été accompagnée d'effets pervers. En effet, la protection des zones d'habitats dispersées (mitage) ont conduit certaines communes du littoral à construire, en particulier sur les zones dunaires, des ouvrages de défense contre les attaques de la mer, ces constructions n'étant pas sans conséquences sur le fragile équilibre de ces zones naturelles.

L'urbanisation côtière relève d'une politique volontariste.

#### ***1.2. Les aménagements rendus nécessaires par le tourisme***

L'activité touristique étant cruciale pour la Bretagne, elle suppose, afin d'améliorer les conditions d'accueil des visiteurs, la mise en place d'un certain nombre d'infrastructures.

L'accès aux plages est l'exemple-type de prestation nécessitant cette adaptation du milieu. «Les problèmes de circulation et de stationnement font l'objet des principales récriminations des touristes, et peut-être plus encore des résidents»<sup>113</sup>. Dans le cas de plages «urbaines», un certain nombre d'équipements sont nécessaires (parkings...). La mise en place de ce type d'infrastructures va davantage renforcer l'urbanisation du site. A l'inverse, concernant les plages situées hors des zones urbaines, d'autres problèmes liés à la fréquentation sauvage sont rencontrés. Cette fréquentation sauvage se fait en général à l'encontre du respect de l'environnement et peut se traduire par sa dégradation.

---

<sup>113</sup> François Deluga et Olivier Harel, *Rapport du groupe tourisme et loisirs*, Concertation Etat/Région sur la façade atlantique, prospective maritime et littorale 2020, juin 2000

L'activité touristique a donc un impact environnemental sur le littoral, mais également sur l'environnement marin.

## **2. LES POLLUTIONS LITTORALES ET MARINES**

### **2.1. La qualité des eaux littorales**

La qualité microbiologique<sup>114</sup> des zones conchylicoles est en amélioration depuis 1994 en liaison avec les importants travaux d'assainissement des communes littorales. Elle reste pour 50 à 60% de qualité moyenne à médiocre.

La qualité microbiologique des zones de pêche à pied de loisirs montre une tendance à la dégradation sur les trois dernières années. Concernant les estuaires bretons, on note une contamination bactérienne plus ou moins intense, mais généralisée.

En revanche, la qualité microbiologique des eaux de baignade en mer montre une amélioration globale depuis 1994 : en 1999, plus de 60% des eaux étaient de bonne qualité. Pour mesurer la qualité de ces eaux de baignade, plusieurs critères existent.

Les DDASS ont tout d'abord mis en place une classification basée sur quatre catégories :

- A : bonne qualité
- B : qualité moyenne
- C : momentanément polluée
- D : eaux de mauvaise qualité.

La FEEE (Fédération pour l'Education à l'Environnement en Europe) décerne quant à elle chaque année des « pavillons bleus » aux plages et ports sur la base du respect de quatre critères :

- l'environnement général (planification, urbanisme et accessibilité...)
- la gestion de l'eau (planification, qualité des eaux de baignade...)
- la gestion des déchets (destination et traitement appropriés des ordures ménagères...)
- l'éducation et la sensibilisation du public à l'environnement.

En 2001, 17 communes bretonnes se sont vu attribuer le pavillon bleu pour la qualité de leurs plages. En raison de la marée noire de l'Erika, les pavillons bleus n'avaient pu être délivrés en 2000. La FEEE souligne que « Parenthèse faite de l'épisode 2000, on constate une stabilité entre les résultats de l'année 1999 et ceux de l'année 2001 [...], ce qui prouve que les communes concernées ont retrouvé leur qualité environnementale »<sup>115</sup>.

Parallèlement à ces « pavillons bleus », l'association « Surfrider Foundation » a de son côté mis en place des « pavillons noirs » qui sont attribués aux plages polluées. Les « pavillons noirs » distribués en 2001 sont cependant le résultat de prélèvements effectués l'année précédente ; ils sont donc à analyser avec précaution. Dix huit plages bretonnes sont concernées par ces « pavillons noirs » en 2001. « Les causes de pollution vont du rejet d'eaux usées en mer à la présence d'hydrocarbures. En Bretagne, c'est surtout la pollution agricole qui frappe, à partir d'engrais qui

---

<sup>114</sup> Données DIREN 1999, publiées en 2000

<sup>115</sup> « Les pavillons bleus refleurissent à l'ouest », Ouest-France, 21 juin 2001

entraînent des proliférations d'algues, ou marées vertes »<sup>116</sup>. L'association souligne d'ailleurs que « les volumes d'algues ramassées ont augmenté de 34% par rapport à 1997 ».

### **2.2. Les pollutions d'origine terrestre : les algues vertes, un phénomène caractéristique et récurrent**

Les pollutions des eaux marines ont deux origines : une origine maritime et une origine tellurique. Cette dernière est constituée par les charges polluantes apportées par les cours d'eau et les activités implantées sur la bordure littorale et côtière (habitations, industries, agriculture, cultures marines...). Elle constitue la principale source de pollution chronique du milieu marin avec 90% des apports<sup>117</sup>.

L'agriculture classique, notamment l'élevage hors sol, engendre en effet des pollutions (engrais-effluents) rapidement entraînés sur le littoral contribuant à la qualité médiocre des eaux littorales. L'une des illustrations les plus marquantes réside dans la multiplication des algues vertes.

Chaque année, ces algues vertes prolifèrent sur le littoral breton en raison de l'enrichissement des eaux côtières en sels nutritifs (généralement d'origine agricole, mais aussi parfois en raison d'aquaculture marine intensive ou des rejets domestiques). Cette invasion d'algues vertes conduit à ce que l'on appelle en Bretagne : les marées vertes. Ces dernières « sont constituées de proliférations d'ulves qui se développent au printemps et en été, par croissance et multiplication végétative d'algues dérivantes maintenues en suspension dans les eaux agitées et peu profondes proches du littoral, au niveau de baies sableuses à pente douce. Le phénomène conduit localement à des échouages importants d'algues, couvrant des estrans entiers à marée basse et pouvant être définitivement rejetés en haut de plage où leur dégradation constitue une nuisance visuelle et olfactive. D'une manière générale, ces marées vertes se produisent dans les secteurs les plus enclavés du linéaire côtier, où tend à régner une conjoncture d'apports excessifs en sels nutritifs (zones d'exutoires des rivières) et d'hydrodynamisme faible (renouvellement lent de la masse d'eau côtière).

Les apports d'azote, dont l'évolution actuelle contrôle l'extension du phénomène « marée verte », sont d'origine essentiellement agricole. Cependant, les mécanismes sont extrêmement complexes. D'une part, les conditions de transfert de ces nutriments de la parcelle agricole vers la mer peuvent être modifiées d'un bassin versant à l'autre par la nature géologique du sous sol et le type d'occupation des sols. D'autre part, les objectifs de qualité des eaux à atteindre pour maîtriser le phénomène de prolifération des algues vertes sont à préciser pour chaque site, tout particulièrement en fonction du taux de renouvellement des eaux côtières. Les premières investigations menées (modélisation à l'échelle de baies avec reconstitution de flux de nitrates au moment de l'apparition du phénomène) annoncent ainsi sur certains sites des objectifs de concentrations à atteindre aux exutoires des cours d'eau bien plus sévères que la norme réglementaire pour l'alimentation en eau potable, pouvant descendre en dessous de 20 mg/l de nitrates.

Les premières marées vertes significatives ont fait leur apparition dans les années soixante et le phénomène a connu une forte progression au cours des années soixante dix. Les opérations de ramassage initiées à cette période ont marqué les premiers efforts de lutte contre la prolifération des ulves. Aujourd'hui, les grands sites paraissent stabilisés du point de vue des quantités d'algues

---

<sup>116</sup> « Dix-huit plages bretonnes sur la liste des pavillons noirs », Le Télégramme, 20 juin 2001

<sup>117</sup> Préfecture de la Région Bretagne, DIREN, *Profil environnemental régional Bretagne*, février 2000

accessibles à l'observation aérienne, mais on note chaque année un nombre croissant de petits sites et de communes touchés »<sup>118</sup>.

Les volumes d'algues ramassés chaque année fluctuent autour de 70 000 m<sup>3</sup> pour plus de soixante communes. Neuf secteurs sont particulièrement touchés : la Baie de la Fresnaye, l'Anse de Binic, la Baie de Lannion, la Baie de Locquirec, l'Anse du Moulin Blanc à Brest, la Baie de Douarnenez et la Baie de la Forêt-Fouesnant<sup>119</sup>.

Il s'agit maintenant d'un phénomène durable influencé par les conditions climatiques, mais essentiellement dû aux apports de nutriments (azote, phosphate).

### **2.3. Les pollutions d'origine marine**

« Les pollutions d'origine marine sont liées au trafic marchand ou de plaisance (dégazages, hydrocarbures des moteurs, peintures, rejets en mer de déchets de consommation des équipages, boues portuaires...) et aux éventuels naufrages et accidents sur les cargaisons (marées noires, perte de fûts ou de containers contenant des produits dangereux, de cargaison en vrac,...) ». Ce type de pollution représente 10% des apports<sup>120</sup>. Différents types de risques existent<sup>121</sup>.

#### **2.3.1. Des pollutions volontaires inadmissibles**

Les pollutions volontaires sont liées aux risques afférents au transport maritime présent au large des côtes bretonnes et plus particulièrement aux rejets en mer. Elles sont commises chaque jour par des personnes dans leur vie privée ou professionnelle. Elles s'apparentent par leur fréquence et leurs effets aux pollutions chroniques contribuant à la formation de «dépotoirs » sous la mer. Il s'agit principalement des déballastages et des nettoyages en mer des cuves des navires : leur repérage est malaisé car tous les pays n'ont pas les mêmes normes. La Bretagne étant une région essentiellement importatrice, l'importance des déballastages y est cependant limitée.

Même s'il ne faut pas oublier les échouages de produits dangereux et les macro-déchets arrivant sur les côtes, la marée noire reste malgré tout, la concrétisation la plus pénalisante de ce risque.

#### **2.3.2. Des pollutions accidentelles qu'il faut prévenir**

##### **2.3.2.1. Une inquiétude : l'accident chimique**

L'augmentation de ce risque est liée à l'accroissement (de l'ordre de 10% à 15%) du trafic maritime en Manche de conteneurs et de produits chimiques en vrac (le trafic pétrolier n'augmente pas). Ainsi, des produits alimentaires, des produits chimiques ou radioactifs tombent régulièrement à l'eau. Pour certains produits, il n'existe pas de réponse technique.

---

<sup>118</sup> Conseil régional de Bretagne, « Communication, le programme prolittoral, une action régionale et interdépartementale coordonnée de lutte contre les algues vertes en Bretagne », juin 2001

<sup>119</sup> « Algues vertes : neuf bassins en première ligne », Le Télégramme, 20 juin 2001

<sup>120</sup> Préfecture de la Région Bretagne, DIREN, *Profil environnemental régional Bretagne*, février 2000, p21

<sup>121</sup> Audition de M. Girin, Directeur du CEDRE (Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux), par la section mer-littoral du CESR le 16 septembre 1999 à Rennes

### **2.3.2.2. La marée noire**

La Bretagne a connu de nombreuses marées noires :

- 16 mars 1978 : le pétrolier libérien Amoco Cadiz s'échoue sur les roches de Portsall dans le Nord Finistère
- 28 avril 1979 : le vraquier Gino coule au large d'Ouessant
- 7 mars 1980 : le pétrolier malgache Tanio se brise en deux dans une tempête au large de l'île de Batz et coule avec 6000 tonnes de fuel lourd à bord
- 31 janvier 1988 : une citerne du pétrolier Amazzone perd plus de 2000 tonnes de brut dans une tempête au large de Penmarc'h
- 12 décembre 1999, le pétrolier ERIKA, battant pavillon maltais, se brise en deux à environ 70 km au Sud de la Pointe de Penmarc'h (Finistère) provoquant la plus importante pollution par hydrocarbures intervenue en France depuis l'Amoco Cadiz (avec plus de 20 000 tonnes de fioul déversées dans l'océan).

Ces marées noires ont été nombreuses en Bretagne et ont toujours eu un impact environnemental (avifaune, flore et faune) et économique (activités maritimes, touristiques...) <sup>122</sup>.

## **SECTION 3. LA COHABITATION DES ACTIVITES**

« Les activités du large dans la zone côtière se sont juxtaposées au fil du temps, généralement sans autres règles que l'antériorité et les contraintes techniques, en application de procédures s'ignorant les unes, les autres. De ce fait, elles cohabitent plus ou moins harmonieusement » <sup>123</sup>.

La multiplicité des activités présentes sur le littoral engendre inévitablement des conflits d'usage entre les acteurs vivant sur, par et pour le domaine maritime.

Selon le rapport Dupilet <sup>124</sup>, des conflits peuvent éclater à plusieurs niveaux. Ils peuvent par exemple voir le jour entre la pêche professionnelle et diverses autres activités : l'extraction des granulats marins, les éoliennes en mer, le rejet des matériaux de dragage, les zones faisant l'objet de protections environnementales, la plaisance, la conchyliculture, la circulation maritime...

La pêche professionnelle n'est cependant pas la seule concernée par les conflits d'usage. La forte densité de population sur le littoral et la forte urbanisation qui en découle engendrent également : une pression sur l'environnement, notamment par les problèmes d'assainissement, une pression sur les milieux naturels, les paysages, une pression sur l'espace agricole, un impact sur la conchyliculture (qualité des eaux). Ces pressions génèrent des conflits d'usages.

Le tourisme quant à lui complique la situation entraînant des pics saisonniers qui sont difficiles à gérer pour les équipements communaux (assainissement, eau potable, déchets, voirie,...). La pression est accrue notamment par la création d'équipements comme les ports de plaisance qui ajoutent aux conflits d'usages existants.

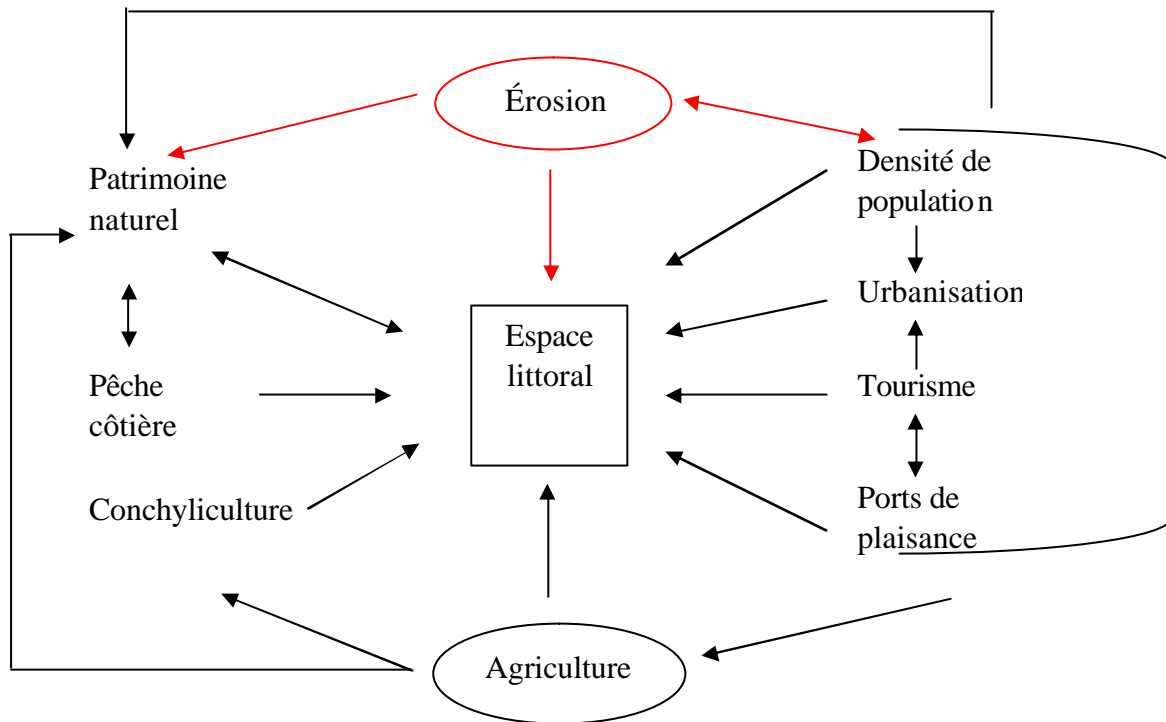
---

<sup>122</sup> A ce sujet, se référer à la communication du CESR Bretagne « L'Erika, un an après », session du 22 janvier 2001

<sup>123</sup> Dominique Dupilet, Député du Pas-de-Calais, Rapport remis à Monsieur le Premier Ministre, *Le règlement des conflits d'usage dans la zone côtière, entre pêche professionnelle et autres activités*, mars 2001



**Une interaction importante entre les activités présentes sur le littoral**



L'espace littoral breton présente un patrimoine naturel de grand intérêt qui participe pour l'essentiel à l'image de la Bretagne, largement médiatisée. Cet espace fortement investi par les activités humaines se révèle un territoire de conflits et l'avenir ne peut que s'appréhender dans une gestion intégrée du littoral ; c'était sans doute l'ambition du SALBI (Schéma d'Aménagement du Littoral Breton et des Iles)...

## **SECTION 4. DEUX ESPACES SPECIFIQUES**

### **1. LES VILLES PORTUAIRES**

#### ***1.1. Les mythes autour des villes portuaires***

##### ***1.1.1. Le mythe du port creuset du monde***

La ville maritime a-t-elle toujours eu la même image et des caractéristiques identiques selon les époques ? Quels en sont les éléments constitutifs ? La ville de Brest peut servir d'exemple à une telle réflexion.

Selon Marie-Thérèse CLOITRE<sup>124</sup>, « La représentation de la ville maritime s'inscrit d'abord dans une représentation du monde, ensuite dans une représentation de la ville et la combinaison des deux conceptions pose alors la question de l'identité propre à une telle ville ».

La notion de flux est peu à peu devenue de plus en plus capitale pour les villes portuaires, surtout avec le développement de nouvelles infrastructures telles que le chemin de fer au XIX<sup>ème</sup> siècle. A cette époque, « La ville tend à devenir un simple quai de passage, de transit au lieu de place d'arrêt et de gestion de la marchandise »<sup>125</sup>. « La notion de transit apparaît particulièrement déterminante pour l'avenir maritime de Brest car sa position géographique à l'extrémité ouest du continent européen peut alors devenir un atout puisque nulle part l'accès d'un chemin de fer, en venant du Nouveau Monde ne sera plus facile, plus rapide, plus sûr et plus économique. [...] La notion de transit s'impose donc, toutefois la perception est vive que la ville maritime ne peut être seulement un lieu de passage mais qu'elle doit demeurer un lieu d'entrepôt et devenir un lieu d'industrie pour entrer à part entière dans le monde moderne »<sup>126</sup>.

Brest apparaît encore au XIX<sup>ème</sup> siècle comme une ville portuaire. Mais, au fil des années, la ville va se transformer, privilégiant le résidentiel. Cette mutation va se faire en appliquant le modèle urbanistique hausmannien, ignorant donc la spécificité maritime de la ville. Alors, « Que reste-t-il de proprement maritime dans cette ville hausmannienne en dehors du fait qu'elle se situe au bord de la mer, qu'elle l'utilise et qu'elle la regarde ? Eh bien ! Le mythe justement du lieu où se coudoient toutes les nations de la terre, où l'on parle toutes les langues (et) porte tous les costumes ».

Une ville peut donc avoir perdu les bases qui en faisaient une ville typiquement maritime et en garder les représentations.

---

<sup>124</sup> Marie-Thérèse CLOITRE (Maître de conférences d'histoire contemporaine à l'Université de Bretagne Occidentale), « Images de la ville maritime sous le second empire à partir du cas brestois », dans *La ville maritime: temps, espaces et représentations*, Actes du colloque sur la ville maritime, UBO, 1996

<sup>125</sup> René BERRUEY, « Le port échappé, le port moderne et l'espace de la ville : l'histoire de Marseille » dans *Ville et port, XVIII<sup>ème</sup>-XX<sup>ème</sup> siècles*, Michèle COLLIN (dir.), L'Harmattan, 1994, p88 et p90

### 1.1.2. L'émergence d'une identité marine

La contiguïté d'une ville et d'un océan n'implique pas systématiquement l'émergence d'une identité marine<sup>126</sup>. A l'époque de la ville fortifiée, la muraille constitue souvent une frontière entre les espaces urbains et océaniques. Les villes se développent essentiellement à l'intérieur, oubliant peu à peu leur maritimité. Cependant, les enceintes de villes vont progressivement devenir une contrainte à ce développement et constituer un obstacle à l'expansion économique et spatiale. Afin d'asseoir leur complémentarité avec l'arrière pays et s'adapter aux exigences du commerce, les villes vont ordonner la destruction de leurs fortifications. Par ce biais, elles vont se rapprocher de leurs ports, découvrir leurs faubourgs implantés sur le rivage, entraînant une prise en compte du fait maritime dans la conscience identitaire des villes littorales.

### 1.1.3. L'imaginaire maritime, une création littéraire ?

L'image maritime d'une ville peut parfois être liée et due à la représentation qui en est donnée par la littérature ou les médias.

Il peut en effet arriver que l'image maritime d'une ville soit davantage perçue par des individus qui n'y résident pas que par ses propres habitants. Ces deux catégories de populations ne font en effet pas toujours la même lecture de cette maritimité. François CHAPPE<sup>127</sup> met en évidence cette différence de représentation en se basant sur l'exemple de Paimpol et démontre que des ouvrages tels que celui de P. LOTI<sup>128</sup> ou des émissions de télévision comme « Thalassa » tendent à donner une image de Paimpol différente de celle qui est ressentie par les Paimpolais eux-mêmes. Les représentations ne seraient donc pas toujours fidèles au vécu et ne retranscriraient pas la réalité telle que ressentie par les acteurs. Cela pourrait laisser supposer que « La mer n'existe peut-être pas en dehors de la conscience que l'homme en a ».

Gaïd GIRARD<sup>129</sup> s'est attaché à démontrer, à travers l'étude de cinq films tournés entre 1939 et 1993<sup>130</sup>, que les représentations de Brest dans le cinéma sont d'une remarquable cohérence et participent à la construction d'une certaine image. En effet, ils montrent toujours « une ville de labour, puissante mais enchaînée », une ville dure où les cales sèches et les quais sont autant de prisons, une ville représentée par son port de commerce, où se déroule l'essentiel de l'intrigue.

La littérature et les médias participent donc à la constitution de cet imaginaire autour des villes portuaires. « L'écrit évoquant Brest - romans, chansons, articles de presse – est surabondant ; mais il est trop unanime à célébrer, en Brest, la ville maritime, pour ne pas être considéré davantage comme élément constitutif d'un mythe, lequel a son propre intérêt, que comme un reflet des représentations à un moment donné »<sup>131</sup>.

---

<sup>126</sup> Frédéric OUDET, « De l'usage de la mer dans l'histoire des villes portuaires », dans *La ville maritime: temps, espaces et représentations*, Actes du colloque sur la ville maritime UBO, 1996

<sup>127</sup> François CHAPPE, « La vocation maritime de Paimpol: création littéraire ou réalité historique », dans *La ville maritime: temps, espaces et représentations*, Actes du colloque sur la ville maritime UBO, 1996

<sup>128</sup> P. LOTI, *Pêcheur d'Islande*, Gallimard, Paris, 1988

<sup>129</sup> Gaïd, GIRARD, « Représentations de Brest dans le cinéma de fiction », dans *La ville maritime: temps, espaces et représentations*, Actes du colloque sur la ville maritime UBO, 1996

<sup>130</sup> « Remorques » tourné en 1939 par Jean GREMILLON et adapté du roman de Roger VERCEL, « Querelle » réalisé par FASSBINDER en 1982 d'après le roman « Querelle de Brest » de Jean GENET, « Les sirènes de minuit », adapté du roman de JF COATMEUR par Philippe LEFEVRE en 1982, « Rêve de Siam » tourné en 1992 par Olivier BOURBEILLON, « Fuis la nuit » court-métrage tourné en 1993 par Patrick BRUNIE

<sup>131</sup> Pierre LE GOIC, « Brest entre la pierre et la mer », dans *La ville maritime: temps, espaces et représentations*, Actes du colloque sur la ville maritime UBO, 1996, p294

## **1.2. Caractéristiques et mutations des villes portuaires**

Les villes portuaires se sont généralement construites sur un modèle basé sur le triptyque pêche-commerce-arsenal qui a permis de leur apporter la croissance ; Brest et Lorient en sont d'excellents exemples.

### **1.2.1. Les villes-arsenal : Brest et Lorient**

Créées ex nihilo aux XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècles, ces villes étaient, même avant leur destruction durant la dernière guerre, des « villes nouvelles » aux structures claires.

Ces villes ont énormément souffert de la seconde guerre mondiale. Elles ont été en grande partie, si ce n'est entièrement, détruites. Si les reconstructions qui suivent les guerres ou les catastrophes sont souvent prétexte à un renouvellement profond des structures urbaines, les décisions prises pour les villes portuaires de Brest et Lorient prolongent toutefois des orientations dont les signes avant-coureurs peuvent être identifiés dans les projets élaborés avant les destructions, et confirment l'inscription dans la durée de ces mutations imprévues<sup>132</sup>.

### **LA DIMENSION MARITIME DE BREST<sup>133</sup>**

La dimension maritime de Brest est présente à travers diverses activités : la Marine Nationale et DCN qui sont les piliers sur lesquels repose l'image maritime de Brest, le port de commerce, la réparation navale, la recherche (poids de l'IFREMER et de l'Université). Au total, plus de 20 km de front de mer sont occupés par des activités maritimes. La Communauté Urbaine de Brest (CUB) a conduit un travail de mise en perspective de ces activités, matérialisé par une « charte de place portuaire » qui fixe les orientations majeures pour l'avenir. Ce travail a été effectué en partenariat avec la CCI, l'UBO, les acteurs de la recherche, etc....

Deux soucis préoccupent les décideurs locaux :

- la restructuration de l'espace
- la diversification des activités (notamment avec les perspectives de l'offshore)

Plus concrètement, les défis à relever sont les suivants :

- la réhabilitation du port de commerce, sous la forme d'opérations foncières pour retrouver de l'espace et assurer la survie de l'activité
- la restructuration de la zone de Penfeld en vue d'assurer une reconversion industrielle
- le tourisme, avec la création d'un parc botanique

---

<sup>132</sup> Patrick DIEUDONNE, Delphine MARRIERE, « Les ports reconstruits : mythes et planification », dans *La ville maritime : temps, espaces et représentations*, Actes du colloque sur la ville maritime UBO, 1996

<sup>133</sup> M. GRAVOT (Vice-Président de la Communauté Urbaine de Brest) et M. MORVAN (Délégué au développement de la CUB), audition par la Section Mer Littoral du CESR, 20 avril 2000

- assurer le suivi du développement du port de commerce (rappel : le port de Brest possède le statut de port d'intérêt national, il perçoit de ce fait peu de financements de la part de l'Etat, les principaux financeurs publics étant les collectivités locales).

Tous ces projets doivent être menés en préservant un environnement de qualité car la qualité de vie est essentielle pour attirer des activités et de la population.

### *1.2.2. Les villes ports de pêche de Cornouaille<sup>134</sup>*

Le fort enracinement de la pêche depuis au moins deux siècles, la diversité des évolutions des pêches pratiquées ont donné à ces ports une identité maritime.

Ces villes ports de pêche sont d'abord des villes sardinières. Douarnenez, Concarneau, Audierne et Le Guilvinec naissent ou s'épanouissent, au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, de la pêche à la sardine et de sa transformation. Production de sardines et transformation dans les fritures structurent la vie de ces ports et influencent durablement la société locale. Tout l'espace communal est, à cette époque, organisé à des fins maritimes. Tout comme l'espace, le temps est également rythmé par des pêches à la saisonnalité bien marquée. L'image actuelle de ces ports est héritée de cette époque de jeunesse.

La sardine est le « poisson historique » de ces villes. Confrontées à l'actuelle transformation des pêches de Cornouaille, ces villes ports de pêche ont d'abord connu plusieurs mutations depuis le milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle : la remise en cause de l'économie sardinière, le démembrement des pêches traditionnelles et la poussée de la pêche chalutière. Avec le développement de cette dernière, le port et la ville se sont de plus en plus déconnectés. L'économie de ces villes a dû se diversifier, entraînant par la même occasion une réorganisation des structures urbaines. Les espaces littoraux se sont de plus en plus aménagés autour des activités complémentaires (tourisme, plaisance, thalassothérapie...).

Hier, villes ports de pêche, elles ne sont plus aujourd'hui que des villes avec un port de pêche. Audierne, Concarneau, Douarnenez, Le Guilvinec diffèrent de moins en moins de toute autre ville littorale.

## **2. LES ILES**

### **2.1. Vivre sur les îles bretonnes**

#### *2.1.1. Une démographique élastique*

Un contraste énorme existe entre la population qui habite les îles à l'année et celle qui y est présente durant la période estivale. La population peut en effet être multipliée par trente l'été (Hoëdic) comme on peut le voir dans le tableau suivant qui donne un aperçu de la situation de quelques îles finistériennes et morbihannaises.

---

<sup>134</sup> Jean-René COULIOU, Jean-Michel LE BOULANGER, Nicole PIRIOU, « L'identité maritime des villes ports de pêche en Bretagne », dans *La ville maritime : temps, espaces et représentations*, Actes du colloque sur la ville maritime UBO, 1996

### **Un pic de population**

<b>Iles</b>	<b>Superficie en kilomètres carrés</b>	<b>Nombre d'habitants en hiver</b>	<b>Nombre d'habitants en été</b>
Belle-Ile	90	4 700	35 000
Groix	14	2 223	14 000
Houat	2,9	343	3 000
Hoëdic	2	100	3 000
Ouessant	156	932	3 000
Molène	1	264	500
Sein	5,6	239	1 000

*Source : Les Echos, 4 et 5 juillet 2000*

Cette pression démographique due à l'activité touristique pose de sérieux problèmes dans la mesure où elle nécessite un certain nombre d'équipements qui ne sont pas utilisés à leur pleine capacité l'hiver.

La population autochtone des îles a eu tendance à décroître et à vieillir. Le dépeuplement s'est accéléré avec la crise de la pêche et de la marine de commerce. A Ouessant, les 450 marins de commerce et 150 marins de la Marine Nationale qui faisaient encore vivre 2 000 habitants au début des années 1960 (contre près de 3 000 au tournant du XX<sup>ème</sup> siècle) sont à la retraite et forment plus de la moitié des 952 habitants. A Molène, et surtout à Sein, le déclin est encore plus brutal et récent. Molène, qui comptait encore 600 habitants dans les années 1960 n'en a plus que 264, dont 65% de retraités. Sein, où vivaient encore 1 131 personnes en 1954, ne compte plus que 239 habitants<sup>135</sup>.

Maintenir les jeunes est donc crucial pour les îles, cependant, de nombreux points ne semblent pas y être favorables.

#### **2.1.2. Une pénurie de logements**

Très peu de logements sont vides et disponibles sur les îles. Quand il y en a à vendre, leurs prix sont si élevés que les jeunes îliens ne peuvent se positionner ; les futurs acquéreurs étant généralement des personnes désireuses de disposer d'une résidence secondaire sur l'île et n'hésitant pas à surenchérir. Acheter sur une île relève donc à présent du privilège.

Les permis de construire sont, quant à eux, distribués au compte-goutte, la pression étant forte. En outre, quand on parvient à avoir un permis de construire, faire construire sur une île coûte également plus cher. Sur les îles du Morbihan, le prix de la construction est en effet d'au moins 20% plus élevé que sur le continent<sup>136</sup>.

Ces tendances ne sont pas favorables au maintien à l'année de la population sur les îles. Les élus locaux en ont pris conscience et multiplient les initiatives pour proposer des logements à leurs jeunes. La mairie de Groix subventionne par exemple, avec l'aide de la Région Bretagne, le logement social pour les groisillons, qui sinon ne trouveraient pas à se loger<sup>137</sup>.

---

<sup>135</sup> Les Echos, 4 juillet 2000

<sup>136</sup> Les Echos, 5 juillet 2000

<sup>137</sup> Les Echos, 5 juillet 2000

### *2.1.3. Une création d'entreprises moins aisée qu'ailleurs*

Tout comme pour le logement, la création d'une entreprise sur une île présente un surcoût de 30% en moyenne par rapport au continent, ne serait-ce que du fait du transport. Cependant, cela ne freine pas tous les investisseurs.

Quelques expérimentations et activités nouvelles ouvrent peut-être la voie d'une diversification qui reste à faire sur les îles. Ainsi, la « Marine », la pomme de terre nouvelle bio de l'île de Batz veut conquérir les étals de la France entière et le télétravail se développe ; deux informaticiens se sont par exemple installés à Ouessant.

De cette création d'entreprises dépendra également le maintien de la population dans la mesure où elle sera en capacité de travailler sur l'île.

### *2.1.4. L'accès aux principaux équipements ou services*

Chaque île peut espérer conserver une partie de sa population à l'année à condition d'être en mesure de lui apporter des emplois, mais également un certain nombre d'équipements et de services, qu'ils soient publics ou privés.

Le manque ou l'absence de médecin sur les îles est par exemple un problème récurrent, que l'on rencontre au moins une fois par an dans la presse ou les journaux télévisés. La question se pose tout particulièrement lors du départ à la retraite du médecin qui, installé depuis des années dans l'île, y est attaché. Se pose alors la question de savoir si un médecin « du continent » acceptera de prendre la relève, ou s'il sera remplacé par un infirmier ; ce qui en général, nonobstant ses compétences, ne satisfait que rarement la population. Ce problème, l'île de Sein y a encore été confrontée en 2000. Or, être médecin à l'île de Sein, c'est avoir une pratique qui ne peut être comparée à celle du continent. Outre une aide-soignante, il n'y a en effet pas d'autre personnel médical sur l'île, ni de maison de retraite. Le médecin doit donc tout assurer : les soins médicaux, infirmiers, de kinésithérapie... voire le soutien psychologique des plus anciens.

D'autres équipements, tels que ceux qui seraient également amenés à manquer dans une commune rurale (commerce de première nécessité...), doivent être présents sur l'île, leur absence pouvant en effet plus difficilement être compensée par un équipement semblable dans une commune voisine dans la mesure où la mer constitue dans le cas des îles une frontière naturelle. Aller faire ses courses sur le continent pose en effet davantage de contraintes que de prendre sa voiture pour aller à une dizaine de kilomètres quand on habite le continent. Il faut cependant souligner que ces difficultés sont sans doute moins fréquentes pour les îles les plus importantes.

Assurer le maintien ou l'installation de tels équipements ou services coûte cher cependant à la collectivité. C'est pourquoi les aides publiques aux communes sont nécessaires.

### **2.2. La desserte des îles**

Les îles bénéficient d'une desserte régulière avec le continent ; ce qui leur assure le principe de continuité territoriale. Aujourd'hui, le trafic total annuel avec les quinze îles qui entourent le littoral breton atteint deux millions de passagers, dont les deux tiers en été<sup>138</sup>. La SMN (Société Morbihannaise de Navigation) assure par exemple le transport de 1,3 million de personnes se rendant sur Groix, Belle-Ile, Houat et Hoëdic. Quant aux trois compagnies assurant la liaison entre Paimpol et Bréhat, dans les Côtes d'Armor, elles ont vu leur nombre de passagers passer de 270 000 en 1985 à 350 000 aujourd'hui. Pour répondre à cette forte croissance, ces dernières viennent de mettre en service deux nouveaux bâtiments. Toujours dans le même objectif de faire face aux besoins, le Conseil général du Morbihan a prévu d'engager 60 millions de francs (9,15 millions d'euros) en 2003 dans la construction d'un nouveau roulier de 600 passagers et 25 voitures assurant la liaison avec Belle-Ile-en-Mer. De nouveaux moyens sont donc mis en place afin de satisfaire davantage les passagers.

Cependant, certains problèmes se sont posés dernièrement ; c'est le cas au départ de Groix<sup>139</sup>. La compagnie chargée d'assurer les dessertes entre l'île de Groix et le continent, la CMN, ayant récemment mis en place un système de réservation, certains Groisillons ont contesté cette mesure. Ces derniers se sont en effet opposés à la priorité d'embarquement attribuée à ceux disposant d'une réservation. A leur sens, l'accès au bateau, seul moyen de communication entre l'île et le continent, doit être totalement libre pour les Groisillons qui souhaiteraient prendre le courrier comme on peut prendre le bus.

Cette desserte étant le seul moyen de se rendre sur le continent, elle est donc source de multiples enjeux. Elle concerne aussi bien les îliens que les touristes et conditionne l'essor de l'activité économique, l'activité de l'île en général.

### **2.3. Regards sur Groix et Ouessant**

#### **2.3.1. Groix, la crainte du tourisme de masse<sup>140</sup>**

Jusqu'à la seconde guerre mondiale, les îles étaient prospères. Depuis, leurs activités économiques traditionnelles se sont dégradées, en particulier la pêche qui s'est largement relocalisée sur les ports continentaux. Parallèlement, le tourisme s'est développé : Belle Ile a été la première à amorcer ce virage économique. Groix a développé cette activité plus tardivement, ce qui, à l'expérience, se révèle être un atout car l'île a eu le temps de prendre des mesures de protection de son environnement.

Aujourd'hui, 90% du territoire de l'île est inscrit au périmètre des zones sensibles. La qualité de l'environnement est devenue un atout touristique. A Groix, ce souci de la préservation d'un environnement de qualité se manifeste à travers différentes mesures :

- l'élaboration du périmètre des zones sensibles (1982)
- la création d'un écomusée ouvert toute l'année
- la création d'une Réserve Naturelle

---

<sup>138</sup> « Face à la croissance du trafic, les collectivités bretonnes renforcent la desserte de leurs îles », Libération, 26 juillet 2001

<sup>139</sup> « Des incidents au départ de Groix », Ouest-France, 4 juin 2001

<sup>140</sup> Audition de M. YVON, Maire de Groix, par la Section Mer-Littoral du CESR, 16 septembre 1999



- la limitation du nombre de bateaux faisant la rotation avec le continent : 4 par jour l'hiver et 8 par jour l'été (14 par jour pour Belle Ile)
- l'adhésion à la Communauté d'Agglomération de Lorient afin de résoudre le problème de la gestion des déchets
- une politique stricte d'assainissement : toutes les habitations sont branchées sur le réseau d'assainissement de l'île (coût total de plus de 40 MF).

L'île est attractive pour les touristes. Les habitants expriment cependant une réticence à un trop grand développement de l'activité touristique et redoutent un tourisme de masse.

Des travaux d'amélioration du port ont été réalisés afin de faire plus de place à la plaisance, sans que pour autant le périmètre soit trop étendu. Dans sa politique de gestion du port de plaisance, l'île a été attentive à ne pas faire de ce port un nouveau «parking à bateaux», mais à favoriser les passages : depuis deux ans, Port Tudy détient le plus fort taux de passage des ports de plaisance de l'Atlantique (devant La Rochelle, Le Crouesty....). Environ 300 bateaux arrivent chaque soir en été, soit 1200 personnes. Le port est complet près de 130 jours par an. Financièrement, la gestion du port rapporte autant que les impôts locaux dans l'île.

### *2.3.2. Ouessant, une relation à la mer ambiguë<sup>141</sup>*

Pendant longtemps, l'île a été agricole autant que maritime, sous la forme de pourvoyeuse de marins de commerce (très peu de pêche à la différence de Molène). Au quotidien, l'île vivait de la terre grâce à une agriculture de subsistance, la mer n'assurant qu'un complément. Cette situation a perduré jusque dans les années 1960-1970. Le déclin de la marine de commerce a cependant modifié les comportements (200 marins en 1960, 15 aujourd'hui travaillant essentiellement pour la BAI) et a favorisé l'émigration (952 habitants au dernier recensement, contre environ 3 000 au début du siècle). Désormais, avec le développement du tourisme, la vie de l'île est tournée vers la mer, ce qui est nouveau. Mais la relation à la mer est ambiguë : il n'y a pas de véritable port, la mer est considérée comme un milieu hostile.

L'île est reliée au continent par bateau et par avion. Les liaisons aériennes assurent un complément nécessaire au transport maritime compte tenu de la difficulté d'accès à l'île par gros temps. Elles sont empruntées à 60% par les îliens, surtout les personnes âgées, mais elles restent assez cher. Le trafic, stable dans le temps, est de l'ordre de 10 000 passagers par an. La ligne est concédée par le Conseil Général à une compagnie privée.

Le budget communal s'élève à 10 MF (1,5 milliard d'euros) en investissement et 7,5 MF (1,1 milliard d'euros) en fonctionnement, ce qui est important (multiplication par 2) au regard des communes de même taille situées sur le continent. La commune, qui n'appartient pas à un regroupement intercommunal, doit tout gérer elle-même (volume des ordures ménagères, aérodrome, ...). Les recettes sont assurées par les impôts locaux (importance du revenu des domaines) et par l'Etat via la dotation globale de fonctionnement (DGF). Mais sur ce point, la non prise en compte de l'insularité par l'Etat dans l'affectation de la DGF pose question. Pour le moment, il n'existe pas de réponse satisfaisante.

L'activité économique tourne principalement autour du tourisme (45% de résidences secondaires sur l'île). 95% des emplois sont dans le secteur tertiaire lié au tourisme (le nombre de commerces

---

<sup>141</sup> Audition de M. PALLUEL, Maire d'Ouessant, par la Section Mer-Littoral du CESR, 20 avril 2000

est satisfaisant) et aux services publics. Sur ce dernier point, les inquiétudes sont fortes de voir l'Etat se désengager (Marine Nationale, phares et balises, enseignement, Poste...). L'activité de pêche (qui se spécialise sur le créneau du bar de ligne) et la conchyliculture sont très limitées. Il reste un agriculteur professionnel sur l'île. L'élevage de moutons ne semble pas très porteur compte tenu des spécificités locales : le morcellement de l'île en 50 000 parcelles et les problèmes de transport...

***PARTIE 2 :***

***La Bretagne  
et la mer  
dans vingt ans***



# ***CHAPITRE I :***

## ***Les enjeux***



<b>PLAN</b>
-------------

## **SECTION 1. UN DEVELOPPEMENT ET UNE GESTION DURABLES DU LITTORAL ET DES ACTIVITES MARITIMES**

- 1. Les activités autour de la pêche et de l'aquaculture : sources de multiples enjeux**
- 2. Diversifier l'exploitation et la valorisation des algues**
- 3. Les biotechnologies, un moteur technologique de développement pour l'exploitation du potentiel maritime**
- 4. Travailler sur l'attractivité des métiers et du secteur maritimes**
- 5. La construction et la réparation navales : entre reconversion et espoir**
- 6. Le transport maritime nécessite de nombreuses mutations**
- 7. Maîtriser le développement de la plaisance en Bretagne**
- 8. Le tourisme**
- 9. Le patrimoine maritime, entre gestion et valorisation**

## **SECTION 2. LA MAÎTRISE ET L'AMENAGEMENT DE L'ESPACE**

- 1. La nécessité d'une gestion du littoral**
- 2. Les îles**

## **SECTION 3. UN ENJEU ENVIRONNEMENTAL ET SANITAIRE**

- 1. Maîtriser les pollutions d'origine terrestre**
- 2. Lutter contre les pollutions marines**





## SECTION 1. UN DEVELOPPEMENT ET UNE GESTION DURABLES DU LITTORAL ET DES ACTIVITES MARITIMES

### 1. LES ACTIVITES AUTOUR DE LA PECHE ET DE L'AQUACULTURE : SOURCES DE MULTIPLES ENJEUX

L'exploitation des ressources naturelles est essentielle en Bretagne ; c'est pourquoi de nombreux enjeux vont découler des choix définis dans ce domaine.

#### 1.1. Maintenir le potentiel de la filière pêche

##### 1.1.1. Restaurer la ressource

Le volume mondial des prises a quadruplé en un quart de siècle entre les années soixante et quatre vingt. Cependant, depuis les années 90, la Ressource est stabilisée. Cela pose aujourd'hui le problème de la concurrence d'accès à la Ressource. Ce diagnostic de surexploitation des stocks a conduit l'Union Européenne à adapter sa politique commune des pêches (PCP) et à établir des plans d'orientation pluriannuels (POP) dans le but de réduire les capacités de capture des flottes. Les objectifs à atteindre sont généralement exprimés en puissance motrice (kW) et en jauge. Des mesures techniques viennent compléter ces dispositions dans le but principal de réduire la capture des juvéniles (maillages minimaux, délimitation de zones de protection).

Une forte diminution du nombre de navires et de pêcheurs embarqués s'en est suivie dont la Cornouaille bretonne fut la première victime puisque 40,6% des réductions de la puissance des flottilles en France de 1993 à 1997 concerne ses flottes<sup>142</sup>.

Malgré ces efforts, le principal défi de la pêche demeure celui de **protéger les stocks déclinants tout en maintenant une flotte compétitive.**

La France est très difficilement parvenue à respecter les objectifs de la réduction de flottille définis dans le cadre des POP. Aujourd'hui, elle ne serait plus en mesure de respecter les objectifs du POP 4.

La limitation pendant de nombreuses années et même l'arrêt total de la construction de navires à la pêche hauturière pendant deux ans se sont traduits par le vieillissement généralisé des flottilles bretonnes, alors que les producteurs irlandais et écossais, exempts de ces contraintes, ont su innover pendant ce temps.

##### 1.1.2. Assurer la sécurité des approvisionnements

La pratique de débarquement du poisson en bases avancées se développe. Elle concerne déjà l'Ouest Ecosse, le Nord de l'Irlande, le Pays de Galles pour les flottilles industrielles et semi-industrielles. Cette pratique pourrait à terme priver les ports bretons de leurs apports de poissons. Si cette évolution se confirme, il convient de développer la logistique entre les zones de débarquement et de l'organiser afin de faciliter le retour du poisson débarqué par les flottilles de Bretagne et de maintenir ainsi les activités qu'il génère dans la région.

---

<sup>142</sup> La revue de l'observatoire des IAA de Bretagne, n°53, Avril 1999.

Pour l'instant, ce poisson revient en Bretagne pour y être transformé. A l'avenir, il pourrait cependant être transformé sur les lieux de débarquement et par conséquent directement commercialisé.

Il existe une structure pouvant permettre la captation de produits matière : l'ABAPP (l'Association Bretonne des Acheteurs de Produits de la Pêche). L'ABAPP a en effet pour rôle de sécuriser le paiement des ventes sous criées. Cela garantit à terme le paiement au producteur et, grâce au fonds de roulement dont elle dispose, d'anticiper ce paiement. Seules les productions passant en criées sont sécurisées par l'ABAPP, c'est pourquoi cette structure présente un intérêt dans la captation de produits.

Une solution complémentaire consisterait à **améliorer la qualité et réduire les coûts des services offerts dans les ports** de Bretagne afin de **favoriser des débarquements** y compris de navires étrangers.

Un autre enjeu réside en la **défense des droits de pêche** que la « re-nationalisation » de la ressource en Europe sous les pressions britanniques ou irlandaises pourrait remettre en cause. Le jeu des ventes et délocalisations de flottilles engendre les mêmes effets. En l'absence de règles juridiques suffisantes, la compétition entre régions françaises dans la « chasse au kW » se traduit par des surenchères, à terme suicidaires. L'harmonisation et le plafonnement de toute forme d'aide à l'achat de navires d'occasion associés à une politique incitative à la destruction des unités les plus anciennes et à leur remplacement par des nouvelles constructions serait seule susceptible d'enrayer ce phénomène en veillant à favoriser l'installation des jeunes.

### *1.1.3. Améliorer la productivité dans la filière*

L'amélioration de la productivité des navires est une nécessité, particulièrement pour la pêche hauturière. Elle est compatible avec l'objectif communautaire de la réduction de l'effort de pêche, car il s'agit non pas de pêcher plus, mais de pêcher mieux en améliorant la sélectivité des engins et le traitement des produits à bord et de réduire les coûts directs d'exploitation en concevant de nouveaux navires.

Une réflexion serait également indispensable sur les redevances et taxes portuaires (les plus chères d'Europe) ainsi que sur les coûts intermédiaires de mise en marché qui grèvent lourdement la rentabilité des flottilles.

Le renchérissement durable du prix du carburant est également pour la pêche hauturière un facteur incitatif aux débarquements en bases avancées qui permettent d'économiser l'énergie des trajets au port d'attache, en favorisant la délocalisation d'une partie de nos activités portuaires ; ce qu'il faudrait éviter.

### *1.1.4. Faire valoir les spécificités bretonnes au plan européen*

L'initiative PESCA d'aide aux régions dépendantes de la pêche a déjà porté ses fruits chez les professionnels des produits de la mer bretons en donnant naissance à de nombreux projets communs associant la profession, les collectivités et des associations. Ce programme a permis aux professionnels d'échanger des informations et des expériences et de se concerter sur l'avenir de la filière. Les principaux défis à relever ont ainsi été identifiés, ils concernent par exemple la concentration de l'offre des produits de la mer et la transparence du marché, le renforcement de la structure financière du mareyage, la valorisation et la promotion de la qualité des produits.

Il convient de rester mobilisé pour l'obtention et la valorisation de ces aides, en particulier dans le cadre des fonds structurels européens de l'objectif 2.

### *1.1.5. Une modernisation des entreprises travaillant dans la pêche*

#### 1.1.5.1. La modernisation du statut des entreprises de pêche artisanale

La réforme juridique du statut du patron pêcheur artisanal mise en place par la Loi d'orientation sur la pêche, en novembre 1997, doit permettre une meilleure adaptation face à la concurrence mais aussi une meilleure reconnaissance de la profession et une meilleure stabilité de l'emploi.

Dans cet esprit le législateur a décidé l'inscription des professionnels de la pêche au registre du commerce et des sociétés. Cela doit aussi avoir pour but la préservation de la pêche artisanale à côté de la pêche industrielle en facilitant notamment l'accès à la première acquisition des jeunes artisans.

#### 1.1.5.2. La modernisation du fonctionnement des entreprises de mareyage

La Directive du Conseil des Communautés Européennes de 1991 fixant les règles d'hygiène et de qualité pour les installations, le traitement et la commercialisation des produits de la mer a entraîné une forte mutation dans le secteur. Ainsi, la mise aux normes sanitaires des ateliers a favorisé une réorganisation interne du travail. Grâce aux efforts d'investissement souvent importants engagés depuis 1994, la situation du mareyage, maillon important de la filière pêche, s'est consolidée en termes d'activité et à un degré moindre au niveau de la rentabilité. Cependant, il existe des disparités importantes entre les grandes et les petites structures, ces dernières éprouvant des difficultés importantes en raison de la faiblesse de leurs marges.

Cette mutation serait à poursuivre car elle conditionne la survie des entreprises. Cette survie passe aussi par la mise en place de « services clientèle » supplémentaires ou l'engagement d'un processus de croissance externe par l'intégration de nouvelles activités (préparation de produits plus élaborés, conditionnement...).

### **1.2. Maintenir et moderniser l'activité aquacole**

Une modernisation devrait impliquer une meilleure organisation de la filière aquacole et de la profession afin de mieux faire valoir ses intérêts et ses choix auprès des acteurs économiques et des pouvoirs publics.

Il apparaît en effet que maintenir la conchyliculture est primordial si l'on souhaite conserver un littoral vivant, d'autant plus que cette activité est présente toute l'année. L'une des voies pour améliorer la valorisation et l'image des produits pourrait passer par l'obtention de labels tels que les AOC, labels rouges et signes européens IGP (Indication Géographique Protégée) qui se développent.

Les conchyliculteurs peuvent aussi avoir accès au CTE agricoles (Contrats Territoriaux d'Exploitation). Ce contrat permet à l'agriculteur d'être rémunéré pour ses actions en faveur de l'entretien du Domaine Public Maritime, de la remise en valeur des claires (marais utilisés pour l'affinage des huîtres), du développement du tourisme agricole, ou de la création d'emploi. Cette aide est cumulable avec celles de la Région ou de l'Europe. Cette démarche a le mérite de participer à l'entretien de la bande littorale.

### **1.3. Adapter les filières et les techniques de commercialisation au marché**

#### **1.3.1. Adapter la filière aux conditions du marché**

La crise de l'hiver 1994 a joué le rôle d'un révélateur dans la mesure où elle a fait prendre conscience aux acteurs de la filière de la nécessité d'engager une sérieuse mutation de la profession. La profession a compris la nécessité pour l'ensemble de la filière pêche de rentrer dans la logique de marché et que fermer les yeux sur cette réalité reviendrait à se condamner.

La logique de filière ne peut plus s'appuyer sur un accroissement des volumes débarqués. Les gisements de profits doivent être recherchés dans la maîtrise des coûts d'exploitation et la meilleure valorisation des produits. Un accroissement de valeur ajoutée peut provenir d'un meilleur ajustement des actions des uns et des autres.

Face à l'incertitude de la régularité des approvisionnements pour la pêche et les pressions commerciales exercées par la grande distribution, il convient effectivement que tous les acteurs tirent dans le même sens et qu'une **véritable stratégie commerciale** soit mise en œuvre. Une implication forte des structures professionnelles serait à rechercher pour initier ces actions structurantes et fédératrices.

L'OFIMER (Office Interprofessionnel des Produits de la Mer et de l'Aquaculture) œuvre dans ce sens au niveau national et encourage les professionnels traditionnellement éparpillés entre pêcheurs, mareyeurs, transformateurs ou grossistes à adopter une politique volontariste de filière.

Les halles à marée bretonnes s'organisent aussi et coopèrent. A l'initiative des CCI du Finistère, l'association des gestionnaires de halles à marées bretonnes s'est constituée en 1999. Elle regroupe par exemple les criées d'Audierne, Brest, Concarneau, Douarnenez, Le Guilvinec, Lesconil, Loctudy, Lorient, Quimper, Roscoff, la Baie de St Briec, St Guérolé et St Malo.

Toutes ces initiatives sont à encourager pour que la filière améliore sa compétitivité et fasse mieux valoir ses intérêts. Il apparaît également que l'éloignement géographique n'est plus un handicap pour les concurrents, ni une protection pour la Bretagne.

Les exigences commerciales nouvelles impliquent une **maîtrise de la logistique** qui permet de vendre et d'acheter plus loin, de livrer plus vite et plus souvent, et de garantir une plus grande précision.

Il conviendrait donc également de **désenclaver les ports**, de les relier aux grands réseaux européens et de leur assurer les plates-formes logistiques en conséquence.

L'informatisation des criées participe de cet effort d'internationalisation et doit tendre vers la création d'une véritable bourse du poisson à l'échelle de la Bretagne. L'organisation de réseau sur intranet entre mareyeurs, distributeurs et transporteurs permettra de simplifier la chaîne administrative, d'éviter la redondance des documents et de gagner en efficacité. Cette informatisation des criées ouvre la possibilité aux mareyeurs d'acheter depuis leur criée, voire de leur bureau, et d'améliorer le service au client en offrant une régularité, une diversité et une meilleure qualité de l'offre.

**L'interconnexion des criées** paraît maintenant également incontournable pour la Bretagne et déjà « les poids lourds » du domaine, qu'ils soient régionaux ou nationaux (Lorient, Boulogne), s'engagent dans le système.

### *1.3.2. Renforcer la valeur ajoutée des produits*

Les entreprises doivent actuellement faire face à de nouvelles attentes de la population. On observe par exemple une augmentation de la consommation des produits frais préparés au détriment de produits surgelés et congelés. Le secteur de la saurisserie et le rayon traiteur apparaissent porteurs. Cette demande vers des produits à forte transformation va dans le sens d'un accroissement de la valeur ajoutée.

La conquête de nouveaux marchés, quant à elle, se fera en mettant en place des structures internes adéquates et en créant des produits élaborés correspondant aux goûts et aux besoins de la clientèle étrangère ; d'où l'intérêt qu'ont les entreprises du secteur halioalimentaire de Bretagne à porter le maximum d'attention à la formation et à la qualification de leurs salariés pour améliorer leur compétitivité.

Ce savoir-faire dans la transformation avancée des produits pourrait permettre de mieux se positionner face à la concurrence étrangère venue de pays où les coûts de production sont faibles mais dont les produits sont peu élaborés.

### *1.3.3. Améliorer la commercialisation des produits de la pêche*

Cette amélioration passe par différentes démarches : la traçabilité des produits, leur qualité et la mise en place de certifications.

#### *1.3.3.1. Une meilleure traçabilité des produits*

Il est aujourd'hui convenu que le marché souffre d'une normalisation et d'une transparence insuffisantes des produits. Il est absolument nécessaire que le consommateur puisse bien identifier la provenance et la qualité exacte de ce qu'il achète, ainsi que ce qui différencie le produit des autres grâce à un système d'étiquetage.

Cette politique d'étiquetage normalisé a différents avantages. Tout d'abord le consommateur a une vision idéalisée des produits de la pêche qui ont une réputation de qualité sur tous les plans. Pourtant les produits de la mer sont très différents et leur qualité dépend de multiples facteurs. Un bon étiquetage permettrait donc d'éviter qu'une déception face à un produit vienne entacher la consommation d'un autre en assurant l'adéquation entre ce qu' imagine le consommateur et ce qu'il achète.

Une autre vertu de l'identification par l'étiquetage est qu'elle constitue une solution pour lutter contre les produits d'importation. La sensibilisation du grand public et la découverte des produits régionaux a ici une grande importance et met en avant le rôle des vendeurs au détail dont la formation doit être en conséquence.

Enfin la transparence ne peut que supprimer les concurrences déloyales et susciter une saine course à la qualité entre les différents modes de production. A ce titre, saluons l'avancée de la réglementation européenne qui contraindra à distinguer le poisson d'élevage du poisson sauvage à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002. Cette directive précise que l'étiquetage devra en effet indiquer la date de récolte des produits de l'aquaculture et la zone de pêche pour les produits sauvages. La France a souhaité anticiper cet étiquetage d'origine obligatoire puisqu'en janvier 2001, le Ministre de l'Agriculture et de la Pêche, Jean Glavany, annonçait la publication prochaine d'un décret

permettant de distinguer les poissons « issus de la pêche en mer de ceux d'élevage »<sup>143</sup>. Ces mesures satisfont autant les pêcheurs français et bretons que les éleveurs. Certains premiers résultats sont visibles puisque depuis quelques mois, on peut voir sur certains étals des marchés l'étiquetage « poisson sauvage ».

La confusion entre poisson d'élevage et poisson sauvage se fait de toute évidence au détriment de la Bretagne dont les espèces de pêche nobles (bar, daurade, turbot...) sont soumises à une forte concurrence de l'aquaculture de pays du monde entier. Cette concurrence de l'aquaculture est accentuée par les facilités qu'offre le transport aérien. Les éleveurs français, quant à eux, soutiennent l'initiative dans la mesure où leur produit a tout intérêt à se différencier de poissons d'élevage d'importation, de moindre qualité.

### **1.3.3.2. La quête de la qualité**

Cette exigence de qualité peut prendre différentes formes qui ont été formalisées ainsi<sup>144</sup> : « Q=4S ». La qualité d'un aliment correspond à ce que le consommateur y trouve comme éléments de Satisfaction, de Services, de Sécurité et de Santé.

Cela implique que cette exigence de qualité soit présente à chaque niveau de la filière. Le poisson est un produit fragile qui se dégrade d'autant plus rapidement que les premières opérations ou manipulations dans la filière n'ont pas été effectuées dans de bonnes conditions. Ainsi le professionnalisme des différents acteurs de la filière compte plus que le temps de conservation. Cela implique une formation spécifique aussi bien du personnel embarqué que du personnel de mareyage.

La démarche qualité permet de faire évoluer les mentalités des pêcheurs, « le label améliore le poisson ». La chaîne de production devient une démarche collective, un enchaînement de responsabilités qui obligent les pêcheurs concernés à améliorer leurs pratiques. En conséquence, la responsabilisation des acteurs de toute la filière et le renforcement des contrôles de suivi devraient permettre d'améliorer la commercialisation des produits tout en préservant le secteur d'une crise telle que l'a connue la filière bovine où ces éléments faisaient défaut.

L'impératif de qualité est d'autant plus évident que la concurrence des pays tiers est forte pour se positionner sur cette ligne de conduite.

La démarche volontaire de la filière vers la qualité se concrétise désormais depuis Juillet 1997 par l'action de Normapêche. Cette association de Bretagne fédère les producteurs et les mareyeurs bretons.

Le conseil d'administration de l'association Normapêche est paritaire et associe également les gestionnaires de criées (CCI et communes). Son budget est de 5 millions de Francs (0,76 million d'euros) apportés par la Région et les Départements à hauteur de 40%, l'Etat 30%, l'Europe par l'intermédiaire de PESCO 15% et les OP et adhérents 15%.

---

<sup>143</sup> « La qualité en eaux troubles », Que choisir, n°382, mai 2001.

Voir également la déclaration de Marylise Lebranchu, Secrétaire d'Etat au commerce suite à une rencontre avec les pêcheurs de Bretagne Sud relatée dans le Ouest France du 8 Janvier 2000.

<sup>144</sup> J.M. Bouquery, Ch. Renault 1996, citant un directeur scientifique de Danone dans *Les industries agroalimentaires : enjeux, perspectives et stratégies des acteurs*, Les Echos, 316p.

Le constat à la création de Normapêche fut que d'une criée à l'autre les dénominations et qualifications des produits n'étaient pas uniformisées. De plus, il y avait un manque d'identification et un mélange des qualités de produits qui ne permettaient pas à celui-ci d'être vendu à sa juste valeur. Il fallait harmoniser les pratiques sous toutes les criées pour aborder la mise en marché dans les conditions optimales et garantir un produit normalisé et une connaissance exacte du marché breton.

Normapêche travaille donc sur l'harmonisation des critères marchands sur le plan régional : taille, poids, qualités, présentation, référencement. Le but est d'élaborer une trame commune sur laquelle producteurs, mareyeurs et criées se rejoignent pour la délivrance de produits de qualité normalisée. Cette tâche avait déjà été envisagée par les deux structures collectives de qualité « Bretagne Qualité Mer » et le « Centre Qualité Pêche Fraîche de Concarneau ».

L'expérience Normapêche Bretagne est suivie avec beaucoup d'intérêt par l'OFIMER car de la réussite du programme breton dépend sa généralisation au niveau national. Il en va également de l'avenir de la pêche bretonne ; il convient donc de porter la plus grande attention à ce programme. Pour sa réussite, il faudra assurer la formation du personnel d'encadrement des chantiers de tri et des gens de mer à l'utilisation du référentiel de produit commun. L'objectif de Normapêche est d'avoir au moins une personne responsable de l'identification sous chaque criée. Ce travail de longue haleine se fera progressivement sur la base du volontariat.

Selon Michel Gibraine<sup>145</sup>, Président de Normapêche jusqu'à la fin de l'année 2000, il s'agit tout simplement de « s'adapter à son temps » pour pérenniser l'activité.

### 1.3.3.3. La mise en place de certifications

Les entreprises bretonnes bénéficient d'une conjoncture très favorable. La croissance de la consommation de poisson et de crustacés a été favorisée par les différents scandales qui ont affecté d'autres filières, et les produits de la mer véhiculent une image de qualité très forte. Afin de ne pas décevoir le consommateur, il convient de mettre en place des systèmes assurant la qualité des aliments et la reconnaissance de cette qualité. La certification et l'attribution de labels font partie des outils qui viennent attester de la qualité d'un produit tout en permettant aux producteurs de se remettre en cause et d'améliorer leurs procédés.

Malgré leur réputation d'aliments saints et préservés, les produits de la pêche ont du mal à obtenir des signes de qualité et se font distancer par l'aquaculture. Les produits de la pêche n'affichent que deux malheureuses certifications : les coquilles Saint-Jacques des Côtes d'Armor et les sardines de Copemart. Seules les coquilles Saint-Jacques bénéficient d'une protection de leur origine avec une Indication Géographique Protégée (IGP). En revanche, l'aquaculture compte déjà trois labels Rouges (huîtres de Marennes, saumon d'Ecosse, bar méditerranéen) et une certification (saumon frais Carrefour).

De toute évidence les signes de qualité existants sont inadaptés à la pêche qui est essentiellement une activité de récolte. Il faut donc trouver les moyens de les mettre en adéquation avec la filière pêche ou de créer de nouvelles reconnaissances officielles dont le contenu reste à définir. Les normes adoptées par les marques collectives que créent des associations de pêcheurs pourront servir de base.

---

<sup>145</sup> Le Marin, 15 janvier 1998

Les pêcheurs, pour ne pas être pris en défaut par la réglementation nationale, projettent en effet de mettre en place de plus en plus de marques collectives faisant souvent référence à la proximité de sites remarquables (Pointe du Raz, archipels de Sein, de Molène, d'Ouessant...) et concernant des produits haut de gamme (bar, lotte, turbot). Depuis 1993, il existe par exemple une opération « bar de ligne de la pointe de Bretagne ». Deux structures collectives de qualité existaient encore récemment avant de fusionner fin 1999 : le « Centre qualité Pêche Fraîche de Concarneau » et « Bretagne Qualité Mer ». Ces structures (association loi 1901) ont pour mission d'établir des normes de production et de commercialisation pour les produits ; le contrôle étant réalisé par un organisme indépendant. Le tout fait bien sûr l'objet d'une communication vers la distribution et le grand public. Ce système intéresse beaucoup d'autres pays européens, notamment la Belgique qui a été éprouvée par de nombreux scandales concernant l'alimentation.

« Produit en Bretagne » est également une marque collective. Elle concerne les activités de transformation et se réfère au lieu où a été transformé le produit. Il faut cependant préciser que « Produit en Bretagne » n'est pas un signe officiel de qualité<sup>146</sup>, mais seulement une « marque marketing ». Les produits concernés par ce logo sont donc fabriqués ou transformés dans la région même si les matières premières ne sont pas forcément issues de la région.

Dans le cadre de cette démarche, le fait de pouvoir fédérer de nombreux producteurs de différentes filières est un avantage mais aussi un inconvénient. Effectivement un problème ou un incident concernant un produit ou une filière peut ternir la réputation des autres membres du réseau.

## **2. DIVERSIFIER L'EXPLOITATION ET LA VALORISATION DES ALGUES**

On cherche actuellement à diversifier l'exploitation d'algues vers *Laminaria hyperborea* grâce à un système de récolte inventé par IFREMER. Cette algue contient des alginates (polysaccharides aux propriétés épaississantes, gélifiantes, stabilisantes et aux multiples applications dans l'industrie alimentaire, la pharmacie ou le textile) dont le marché est aujourd'hui détenu par les Norvégiens. Sa récolte permettrait d'augmenter les tonnages récoltés et d'allonger la saison d'exploitation puisque la récolte se ferait en automne et en hiver. D'autres recherches sont réalisées pour étendre la récolte à l'ensemble de la région.

La récolte des algues est dangereuse car elle oblige les navires à rester à proximité des côtes. Cela a conduit le Comité Régional des Pêches, en collaboration avec les affaires maritimes, à financer une étude sur l'amélioration de la production et la sécurité<sup>147</sup>.

Un rajeunissement des outils et des hommes serait dans tous les cas indispensable à l'amélioration du système de récolte des algues.

Le secteur est porteur et le marché mondial très demandeur. Les pays asiatiques comme le Japon sont de gros producteurs mais aussi de gros consommateurs et leur production nationale ne suffit pas pour subvenir à leurs besoins. Le marché européen de l'algue alimentaire pourrait aussi progresser, pour le moment les français en sont peu consommateurs mais il s'agit là d'habitudes alimentaires pouvant changer avec une certaine sensibilisation. Les produits à base d'algues sont notamment réputés pour leurs qualités diététiques. « La recherche et le développement ne suffisent

---

<sup>146</sup> CESR, *Ajoutons de la valeur ajoutée dans l'industrie agroalimentaire de Bretagne*, janvier 2001, p58.

<sup>147</sup> « Les pêcheurs d'algues retournent au champ », Le Télégramme, 20 mai 1998



pas. Une bonne **réflexion marketing** est nécessaire pour éviter de transformer une réussite technique en échec commercial »<sup>148</sup>.

### 3. LES BIOTECHNOLOGIES, UN MOTEUR TECHNOLOGIQUE DE DEVELOPPEMENT POUR L'EXPLOITATION DU POTENTIEL MARITIME<sup>149</sup>

Dans le domaine des biotechnologies, des perspectives d'exploitation nouvelles et prometteuses s'offrent dans le domaine maritime. Outre toutes les pistes offertes par la transgénèse pour la production animale et végétale (algues, poissons, crustacés), les propriétés particulières au milieu marin sont recherchées notamment dans le domaine médical (mise au point de biomatériaux, recherche sur les toxines, mise au point de substances antipaludéennes, anti-sida...).

Les perspectives de développement des biotechnologies marines sont donc multiples :

- la meilleure valorisation de la biomasse, enzymes, molécules structurantes, acides gras, hydrolysats,
- l'exploitation des bactéries, algues, champignons, invertébrés pour la recherche de molécules d'intérêt scientifique ou industriel,
- l'espoir d'exploitation et de valorisation de sous produits de la pêche ou des cultures marines, d'espèces considérées aujourd'hui comme économiquement inutiles voire indésirables et de nouveaux produits (espèces et bactéries profondes, algues vertes, crépidules,...),
- une amélioration de la gestion écologique des milieux marins et côtiers, une meilleure connaissance des pathologies aquacoles,
- l'amélioration de la culture marine et de l'aquaculture, de la sélection génétique,
- l'amélioration de la caractérisation des gènes, la maîtrise de leur expression et le développement de la transgénèse à des fins d'exploitation industrielle.

Les atouts de la Bretagne en biotechnologies marines sont nombreux : Région fortement maritime, importance de la pêche, des IAA, des Centres de recherche (notamment le Laboratoire de Biologie marine de Concarneau, IFREMER, Station Biologique de Roscoff, l'UBO et l'Institut Universitaire Européen de la Mer, l'UBS). Néanmoins, le nombre des personnes travaillant directement sur le développement des biotechnologies marines est encore limité (environ 300 chercheurs «ressources vivantes » pour les laboratoires marins dont une vingtaine seulement sur les biotechnologies).

La Région Bretagne a d'ailleurs commencé à prendre en compte ce secteur d'avenir et à titre d'exemple : le Contrat de Plan Etat Région Bretagne 2000/2006 intègre ces nouvelles activités dans ses financements par la création ou le développement d'une souchothèque de Bretagne ou la génomique appliquée, y compris aux modèles marins (GENOMER), et la volonté de porter l'accent sur les nouvelles recherches et nouveaux métiers qui sont issus de ces techniques et de la bio-informatique.

---

<sup>148</sup> Brault Dominique, Directeur du CEVA (Centre d'Etude et de Valorisation des Algues de Pleubian (22)), in « Ceva : à la pointe de l'algue », Réseau n°134, juin 1997.

<sup>149</sup> CESR de Bretagne, Section Prospective, *Prospective des biotechnologies et de leur impact économique et social en Bretagne*, 2000

### **4. TRAVAILLER SUR L'ATTRACTIVITE DES METIERS ET DU SECTEUR MARITIMES**

#### **4.1. Les métiers de la mer et leur image décriée**

##### **4.1.1. Renforcer l'attractivité du secteur**

La valorisation de l'image du secteur est un objectif déterminant. Les métiers de la mer doivent en effet assumer un déficit d'image similaire à celui dont est victime le secteur du bâtiment. Les professionnels du mareyage, par exemple, ont beaucoup de mal à recruter du personnel qualifié.

Concernant l'aquaculture, il pourrait être nécessaire de créer de nouveaux outils permettant la constitution d'une base de données sur la profession dans le but de mieux maîtriser la production et de pouvoir apporter une aide directe aux entreprises tant au niveau de la gestion que de la formation professionnelle. Cette organisation renforcée permettrait peut-être de combler le déficit d'image dont sont victimes les ostréiculteurs bretons par rapport à leurs homologues producteurs de Marennes. La démarche collective « Bretagne Qualité Mer » participe déjà à cet effort de promotion avec seize exploitations conchylicoles adhérentes.

Il apparaît impératif de promouvoir les métiers et de les rendre plus attractifs.

Pour cela, il est important de faire évoluer les formations et d'élever le niveau initial du recrutement car le secteur a besoin de techniciens compétents pour répondre aux nouvelles exigences de la gestion de la ressource, de la sécurité, de la navigation et des normes sanitaires. L'intégration de ces exigences contribuerait aussi à rétablir l'intérêt pour la profession. La création de diplômes de niveau bac ou BTS est une évolution nécessaire qui relancerait l'intérêt des jeunes pour cette filière, à l'instar de ce qui a déjà été réalisé dans d'autres activités.

Il convient par ailleurs de multiplier les pistes innovantes telles que les stages et coopérations avec l'étranger, la formation aux Technologies de l'Information et de la Communication, la connaissance des milieux et des ressources halieutiques, ainsi que les connaissances technologiques et économiques.

Cependant, même ces propositions d'amélioration peuvent ne pas suffire. Il est en effet relativement fréquent de voir des jeunes sortant des écoles de pêche qui ne désirent plus travailler en mer ensuite. Cela traduit donc un problème plus profond en termes d'attractivité et d'image du métier.

L'effort essentiel résiderait donc d'abord dans une communication sur les métiers de la mer vers les plus jeunes afin de leur faire connaître l'éventail des débouchés proposés, ou tout simplement dans un premier temps, leur faire découvrir la mer ; de nombreux enfants urbains ne la connaissant pas. A ce sujet, « Pesca Cornouaille », association chargée de la promotion de la filière, s'est associée à « Nautisme en Finistère » afin de mettre en place une opération qui vise à toucher très tôt les jeunes et les sensibiliser. Cette opération, qui a débuté à l'été 2001, propose sur plusieurs sites (Douarnenez, Concarneau, Le Guilvinec, Brest et Roscoff) des visites découvertes à des enfants de toute la France. Ces visites couvrent toute la filière maritime, du chantier naval aux criées en passant par les chalutiers, les ateliers de marée, le Musée de la pêche à Concarneau, Haliotika au Guilvinec, les lycées maritimes, l'algoculture, l'ostréiculture... Cette opération mobilise de nombreux partenaires, en particulier les entreprises volontaires qui ont tout à y gagner dans le long terme.

C'est sans aucun doute par ce type d'opération que l'on pourra accroître la connaissance et l'attractivité du secteur, puis ensuite des métiers.

#### 4.1.2. Favoriser l'attrait des métiers

Les métiers liés à la mer intéressent de moins en moins de personnes. Les difficultés sont en effet de plus en plus importantes pour trouver de la main d'œuvre compétente dans la filière ; les formations maritimes ne sont par ailleurs pas aussi fréquentées que l'on pourrait l'espérer.

Cent cinquante nouvelles recrues de marins pêcheurs sont nécessaires chaque année dans la filière pêche de Bretagne Sud<sup>150</sup>. L'existence de centres de formation de qualité en Bretagne devrait être un atout pour le secteur d'activité maritime de la région. Mais le secteur manque d'attractivité et les offres de formations n'arrivent pas à assurer la relève. Le problème se pose en nombre et en qualité et il devient plus préoccupant avec le départ à la retraite des générations du baby-boom.

Il n'est en effet pas rare aujourd'hui de voir des bateaux immobilisés pour plusieurs jours dans l'attente de répondre à la décision d'effectif (le nombre minimum de marins et de spécialités prévus pour le type de pêche et de bateau). Afin de parer à ce problème, de plus en plus d'armateurs font appel à des matelots étrangers pour compléter les équipages des chalutiers hauturiers qui sinon resteraient à quai, faute d'effectif suffisant. C'est le cas à Saint-Malo, Lorient, Longueville et Concarneau<sup>151</sup>.

Même s'il faut améliorer l'attractivité de la formation, l'effort doit essentiellement porter sur les conditions de travail et le niveau des rémunérations. En effet, quels sont les handicaps de la profession ?

- les conditions de travail et la pénibilité
- les salaires irréguliers à la part
- des contrats de travail qui ne sont pas toujours respectés dans la pêche artisanale
- l'éloignement de la famille et des proches.

La Commission européenne a rappelé récemment que ce problème était généralisé à l'ensemble de l'Europe et vient donc de proposer des mesures sur la formation et le recrutement des gens de la mer<sup>152</sup>. Elle est en outre persuadée que les armateurs ont les moyens de rendre les conditions de vie et de travail à bord plus attrayantes. A cette fin, plusieurs solutions pourraient être envisagées : l'installation de salles informatiques à bord des navires et la fourniture d'ordinateurs aux familles des marins afin que ces derniers puissent s'envoyer des courriers électroniques pour rester en contact, ou encore une mesure plus importante qui serait d'organiser des périodes de rotation entre les activités en mer et à terre.

Il serait donc nécessaire, si l'on veut accroître l'attractivité des métiers, de commencer par intervenir sur ces différents points.

---

<sup>150</sup> La revue de l'observatoire des IAA de Bretagne, n°53, Avril 1999.

<sup>151</sup> « Concarneau, pénurie de matelots : les étrangers embarquent », Ouest-France, 12 juillet 2001

<sup>152</sup> « L'Europe cherche des marins », Le Télégramme, 12 avril 2001

### **4.2. Rénover la formation maritime**

Les premiers soucis de la profession ont porté sur la formation aux savoirs techniques puis sur la gestion. Aujourd'hui, les marins sont confrontés à la raréfaction des ressources. S'impose la nécessité d'une formation axée sur la connaissance du milieu et la gestion des ressources. La structure nationale de la formation maritime ne semblerait pas encore prête à répondre à cette attente. Pour atteindre cet objectif, il conviendrait notamment de créer des passerelles entre les formations.

Une plus grande décentralisation de la gestion des formations permettrait aussi de mieux répondre aux attentes des professionnels et de développer des modules originaux comme des formations internationales avec l'Irlande, le Royaume Uni et l'Espagne par exemple. Il semble que d'autres Régions souhaitent également exploiter cette piste. Des établissements bretons ont déjà pris conscience de l'importance de l'initiation à l'international. Le recrutement se mondialise, en particulier pour les métiers de la plaisance mais aussi de l'aquaculture. Certains établissements créent des liens avec l'étranger et les élèves de CAP ou BEP réalisent des voyages d'étude subventionnés par le Conseil régional, le Conseil général et les municipalités, ainsi que parfois par le comité local des pêches et les offices de tourisme.

Par ailleurs, les formations universitaires maritimes se développent et doivent continuer en ce sens de façon accrue. L'Université de Bretagne Occidentale proposait par exemple, en 2000/2001, un pôle de gestion intégrée de l'environnement par le biais de l'Institut Universitaire d'Etudes Marines (IUEM), un DESS Expertise et Gestion des littoraux, un Diplôme d'Université (DU) de médecine maritime et diverses formations qualifiantes en sciences de la mer et du littoral.

### **4.3. Renforcer l'attractivité des emplois saisonniers sur le littoral**

Les emplois saisonniers liés à l'activité touristique littorale sont nombreux. Une étude réalisée par l'ANPE (Agence Nationale Pour l'Emploi) en 2000 estimait par exemple que le travail saisonnier lié au tourisme sur la zone d'emploi de Saint-Malo entre mars et octobre 1999 représentait 43% des déclarations d'embauche et 33% des embauches sur toute l'année 1999. Cependant, ces dernières années, les professionnels de la restauration en particulier connaissent de plus en plus de difficultés à recruter la main d'œuvre qualifiée dont ils ont besoin ; cela malgré la présence de relais locaux de l'ANPE : les « Points Neptune ».

Cette situation s'explique sans doute par les conditions de travail difficiles, le faible niveau de rémunération et la difficulté pour un grand nombre de saisonniers de trouver un logement décent avec un loyer abordable. Les saisonniers sont en moyenne prêts à consacrer entre 1500 et 2000 francs (230 et 300 €) à leur logement<sup>153</sup>.

Ce manque de candidats oblige fréquemment les employeurs à embaucher des jeunes non qualifiés qui sont également de plus en plus difficiles à trouver.

---

<sup>153</sup> ANPE, *Enquête sur les saisonniers à Saint-Malo*, 6 avril 2000

## 5. LA CONSTRUCTION ET LA REPARATION NAVALES : ENTRE RECONVERSION ET ESPOIR

On assiste actuellement à une crise de la construction navale militaire nécessitant une reconversion alors que la réparation navale, au contraire, se développe en Bretagne.

### 5.1. Le défi de la reconversion des arsenaux

La construction navale militaire est entièrement sous le contrôle de l'Etat et son avenir est conditionné par les orientations politiques et stratégiques de celui-ci. La professionnalisation des armées entraîne une forte baisse des effectifs d'environ 20 % suite à la loi de programmation militaire 1997-2002. La part du personnel civil devrait par contre augmenter au niveau national.

Les marchés à l'exportation de navires militaires pour Lorient échappent souvent à la logique du marché économique. Actuellement, les travaux dans le domaine de l'offshore visent principalement la conversion et la réparation à forte valeur ajoutée de structures existantes.

Cette mutation ne sera pas sans impact sur l'activité des chantiers civils liée aux arsenaux. Le développement de l'exportation et le recours à la sous-traitance sont à suivre avec attention, de même que les expériences de diversification. Effectivement, DCN essaie de compenser par des contrats privés la perte des commandes publiques et tente de développer ses exportations et de restructurer ses activités pour répondre à de nouvelles offres comme l'offshore à Brest.

Aujourd'hui, les rôles semblent inversés. Il n'est en effet pas rare de voir une entreprise traditionnellement dans la sous-traitance de l'arsenal employer des ouvriers de DCN, c'est le cas de la Société Métallurgique et Navale de Bretagne (SMNB), filiale du groupe BASTIDE, à Brest<sup>154</sup>. Par ailleurs, pour la première fois depuis de nombreuses années, DCN se retrouve en position de sous-traitant des Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire qui connaissent une croissance exponentielle de leur activité.

Mais ce secteur reste très concurrentiel<sup>155</sup> et marqué par des choix politiques pour DCN.

### 5.2. L'avenir de DCN

Le gouvernement a affiché ses orientations politiques : le statut d'une société 100% d'Etat à capital fermé<sup>156</sup>. A partir de 2003, DCN deviendrait donc une société de plein exercice détenue par l'Etat. Du point de vue gouvernemental, ce statut permettrait à DCN de disposer de meilleures marges de manœuvre en interne et à l'international. Jusqu'alors DCN était en effet limité dans son activité en raison du Code des Marchés Publics qui compliquait ses relations avec ses fournisseurs et son statut qui ne lui permettait pas de disposer de conditions de réactivité et de gestion industrielle comparables à ses concurrents étrangers, ni de coopérer avec d'autres industriels de la construction navale.

Ces orientations font aujourd'hui l'objet d'un débat avec les partenaires sociaux.

---

<sup>154</sup> Ouest-France, 31 mai 2001

<sup>155</sup> DCN, entreprise nationale est actuellement soumise au Code des marchés publics, ce qui par nature est contraire à la fidélisation et au partenariat avec les sous-traitants.

<sup>156</sup> Ouest-France, 29 juin 2001

### **5.3. Le transfert de compétences et la reconversion des équipements et des espaces libérés par l'armée.**

Les arsenaux ont développé leur savoir-faire affirmé. L'efficacité avec laquelle ce savoir-faire sera valorisé dans les collaborations avec le secteur civil sera déterminante. De même, la main d'œuvre qualifiée pourra peut-être bénéficier du gain d'activité que connaît la construction nautique.

Concernant la reconversion des équipements et des espaces, des changements ont déjà lieu, par exemple à Lorient où les anciens établissements consacrés aux sous-marins sont désormais convertis en lieux de production et stockage pour les entreprises à vocation maritime ; c'est par exemple le cas de CATANA, premier fabricant mondial de catamarans de plaisance qui a choisi de s'implanter sur cette base sous-marine avant la fin 2001 ou de l'arrivée d'autres sociétés comme LORIMA. D'autres activités de recherche, culture et loisirs liées à la mer se développent également sur cet espace. En 2000, dans les anciens bâtiments de commandement se sont installés le siège et les services techniques de la nouvelle télévision régionale TV BREIZH. Des sociétés de production audiovisuelle se délocalisent également de la région parisienne pour s'installer dans l'arsenal de Lorient<sup>157</sup>. Ainsi, en juin 2001, cette demi-douzaine de sociétés s'est réunie pour créer un pôle audiovisuel : « La Découverte ». Ce pôle regroupe à présent une centaine d'emplois, mais a l'ambition de passer à 500 à terme.

Cette reconversion pose cependant d'autres questions et problèmes, en particulier depuis que les monuments historiques envisagent d'enclencher une procédure de protection partielle du site de la base sous-marine de Lorient. Il pourrait apparaître dangereux de sacrifier cette reconversion en marche à l'autel d'un souci de protection et de maintien en l'état de la base. Cela amène à s'interroger sur la valeur patrimoniale que l'on donne à cette base.

### **5.4. La réparation navale, porteuse d'activités en Bretagne dans l'avenir**

La réparation navale fait partie du paysage portuaire breton. Avec Le Havre, Dunkerque et Marseille, le port de Brest abrite le plus important des quatre chantiers de grosse réparation, adapté aux porte-conteneurs géants et aux grands pétroliers et car-ferries. Un des plus gros employeurs brestois, le groupe MEUNIER, par le biais de la SOBRENA, y effectue à la fois de la réparation navale et de la sous-traitance. La SOBRENA reçoit une quarantaine de navires par an et a développé un partenariat avec la compagnie SHELL<sup>158</sup>.

Le durcissement des normes de sécurité et le vieillissement de la flotte mondiale pourraient apporter un regain d'activité du secteur dans les années à venir. Mais cela se fera dans un contexte de concurrence internationale accrue, en particulier avec les pays de l'Est.

Les entreprises navales implantées à Lorient se structurent actuellement pour pouvoir répondre aux besoins croissants de réparation navale en perspective. Cinquante d'entre elles viennent en effet de créer, en novembre 2000, l'association «Lorient pôle Naval » (LPN). Cette association regroupe 2500 salariés dont 300 dans le domaine de la réparation. Elle se veut un interlocuteur unique face à l'Etat et les collectivités locales.

Concarneau renforcera sa position sur ce créneau de la réparation navale dès l'année prochaine avec la mise en service d'une cale sèche de 130 mètres.

---

<sup>157</sup> L'usine nouvelle, n°2776, 26 avril 2001

<sup>158</sup> Le progrès de Cornouaille, 28 avril 2001

Un dernier chantier naval est souhaité dans le secteur de Paimpol ou du Légué<sup>159</sup>. Ce chantier devrait voir le jour dans les prochains mois, le lieu exact n'étant pas encore déterminé à l'heure actuelle. Ce chantier sera en partie destiné aux navires hauturiers de 20 à 25 mètres, qui réparent pour l'instant en grande majorité à Saint-Malo, Brest ou Boulogne. Les bateaux de pêche côtière, plus petits, ainsi que la plaisance seraient aussi concernés.

## 6. LE TRANSPORT MARITIME NECESSITE DE NOMBREUSES MUTATIONS

Le manque d'ambition française en matière de transport maritime est souvent dénoncé. Certains considèrent même que « la France n'a mené qu'une politique de soutien minimal en se limitant à gérer le déclin pour qu'il reste socialement acceptable »<sup>160</sup>. Mais l'absence d'une stratégie globale en matière de transport et de desserte des ports se fait aussi ressentir particulièrement en Bretagne.

### 6.1. Le pavillon français en débat<sup>161</sup>

Le transport maritime doit faire l'objet de transformations et de réformes, notamment une attitude claire à l'encontre des navires ne respectant pas les normes internationales, tant sociales que techniques.

L'affaiblissement de sa flotte marchande rend la France presque totalement dépendante de l'étranger pour ses approvisionnements notamment en matières premières et en énergie. Or, cette flotte est également nécessaire pour sa défense et le soutien logistique d'opérations extérieures. La Marine Marchande est donc en fait investie, au-delà de sa mission commerciale classique, d'une mission stratégique ; ce qui rend d'actualité le concept de « Flotte marchande de sécurité ».

Le renouveau de la Marine Marchande est dicté par la nécessité stratégique de mettre en œuvre une politique commerciale extérieure. Ce renouveau passe par une fiscalité adaptée, par un meilleur partenariat entre armateurs, chargeurs, banques et assureurs.

« Ce sont les grandes Flottes qui contrôlent les grands flux à l'échelle du globe ; il faut éviter de dépendre à la fois des pays fournisseurs et de leurs propres pavillons : cela double l'état de dépendance »<sup>162</sup>.

Or, en cinquante ans, le pavillon français est passé du 7<sup>ème</sup> au 29<sup>ème</sup> rang mondial. Ce déclin du pavillon français pose le problème de la capacité française à soutenir une concurrence dont personne ne nie la pression. La raison de ce déclin réside dans le surcoût dont souffre le pavillon français par rapport aux « pavillons libres » (le pavillon libre est en effet lié à la recherche d'un système fiscal plus intéressant que son système national). Cela constitue un handicap majeur pour la flotte française. La majeure partie des navires battant pavillon français est affectée à des trafics de cabotage national.

Les raisons motivant l'enregistrement des navires sous pavillon de complaisance sont de différents ordres : un régime fiscal plus léger, des droits d'immatriculation plus faibles et l'absence de

---

<sup>159</sup> Ouest-France, 21 mai 2001

<sup>160</sup> Jean Yves Hamon (Inspecteur Général des Transports), Jean-Claude Dubois (Inspecteur Général des Services des Affaires Maritimes), Gérard Gasc (Administrateur des Affaires Maritimes), *Rapport au gouvernement sur l'avenir de la flotte de commerce*, Avril 2000.

<sup>161</sup> La Revue Maritime - n°458 - janvier 2001 et le Rapport d'information n° 441 (1999-2000) - Tome 1 du 27 juin 2000 - Henri de Richemont - Mission commune d'information du Sénat

<sup>162</sup> Professeur André Vigarié

restrictions relatives à la nationalité des équipages (alors que l'immatriculation du navire aux TAAF (Terres Australes et Antarctiques Française), appelé également « pavillon Kerguelen », impose qu'au moins 35% de l'équipage soit français et que l'enregistrement des navires sous registre métropolitain dicte que la totalité de l'équipage soit français ou communautaire).

La solution à ce niveau a été d'imaginer différentes réformes fiscales pour favoriser la compétitivité du pavillon national à défaut de pouvoir interdire les pavillons de complaisance.

Par une loi du 5 juillet 1996, dite « Loi quirataire », était institué sur le modèle d'autres pays européens, un régime fiscal dérogatoire agréé par la Commission européenne en faveur de la flotte de commerce. Une réduction d'impôt était ainsi accordée aux personnes physiques ou morales, souscripteurs de parts de copropriété de navires. Cette loi ayant permis un début de relance des investissements a été porteuse d'espoir.

Malheureusement, moins de deux ans plus tard, elle fut supprimée par le Gouvernement suivant qui, sous les fortes pressions des secteurs économiques concernés, étudia alors un régime de substitution.

L'article 77 de la loi du 2 juillet 1998 a étendu aux sociétés de personnes, la limitation de la déduction d'amortissements afférents à des biens loués ou mis à disposition, déjà appliquée aux seules personnes physiques, et a en contrepartie institué un nouveau régime dérogatoire dit « des G.I.E Fiscaux ». Il permet aux associés<sup>163</sup> d'une société soumise au régime prévu par l'article 8 du Code Général des Impôts (S.N.C, G.I.E ou copropriété), constituée pour l'achat d'un navire neuf ou l'acquisition d'un navire d'occasion de moins de 10 ans, de bénéficier d'une majoration d'un point du coefficient utilisé pour le calcul de l'amortissement dégressif et d'une exonération des plus-values de cession, sous réserve de l'agrément préalable du Ministre chargé du Budget.

Autant la « Loi quirataire » pouvait être qualifiée de transparente dans la mesure où les critères d'éligibilité étaient purement techniques et la décision d'agrément relevait d'une procédure administrative, autant la « loi des G.I.E Fiscaux » est floue par la nature essentiellement subjective de certains critères d'éligibilité et par le caractère politique de la décision d'agrément. Au regard de son ambition affichée, cette nouvelle Loi présente ainsi deux inconvénients importants :

- la difficulté pour une compagnie maritime de développer un programme d'investissements sur la base de décisions d'agréments aléatoires
- le levier fiscal sensiblement moins incitatif que le régime précédent.

Différentes simplifications et améliorations doivent donc encore être apportées au système actuel :

- Une harmonisation de l'ensemble des pavillons européens serait à terme souhaitable.
- La négociation engagée entre le Ministère de l'équipement et les partenaires sociaux pour réformer le pavillon adapté par l'immatriculation dans les TAAF (qui en 1999 représentait encore 49% de la flotte nationale en nombre d'unités et plus de 92% de sa capacité de transport) devrait aboutir le plus rapidement possible.
- Le passage à un accord sur la base d'une enveloppe par armateur ou d'un plan pluriannuel d'investissement permettrait ensuite de mieux servir les armateurs, les aidant à saisir les opportunités du marché. Il en serait de même pour le passage de la durée d'immatriculation obligatoire sous pavillon français de huit à cinq ans.

---

<sup>163</sup> Ne peuvent investir en G.I.E fiscal que les contribuables assujettis à l'impôt sur les sociétés



- Enfin, l'Union Européenne autorise le principe d'une taxation sur le tonnage qui permettrait que l'impôt soit dû indépendamment des revenus réels de l'entreprise. Certains considèrent que ce système serait plus favorable que celui mis en place et que la France devrait par conséquent, à l'instar de ses voisins européens, l'appliquer.

D'autres améliorations restent par ailleurs à définir.

## **6.2. Réformer les ports**

Cette réforme concernerait aussi bien le statut que les services portuaires en eux-mêmes.

### **6.2.1. Réformer leur statut**

L'aménagement et l'exploitation des ouvrages portuaires constituent des missions de service public. L'organisation administrative des ports français est régie par la loi du 29 juin 1965, portant création des ports autonomes. Depuis les lois de décentralisation, et notamment celle du 22 juillet 1983, on distingue trois types de ports : les ports autonomes, les ports d'intérêt national et les ports décentralisés.

Les ports d'intérêt national, au nombre de 25, sont concédés par l'Etat aux Chambres de Commerce et d'Industrie. Les 532 ports décentralisés relèvent de la compétence des départements pour les ports de pêche et de commerce (304) et des communes pour les ports de plaisance (228). L'Etat est pour l'instant la principale partie prenante dans l'aménagement et l'exploitation des ports autonomes. Cependant, le projet de loi sur la démocratie de proximité voté en première lecture par l'Assemblée nationale, le 25 juin 2001, propose qu'une expérimentation soit lancée pour étudier les modalités d'un transfert définitif, au terme de l'expérience (2006), de la gestion de certains ports aux Régions. Il s'agirait donc de transférer le pouvoir concédant de l'Etat aux Régions.

Si cette réforme ne voyait pas le jour, dans tous les cas, dans le cadre des accords européens, la gestion des ports sera ouverte à la concurrence tout comme pour le transport ferroviaire et aérien. Les CCI, actuellement gestionnaires, doivent donc pour l'instant trouver de nouvelles armes pour faire face à cette prochaine concurrence. Le mode de gestion des places portuaires pourrait aller vers le statut de sociétés à capitaux publics soumises au régime de droit commun des sociétés afin de responsabiliser les gestionnaires. Cela découle de la nécessité d'introduire dans l'organisation portuaire, de nature essentiellement publique, la notion d'obligation de résultats. L'avenir des ports va dépendre de leur capacité à achever la réorganisation de la main d'œuvre portuaire et à accompagner la transformation des entreprises de manutention en acteurs économiques à part entière.

### **6.2.2. Réformer les services portuaires**

Les services offerts par les entités portuaires ou par des entreprises privées concernent l'administration, la gestion technique, le pilotage, le remorquage, la manutention maritime, l'entretien, le nettoyage ou le débarquement. Le GIP (Groupement Interprofessionnel Portuaire) regroupe des chargeurs, manutentionnaires, transitaires, ports, armements étrangers.

La réforme de 1992, dite « réforme LE DRIAN » concernant les ouvriers portuaires a vu la mensualisation des dockers. Les ouvriers-dockers sont soumis au statut de droit commun d'employés à contrat à durée indéterminée dans les entreprises de manutention. Le recrutement des travailleurs portuaires a été libéralisé.

La Commission européenne continue de travailler sur la libéralisation des services portuaires et sur les infrastructures de transports dans le but d'améliorer la compétitivité des ports et d'en diminuer le coût de gestion. Mais davantage qu'en termes de coûts, le problème de la manutention se pose aujourd'hui en termes de réforme des structures qui permettront à la profession de survivre et de se développer dans un cadre concurrentiel élargi. Les navires doivent pouvoir bénéficier pour leurs opérations à quai, d'une main d'œuvre professionnelle avec une forte capacité d'adaptation.

### **6.3. Développer les hinterlands en Bretagne par une politique des transports intégrée**

L'attractivité des ports français et bretons dépend de la qualité de leurs prestations (fiabilité, rapidité) mais aussi de l'importance de l'activité économique qu'ils sont en mesure de développer avec leur hinterland<sup>164</sup>.

Il conviendrait donc d'améliorer les approches terrestres des ports en réalisant par exemple des plates formes multimodales associant transport maritime, terrestre et aérien. Aujourd'hui, les ports de Brest et Lorient disposent de ces trois maillons indissociables.

La plate-forme multimodale de Brest dispose en effet d'une passerelle RO-RO, de grues mobiles pour la manutention des conteneurs et de vastes terre-pleins destinés aux conteneurs et remorques frigorifiques. Connectée aux réseaux ferrés et autoroutiers, elle est reliée au monde entier par la voie maritime (feeder<sup>165</sup> et cabotage).

L'Etat devrait jouer un rôle central dans le développement harmonieux et coordonné des ports bretons dont les hinterlands sont limités. La Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire du 25 juin 1999 prend ces préoccupations en compte. L'amélioration de la desserte portuaire est toujours à l'ordre du jour et c'est un des volets du Contrat de Plan Etat-Région.

Dans les autres pays de l'Union Européenne, en particulier l'Allemagne, les alliances multimodales répondant à une logique d'intégration verticale, ainsi que les coopérations entre entreprises portuaires et compagnies ferroviaires, se multiplient.

---

<sup>164</sup> Hinterland : terme allemand signifiant arrière-pays. Il s'agit de l'aire d'approvisionnement ou de desserte d'un port. Territoire communiquant directement avec le port qui le ravitaille ou à qui il procure ses exportations.

<sup>165</sup> Feeder : transbordement d'un conteneur d'un navire « mère » de grande taille desservant des routes maritimes sur de petits navires appelés feeders chargés d'alimenter les ports secondaires

#### **6.4. Favoriser une bonne coopération entre les ports**

La Cour des Comptes, dans son rapport sur la politique portuaire<sup>166</sup>, a souligné le handicap que constituait l'apparente incapacité des ports d'une même façade à coopérer et à coordonner leurs investissements. Cela se traduirait en effet par des suréquipements et des doublons.

Différentes coopérations ont cependant vu le jour avec la participation de certains ports bretons.

Les travaux effectués dans le cadre du programme européen ATLANTIS «Liaisons Maritimes» ayant permis d'étudier les conditions d'un développement du transport maritime le long de la façade atlantique, ils ont été suivis par la création, fin 1996, d'une «Association des Ports de l'Arc Atlantique» (APAA). Sept ports de cinq pays différents de l'Union européenne ont en effet considéré qu'ils avaient des intérêts complémentaires et qu'ils devaient donc travailler ensemble s'ils voulaient y parvenir. Ont donc adhéré à cette démarche les ports de Liverpool (Grande-Bretagne), Rosslare (Irlande), Southampton (Grande-Bretagne), Bilbao (Espagne), Lisbonne (Portugal), La Rochelle et Brest. Leur objectif est de développer et promouvoir le cabotage intra-européen sur l'Arc Atlantique afin de proposer une alternative viable au transport routier et ferroviaire.

Une initiative similaire existe également à l'échelon national. En novembre 2000, les ports de Lorient et Brest se sont en effet rapprochés de ceux de Nantes-Saint-Nazaire et La Rochelle pour donner naissance aux «Ports du Nord Ouest Atlantique» (PNOA). Par cette association, la volonté de ces ports est d'améliorer les réseaux terrestres nécessaires aux compagnies maritimes les desservant. L'idée est en fait de favoriser la complémentarité entre la mer, la route et le fer, ainsi que «la mise en place d'un réseau de fret européen allant jusqu'aux terminaux portuaires»<sup>167</sup>.

L'un des enjeux majeurs serait donc de favoriser la complémentarité, la spécialisation et la synergie qui existent entre ports. Cependant, il faudrait veiller à ce qu'une trop forte spécialisation des ports ne pénalise pas les possibilités d'adaptation liées aux évolutions du marché.

---

<sup>166</sup> Cour des Comptes, *Rapport sur la politique portuaire*, 16 novembre 1999

<sup>167</sup> Jean-Claude GAYSSOT, Ministre des transports, «L'avenir des ports se joue à terre», Ouest-France, 24 novembre 2000

### 6.5. Préparer un nécessaire développement du cabotage

Le cabotage comprend une activité de «feeding» (collecte et distribution de conteneurs) et le transport maritime à courte distance.

Aujourd'hui, le cabotage maritime représente en France environ 6% des trafics portuaires et le cabotage intracommunautaire, 30% de l'activité portuaire<sup>168</sup>. Les ports de la région occupent quant à eux une place marginale dans les conteneurs, dont les installations progressent en moyenne de 6% par an dans les autres grands ports comme Le Havre, Anvers, Rotterdam ou Hambourg.

La Bretagne ne compte plus, à l'heure actuelle, qu'un seul caboteur de 5 000 tonnes. Le déclin du cabotage amorcé autour de 1950 a plusieurs causes<sup>169</sup> :

- le manque d'infrastructures et de superstructures (certains ports n'ont pratiquement pas été modifiés depuis un siècle et ne sont plus opérationnels car dans le même temps la taille des bateaux s'est accrue)
- la concurrence de la SNCF, puis de la route, qui présentent un coût inférieur
- le faible soutien des banques
- le coût élevé du passage dans les ports.

Relancer le cabotage en Bretagne et assurer son essor en liaison avec les régions voisines ne présenterait que des avantages en substitution à des liaisons terrestres, essentiellement routières, qui posent des problèmes de nuisance et de saturation. En effet, «dans une perspective de développement durable et d'allocation optimale des ressources disponibles et pour désengorger les voies terrestres de la partie centrale de l'Europe, il est impératif de basculer une partie interne des flux intraeuropéens sur le support maritime»<sup>170</sup>. Sans cela, «l'augmentation continue et rapide des échanges économiques, et donc des transports, en Europe et la part de marché croissante de la route dans ces échanges risquent de conduire à une situation difficile en termes de capacité de l'infrastructure routière, de sécurité routière (part des poids lourds dans la circulation générale) et d'environnement»<sup>171</sup>. «Le développement de ce mode de transport contribuera à atteindre d'autres objectifs de politique générale, tels que la réduction de la consommation énergétique, la réduction de la pollution émise, la préservation d'actifs naturels de plus en plus rares, ou encore l'équilibre des territoires»<sup>172</sup>.

Le cabotage est un concept majeur d'aménagement européen. En 1997, l'Union Européenne avait voulu développer le cabotage, en particulier en assurant une nouvelle liaison Brest-Saint-Pétersbourg qui a échoué. Le cabotage entre les ports européens n'est pas encore une réalité pour la Bretagne ni pour la France ; cela l'est encore moins pour un cabotage basé sur des trafics franco-français.

Le coût reste une limite importante au développement du cabotage. En effet, après chaque voyage par mer, un temps de transport par route reste nécessaire afin d'acheminer les marchandises jusqu'à leur lieu de livraison. Cela entraîne donc une rupture de charges qui se traduit par un coût plus

---

<sup>168</sup> M.MORVAN, *Villes portuaires, les moyens d'un développement solidaire dans une Europe ouverte*, Rapport à Madame la Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, 1999.

<sup>169</sup> M. GARNIER, Agence Maritime de l'Ouest, audition par le groupe de travail « transport » du CESR le 21 mai 2001

<sup>170</sup> Arnaud HELL A GAND, *Le cabotage*, 2001

<sup>171</sup> Concertation Secrétariat général de la mer, groupe paritaire Etat/Régions façade atlantique, sous-groupe développement portuaire et desserte terrestre, *Prospective maritime et littorale atlantique 2020*, fiche n°1 «Le développement du cabotage», septembre 2000

<sup>172</sup> Bertrand LE GALLIC, *Intérêt d'un réseau de cabotage sur la façade atlantique*, janvier 1998

élevé. Pour être compétitif, le cabotage doit être basé sur des fréquences importantes et sur des taux de remplissage élevés ; ce qui rend nécessaire une massification des flux.

La Bretagne peut jouer un grand rôle pour promouvoir le cabotage dans le cadre d'une coopération des régions de la façade atlantique<sup>173</sup>. Des propositions ont déjà été faites qui rejoignent les orientations de la commission de Bruxelles dans son projet de livre blanc sur les transports. Ces orientations rejoignent celles définies par le gouvernement dans le schéma de services collectifs de transport et lors du Comité interministériel de la mer du 27 juin 2000 (en particulier des mesures d'aide financière au démarrage d'entreprises de cabotage).

Toutefois, le développement du cabotage nécessitera d'équiper les ports en conséquence (gros équipements d'infrastructures). En effet, actuellement, les ports bretons sont plus ou moins adaptés pour le cabotage. Pour être propice au cabotage, un port doit bénéficier d'un terre-plein et d'eau. Seuls quatre ports bretons peuvent dès à présent accueillir des caboteurs : les ports de Saint-Malo, Tréguier, Brest et Lorient<sup>174</sup>.

## **7. MAITRISER LE DEVELOPPEMENT DE LA PLAISANCE EN BRETAGNE**

Le développement de la plaisance est un atout pour la Bretagne. Les conditions d'accueil des « croisiéristes » sont encore souvent négligées au profit des stationnements permanents des bateaux de propriétaires résidents. La capacité d'accueil en escales de courte durée présente certainement un intérêt économique plus important pour le tissu local que son usage prépondérant en « parking » de longue durée. L'accueil saisonnier de bateaux confiés sur place en hivernage constitue également un apport économique non négligeable.

Une étude réalisée par le Conseil régional de Bretagne et l'Association des ports de plaisance bretons en 2001 démontre que la saturation des ports de plaisance existe pratiquement partout et que 5 000 à 6 000 places supplémentaires seraient nécessaires pour répondre aux besoins<sup>175</sup>.

Cependant, l'un des enjeux majeurs pour les ports de plaisance qui se développent rapidement en Bretagne va être de ne pas se transformer en parkings pour des bateaux qui ne sortiraient en mer que deux à trois fois l'année. Afin d'éviter cela, sur certains sites, un stationnement à terre des plus petites unités pourrait être envisageable dans la mesure où seraient mis en œuvre des moyens de mise à l'eau simples et rapides. Sur d'autres sites, l'aménagement de zones de mouillage abritées, desservies par des navettes, renforcerait les capacités d'accueil estival sans porter atteinte à l'environnement.

La plaisance peut enfin avoir une image positive pour les ports bretons ; l'attrait de certains ports procède en effet de la notoriété que procure l'organisation de grandes courses ou de régates internationales, ainsi que la création de pôle de compétences tels que les bases d'entraînement de Port La Forêt pour les monotypes « FIGARO » et les multicoques océaniques ou Lorient pour la coupe « AMERICA ».

---

<sup>173</sup> Quatre études sont actuellement conduites à ce sujet par les CESR de l'Arc Atlantique dans le cadre du CPER Etat-Région Pays de la Loire, leurs conclusions seront disponibles fin octobre 2001

<sup>174</sup> M. GARNIER, Agence Maritime de l'Ouest, audition par le groupe de travail « transport » du CESR le 21 mai 2001

<sup>175</sup> « Ports de plaisance : 50 000 places ne suffisent plus », Le Télégramme, 24 août 2001

## **8. LE TOURISME**

### ***8.1. De nouvelles attentes touristiques***

On observe une demande croissante pour les activités sportives naturelles et culturelles en bord de mer ainsi que la recherche d'un environnement et d'un service d'hébergement de qualité.

Pour faire face à ces nouvelles demandes d'activité de récréation, les acteurs du tourisme doivent faire preuve d'innovation. Le marché du tourisme est de plus en plus structuré et organisé ; ce qui permet de complexifier les produits offerts et d'y intégrer plusieurs dimensions : transports, hébergement, circuits, activités...

Autant de produits dont se font l'écho le Comité Régional du Tourisme, les Pays d'Accueil touristiques et les offices du tourisme locaux. Ce soin apporté dans la finition des produits touristiques pourra permettre de maintenir une clientèle malgré des aléas climatiques et la concurrence émergente des pays en développement sur le marché du tourisme mondial.

A travers l'Observatoire Régional du Tourisme, la Région Bretagne est dotée d'un outil qui lui permet de suivre et d'analyser la fréquentation touristique dans le but d'adapter au mieux l'offre de ses produits à la demande. Les domaines de la culture ou le tourisme industriel sont autant de pistes pour l'avenir.

### ***8.2. De nouveaux produits touristiques***

Le tourisme culturel est en pleine expansion mais le secteur touristique est de plus en plus concurrentiel. Pour fidéliser la clientèle, il convient de lui proposer des services originaux et de qualité. Dans cette matière, le patrimoine maritime peut réserver des ressources qui sont encore inexploitées. L'association du musée sous-marin du Pays de Lorient est par exemple une initiative originale. Elle regroupe quelques passionnés qui souhaiteraient créer un musée sous-marin permettant de faire visiter des épaves aux plongeurs aguerris et aux débutants. De tels produits ont l'avantage d'allier activités sportive, récréative et culturelle. Ils seraient peut-être aussi précurseurs d'une archéologie plus participative.

Le développement du tourisme industriel serait également à accélérer et à accentuer. Des visites de conserveries, criées, arsenaux, ports de pêche... se font d'ores et déjà mais seraient à accroître.

### ***8.3. La maîtrise du développement touristique***

Il est indispensable de contrôler et maîtriser le développement du tourisme et savoir jusqu'où on peut aller pour que l'attractivité (naturelle...) liée à l'image de la Bretagne demeure. Cela passe par l'application de la Loi littoral ainsi que la mise en place d'indicateurs permettant l'élaboration d'un tableau de bord nécessaire à une bonne gestion.

## **9. LE PATRIMOINE MARITIME, ENTRE GESTION ET VALORISATION**

### **9.1 Une difficile définition du patrimoine**

Se faire une idée précise de ce que l'on considère comme entrant dans le patrimoine à protéger, conserver et valoriser est assez difficile et subjectif et représente un enjeu pour les prochaines années. Peut-on considérer que tous les bateaux, et pas seulement les vieux gréements, les phares, les bases sous-marines... sont à intégrer dans le patrimoine au même titre que les forts... et demandent donc une politique particulière de conservation et de mise en valeur ? La question est source de débats.

### **9.2. Des coûts de gestion du patrimoine naval relativement lourds**

Si le patrimoine bâti d'époque peut faire l'objet d'aide au titre du classement en tant que monument historique, il n'en est pas de même pour les répliques, c'est donc le cas des nombreux navires nés de l'opération «Bateaux des côtes de France ». Ainsi «La Recouvrance » brestoise ne peut pas prétendre à ces aides, mais «Le Belem » appartenant à une banque y a accès. Les équipages sont donc contraints de trouver des subventions importantes s'ajoutant aux revenus des sorties du public en mer.

### **9.3. Une nécessaire coordination des manifestations**

De nombreuses manifestations à caractère culturel prennent désormais place sur nos côtes. De plus en plus de localités sont en train de découvrir leur dimension maritime, grâce aux reconversions de sites militaires ou industriels et au développement des activités touristiques. Ces opérations n'ont pas uniquement des retombées en matière de fréquentation touristique. Elles représentent aussi un véritable outil créateur d'une identité et capable de fédérer des énergies locales. Les retombées en sont donc aussi sociales et à titre d'exemple, suite au festival de «Brest 1996 », 2 millions de francs (0,3 million d'euros) avaient été réinjectés dans le tissu associatif local par l'intermédiaire du bénévolat. Il est donc très intéressant à plusieurs titres de développer ces actions.

En mai 2000, les chercheurs et décideurs associés au colloque sur le patrimoine maritime de l'institut Universitaire Européen de la Mer ont cependant souligné qu'il était primordial que les différentes actions entreprises soient harmonisées à la fois localement et à l'échelle européenne, afin que les projets d'aménagement respectent l'identité maritime des lieux et que trop de manifestations ne tuent pas les manifestations.

## **SECTION 2. LA MAITRISE ET L'AMENAGEMENT DE L'ESPACE**

### **1. LA NECESSITE D'UNE GESTION DU LITTORAL**

#### **1.1. Gérer le littoral comme une ressource se raréfiant**

On peut considérer le littoral comme une ressource limitée. Différentes activités concernent cet espace et suivent différentes logiques souvent divergentes : l'urbanisation, le développement industriel et agricole, l'exploitation de la mer, la préservation des espaces et des milieux naturels et

le tourisme. Cette forte attractivité accroît l'intensité des conflits d'utilisation du sol et nécessite la mise en place de moyens pour les gérer dans le temps et dans l'espace. Cela est particulièrement vrai pour le littoral Sud qui doit faire face à une pression estivale extrêmement forte, qui s'accroît encore.

Par ailleurs, l'extension de la période touristique constitue un objectif crucial pour les acteurs économiques du secteur et contribuerait par ailleurs à l'étalement de la pression sur le littoral. Il semble à l'inverse que depuis quelques années, cette saisonnalité se renforce en liaison avec le fractionnement des séjours<sup>176</sup>.

### **1.2. Une gestion conservatoire du patrimoine naturel**

La protection réglementaire, comme la maîtrise foncière, sont des outils pour la préservation des espaces naturels d'intérêt patrimonial ou paysager dans le contexte de l'aménagement de l'espace littoral soumis à de nombreuses et diverses pressions, mais elles ne suffisent pas. D'une part, les milieux dits naturels sont en fait presque tous des espaces de déprise agricole plus ou moins ancienne soumis à une dynamique propre pouvant contrarier des objectifs patrimoniaux. D'autre part, ces espaces le plus souvent largement accessibles subissent l'impact de fréquentations touristiques diverses. Ainsi, est-il aujourd'hui devenu indispensable d'y assurer un suivi naturaliste scientifique et de mettre en œuvre des mesures de gestion adaptées aux objectifs de conservation.

Le patrimoine naturel littoral connaît de nombreux dérèglements auxquels il convient de remédier.

Le niveau des mers en est un parmi d'autres. En effet, les spécialistes sont formels : le **niveau des mers** s'élève lentement (1,2 à 1,5 mm par an soit 10 à 20 cm au cours du XX<sup>ème</sup> siècle) (13 cm mesurés par l'observatoire des marées de Brest entre 1900 et 2000). Pour ce siècle, les prévisions anticipent une accélération du phénomène avec une augmentation d'environ 47 cm.

Par ailleurs, il est aussi constaté une augmentation de la force des vagues, de la force des houles, une fréquence plus grande des tempêtes. Il en résulte une **érosion littorale** et divers désordres sur les côtes aggravés de longue date par les ouvrages maritimes (digues, jetées...), les extractions d'agrégats marins, le dragage des chenaux, etc...

Il y a là une réalité incontournable pour l'aménagement du territoire littoral dont les P.L.U.<sup>177</sup> et S.M.V.M.<sup>178</sup> doivent tenir compte. S'y ajoute aussi bien sûr, un problème important de sécurité publique (risques naturels : mouvements de terrain, inondations marines) que doivent appréhender les PPR (Plan de Prévention des Risques, Loi « Barnier » de 1995).

---

<sup>176</sup> CESR Bretagne, *Contribution de la section mer-littoral à l'élaboration du Schéma régional d'aménagement du territoire et au Contrat Etat-Région*, 1999

<sup>177</sup> Plan Local d'Urbanisme (il s'est substitué au Plan d'Occupation des Sols (POS))

<sup>178</sup> S.M.V.M. : Schémas de Mise en Valeur de la Mer



Nombre de communes concernées par les risques naturels majeurs au 1<sup>er</sup> juillet 1997

	Inondations	Mouvements de terrain	Tempêtes
Côtes d'Armor	38	23	diffuses partout
Finistère	41	26	
Morbihan	14	-	
Ille-et-Vilaine	74	5	

Source : MATE-DPPR

Les dérèglements littoraux sont donc de plus en plus nombreux. Ils nécessitent une gestion conservatoire et préventive qui peut se traduire par différents outils. Cette gestion ne sera cependant efficace que si elle intègre toutes les composantes agissant sur le littoral.

### 1.3. Parvenir à une gestion intégrée du littoral

La nécessaire gestion à long terme doit faire cohabiter les différentes activités dans l'intérêt général. C'est concilier l'économique, le social et l'environnement. Après les opérations «contrats de rivière» (Scorff, Aven-Ster-Gois, Odet, Trieux) et les «contrats de baie» (golfe du Morbihan, baie de Morlaix, rade de Brest, Rance), les SMVM (Schémas de Mise en Valeur de la Mer) apparaissent avec la loi de décentralisation de 1983. Ils représentent sans aucun doute la meilleure approche d'une gestion intégrée du littoral puisqu'ils fixent les orientations fondamentales de la protection, de la mise en valeur économique et de l'aménagement du littoral et déterminent la vocation des différentes zones de l'espace marin et littoral.

A ce jour, 6 SMVM ont été mis en chantier en Bretagne : Pointe du Raz-Odet, Baie de Lannion, Trégor-Goëlo, Baie de Saint-Brieuc, Rade de Lorient et Golfe du Morbihan. Si certains ont été au bout de leur élaboration, il faut bien admettre qu'aucun n'est effectif sur le terrain.

L'ampleur et l'ambition de ces programmes sont-elles facteurs d'échecs ?

Penser l'activité de pêche parallèlement à l'activité touristique relèverait par exemple d'une véritable gestion intégrée du littoral dans la mesure où ces deux activités ont actuellement à faire face à de forts conflits d'usage.

L'Europe souhaite aller vers cette gestion intégrée du littoral. Quinze sites test ont ainsi été retenus dont trois en France dont la rade de Brest<sup>179</sup>.

Parvenir à un développement coordonné ville-port ou à une coordination entre ports serait également facteur de développement durable et source de bonne gestion du littoral.

### 1.4. Un développement coordonné ville-port

La ville portuaire est le lieu d'accueil d'activités tertiaires, maritimes ou non, de plus en plus diversifiées et souvent fortement créatrices d'emplois. Il convient donc d'améliorer les liens qui existent entre les villes et les ports pour en assurer un développement coordonné. La municipalité de St Malo, par exemple, s'est déjà engagée dans cette voie. La ville, la CCI et le Préfet de Région ont signé une charte de développement portuaire pour permettre au port de se développer et de

<sup>179</sup> « Coopération anglo-bretonne sur la gestion du littoral », Progrès-Courrier, 4 août 2001

participer à l'emploi sans handicaper d'autres projets ou le développement d'autres activités (la première charte signée a été celle de Brest).

Penser le développement du port avec celui du territoire sur lequel il se trouve est une démarche nouvelle et riche d'enjeux. Une telle démarche s'inscrit dans un concept plus large de gestion globale, intégrée, d'un territoire littoral. A ce titre, une telle orientation va vers la notion de « Pays maritime » qui prétend s'inscrire dans une logique de développement durable d'un territoire côtier. La mise en place de tels Pays peut apparaître comme un facteur permettant de parvenir au développement réfléchi du littoral breton.

## 2. LES ILES

### 2.1. *Maintenir une vie sur les îles*

Les îles sont fréquentées par de nombreux touristes ; leur trop grand nombre ne doit pas menacer la qualité des sites. Le tourisme étant devenu la principale source de revenu des îles, il convient de mettre en œuvre sur ces territoires des politiques de développement qui permettent de préserver leur authenticité et de veiller au maintien d'un équilibre entre activités saisonnières et activités permanentes.

Aujourd'hui, le principal défi pour les îles est d'ordre démographique. Le dernier recensement a montré leur situation préoccupante en la matière.

Groix est dans une situation un peu meilleure que les autres<sup>180</sup> : moins 100 habitants « seulement » entre les deux recensements, encore ce chiffre doit-il être nuancé compte tenu des conditions dans lesquelles a été réalisé le recensement dans les îles, Groix est plus vraisemblablement dans une situation de maintien de sa population. En Bretagne, seules Groix et Belle Ile ont un nombre d'habitants principaux supérieur à celui des résidents secondaires. *Le maintien des jeunes à l'année dans l'île est devenu l'axe de travail principal des autorités locales.* La proximité du marché d'emploi de la zone de Lorient rend cet objectif possible pour Groix.

Outre le tourisme (commerces), l'activité sur l'île de Groix se maintient autour de la pêche (15 bateaux) et d'un projet de création d'un atelier agroalimentaire (produits de la mer). Il existe également une activité agricole : deux agriculteurs, trois maraîchers. Des réflexions étaient en cours pour la reprise de ces exploitations (afin d'éviter l'acquisition par des promoteurs immobiliers) et la réorientation des types de cultures (actuellement des céréalières) qui ne semblent pas très adaptées dans la mesure où elles ne valorisent pas la spécificité de l'île (primeurs etc...).

En général, les îles sont confrontées à plusieurs défis<sup>181</sup> :

- La poursuite de l'émigration, en particulier la « fuite » des jeunes formés. La pression mise sur le foncier par le marché des résidences secondaires et les surcoûts de construction liés à l'insularité font que les jeunes ménages îliens peuvent rarement se lancer dans l'accession à la propriété. Ils éprouvent même des difficultés à trouver des formules locatives adaptées à leur exigence de confort et compatibles avec leurs revenus. L'offre de logements locatifs sociaux devrait donc être améliorée, mais leur financement est très lourd pour la commune, car le calcul des Prêts Locatifs Aidés (PLA) ne tient pas compte du surcoût de l'insularité. Ce problème est

---

<sup>180</sup> Audition de M. Yvon, Maire de Groix, par la Section Mer-Littoral du CESR, 16 septembre 1999

<sup>181</sup> M. Palluel, Maire d'Ouessant, Audition par la Section Mer-Littoral du CESR, 20 avril 2000

d'autant plus crucial quand il s'agit d'îles touristiques. Le développement du tourisme a en effet fait augmenter le prix des logements. *La construction de logements sociaux est donc nécessaire.* Selon Dominique Yvon, «La Région Bretagne et le Conseil général du Morbihan [...] accompagnent [les îles] alors qu'ils ne sont pas tenus de le faire. Le logement social est du ressort de l'Etat »<sup>182</sup>. Ce dernier pourrait donc s'engager davantage à ce niveau.

- Une refonte culturelle du développement de l'île, puisque les débouchés traditionnels se sont taris.
- L'AIPP (l'Association pour la Promotion et la Protection des Iles du Ponant) s'est fixée pour objectifs «d'intensifier le travail en commun et la professionnalisation des offices de tourisme, privilégier les infrastructures et les équipements publics essentiels à la vie des résidents permanents, maintenir le tissu commercial et artisanal en aidant les reprises d'entreprises et la création d'activités compatibles avec le milieu insulaire, développer des pôles culturels... »<sup>183</sup>.
- Une bonne desserte des îles est un enjeu majeur et va conditionner leur développement. Selon M. YVON, «Le niveau de service doit être maintenu et les tarifs raisonnables pour que les îliens et touristes continuent à venir sur l'île et que l'activité économique y trouve son compte »<sup>184</sup>.

Les îles bénéficient cependant d'atouts, le principal étant l'attachement des îliens à leur île, qui se manifeste par le retour de ceux qui ont quitté l'île quelques années plus tôt.

## 2.2. Protéger les îles

L'activité touristique, si elle est très présente sur les îles, peut également représenter un danger pour ces territoires. Toute politique de développement doit donc être pensée dans le souci de concilier la conservation de l'île et son développement. Ces politiques de développement peuvent être si compliquées à mettre en place que leur mise en œuvre peut passer par la création de structures de coopération rassemblant les îles. Cela est par exemple le cas de l'association des îles du Ponant. Ces structures de coopération pourraient être des lieux d'échanges des expériences afin de parvenir à une bonne maîtrise du tourisme qui pourrait s'illustrer par la valorisation de sites naturels, culturels ou touristiques, le développement de transports collectifs sur les îles les plus grandes, la mise en place d'un Plan Local d'Urbanisme harmonieux pour limiter l'urbanisme sauvage et l'aide aux activités traditionnelles.

Une structuration des professionnels du tourisme dans les îles pourrait également être envisagée, à l'image de ce qui existe en zone de montagne. Ces derniers ont en effet mis en place en commun une opération de communication autour de différentes prestations touristiques.

Arz et l'île aux Moines viennent d'ailleurs de «se fiancer » dans ce double objectif. En effet, les deux îles ont annoncé à l'été 2001<sup>185</sup> qu'elles mettaient sur pied une coopération étroite entre leurs deux territoires, dans l'objectif principal de défendre leurs identités, valoriser et protéger leurs patrimoines et mettre en place, dans le futur, un échange touristique privilégié. Ces actions se

---

<sup>182</sup> Ouest-France, 18 septembre 2000

<sup>183</sup> « Iles du Ponant : privilégier la qualité de vie », Le Télégramme, 18 septembre 2000

<sup>184</sup> « Les îles du Ponant après l'Erika », Ouest-France, 18 septembre 2000

<sup>185</sup> « Arz et l'île aux Moines se fiancent », Ouest-France, 22 juin 2001

concrétiseront dans le cadre d'une charte commune de « défense des identités et de leurs territoires » mise en place en septembre 2001.

Ces programmes de développement touristique élaborés pour les îles doivent veiller à associer les professionnels des autres secteurs d'activités lorsqu'ils sont présents (pêcheurs, agriculteurs...) et les populations permanentes, à l'image de certaines initiatives telles que celle de l'association « Vivre à Bréhat ».

La recherche d'un développement équilibré, et pas uniquement touristique, est un gage de développement durable des îles bretonnes.

### **SECTION 3. UN ENJEU ENVIRONNEMENTAL ET SANITAIRE**

#### **1. MAÎTRISER LES POLLUTIONS D'ORIGINE TERRESTRE**

La maîtrise des pollutions d'origine terrestre impose que l'on s'attaque à toutes ses sources. Elle suppose globalement une régulation des activités implantées sur la bordure littorale et côtière. Plusieurs faiblesses interviennent à ce niveau, comme le mentionne le DOCUP Objectif 2 : « les nombreux rejets industriels traités par les stations d'épuration collective, un retard de la Bretagne pour l'équipement des stations d'épuration en traitement secondaire et traitement poussé en zone sensible, l'augmentation des quantités de pollutions d'origine agricole, la lenteur de l'évolution des pratiques agricoles... »<sup>186</sup>.

La manifestation la plus visible de ces pollutions telluriques en Bretagne est le phénomène des algues vertes.

« Le problème des marées vertes dans notre région est posé depuis plus de 30 ans. La diagnostic est posé par les scientifiques depuis 1970. « L'état de l'environnement sur la façade atlantique », publié par l'IFREMER en 1999, écrit : « l'azote (est) le principal paramètre responsable des proliférations... Les ulves ont besoin de peu de phosphore [de toute façon piégé dans les sédiments]... Un modèle mathématique (...) met en évidence le rôle bénéfique des réductions d'azote sur la biomasse totale. Les réductions des apports de phosphore ont beaucoup moins d'effet... Si l'on veut s'attaquer aux causes, il faut réduire les apports d'azote ! ». Ce même rapport rappelle (à partir de données de 1993) que la Bretagne montre les plus fortes pressions azotées et phosphatées sur les sols de toutes les régions de France avec :

- 250 kg/ha d'azote totale dont 160 des déjections animales ;
- 160 kg/ha de phosphate total dont 125 des effluents d'élevages.

Le vrai problème est bien celui posé par l'excédent d'épandage d'azote. Il convient, de manière urgente, de demander l'application de la réglementation : rendre opérationnel le traitement des élevages importants et faire respecter les effectifs autorisés dans les installations classées.

---

<sup>186</sup> Région Bretagne et Préfecture de Bretagne, *Plan de reconversion économique et sociale des régions en difficultés structurelles 2000/2006, DOCUP Objectif 2*, p102

Cela implique un volet coercitif préalable à tout programme. Il convient également de favoriser le traitement collectif pour le fumier de volailles et les fientes, et de réduire la consommation d'engrais chimiques »<sup>187</sup>.

L'importance de nitrates étant la première cause à ce phénomène, «Il faut empêcher la fuite du nitrate, seul levier sur lequel on peut jouer »<sup>188</sup>. « Pour cela, il est indispensable que les pollueurs potentiels se sentent concernés et prennent des mesures individuelles »<sup>189</sup>.

Actuellement, un fort décalage existe entre le niveau d'intervention des collectivités et la gravité du problème posé par l'excédent d'épandage d'azote en Bretagne. De nouvelles politiques sont donc à mettre en place, ces dernières devant faire l'objet d'un partenariat le plus large possible et devant se traduire par des actions concrètes et rapidement perceptibles par la population ; on ne doit pas se contenter de schémas faisant un état des lieux des problèmes.

Différents objectifs sont à poursuivre dans le cadre de cette maîtrise des pollutions d'origine terrestre<sup>190</sup> :

- reconquérir la qualité des eaux continentales,
- mettre en œuvre les outils de planification et de gestion intégrée de l'espace côtier pour réduire les flux de pollution des bassins versants côtiers dans l'objectif de préservation du milieu marin en tant que tel,
- maîtriser les sources de pollution des activités touristiques (effluents des communes, navigation de plaisance).

Il faudrait par ailleurs utiliser les outils existants tels que les contrats territoriaux d'exploitation et les démarches de bassins versants et de SAGE (Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux) qu'il conviendrait de mettre en concordance.

## 2. LUTTER CONTRE LES POLLUTIONS MARINES

### 2.1. Les pollutions de négligence

Au delà de la prévention des accidents maritimes et des pollutions dues à ces accidents, la prise de conscience consécutive au naufrage de l'Erika s'est étendue à l'ensemble des pollutions maritimes et pas seulement sur celles liées à des accidents. Ainsi, un texte interdisant les dégazages en mer et les imposant dans les ports a été adopté par l'Assemblée nationale à l'automne 2000 : désormais les officiers de ports pourront interdire la sortie des navires qui ne se seront pas mis en conformité quant au traitement de leurs déchets et qui n'auront pas dégazé dans les ports. Toutefois, la bonne application de cette mesure est conditionnée par la mise en œuvre de moyens adaptés...

Cette prise de conscience doit se généraliser à tous les usagers de la mer.

---

<sup>187</sup> Avis du CESR sur le rapport du Conseil régional : *Le programme pro littoral, une action régionale et interdépartementale coordonnée de lutte contre les algues vertes en Bretagne*, session du 25 juin 2001

<sup>188</sup> Yannick Borel, Vice-président du Conseil général des Côtes d'Armor, Ouest-France, 20 juin 2001

<sup>189</sup> Ambroise Guellec, Vice-président du Conseil régional de Bretagne, Ouest-France, 20 juin 2001

<sup>190</sup> Région Bretagne et Préfecture de Bretagne, *Plan de reconversion économique et sociale des régions en difficultés structurelles 2000/2006, DOCUP Objectif 2*, p102

Cependant, comme l'indique un rapport de la DIREN, «Il faut regretter que l'estimation de ces pollutions n'est réalisée de façon régulière qu'au travers de conséquences qu'elles ont sur les milieux : quantité d'algues vertes, présence-absence d'algues toxiques, concentration en bactéries pathogènes. Les réseaux de mesure existants ne permettent pas de suivre les impacts et d'évaluer les risques au vu des pratiques existantes par zone hydrologique »<sup>191</sup>.

### **2.2. Les pollutions accidentelles<sup>192</sup>**

#### **2.2.1. Prévenir les accidents**

##### **2.2.1.1 Vers un renforcement de la réglementation et du suivi au niveau national et européen**

Dès le printemps 2000, la France a adressé un «paquet » de propositions à l'Union Européenne, à l'OMI et au FIPOL. Ces propositions d'évolution de la réglementation dans un cadre transnational, ont été complétées lors des 2 Comités Interministériels de la Mer de février et juin 2000, par des propositions d'accroissement des moyens humains et financiers de la politique nationale de prévention. En outre, la sécurité maritime a été annoncée comme étant l'une des priorités de la présidence française de l'Union européenne.

La Commission Européenne a émis ses propres propositions au printemps, en s'inspirant dans une large mesure des projets français. Ces textes ont été largement discutés au Parlement européen à l'automne. Ils se sont matérialisés à travers six projets et mesures. Les ministres des transports de l'Union Européenne se sont prononcés à l'unanimité, lors du conseil des ministres des 20 et 21 décembre 2000, en faveur du renforcement des contrôles par l'Etat du port, qui prévoit entre autres la publication d'une « liste noire » des navires. Malheureusement, compte tenu des disparités de moyens mis en œuvre par les différents Etats, ce projet n'a pas obtenu la majorité qualifiée nécessaire à son entrée en vigueur. Son application nécessiterait en effet la mise à disposition par les Etats de moyens humains qualifiés et en nombre suffisant pour effectuer des inspections approfondies sur l'état des navires.

La directive de 1994 a fait l'objet d'un amendement dans le sens d'un renforcement du contrôle sur les sociétés de classification. Elle prévoit entre autres de centraliser, d'harmoniser les procédures d'agrément de ces sociétés au niveau européen et d'appliquer les sanctions. Elle propose également une responsabilité illimitée des sociétés de classification, mais l'impact de cette dernière décision est à relativiser compte tenu de la faible surface financière de ces sociétés.

D'autres mesures sont proposées par la Commission européenne dans le cadre du Paquet Erika II.

Un système communautaire de suivi, de contrôle et d'information du trafic pourrait tout d'abord voir le jour. Il s'orienterait vers l'amélioration de l'identification des navires, la présence à bord de transpondeur grâce auquel les navires peuvent être identifiés automatiquement et suivis en permanence par les autorités côtières, l'harmonisation et la simplification de la procédure de transmission et d'utilisation des données relatives aux marchandises dangereuses et polluantes grâce à des échanges systématiques de données informatisées, à la présence obligatoire d'une boîte noire à bord des navires et à un suivi plus strict des navires constituant un danger pour la sécurité maritime et l'environnement. Il serait par ailleurs envisagé d'interdire aux navires de prendre la

---

<sup>191</sup> Préfecture de la Région Bretagne, DIREN, *Profil environnemental régional Bretagne*, février 2000

<sup>192</sup> Voir la *Communication : L'Erika, un après*, CESR de Bretagne, session du 22 janvier 2001

mer en cas de conditions météorologiques exceptionnellement défavorables créant un risque grave pour l'environnement.

Enfin, la Commission propose de créer une Agence européenne pour la sécurité maritime. Son rôle serait d'apporter à la Commission Européenne et aux Etats membres une assistance en matière d'application et de contrôle du respect de la législation communautaire relative à la sécurité maritime ainsi que sur l'évaluation de l'efficacité des mesures prises.

#### 2.2.1.2. De nouveaux moyens humains et financiers pour mettre en œuvre cette réglementation... mais qui demeurent insuffisants

Le naufrage de l'Erika aura permis de mettre un frein à la paupérisation de l'administration en charge de la sécurité maritime... Avec les différentes mesures annoncées, notamment dans le cadre des CIM, cette Direction semble trouver de nouveaux moyens financiers et humains nécessaires à son action.

Cependant, on peut considérer qu'il s'agit là davantage d'un rattrapage que d'une véritable avancée :

- *Les moyens pour surveiller les 5 500 km de côtes demeurent modestes* au regard des enjeux et en comparaison avec la politique d'autres pays. La France ne dispose que de deux avions Polmar (bientôt un 3<sup>e</sup>). Cependant, des crédits supplémentaires ont été attribués pour la rénovation technique des CROSS et pour l'amélioration de la signalisation maritime. En outre, un programme d'investissement sur trois ans prévoit l'achat d'un patrouilleur et d'un bateau anti-pollution... L'idée d'un corps de gardes-côtes européen semble avoir été ajournée (voire abandonnée) : sa mise en œuvre s'avèrerait particulièrement lente s'agissant d'une démarche transnationale.
- *Les moyens pour assurer les contrôles de navires demeurent limités* : un objectif de doublement du nombre d'inspecteurs dans les trois ans est affiché ; ce qui devrait porter leur effectif total à un peu moins d'une centaine (à titre de comparaison, le Royaume-Uni dispose déjà d'une centaine d'inspecteurs). Soulignons néanmoins tout l'intérêt du projet de création d'un centre professionnel de formation des inspecteurs de sécurité (à Nantes).
- *Les moyens pour traiter les pollutions dans les ports sont également très limités* : les ports français sont insuffisamment équipés en stations de dégazages (coût 50-60 MF (7,6-9,1 M€) d'installation, plus environ 5 MF (0,7 M€) annuels en fonctionnement).

### **2.2.1.3. Accroître la qualification des marins**

L'amélioration de la qualification des marins travaillant sur des navires de plus en plus complexes et/ou de plus en plus spécialisés doit se poursuivre. C'est en effet avec des marins de plus en plus formés à ce type d'accidents que l'on pourra espérer les éviter.

### **2.2.1.4. Améliorer la conception des navires**

Une amélioration dans la conception des navires est en cours, notamment pour les rendre plus « manoeuvrants ».

L'élimination progressive des pétroliers à simple coque demeure quant à elle une mesure contestée y compris dans les milieux professionnels (cf. rapport du Sénat). Le navire à double coque offrirait en effet une sécurité plus apparente que réelle : aucune des pollutions importantes apparues ces dernières années n'aurait pu être évitée avec un navire double coque. (cf. Ievoli Sun). De fait, la double coque accroît les risques de corrosion des ballasts tout en rendant plus difficiles leur contrôle : dans l'état actuel des moyens techniques et humains, il n'est pas possible de déceler les défauts de structures dus à la corrosion. Ainsi, la mise en œuvre de cette mesure devrait impliquer une plus grande fréquence de ces contrôles et de leur qualité.

## **2.2.2. Gérer les accidents**

### **2.2.2.1. Eviter qu'un accident ne se transforme en marée noire**

Sur ce point, l'équilibre est difficile à trouver puisque qu'il pose la question de la place des sociétés de remorquage. Le droit européen exige en effet que les Etats fassent le choix du moins disant dans les appels d'offre pour les délégation de services publics. Ceci a conduit récemment à revoir la collaboration entre le groupe de ABEILLE et la Marine Nationale, alors que dans le même temps, un plan de modernisation, en partenariat avec l'Etat, avait été décidé (750 MF (114,3 M€) sur 3 ans). La règle du moins disant, dans ce domaine comme d'en d'autres, pose question : risque d'arrivée de « pavillons de complaisance » dans les compagnies de remorquage ? risque d'incohérence dans les choix d'investissements (voire d'insuffisance des investissements) ? risque de confier la surveillance des eaux territoriales nationales à des compagnies étrangères ? ...

### **2.2.2.2. Préparer et organiser la gestion de la marée noire**

En 2001, des moyens financiers supplémentaires ont été attribués au CEDRE afin de prévoir la création d'une équipe d'intervention de cinq personnes pour conduire des chantiers de démonstration et de formation pour les personnels de l'Etat et des collectivités locales (4 MF (0,6 M€) pour le matériel, 2 MF (0,3 M€) pour le personnel). Au delà de cette décision intéressante, il serait également important de prévoir régulièrement des exercices d'envergure associant les populations (et en particulier les professionnels du littoral : conchyliculteurs, pêcheurs...) ainsi que le pré-positionnement de matériels, à l'instar de ce qui se pratique aux Etats-Unis.

Les régions périphériques maritimes étant les plus touchées par ces catastrophes, il est nécessaire de *faire jouer le principe de subsidiarité* afin que les moyens financiers et humains, indispensables à la prévention et à la lutte contre ces pollutions, soient attribués à ces régions



### 2.2.3. Reconnaître les préjudices subis

Cette reconnaissance s'apprécie selon deux modalités : une plus grande responsabilisation des acteurs de la filière du transport maritime et une indemnisation adaptée.

#### 2.2.3.1. Une responsabilisation accrue des acteurs de la filière du transport maritime

En 1999, sur les 308 pollutions officiellement repérées, 30 ont fait l'objet d'une poursuite et 3 ont été condamnées...

La modification du régime des responsabilités apparaît impérative. Les modalités exactes ne sont pas à ce jour établies. Cependant, la tendance actuelle va vers un durcissement de la position des légistes, dont certains, à l'instar de l'évolution américaine, souhaiteraient « criminaliser » les atteintes à l'environnement : une définition plus large du dommage de pollution, une possibilité plus étendue d'action directe contre l'assureur, la suppression de la limite de responsabilité (actuellement de 80 millions USD) en cas de faute lourde (mais cette dernière reste très difficile à prouver), sont le plus souvent évoquées...

L'accès aux documents d'enquête par les associations est également régulièrement réclamé (exemple : les difficultés d'accès au rapport d'enquête des autorités maltaises sur les causes de l'accident de l'Erika en octobre 2000).

#### 2.2.3.2. Davantage de clarté dans les relations financières

Le postulat est simple : plus l'accident coûtera cher à son (ses) auteur(s), plus ce dernier prendra des mesures efficaces de prévention. Pour cela, il convient *d'établir une liaison claire entre l'armateur et les capacités financières* (à titre d'exemple, aux USA un certificat de solvabilité est exigé pour entrer dans les ports) ou encore *d'impliquer financièrement les sociétés de classification* : le Sénat a ainsi proposé que l'Union Européenne ne donne son agrément à ces sociétés que si ces dernières justifient préalablement d'une assurance responsabilité garantissant un montant minimal, avec possibilité d'action directe contre l'assureur. Ainsi, les sociétés de classification deviendraient les « clientes » des assurances et non celles des armateurs, ces dernières imposant à leur tour la rigueur des contrôles des navires. Cette proposition n'a été retenue ni par la France ni par l'Union Européenne...

Une fois les indemnités obtenues, la reconnaissance des préjudices subis passe aussi par une meilleure répartition des fonds entre les victimes des catastrophes, en particulier une plus grande décentralisation afin que les crédits aillent effectivement dans les régions touchées.

#### 2.2.3.3. Revoir le système d'indemnisation

Le système d'indemnisation par le FIPOL a montré ses limites.

La Commission européenne, dans le cadre du « Paquet Erika II », propose la création d'un fonds de compensation des dommages provoqués par la pollution maritime par les hydrocarbures dans les eaux européennes. Ce fonds, le COPE, ne dédommagerait que les victimes dont les plaintes sont considérées comme justifiées et qui n'ont pas pu obtenir une indemnisation complète dans le cadre du régime international du FIPOL en raison du niveau peu élevé des limites d'indemnisation de ce dernier. Ce fonds serait financé par les entreprises européennes recevant des hydrocarbures par mer. Toute entreprise établie dans la Communauté recevant plus de 150 000 tonnes de fuel lourd ou de pétrole brut par an serait tenue de contribuer à ce fonds.

*La lutte contre toutes ces pollutions est donc primordiale, aussi bien dans son volet préventif que curatif. C'est pourquoi, le Ministre de la Recherche a annoncé en juin 2001 la création d'un réseau de recherche et d'innovation : « Pollutions marines accidentelles et conséquences écologiques sur le littoral »<sup>193</sup>. Son action visera à « prévenir et pallier les conséquences de tels accidents et protéger le littoral dans sa dimension écologique ». Son champs d'action commencera à la source des pollutions, qu'il s'agisse de naufrages ou de déballastages pirates, pour un repérage et un suivi des nappes de polluants, hydrocarbures ou produits chimiques, puis leur récupération et leur traitement. Cette agence œuvrera également dans la restauration des écosystèmes littoraux.*

*« Sensibiliser et former tous les acteurs à la fragilité des milieux littoraux et côtiers »<sup>194</sup> est essentiel.*

---

<sup>193</sup> Ouest-France, 20 avril 2001

<sup>194</sup> Région Bretagne et Préfecture de Bretagne, *Plan de reconversion économique et sociale des régions en difficultés structurelles 2000/2006, DOCUP Objectif 2*, p102

---

## ***CHAPITRE II :***

# ***Le rôle des politiques publiques en matière maritime et littorale***



<b>PLAN</b>
-------------

## **SECTION 1. DE NOMBREUSES POLITIQUES S'APPLIQUENT AU DOMAINE MARITIME ET LITTORAL**

- 1. Le patrimoine naturel, sa protection et sa gestion, objet majeur de ces politiques**
- 2. D'autres actions en faveur du développement du littoral**

## **SECTION 2. LA NÉCESSITE DE REPENSER LES POLITIQUES PUBLIQUES MARITIMES**

- 1. Une approche globale des politiques publiques est nécessaire**
- 2. Tenir compte des orientations européennes**
- 3. Repenser le rôle et la structuration de l'Etat par une réforme des institutions publiques**
- 4. Davantage d'implication des acteurs régionaux et locaux dans la gestion littorale**



## SECTION 1. DE NOMBREUSES POLITIQUES QUI S'APPLIQUENT AU DOMAINE MARITIME ET LITTORAL

Différentes politiques s'appliquent sur le littoral, aussi bien pour favoriser la protection et la gestion du patrimoine, que pour favoriser le développement du littoral sur bien d'autres domaines et dans de multiples secteurs.

### 1. LE PATRIMOINE NATUREL, SA PROTECTION ET SA GESTION, OBJET MAJEUR DE CES POLITIQUES

#### 1.1. Des politiques et orientations émanant de conventions internationales

Différents actes internationaux ont orienté les mesures de protection s'appliquant sur le littoral breton.

La convention internationale RAMSAR «relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau», signée en 1971 (mais ratifiée par la France en 1985 !) a jeté les bases de la prise de conscience de la nécessité de protéger les zones humides. Dans le cadre de cette convention, la France a désigné deux sites littoraux bretons : le Golfe du Morbihan et la Baie du Mont Saint-Michel parmi les dix sept zones retenues au plan national.

En application de la directive européenne «Oiseaux» du 6 avril 1979, un inventaire des Zones d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux (ZICO) a été réalisé et 21 Zones de Protection Spéciale (ZPS) ont été proposées à la Commission européenne ; ce qui représente 70 000 hectares, essentiellement sur le littoral.

En 1988, l'UNESCO a attribué le label «réserve de la biosphère» (programme MAB : Man And Biosphère) à l'archipel de Molène et Ouessant, reconnaissant ainsi l'intérêt remarquable de l'écosystème de la mer d'Iroise et l'importance des études scientifiques conduites et des mesures de protection en cours dans un environnement où les activités humaines sont maintenues.

#### 1.2. Une politique suivie par l'Etat et appliquée localement

##### 1.2.1. L'inventaire préalable à la protection, un outil : les ZNIEFF

Aujourd'hui, la reconnaissance du patrimoine naturel breton est une réalité<sup>195</sup> et sa connaissance se complète chaque jour. Au niveau national, depuis 1982, l'inventaire des ZNIEFF permet de recenser les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique, c'est à dire les milieux naturels abritant essentiellement des espèces rares ou menacées, des écosystèmes remarquables.

---

<sup>195</sup> DIREN, Région Bretagne, *Curieux de nature*, Ed. Ouest France, 1995

### 1.2.2. Les principaux dispositifs de protection réglementaire

#### 1.2.2.1. Les sites classés

Ces sites sont classés au titre de la loi du 2 mai 1930 relative à la «protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque ». De nombreux sites naturels, de nombreux paysages littoraux sont préservés à ce titre en Bretagne : Baie du Mont Saint-Michel, Vallée de la Rance, Cap d'Erquy - Fréhel, Pointe du Raz, Baie d'Audierne, Falaises de Groix, Belle Ile en Mer, Penestin, Marais de Pen en Toul, etc...

#### 1.2.2.2. Les Réserves Naturelles

Six des sept Réserves Naturelles créées en Bretagne au sens de la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature sont situées sur le littoral. Ces réserves naturelles ont une obligation de gestion (avec évaluation périodique) prévue par la loi et bénéficient d'un budget du Ministère chargé de l'environnement.

#### Les réserves naturelles du littoral breton

	Surface (ha)	Intérêt
Saint Nicolas des Glénan (29)	1,5	Flore, milieu insulaire
Les sept îles (22)	280	Ornithologie (la plus importante colonie d'oiseaux marins en France ), milieu marin
Ile de Groix (56)	108	Géologie, ornithologie, lande littorale
Iroise (29)	40	Ornithologie, milieu insulaire, flore, géomorphologie
Marais de Séné (56)	410	Ornithologie, lagunes, marais maritimes
Baie de Saint-Brieuc (22)	1 140	Zone humide littorale, ornithologie, flore de pré-salé et dunaire, géologie

Source : Région Bretagne, Préfecture de Région Bretagne : L'Atlas de l'environnement en Bretagne



Une majorité de Réserves Naturelles situées sur le littoral ou en mer



Source : Muséum national d'histoire naturelle, Conseil régional de Bretagne, DIREN (Document extrait de « l'Atlas de l'environnement en Bretagne »)

1.2.2.3. Les arrêtés préfectoraux de protection de biotopes

Mis en œuvre directement au niveau préfectoral sur la base des listes d'espèces animales ou végétales protégées, ils permettent la protection de nombreux sites ponctuels de nidifications d'oiseaux marins nicheurs notamment ou des stations botaniques. Une gestion n'est pas toujours prévue, n'étant pas obligatoire.

1.2.2.4. Les réserves de chasse sur le Domaine Public Maritime

Les réserves de chasse sur le Domaine Public Maritime (DPM) sont au nombre de 47 en Bretagne pour 116 200 hectares.

1.2.2.5. « Les espaces naturels littoraux remarquables »

La «Loi littoral » de 1986 contribue à une gestion intégrée du littoral en proposant un équilibre dans l'aménagement : non-aménagement d'une bande de 100 mètres en profondeur, restriction de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage, protection des espaces naturels littoraux remarquables (définis par le décret de septembre 1989) nécessaires au maintien des équilibres biologiques. Ces espaces reconnus dans les P.O.S (Zones NDs) sont durablement protégés.

Cependant, l'application de la Loi littoral, depuis quinze ans, pose problème dans la mesure où cette dernière est floue. Cette loi aurait besoin d'un toilettage, d'autant plus que la brèche ouverte récemment sur son application en Corse, avec la mise en place d'un régime dérogatoire, pourrait être la porte ouverte à de nombreuses dérogations à venir.

Par ailleurs, cette loi qualifie comme « littorales », les communes riveraines des estuaires et des deltas. La loi prévoit que « la liste de ces communes est fixée par décret en Conseil d'Etat, après consultation des Conseils Municipaux intéressés ». Or, quinze ans plus tard, ces décrets n'étaient toujours pas sortis, la loi n'étant donc pas encore applicable aux estuaires !

### **1.2.2.6. Les Parcs Naturels Régionaux**

A l'heure actuelle, un seul Parc Naturel Régional (PNR) existe en Bretagne, un second étant en projet dans le Golfe du Morbihan.

Le premier, le PNR d'Armorique couvre un territoire où le littoral est largement concerné (presqu'île de Crozon et mer d'Iroise). Par nature, sa mission est de concilier l'aménagement et le développement de son territoire, ainsi que la protection de l'environnement.

Quant au second, en phase de projet actuellement, il concernerait 76 500 hectares maritimes et terrestres du Golfe du Morbihan (36 communes) et pourrait voir le jour à l'horizon 2004. Une maquette de la charte devait être présentée à l'automne 2001 pour être soumise au jugement de la collectivité<sup>196</sup>.

### **1.2.2.7. Les Parcs Nationaux Marins**

Approuvé par le Comité Interministériel de la Mer du 26 octobre 1999, le projet d'un Parc National Marin en mer d'Iroise est à l'étude. L'idée de créer ce parc en mer d'Iroise s'est imposée depuis l'attribution en 1989 par l'UNESCO du label de réserve de biosphère aux îles d'Ouessant et Molène. Le CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement des Territoires) du 9 juillet 2001 a officiellement lancé la procédure qui doit mener à terme à la création de ce Parc National Marin d'Iroise<sup>197</sup>.

Le parc s'étendra sur environ 200 000 hectares entre la Pointe du Raz au sud et Porspoder au nord, auxquels s'ajoute une zone périphérique limitée par les douze milles des eaux territoriales.

L'objectif d'un tel parc est avant tout de protéger une zone maritime à la fois exceptionnelle par la qualité de sa faune et de sa flore, mais également menacée. Cela se traduira par des mesures protectrices et une réglementation qui pour une bonne part existent déjà sur un certain nombre d'îlots de l'archipel. Un plan de gestion envisagera la préservation des activités halieutiques, la valorisation du patrimoine maritime et insulaire, ainsi que le développement économique des îles d'Ouessant, Sein et Molène.

L'enquête publique préalable au décret de création du parc sera réalisée en 2002.

D'autres procédures, ne concernant pas directement le littoral, mais pouvant l'influencer, existent également. C'est le cas par exemple des « Directives nitrates » (la première a été élaborée en 1997, et la dernière vient d'être signée) qui imposent aux agriculteurs de respecter un équilibre de fertilisation. Les effets de cette directive seraient surtout notables sur le littoral en ce qui concerne le problème des algues vertes.

---

<sup>196</sup> « Le Parc Naturel Régional se profile à l'horizon 2004 », Le Télégramme, 26 avril 2001

<sup>197</sup> « CIADT : feu vert au parc marin », Le Télégramme, 10 juillet 2001

*1.2.3. Les acteurs chargés de cette protection*

Deux principaux acteurs mettent en place, sur le littoral, une politique de protection par acquisition foncière : le Conservatoire des espaces littoraux et des rivages lacustres (CELRL) et les Départements.

**1.2.3.1. Le Conservatoire des espaces littoraux et des rivages lacustres**

« Le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres a été créé par la loi du 10 juillet 1975 (désormais reprise aux articles L 322-1 à L 322-14 du code de l'environnement) en tant qu'établissement public administratif de l'Etat, chargé de mener « une politique foncière de sauvegarde de l'espace littoral et de respect des sites naturels et de l'équilibre écologique ». Sa mission est à la fois ciblée sur l'espace littoral et large en ce qu'elle impose non seulement de soustraire cet espace aux convoitises, mais aussi de veiller à l'entretien de sa richesse et de son équilibre [...] Le domaine d'intervention du Conservatoire a été progressivement élargi depuis sa création en 1975. Il est constitué, aux termes du paragraphe I de l'article L 322-1 du code de l'environnement, des cantons côtiers délimités par la loi du 10 juillet 1975 ; des communes riveraines des mers, océans, étangs salés ou plans d'eau intérieurs d'une superficie supérieure à 1 000 hectares ; des communes riveraines des estuaires et deltas lorsque tout ou partie de leurs rives sont situées en aval de la limite de salure des eaux ; des autres communes qui participent directement aux équilibres économiques et écologiques littoraux et qui ont reçu, après avis du Conservatoire, l'accord du Préfet »<sup>198</sup>.

En Bretagne, depuis 1975, le CELRL a acquis environ 5 500 hectares de terres sur le littoral, principalement dans le Finistère, comme on peut le voir dans le tableau suivant.

**Les acquisitions foncières du Conservatoire du littoral en Bretagne**

	<b>Nombre de sites</b>	<b>Surface en hectares</b>
Côtes d'Armor	18	1071
Finistère	40	3268
Ille et Vilaine	7	98
Morbihan	19	1113
<b>TOTAL</b>	<b>84</b>	<b>5550</b>

*Source : CELRL - janvier 2001*

---

<sup>198</sup> Louis Le Pensec, *La refondation du Conservatoire du littoral*, Rapport remis au Premier Ministre le 20 juillet 2001

Le choix des zones répond à trois principaux critères : le site est menacé par l'urbanisation, il s'est dégradé et nécessite une réhabilitation rapide, il est fermé au public alors qu'il mériterait d'être ouvert à tous.

Le Conservatoire du littoral ne se contente pas cependant d'acquérir des sites afin de les protéger. Il réalise également des bilans écologiques et assure la maîtrise d'ouvrage des travaux de réhabilitation. Il veille par ailleurs au maintien des activités traditionnelles. L'entretien courant, la surveillance du site et l'accueil du public sont quant à eux confiés aux collectivités locales.

Cependant, son fonctionnement appelle quelques remarques, comme le montre le Rapport commandé dernièrement par le premier Ministre à M. LE PENSEC<sup>199</sup>. On peut par exemple regretter que le domaine d'action du Conservatoire s'arrête à la ligne des marées. Plusieurs sites mériteraient en effet que l'on prolonge sa zone de protection à l'estran ; c'est par exemple le cas du sillon du Talbert dans les Côtes d'Armor et des lais et relais de Keremma dans le Nord-Finistère.

### **1.2.3.2. Les Conseils Généraux**

Les départements, par le moyen de la Taxe Départementale des Espaces Naturels Sensibles (TDENS), mènent également une politique de protection par acquisition foncière pour plus de 7 000 hectares en Bretagne. Les espaces naturels sensibles départementaux, de la même façon que le Conservatoire du littoral, sont suivis et gérés grâce notamment au produit de la taxe. Cette taxe, établie sur les nouvelles constructions, alimente un fonds spécialement affecté à l'acquisition, à l'aménagement et à l'entretien de terrains sélectionnés parmi les espaces naturels les plus remarquables ou les plus menacés des départements. L'objectif est de sauvegarder définitivement des sites, des paysages et des milieux naturels et les mettre en valeur pour les ouvrir au public.

Il faut noter ici que les politiques départementales et celles du Conservatoire du littoral sont concertées dans chaque département : périmètre de préemption commun, stratégie foncière complémentaire, utilisation partagée de la TDENS...

### **1.2.3.3. Le milieu associatif**

En Bretagne, le milieu associatif, notamment Bretagne Vivante, ex-SEPNB (Société pour l'Etude et la Protection de la Nature en Bretagne) est un autre acteur significatif de la protection d'espaces littoraux par une maîtrise d'usage (bail, conventions...) ou par l'acquisition.

Il faut par ailleurs souligner la récente politique du Conseil régional de Bretagne qui a ouvert une ligne budgétaire permettant de soutenir des acquisitions foncières dans le but de la conservation d'un patrimoine naturel remarquable.

---

<sup>199</sup> Louis Le Pensec, *La refondation du Conservatoire du littoral*, Rapport remis au Premier Ministre le 20 juillet 2001

### **1.3. Des procédures contractuelles à privilégier**

#### **1.3.1. Les « Opérations Grands Sites »**

##### **1.3.1.1. Principes et mise en œuvre**

Cette politique initiée par l'Etat dans les années 70 concerne les sites classés (loi 1930) soumis à de fortes fréquentations touristiques engendrant un fort impact sur le milieu naturel (érosion, dégradation, aménagement, aire de stationnement, commerces «sauvages »...). En Bretagne, sont concernés : les rochers de Ploumanac'h, les caps d'Erquy et Fréhel, la Pointe du Raz, le Golfe du Morbihan, la Baie du Mont Saint-Michel et le littoral de Gâvres à Quiberon.

Ces sites reçoivent chaque année de l'ordre du million de visiteurs. Il s'agit de mettre en place un aménagement, de concilier la préservation du patrimoine naturel et paysager et le développement touristique du site par une démarche contractuelle entre les acteurs. Etat, collectivités, associations, scientifiques et usagers sont associés. Le site est réexaminé dans son fonctionnement, aménagé et restauré, enfin suivi et géré.

Ces opérations sont coûteuses (68 millions de francs, soit 10,3 millions d'euros, pour la Pointe du Raz) et d'autant plus que l'on attend pour les réaliser. Elles montrent de façon évidente la nécessité d'une gestion conservatoire et son intérêt économique. Mises en œuvre très tardivement, ces opérations ne permettent pas de retrouver l'état original du site dont la nécessaire artificialisation reste un problème. Cela invite à s'interroger sur la gestion des grands sites naturels dans un avenir qui verra leur fréquentation s'accroître. Faudra-t-il définir des capacités d'accueil pour chaque site ?

##### **1.3.1.2. L'opération Grand Site du Mont Saint-Michel<sup>200</sup>**

###### **1.3.1.2.1. Le cadre de l'opération**

L'Opération Grand Site (OGS) concerne toute la Baie du Mont Saint-Michel aussi bien dans sa partie bretonne que normande. Au total, 50 MF (soit 7,62 M€) sur 5 ans ont été alloués au projet, répartis pour moitié entre la Manche et l'Ille et Vilaine et financés pour une moitié par l'Etat et par les collectivités locales pour l'autre.

Cette opération se déroule sur un territoire géographique assez homogène, surtout côté Ille-et-Vilaine, avec des activités économiques diversifiées (ostréiculture/mytiliculture, agriculture intensive (les meilleurs rendements d'Ille-et-Vilaine). Le territoire se caractérise par ailleurs par des collectivités locales de petite dimension (la moitié des communes fait moins de 500 habitants), ayant une tradition de relations assez conflictuelles avec l'Etat ; c'est sans doute la raison pour laquelle l'Opération Grand Site a été perçue par certains, dans un premier temps, comme une nouvelle couche de contraintes administratives.

---

<sup>200</sup> Audition de M.LEBRETON (Maison de la Baie) et de M. KERVERN (Conseil général d'Ille-et-Vilaine) par la Section Mer-littoral, réunion du 19 octobre 2000

La Baie du Mont Saint-Michel connaît de nombreux handicaps :

- un paysage dégradé et perçu comme tel
- des difficultés de gestion du Domaine Public Maritime (DPM)
- une fréquentation touristique en recul : déclin de l'hôtellerie / restauration. Les 3 millions de touristes qui visitent le Mont Saint-Michel chaque année ne font que traverser cette zone et sont le plus souvent une clientèle « captive » dont le parcours est décidé par les tours-operators
- une absence de coopération entre les acteurs institutionnels

La démarche OGS comporte deux grands volets : la réhabilitation d'un site dégradé et le rétablissement du caractère maritime du Mont Saint-Michel, qui fait l'objet d'un projet spécifique au sein de l'OGS.

La Manche travaille sur cette zone depuis la fin des années 1980 alors qu'en Ille-et-Vilaine, c'est l'OGS qui a permis de mettre en place des actions spécifiques sur ce territoire. Chaque collectivité a développé sa propre approche qui s'appuie sur des réalités économiques et sociales différentes ; l'activité économique est par exemple plus développée du côté de l'Ille et Vilaine qu'en Manche.

En Ille-et-Vilaine, il a été décidé d'insérer cette démarche dans une logique de développement local (à l'inverse de la démarche adoptée en Manche qui est spécifique pour la Baie). L'approche s'effectue à 3 niveaux : la ligne littorale, l'arrière-pays et les entrées de la baie.

Dans la Manche, le programme s'ordonne autour de 4 grands axes :

- agir pour une conservation durable des sites majeurs ; ce qui a conduit à l'élaboration de plans de gestion des sites naturels et à la définition de programmes de requalification des sites majeurs
- assurer de manière pérenne la qualité paysagère des communes littorales : quatre plans d'action paysage sur l'espace rural, sur les silhouettes villageoises, sur la mise en lumière des espaces bâtis, sur les axes routiers menant au Mont Saint Michel
- favoriser de nouvelles pratiques touristiques : créer une 3<sup>e</sup> maison de la Baie côté Manche, favoriser de nouveaux moyens de déplacement pour découvrir la Baie (à pied, vélo, cheval), valoriser le petit patrimoine bâti et paysager le long des itinéraires de randonnées
- développer l'économie touristique : définir un programme de dynamisation touristique des villages de la Baie, assurer la promotion du territoire Baie du Mont Saint-Michel, qualifier l'offre touristique en Baie du Mont Saint-Michel.

L'OGS constitue la première expérience de travail en commun entre les deux départements. Il est prévu de nommer un coordonnateur pour l'ensemble du projet afin de rapprocher les démarches des deux départements. Cette mise en œuvre est en effet malaisée : par exemple, le label AOC pour les moutons de pré-salé et les moules a été abandonné pour l'instant ; les pratiques d'élevages étant différentes, il n'y a pas eu d'accord sur un cahier des charges commun.

### 1.3.1.2.2. Les enjeux de l'Opération Grand Site

Le point central est la bonne cohabitation entre les activités touristiques et la préservation de l'environnement : enfouissement des réseaux, aménagement de parkings pour accéder au DPM, aménagement de la route, création de Maison de la Baie du côté de l'Ille et Vilaine, signalétique, mise en place d'une identité (travail de fond engagé sur la mémoire et l'ethnologie de la zone). En effet, dans une zone où le touriste est de passage entre St Malo, les plages du débarquement et le Mont Saint-Michel, l'objectif est de passer de la « cueillette » touristique à une véritable attractivité de ce territoire. La valorisation de la qualité écologique de cette zone constitue un élément fort pour retenir ces touristes. La participation au programme européen LIFE participe de cette démarche.

De fait, les orientations de l'OGS sont très clairement tournées vers les aspects touristiques et leur compatibilité avec le milieu naturel. L'objectif consiste à développer un « tourisme durable ». Le patrimoine naturel n'est donc pas préservé en tant que tel. Une veille écologique et naturaliste existe néanmoins afin d'apprécier l'impact de la fréquentation touristique. Pour atteindre cet objectif de tourisme durable, la démarche sur la réhabilitation du site doit être synchronisée avec celle entreprise sur le rétablissement du caractère maritime du Mont Saint-Michel.

A côté de l'OGS, les actions conduites sont actuellement renforcées par les actions ordinaires des collectivités locales sur les territoires (démarche pays, politiques sectorielles traditionnelles...). A terme, quand l'OGS prendra fin, ces actions ordinaires pourraient prendre le relais pour pérenniser des réalisations engagées dans le cadre de l'OGS, tel que le financement des « Maisons de la Baie ». Pour autant, il est vraisemblable que tout ne pourra pas être pérennisé à partir des politiques ordinaires des collectivités locales, et la durée de l'OGS (5 ans) apparaît trop courte pour ancrer ces réalisations.

### *1.3.2. Les « Contrats de Baie »*

Institués par les circulaires du 13 mai 1991 et 22 mars 1993, les « Contrats de Baie » se sont inspirés des contrats de rivières. Ils visent à concilier développement, aménagement et protection. Ils reposent sur une démarche participative et de concertation entre l'ensemble des acteurs et des usagers. Chaque projet doit être validé par le comité national d'agrément, créé à cette occasion.

#### *1.3.2.1. Le Contrat de Baie de Brest<sup>201</sup>*

Il s'agit d'une démarche contractuelle engagée au début des années 1990 entre de multiples partenaires (137 communes notamment). Le coût total s'élève à 830 MF (126,5 M€) sur 5 ans. Après un début difficile, le Contrat signé en 1998 fait aujourd'hui l'unanimité sur ses objectifs. La Communauté Urbaine de Brest (CUB) en est le maître d'ouvrage. L'instance décisionnelle est le Bureau du Comité Contrat de Baie. Des groupes techniques ont été mis en place ainsi qu'une cellule de coordination : le service « rade » de la CUB.

Quatre objectifs ont été définis :

- réaliser un état des lieux environnemental
- mener des expériences pilotes
- mettre en place les outils nécessaires à la démarche de contrat de baie
- définir les programmes d'action et les travaux à venir.

---

<sup>201</sup> Audition de M. LE MENN, Directeur de l'environnement de la Communauté Urbaine de Brest par la Section Mer-Littoral du CESR, 20 avril 2000

Entre 1992 et 1997, le travail a consisté à élaborer un état des lieux du milieu et à définir des actions prioritaires. Cet état des lieux a mis en évidence la richesse naturelle du bassin versant ainsi que les problèmes de pollution. Depuis la signature du contrat, on a eu une première phase d'actions en quatre volets : la gestion intégrée, la communication sur le projet (grand public, élus, professionnels, scolaires) avec une exposition itinérante et des bornes interactives, la protection et la préservation (entretien des cours d'eau 60 MF (9,15M€) sur les 830 MF (126,5 M€) du contrat), la restauration concentrant quant à elle 739 MF (112,7M€) sur les 830 MF (126,5M€).

### **1.3.2.2. Le Contrat de Baie de la Rance<sup>202</sup>**

#### **1.3.2.2.1. La démarche adoptée**

Le périmètre de l'estuaire de la Rance se caractérise par une forte pression démographique et une activité touristique importante.

La Rance bénéficie de nombreuses protections réglementaires et juridiques : son périmètre entre dans le cadre de la loi « littoral », avec classement en site naturel en 1995, zone de préemption du Conservatoire du littoral et des Conseils généraux des Côtes d'Armor et d'Ille-et-Vilaine, arrêté de biotope, SAGE, futur périmètre Natura 2000...

Le Comité Opérationnel des Elus et Usagers de la Rance (CŒUR) a été créé en 1994 pour mettre en œuvre le Contrat de Baie de la Rance. Ce contrat de baie de la Rance en est aujourd'hui à sa deuxième phase. La première phase avait pour objectif le bouclage de l'assainissement de Saint Malo. Cette deuxième phase, engagée en 1998 sur une durée de 5ans, porte sur un périmètre géographique beaucoup plus étendu qui remonte l'estuaire de la Rance. Ce périmètre correspond à celui du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE). A cet égard, il faut noter que le Contrat de Baie ne comporte pas, volontairement, de volet agricole, cet aspect étant traité dans le SAGE. Le risque était en effet de voir les crédits se concentrer sur ce volet. D'autres projets, tel le bassin versant, prennent en compte cette dimension. La deuxième phase doit permettre la réalisation d'études et d'expérimentations, elle comporte une dimension opérationnelle ; ce qui n'est pas le cas du SAGE qui est un outil de planification des opérations (avec une fonction équivalente à celle d'un Plan Local d'Urbanisme).

Le Contrat de Baie poursuit 4 grands objectifs transversaux :

- la reconquête de la qualité des eaux et de leurs usages sur le littoral, dans le bassin artificialisé de l'estuaire et dans la rivière
- la réhabilitation des berges, des ouvrages, des falaises et de leur crêt
- la mise en place de moyens appropriés de gestion, de contrôle et de suivi des niveaux de qualité atteints par le programme
- l'implication des citoyens et leur participation.

Un guide d'évaluation multicritères des projets à été réalisé<sup>203</sup>. Ce guide reformule les quatre objectifs transversaux du Contrat de Baie en fonction des différentes approches :

---

<sup>202</sup> Audition de M. MELEC, Directeur de l'Association CŒUR (Comité Opérationnel des Elus et Usagers de la Rance) par la Section Mer-Littoral du CESR, 19 octobre 2000

<sup>203</sup> Pr. Christian FAYAT, septembre 1999



- l'approche environnementale des objectifs du Contrat de Baie : atteindre le niveau A1 de la qualité des eaux, préserver le paysage et l'enrichir si possible, préserver la biodiversité et l'enrichir autant que possible, maîtriser la sédimentation et la gérer
- l'approche économique : développer l'économie du bassin versant
- l'approche socio-économique : reconquérir les usages antérieurs, accroître les usages existants, mettre en place de nouveaux usages, développer l'emploi, élargir le nombre de bénéficiaires du projet.

Au total, un budget de 308 MF (47 M€) a été alloué au projet pour la période 1998-2002 : 170 MF (26 M€) pour des opérations sur l'assainissement (restauration ou construction) ; 100 MF (15,2M€) sur la gestion des sédiments ; 25 MF (3,8 M€) pour des ouvrages sur les berges, le cheminement ; et 12,8 MF (1,95 M€) pour le management du projet (Association CŒUR).

Un comité de baie a été mis en place, regroupant les représentants des 23 communes signataires : élus, administrations et associations. La démarche Contrat de Baie a permis d'instaurer un dialogue et une coordination, auparavant inexistantes, autour de la Rance. L'originalité du Contrat de Baie réside ainsi dans l'implication des citoyens. Le rôle du Comité Opérationnel des Elus et Usagers de la Rance (CŒUR) est triple : assurer la maîtrise d'ouvrage des outils de suivi et d'évaluation du programme (cf. enquête patrimoniale réalisée en 1999 par le CODEPRAN), assurer la coordination des actions et assurer l'animation du projet.

### 1.3.2.2.2. Les enjeux et la situation actuelle

Ces enjeux constituent une déclinaison des quatre objectifs du Contrat de Baie.

*La sédimentation de la Rance* : le barrage mis en service en 1966 a eu pour conséquence l'allongement des périodes d'étales (qui peuvent atteindre huit heures), qui étaient quasiment inexistantes auparavant. Un modèle a été réalisé qui permet d'identifier et d'anticiper cette sédimentation. A partir de ces résultats, des « pièges à sédiments » ont été mis en place. L'objectif de ces dispositifs n'est pas de détruire toutes les vasières, mais de mieux contrôler la sédimentation afin d'assurer une stabilisation dans l'usage de la navigation. Une réflexion avec des laboratoires universitaires a également été engagée sur l'utilisation et la valorisation des produits de la sédimentation. Quelques pistes se dessinent : verre expansé (pour une utilisation dans le bâtiment notamment, 2 brevets ont été déposés mais si la technique est validée, la démarche économique pose problème), agriculture (substrat pour corriger le pH). Au total en 2000, seuls 10 à 15% des objectifs ont été atteints dans ce volet, alors que 70% du temps est déjà écoulé. Les lourdeurs administratives du dispositif, comme la superposition des multiples zonages réglementaires par exemple, expliquent en partie ce bilan mitigé.

*La qualité de l'eau* : 96 points de rejets ont été identifiés pour la Rance. 80% du zonage a été réalisé. Les actions se déclinent en quatre volets : assainissement individuel, les extensions, les réhabilitations et la construction de stations d'épuration. Globalement, la qualité des eaux de baignade est bonne mais les autres critères de qualité (bactériologique, azote...) ne sont pas satisfaisants. Il existe trois causes principales à cette mauvaise qualité : des stations d'épuration obsolètes ou inexistantes, une agriculture non raisonnée et un assainissement autonome dégradé (maisons individuelles au bord de l'eau).

*Les berges, ouvrages et cheminements* : ce volet s'inscrit dans une perspective de développement durable. Il vise, entre autres, la mise en application de la servitude de passage et la recherche de cohérence avec les zones plus fragiles (zones de reproduction). Pour cela, des emplois à caractère

social pourraient être développés. A terme, les réflexions devraient déboucher sur des propositions permettant de travailler en contractualisant à la parcelle dans le cadre d'une démarche similaire à celle engagée en Baie de Morlaix.

*Les cercles de créativité* : cette idée, reprise de la pratique en place dans l'industrie, s'appuie sur la constitution de groupes de réflexion composés de personnes venant d'horizons différents. Cinq groupes rassemblant environ 300 personnes fonctionnent actuellement : un groupe sur l'assainissement autonome (notamment lié aux résidences secondaires), un groupe sur les cours d'eau affluents de la Rance, un groupe sur la faune et la flore (développement des outils de l'éducation à l'environnement), un groupe chargé d'élaborer une charte de bonne conduite des plaisanciers et un groupe travaillant sur une dune (espace conflictuel).

### 1.3.3. Les « Contrats Nature »<sup>204</sup>

Il s'agit d'une politique régionale originale destinée à préserver les espèces et les biotopes en Bretagne. Par ces contrats, le Conseil régional de Bretagne apporte une aide significative à des projets globaux de restauration, de gestion et de valorisation des milieux naturels mais aussi pour des travaux de recherche et d'amélioration des connaissances. Les « contrats nature » peuvent concerner des milieux d'intérêt écologique majeur et des espèces menacées et remarquables.

Certains « contrats nature » sont **thématiques**. Dans ce cadre, le financement de la Région est plafonné à 50% du coût. La subvention maximale de la Région est portée à 800 000 francs sur une durée maximale de quatre ans. Différentes opérations sont actuellement en cours<sup>205</sup> :

- Le soutien du suivi scientifique de 18 espèces d'oiseaux marins nicheurs.
- Une approche pour la conservation des mammifères marins en Bretagne.
- L'inventaire des fonds sous-marins de Bretagne et des actions de sensibilisation à l'environnement.

Les « **Contrats nature territoriaux** » ont quant à eux pour objectif, la préservation de sites naturels identifiés. Les principales opérations menées actuellement concernent de multiples sites et portent sur :

- L'acquisition, la restauration, la gestion et la valorisation de la zone naturelle de Palujous (29), et du Marais salant du Dreff (56).
- L'aménagement d'un sentier d'interprétation sur le site des dunes de Keremma (29).
- La restauration, la gestion et la valorisation de la Pointe des Emigrés (56), du Marais de Ty Korn, de la Vallée de Goas Lagorn (22), des Dunes de Moustierlin et du Marais de Penfoulic (29) et enfin de l'Etang et du Marais du Loc'h (56).
- La restauration et la valorisation du Polder de Combrit (29).
- La gestion conservatoire de la Dune de l'Ile Blanche (29).
- La mise en place d'un FRAC-GPN sur les Rias de l'Aven et du Belon (29).

---

<sup>204</sup> Région Bretagne, *Le guide des actions régionales du Conseil régional*, 2001

<sup>205</sup> Source : Conseil régional de Bretagne, Direction de l'environnement, 30 août 2001

## 2. D'AUTRES ACTIONS EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT DU LITTORAL

### 2.1. Les politiques territoriales

Certains territoires nécessitent d'être aidés, ne serait-ce que du fait de leur spécificité. C'est par exemple le cas des îles. Ces dernières doivent en effet faire l'objet d'une attention particulière à différents niveaux : Union européenne, Etat, Région...

En effet, assurer le maintien ou l'installation d'équipements ou services nécessaires au maintien de la population sur les îles coûte cher à la collectivité. C'est pourquoi, les aides publiques aux communes sont nécessaires. Dans ce cadre, la Région a par exemple versé douze millions de francs (1,8 million d'euro) en 2000 afin de réduire les contraintes et les handicaps nés de l'insularité<sup>206</sup>. Ces fonds contribuent à améliorer ou créer des équipements publics, à protéger et mettre en valeur l'environnement, à accompagner autant que faire se peut le développement économique. Sur le dernier Contrat de Plan, par son effet de levier auprès de l'Etat et de l'Europe (FEDER), l'engagement régional a permis de mobiliser près de cent millions de francs (15,2 millions d'euros).

### 2.2. Les politiques structurelles

Les modalités et conditions des actions structurelles de la Communauté européenne dans le secteur de la pêche sont définies par le règlement 2792/1999 du 17 décembre 1999. Les mesures que les Etats membres peuvent ainsi prendre pour encourager les dépenses d'investissements s'appliquent à la flotte de pêche (renouvellement et modernisation), à l'aquaculture, aux équipements des ports de pêche, à la transformation et à la commercialisation des produits.

#### 2.2.1. La politique du Conseil régional de Bretagne en faveur de la pêche<sup>207</sup>

Le Conseil régional propose tout d'abord une aide à **l'équipement des ports de pêche**, l'objectif étant d'optimiser les conditions d'accueil et de sécurité des navires de pêche et l'intégration des équipements portuaires dans leur environnement, ainsi que d'améliorer les conditions de débarquement, de manipulation et de mise en marché des produits de la pêche. Il peut subventionner à hauteur de 20% maximum certains travaux d'infrastructures ou de superstructures et équipements collectifs destinés principalement au débarquement, à la première mise en marché, à la transformation et au transport, dans l'enceinte portuaire, des produits de la pêche. Le matériel de manutention, de pesée, les contenants, le matériel de lavage ou de tri ainsi que le matériel relatif à l'informatisation des ventes sont également éligibles à cette aide.

Les aides régionales, associées à celles de l'union européenne (IFOP), de l'Etat et des autres collectivités, s'appliquent au **renouvellement de la flotte** (taux de base d'intervention de 8% pour les navires d'une longueur inférieure à 14 mètres, et 10% au delà), à **sa modernisation** (15% pour les navires de 12 à 16 mètres – la limite inférieure de longueur étant supprimée pour les navires domiciliés dans les îles – et 10% pour les navires d'une longueur supérieure à 16 mètres) ainsi qu'à **l'acquisition de navires d'occasion** (15% pour les navires de pêche artisanale d'une longueur de 7 à 24 mètres et 10% pour les autres navires).

Dans ces différentes interventions, le Conseil régional attribue une aide supplémentaire de 5% à la première installation des jeunes artisans.

---

<sup>206</sup> « Les îles et leurs problématiques au quotidien », Ouest-France, 10 octobre 2000

<sup>207</sup> Région Bretagne, *Guide des actions du Conseil régional*, 2001

La **modernisation du mareyage** est un autre aspect de la politique régionale. Afin d'améliorer la qualité des produits de la mer et de l'aquaculture marine en permettant aux entreprises de se doter d'équipements de transformation et de valorisation performants, la Région accorde une aide de 10% des investissements éligibles, conformément aux critères d'attribution retenus par l'OFIMER (Office national interprofessionnel des produits de la mer et de l'aquaculture).

### *2.2.2. La politique du Conseil régional en matière d'aquaculture*

La Région intervient sur ce point à différents niveaux. Elle aide tout d'abord à l'amélioration des techniques de production de l'aquaculture marine, aussi bien dans la réalisation d'études que dans les investissements préconisés. Elle accompagne également les entreprises d'aquaculture marine dans leur effort prospectif, tant aux plans technique, économique, financier, que commercial. Enfin, elle peut favoriser, dans le respect des règles du marché, l'amélioration de leur capacité productive.

## **SECTION 2. LA NECESSITE DE REPENSER LES POLITIQUES PUBLIQUES MARITIMES**

### **1. UNE APPROCHE GLOBALE DES POLITIQUES PUBLIQUES EST NECESSAIRE**

L'article 1 de la Loi littoral parle « d'aménager, développer et protéger ». Ces trois points sont indissociables et contribuent à mettre en œuvre une approche globale.

La question de la gestion intégrée du littoral est essentielle. Elle est actuellement l'objet de réflexions à l'UNESCO, au niveau de l'Union Européenne... La gestion intégrée du littoral renvoie à trois notions : la gestion, l'intégration et le littoral. Il faut dans un premier temps définir ce que l'on entend sous ces concepts car on peut avoir des perceptions différentes selon les personnes.

Définir le littoral n'est pas chose aisée. Yvon BONNOT le définirait comme « le lieu géographique où se situe l'ensemble des activités humaines, soit qui s'exercent obligatoirement en mer ou sur le trait côtier (i.e. l'interface terre-mer), soit qui sont profondément et durablement conditionnées et influencées par la présence de la mer, ou qui influencent celle-ci. L'espace littoral serait ainsi fondamentalement un système socio-économique, cohérent et spécifique, marqué à la fois par le rapport à un milieu physique original et à des types d'activités comme à des formes particulières d'occupation de l'espace »<sup>208</sup>.

L'approche globale des politiques publiques est difficile. Y renoncer serait toutefois fuir devant la difficulté et la complexité. On ne peut promouvoir le volet maritime en France en l'absence d'approche globale.

---

<sup>208</sup> Yvon BONNOT, *Pour une politique globale et cohérente du littoral en France*, Rapport et propositions au Premier Ministre, 1995, p2

Aujourd'hui, il faut malgré tout constater que la seule procédure de gestion intégrée à forte orientation maritime : les Schémas de Mise en Valeur de la Mer (S.M.V.M), est bloquée et n'a pas dépassé la phase d'étude. Sur onze S.M.V.M lancés depuis 1987, un seul (l'étang de Thau) a donné lieu à décret en Conseil d'Etat. Pourtant, malgré cela, les S.M.V.M n'ont pas été inutiles. Ils ont amélioré la connaissance des enjeux maritimes et littoraux. Ils ont permis de mieux élucider les conflits. Il se sont heurtés, il est vrai, à un manque de clarté dans la mise en œuvre d'arbitrages et de procédures de régulation de ces conflits. Les difficultés connues par les SMVM et les contrats de baie résultent en effet pour partie d'un conflit de prérogatives entre l'Etat et les collectivités locales. Aux blocages dont la responsabilité incombe à l'Etat, se sont ajoutés ceux incombant aux élus locaux qui n'ont pas toujours su arbitrer les conflits d'intérêt, comme cela aurait été indispensable.

Une telle situation peut conduire à renoncer à ces schémas et à se replier sur des procédures spécifiques plus ciblées. Même si ces dernières ont certes leur intérêt, renoncer à une approche globale serait renoncer à affirmer l'identité du littoral. Or, ce qui fait la spécificité de ce dernier, c'est précisément l'accumulation de conflits de toute nature sur un espace limité. Il faut donc poursuivre la recherche d'une approche globale en faisant évoluer les procédures.

## **2. TENIR COMPTE DES ORIENTATIONS EUROPEENNES**

L'Union Européenne intervient, à travers entre autres la Commission européenne, sur de nombreuses politiques maritimes. On l'a vu dans le cadre de la pêche. Cela est aussi vrai en matière d'aménagement intégré des zones côtières.

Si la Commission invite les Etats membres à élaborer leur propre stratégie d'aménagement intégré des zones côtières en étudiant tout d'abord comment ces territoires sont gérés et exploités, elle s'engage également à mettre en adéquation les politiques de l'Union avec un aménagement coordonné des zones côtières, à mettre en place un réseau de services accessibles aux responsables de la gestion du littoral, à favoriser la recherche et l'information sur les zones côtières, à financer des actions innovantes en matière d'aménagement des zones côtières...

La politique de l'Union européenne est une politique dont il faut tenir compte, en particulier quant à ses répercussions sur les politiques nationales.

## **3. REPENSER LE ROLE ET LA STRUCTURATION DE L'ÉTAT PAR UNE REFORME DES INSTITUTIONS PUBLIQUES**

Malgré la réforme de 1997 qui va dans le sens de la rationalisation, les administrations centrales de l'Etat restent très compartimentées, même lorsqu'elles dépendent d'un même ministre. Ceci ne facilite pas une appréhension globale dans la mise en œuvre des politiques car les problèmes économiques d'aménagement et les problèmes juridiques de contrôle des activités et de la sécurité, tant des hommes que des navires, sont traités par des administrations différentes.

Plus grave, la structuration administrative reste fondée sur des activités du passé aujourd'hui en déclin et n'est pas adaptée aux enjeux nouveaux des secteurs dynamiques (tourisme littoral, plaisance, recherche sur ses différents aspects technologiques « offshore » et exploitation des océans, dynamiques d'aménagement du littoral). On aboutit à la situation paradoxale où les structures administratives en place, dont la mission principale est la mise en œuvre des politiques, sont arc-boutées sur la défense de stratégies corporatistes où l'intérêt général devient un enjeu secondaire.

Toutes les tentatives de mise en place d'une coordination interministérielle performante, malgré quelques avancées, ont été des échecs : de la Mission Interministérielle de la Mer de 1978 au Secrétariat général de la mer de 1995. Le poids de la Marine Nationale reste encore un élément de grande complexité du système français. Cela aboutit à une « ghettoïsation » de l'organisation, alors que la politique maritime devrait être, dans les régions concernées, un élément novateur des politiques publiques, sous l'autorité des Préfets de Région et avec un rôle accru des Conseils régionaux. Le système fonctionne donc aujourd'hui quasiment à l'envers.

Le domaine spécifique de l'action de l'Etat en mer l'illustre bien et la catastrophe de « l'ERIKA » de décembre 1999 en constitue une démonstration exemplaire. La France a en effet choisi de fonder son action en mer, non pas comme les Etats-Unis ou d'autres, sur une structure ad hoc, mais sur la coordination des administrations existantes, avec un rôle charnière confié au Préfet maritime au niveau opérationnel. Ce dispositif, mis en place après la catastrophe de l'AMOCO CADIZ en 1978, étant présenté comme exemplaire. La catastrophe de « l'ERIKA » de décembre 1999 a bien montré l'excès de confiance dans le système. A quoi a-t-on assisté en effet ? Une situation non maîtrisée, le pétrole arrivant sur les côtes, malgré les affirmations des experts ; une communication mal maîtrisée donnant l'impression excessive d'une gigantesque pagaille, les problèmes de liaison entre Préfets maritimes et Préfets de départements ; une absence de doctrine juridique sur la responsabilité des Maires et des Préfets. A cela s'ajoute, comme le montrent d'une manière très nette les rapports du Conseil Economique et Social, du Sénat et de l'Assemblée Nationale, une lacune dans l'application de règles juridiques dont la surabondance ne facilite, ni la compréhension, ni la bonne mise en œuvre.

Il ne s'agit pas aujourd'hui en France, ni de créer une nouvelle administration maritime, ni un nouvel appareil réglementaire, nous les avons ; mais de remettre l'organisation dans le bon sens, de subordonner les techniciens aux politiques, comme il est de règle dans une Démocratie.

Le littoral, par sa nature d'interface est une zone complexe de relations. La structure administrative actuelle (Direction Régionale des Affaires Maritimes, Direction Régionale de l'Equipement, Direction Régionale de l'Agriculture et de la Forêt...) est, par son cloisonnement, inadaptée à la gestion de cet espace. Il faudrait donc inventer un nouveau modèle d'administration ayant la capacité de prendre en compte cet ensemble interdépendant. Ce qui se passe sur le littoral dépend en grande partie de ce qui se passe à terre. A cet effet, la mise en place de directions régionales de la mer et du littoral, sous l'autorité du Préfet de Région, serait par exemple une avancée majeure et permettrait de créer une véritable « synergie interservices déconcentrée ».

Les conflits de pouvoir sont fréquents, ne serait-ce qu'entre le Préfet maritime et le Préfet civil. La mise en place d'une véritable stratégie territoriale est donc essentielle, en particulier au regard de la dimension européenne des questions maritimes. Cette stratégie doit dépasser la simple logique de guichet.

Concernant d'ailleurs la nature des relations entre l'Union européenne et les Régions, la place qu'a, ou que doit avoir, l'Etat dans ces relations peut faire l'objet d'un débat. L'Etat doit-il en effet avoir un rôle d'intermédiaire ? Certains voient à ce sujet une contradiction entre les politiques nationale et communautaire et demandent par conséquent des relations directes entre l'Union européenne et les Régions en ce qui concerne les politiques maritimes. D'autres, au contraire, défendent l'idée d'une stratégie nationale et récusent ces relations directes Union Européenne / Régions en avançant la nécessité d'une nouvelle répartition des rôles entre l'Etat et les Régions.

Cela supposerait que l'Etat s'implique fortement sur les problématiques liées à la Bretagne. La DATAR a pu donner récemment l'impression de ne pas toujours aller dans ce sens en utilisant,

dans le cadre de son travail sur le schéma de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises, des «cartes trop symboliques sur lesquelles la Bretagne paraît absente»<sup>209</sup>. Or, une trop faible visibilité de la Bretagne pourrait se traduire par des conséquences néfastes sur le développement du cabotage, qui semble pourtant aujourd'hui nécessaire.

Par ailleurs, on ne peut que regretter l'absence d'ambition et de politique maritime de l'Etat. Le sénateur Jacques OUDIN, Président du groupe d'étude de la mer au Sénat, l'a encore démontré dans le rapport qu'il vient de remettre au Président du Sénat<sup>210</sup>.

Cette remarque n'est pas seulement régionale, mais concerne l'ensemble de la façade atlantique. Tous les CESR de l'Atlantique considèrent en effet que «la mer et les activités liées à la mer (transport maritime, pêche, tourisme, etc) constituent des sources d'aménagement et de développement durable du territoire insuffisamment valorisées, tant pour les régions de la façade atlantique que pour l'ensemble du territoire»<sup>211</sup>. Il faut par exemple regretter que l'élaboration d'un Schéma de services collectifs de la mer, du littoral et des activités liées à la mer n'ait pas été envisagée. «La constitution d'un projet global maritime ayant pour objectifs l'ouverture des territoires maritimes à l'Europe et au monde, l'aménagement des espaces et du cadre de vie de ses habitants, le développement économique et la construction de solidarités et de coopérations aurait permis une réelle valorisation des opportunités offertes par la spécificité maritime de notre pays». Les travaux prospectifs engagés en 1998 entre le Secrétariat Général de la Mer et les quatre Régions Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes et Aquitaine avaient pourtant mis en évidence l'intérêt d'un tel schéma.

L'Etat a donc trop régulièrement tendance à oublier la spécificité des régions maritimes. Il n'est pas et ne doit pas non plus être le seul acteur à intervenir en matière maritime.

#### **4. DAVANTAGE D'IMPLICATION DES ACTEURS REGIONAUX ET LOCAUX DANS LA GESTION LITTORALE**

A côté de l'Etat, au rôle régulateur, une plus grande implication des acteurs locaux est indispensable.

##### ***4.1. Le renforcement du rôle du Conseil régional en matière maritime et littorale***

Il s'inscrirait dans le cadre de la décentralisation. On ne peut que souhaiter que cette dernière connaisse un second souffle, en particulier pour les Régions. Quelques pas très discrets sont cependant notables depuis peu de temps. Le projet de loi sur la démocratie de proximité actuellement en débat à l'Assemblée Nationale envisage par exemple de transférer aux Régions le pouvoir concédant pour les ports d'intérêt national. Le projet de loi mentionne en effet dans son article 43 B que : «Afin d'assurer le renforcement de la participation des collectivités territoriales régionales dans la gestion des ports d'intérêt national, une loi définira, après une phase d'expérimentation qui débutera un an au plus tard après la promulgation de la présente loi, les modalités d'attribution de compétences dans le domaine portuaire aux Régions»<sup>212</sup>. La mission qui

---

<sup>209</sup> Remarques formulées lors de la réunion de consultation du comité régional des transports élargi, 17 janvier 2001

<sup>210</sup> Ouest-France, 31 juillet 2001

<sup>211</sup> CESR de l'Atlantique, *Contribution interrégionale des CESR de l'Atlantique relative aux projets de Schémas de services collectifs*, mars 2001

<sup>212</sup> Projet de loi sur la démocratie de proximité voté en première lecture par l'Assemblée nationale le 25 juin 2001

est aujourd'hui assurée par les DDE maritimes pourrait l'être à l'avenir par les Conseils régionaux. Cela ne pourra évidemment se faire sans le transfert des moyens financiers correspondants.

Ce transfert de compétences est un premier pas dans le renforcement des compétences des Régions en matière maritime et littorale. Il implique une stratégie régionale et interrégionale pour chaque Région.

Une réflexion de fond devra donc s'engager en Bretagne sur :

- ce que le Conseil régional a fait
- ce qu'il doit et souhaite faire en la matière
- ce qu'il peut faire, compte tenu de ses moyens actuels et quels sont les moyens dont il aurait besoin pour renforcer son action.

Le CESR de Bretagne s'attachera, quant à lui, dans les années à venir, à proposer des éléments d'une stratégie dont le présent rapport constitue une première ébauche.

### ***4.2. Des acteurs locaux à associer dans des politiques contractuelles et pragmatiques***

Il semblerait qu'actuellement la politique gouvernementale ait pris conscience que les politiques administratives centralisées ont échoué. De procédures administratives et centralisatrices, il faut évoluer vers un renforcement des procédures contractuelles fondées sur la notion de projet (avec l'idée simple qu'à un territoire correspond un projet). Les lois Pasqua de 1995 et Voynet de 1999 fournissent, avec les Agglomérations et les Pays, les instruments permettant de concrétiser cette tendance.

Ces logiques de Pays sont l'exemple même du partenariat au niveau local puisqu'elles associent plusieurs territoires qui ont un projet commun, des problématiques et caractéristiques proches, ainsi que différents types d'acteurs : élus, socioprofessionnels...

Il se trouve que la Bretagne est une des régions où le concept de pays fonctionne le mieux. Il s'agit aujourd'hui de le traduire en termes de Pays maritimes et littoraux. « Au moment même où la loi du 16 Juin 1999, dite loi Voynet, entérinait le Pays, territoire préalablement créé en Février 1995 par la loi Pasqua comme espace pertinent de projet, est apparu dans notre région ce concept plus spécifique de "Pays maritime". [...] Si en Bretagne les Pays se sont bien construits [...] dans une interdépendance originelle entre les villes et les campagnes, il faut remarquer que la moitié d'entre eux est en situation littorale [11 pays littoraux], avec pour centre une ville-port. Le fait qu'ils aient cette organisation conduit à leur donner une dimension originale, plus riche que celle communément admise. Le Pays maritime est bien un nouveau type de territoire à dimension patrimoniale originale. Il est fondé sur la ville-port, très attractive de nos jours. Bref, il la lie à son petit hinterland rural mais aussi à sa façade maritime proche et parfois même aux îles bordières situées à proximité, en un tout. Cette approche globale offre l'opportunité de concevoir un autre développement, un autre aménagement.

[...] La ville-port est une porte formidable qui, par la mer, lie le Pays au Monde, c'est à dire le local au global, le patrimonial au transactionnel, le sédentaire au nomade, l'identité à l'altérité. N'y a-t-il pas là plus beau projet, non seulement en matière d'aménagement mais aussi de cohésion sociale, ne serait-ce que pour se mobiliser sur certains enjeux comme celui du transport maritime ? Les outils sont là en attente, prêts à être réactivés : les villes, leurs ports, leurs populations, leurs



territoires. Cela constitue un réel projet, projet économique, environnemental, sociétal dans la droite ligne de ce que représente, depuis son réveil, la dynamique des Pays »<sup>213</sup>.

Unissant des milieux différents, « le Pays maritime constitue un superbe moyen de gérer ce territoire complexe en l'abordant dans sa globalité. Lui seul permet alors de traiter les désordres maritimes, littoraux et continentaux à la fois en posant les problèmes désormais à partir de la mer ».

---

<sup>213</sup> Yves LEBAHY, « Le pays maritime : un possible contre-modèle d'aménagement pour nos régions atlantiques », in CESR, *Conjoncture économique et sociale de la Bretagne, Données et questions d'actualités (année 1999)*, mai 2000



# ***CONCLUSION***

***Différentes variables  
et stratégies  
en œuvre dans la  
gestion du littoral***



## CONCLUSION

### DIFFERENTES VARIABLES ET STRATEGIES EN ŒUVRE DANS LA GESTION DU LITTORAL

Au terme de ce travail, il apparaît important d'identifier les éléments qui vont pouvoir agir sur la gestion de l'espace maritime et littoral, ainsi que les stratégies que les acteurs pourront mettre en place sur ce territoire.

#### 1. DES VARIABLES DETERMINANTES DANS LA GESTION DU LITTORAL

Les variables pesant sur l'espace littoral et maritime de la Bretagne vont pouvoir être à la fois une ressource et une contrainte. De ces variables va dépendre la bonne réalisation des projets destinés à répondre aux enjeux identifiés précédemment.

Comme nous l'avons vu tout au long de cette étude, de nombreuses données agissent sur le littoral, générant d'ailleurs des conflits d'usage. Ces variables peuvent être d'ordre politiques ou réglementaires, répondre à une logique marchande ou être liées au comportement des populations. Cependant, toutes ces variables devront dans tous les cas s'adapter aux conditions géographiques et naturelles du territoire sur lesquelles les hommes n'ont que peu d'emprise. On ne peut en effet penser le développement de l'espace sans tenir compte de ses spécificités. Les conditions géographiques et naturelles peuvent être un atout pour le territoire et contribuer à son image comme c'est le plus souvent le cas pour l'espace littoral. Pour certaines activités, ces conditions vont en revanche apparaître comme des contraintes ou comme étant sources de contraintes (contraintes réglementaires liées à la protection du milieu naturel...).

##### 1.1 *Les variables d'ordre politique*

La réglementation internationale, qu'il s'agisse d'accords internationaux (RAMSAR, différents protocoles sur l'environnement...) ou de traités et décisions européennes, doit être prise en compte dans l'élaboration de politiques de gestion du littoral et de l'espace maritime. La politique de l'Union Européenne en matière maritime se traduit par différents textes et mesures : la Politique Commune des Pêches (PCP), l'IFOP (Instrument Financier d'Orientation des Pêches), les Plans d'Orientation Pluriannuels des pêches (POP), le Livre vert sur la pêche récemment, les Directives nitrates... Toutes ces dispositions vont conditionner les politiques qui pourront être prises au niveau national, voire local.

##### 1.2 *Les variables à logique marchande*

Parmi toutes les fonctions du littoral, il en est une marchande. Le domaine littoral et maritime est en effet un lieu de productions multiples et variées qui ne nécessitent pas toujours les mêmes équipements et n'ont pas nécessairement les mêmes besoins. Ces activités doivent cependant cohabiter, même si certaines se font concurrence. C'est le cas de l'activité de pêche, la construction navale, le tourisme, l'agriculture...

## CONCLUSION

---

Les orientations définies par certains acteurs vont pouvoir interférer sur celles établies par d'autres, aucune activité ne se développant en vase clos.

### **1.3 Le comportement des populations**

Aussi bien les aspirations que les comportements des populations vont se traduire par des impacts sur le développement du milieu côtier. Il faut en effet tenir compte de la variable humaine si l'on veut que chaque territoire soit un «territoire vécu» et non subi par tous (il le sera toujours par une poignée de personnes, des contraintes s'imposant nécessairement afin d'assurer l'intérêt général). Les politiques et projets mis en œuvre afin de répondre aux grands enjeux de la mer et du littoral en Bretagne devront donc tenir compte des souhaits des habitants du littoral (en termes de cadre de vie par exemple) et de leurs modes de vie et habitudes. Ces derniers pourront parfois apparaître comme des contraintes dans la mesure où ils rendront plus difficile l'application d'une réforme, qui pourtant est nécessaire.

### **1.4 Des variables plus aléatoires**

D'autres variables plus transversales existent, mais elles sont beaucoup plus aléatoires et plus difficilement maîtrisables. Les pollutions d'origine marine en sont l'exemple le plus révélateur et le plus fréquent.

## **2. LES STRATEGIES DES ACTEURS**

Différents acteurs vont pouvoir tenter d'influencer l'avenir des différents territoires côtiers bretons. Leur capacité d'action va dépendre en grande partie du volontarisme politique dont ils vont faire preuve.

Dans le cadre du nécessaire renforcement des procédures contractuelles, les élus locaux et socioprofessionnels auront un rôle croissant, par le biais des Conseils de développement des Pays.

La Région pourrait également avoir un rôle à jouer en veillant à ce que les politiques mises en place par un Pays ne soient pas en contradiction flagrante avec celles d'un autre Pays voisin, empêchant par la même occasion leur réalisation. Cela pourrait se faire au moyen du SRADT (Schéma Régional d'Aménagement du Territoire), en particulier s'il acquérait une portée normative<sup>214</sup>. Elle pourrait donc avoir une fonction de coordination importante, l'attribution de subventions devant tenir compte de cet équilibre territorial. La Région pourrait par ailleurs être investie d'une mission accrue en matière de politiques maritimes ; cela dans le cadre d'une décentralisation renforcée.

Cependant, ce dernier élément dépend actuellement de l'Etat et de sa volonté d'aller vers davantage de décentralisation. L'Etat est donc un acteur important du processus.

Les acteurs intervenant à l'échelle interrégionale pourraient enfin favoriser les réflexions sur la répartition des activités entre les régions atlantiques et plus généralement sur les conditions à réunir pour parvenir à un aménagement et un développement durables du territoire côtier atlantique.

---

<sup>214</sup> CESR Bretagne, *Premières contributions du CES de Bretagne au débat sur la décentralisation*, septembre 2001

# ***ANNEXES***





**LISTE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES ET CARTES**

**Tableaux**

↵ Les espèces végétales à très forte valeur patrimoniale du littoral.....	6
↵ Une multitude de bateaux traditionnels bretons .....	10
↵ Les sites touristiques bâtis du patrimoine maritime breton les plus visités .....	14
↵ Les produits de la pêche et des cultures marines bretonnes .....	18
↵ Nombre et puissance des navires de pêche bretons .....	19
↵ Une régression du nombre de marins-pêcheurs en Bretagne .....	19
↵ Des postes de travail en nette diminution dans la pêche bretonne .....	20
↵ Des navires de pêche vieillissants .....	20
↵ Lorient, première criée bretonne .....	21
↵ La Bretagne, première région française productrice de moules et seconde pour les huîtres.....	25
↵ Les zones de production conchylicoles de Bretagne Nord sont classées .....	26
↵ Une croissance inégale pour les algues débarquées selon les quartiers .....	29
↵ L'industrie du poisson fortement ancrée dans le Finistère.....	32
↵ Les salariés de l'industrie du poisson concentrés dans le Finistère .....	32
↵ L'industrie du poisson n'occupe qu'une place modeste dans l'ensemble de l'industrie agro-alimentaire .....	33
↵ Les principales marques appartenant au groupement INTERMARCHÉ dans les produits de la mer .....	34
↵ Projet d'évolution des effectifs de la Marine Nationale Française .....	39
↵ Divers chantiers de construction navale civile en Bretagne .....	44
↵ Des campings concentrés sur le littoral breton .....	47

## **LISTE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES ET CARTES**

---

↻ Des taux d'occupation dans les hôtels et campings bretons en régression en 2000 .....	48
↻ Les nuitées étrangères en régression en 2000 .....	49
↻ La Bretagne concentrait le cinquième des navires de plaisance français en 1997 .....	51
↻ Trafic trans-manche et îles anglo-normandes, un nombre de passagers en augmentation.....	55
↻ Une évolution disparate des effectifs dans les lycées professionnels maritimes bretons ...	60
↻ Différents établissements de formation professionnelle maritime en Bretagne .....	62
↻ L'importance des hydrocarbures et de l'alimentation animale dans le trafic portuaire breton.....	69
↻ Les ports bretons sont nettement et structurellement importateurs .....	70
↻ Un transport maritime de passagers assez stable et tourné vers la Grande-Bretagne .....	70
↻ Un pic de population.....	96
↻ Nombre de communes concernées par les risques naturels majeurs.....	125
↻ Les Réserves Naturelles du littoral breton.....	136
↻ Les acquisitions foncières du Conservatoire du littoral en Bretagne .....	139

### **Graphiques**

↻ Evolution de la production d'algues et de végétaux aquatiques .....	28
↻ Exemple de maîtrise d'une filière chez INTERMARCHÉ : les produits de la mer .....	34
↻ Brest, premier arsenal français .....	39
↻ Trafic 2000 par principaux types de marchandises en Tonnes .....	69
↻ Une interaction importante entre les activités présentes sur le littoral.....	91

## **Cartes**

↵ De nombreuses zones NATURA 2000 situées sur le littoral.....	4
↵ Une transformation et une mise en conserve des produits de la mer principalement opérées sur la Côte Sud de la Bretagne .....	32
↵ Des touristes provenant du Grand-Ouest ou d’Ile-de-France .....	47
↵ Une population essentiellement concentrée sur le littoral ou dans les grands centres urbains.....	73
↵ Une densité de population s’étant principalement accrue sur le littoral au cours du siècle dernier.....	74
↵ Une concentration de population sur le littoral accentuée ces dix dernières années .....	74
↵ Une tendance principalement due au solde migratoire .....	75
↵ La majeure partie de la capacité d’accueil des campings sur le littoral breton.....	76
↵ Le parc hôtelier concentré sur le littoral .....	76
↵ La densité de résidences secondaires en 1968 .....	77
↵ La densité de résidences secondaires en 1999 .....	77
↵ Le littoral breton fortement artificialisé .....	78
↵ Une forte extension commerciale, industrielle et artisanale sur le littoral morbihannais ...	79
↵ La plus grande superficie de terres consacrées exclusivement aux légumes est localisée sur les côtes bretonnes .....	80
↵ Une superficie non négligeable de cultures de légumes de plein champ destinés à la transformation sur le littoral sud .....	81
↵ La production de légumes de plein champ destinés au marché frais concentrée sur le littoral nord .....	81
↵ Des serres ou abris hauts principalement localisés sur la côte nord .....	82
↵ Principales localisations des cultures marines en Bretagne .....	83
↵ Une majorité de Réserves Naturelles situées sur le littoral ou en mer .....	137



<b>GLOSSAIRE</b>
------------------

ABAPP	Association Bretonne des Acheteurs de Produits de la Pêche
ADEME	Agence De l'Environnement et de Maîtrise de l'Energie
AFPA	Association Nationale pour la Formation Professionnelle des Adultes
AFSSA	Agence Française de Sécurité Sanitaire des Aliments
AGEMA	Association des Lycées Maritimes et Aquacoles
ANPE	Agence Nationale pour l'Emploi
AOC	Appellation d'Origine Contrôlée
APAA	Association des Ports de l'Arc Atlantique
APPB	Association des Ports de Plaisance de Bretagne
CAAM	Centre Administratif des Affaires Maritimes
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CEDEM	Centre de Droit et Economie de la Mer
CEDRE	Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux
CEDRE	Centre de Documentation Recherche et Expérimentation
CEFCM	Centre Européen de Formation Continue Maritime
CELRL	Conservatoire des Espaces Littoraux et des Rivages Lacustres
CEVA	Centre d'Etude et de Valorisation des Algues
CFPPAM	Centre de Formation Professionnelle et de Perfectionnement des Adultes Maritime

## GLOSSAIRE

---

CIADT	Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement des Territoires
CIM	Comité Interministériel de la Mer
CNEVA	Centre National d'Etudes Vétérinaires et Alimentaires
CNRS	Centre National de Recherche Scientifique
CŒUR	Comité Opérationnel des Elus et Usagers de la Rance
COFRENA	Comité Français de l'Equipement Naval
CRCI	Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie
CROSS	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
CRPMEM	Comité Régional des Pêches Maritimes et des Elevages Marins
CTE	Contrat Territorial d'Exploitation
CUB	Communauté Urbaine de Brest
DDASS	Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales
DIREN	Direction Régionale de l'Environnement
DPM	Domaine Public Maritime
DRAC	Direction Régionale des Affaires Culturelles
DRASSM	Département de Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines
ENMM	Ecole Nationale de la Marine Marchande
ENSAR	Ecole Nationale Supérieure d'Agronomie de Rennes
ENSIETA	Ecole Nationale Supérieure des Ingénieurs Et de Techniciens d'Armement
ENSP	Ecole Nationale de la Santé Publique
EPSHOM	Etablissement Principal du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine

FEDER	Fonds Européen de développement Régional
FEEE	Fédération pour l'Education à l'Environnement en Europe
FRCM	Fédération Régionale pour la Culture Maritime
GIE	Groupement d'Intérêt Economique
IAA	Industries Agro-Alimentaire
ID'MER	Institut Technique de Développement des Produits de la Mer
IFEN	Institut Français de l'Environnement
IFREMER	Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer
IFRTP	Institut Français de Recherche en Technologie Polaire
IGP	Indication Géographique Protégée
INRA	Institut National de Recherche Agronomique
INSFA	Institut Supérieur de Formation Alimentaire
IRD	Institut de Recherche pour le Développement
IUEM	Institut Universitaire Européen de la Mer
LPO	Ligue pour la Protection des Oiseaux
OFIMER	Office Interprofessionnel des Produits de la Mer et de l'Aquaculture
ORSTOM	Institut Français de Recherche Scientifique pour le Développement de Coopération
ORT	Observatoire Régional du Tourisme
PCP	Politique commune des Pêches
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PNAO	Ports du Nord-Ouest-Atlantique
PNR	Parc Naturel Régional
POP	Plan d'Orientation Pluriannuel

## GLOSSAIRE

---

PPN	Patron de Petite Navigation
PPR	Plan de Prévention des Risques
REMI	Réseau Microbiologique
REPHY	Réseau de surveillance du Phytoplancton et des phytotoxines)
RGP	Recensement Général de la Population
RNO	Réseau National d'Observation
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SALBI	Schéma d'Aménagement du Littoral Breton et des Iles
SEPNB	Société pour l'Etude et la Protection de la Nature en Bretagne
SHOM	Service Hydrographique et Océanographique de la Marine
SIG	Système d'information Géographique
SMN	Société Morbihannaise de Navigation
SMNB	Société Métallurgique et Navale de Bretagne
SMVM	Schéma de Mise en Valeur de la Mer
SNLE	Sous-Mains Nucléaires Lanceurs d'Engins
SNSM	Société Nationale de Sauveteurs en Mer
TAAF	Terres Australes et Antarctiques Françaises
TDENS	Taxe Départementale des Espaces Naturels Sensibles
UBO	Université de Bretagne Occidentale
UBS	Université de Bretagne Sud
ZICO	Zones d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux
ZNIEFF	Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique



ZPS	Zones de Protection Spéciales
ZSC	Zones Spéciales de Conservation



**LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES  
ET/OU RENCONTREES**

**NB : Les titres et mandats correspondent à la situation au moment de l'audition**

✂ M. ARZEL	Maire de Ploudalmézeau, Président du Syndicat Mixte de protection et de Conservation du Littoral Nord Ouest
✂ Mme BARRÉ	Directrice du Centre Européen de Formation continue maritime
✂ M. BELLEC	Responsable de la Communication – DCN Brest
✂ M. BERIC	Directeur du Lycée maritime du Guilvinec
✂ M. BERNARD-CATINAT	Secrétaire Général Adjoint d'ASTRID
✂ Mme BERTHOU	Responsable qualité, Conserverie La Belle Iloise
✂ Mme BODMER	Secrétaire générale du Centre qualité pêche fraîche de Concarneau
✂ M. BONCOEUR	Professeur d'Economie, UBO, CEDEM
✂ M. BREDIN	Délégué Régional du Conservatoire du littoral et des rivages lacustres
✂ M. CARROT	Président de la Caisse Régionale du Crédit Maritime (Finistère)
✂ M. CHEVER	Secrétaire général du comité local des pêches - Guilvinec
✂ M. CHOLOT	Directeur de Lorient Pôle Naval
✂ M. COSQUERIC	Président de l'Interprofession portuaire de Concarneau
✂ M. CUQ	Chercheur CNRS, UBO, Laboratoire de Géosystème à l'IUEM
✂ M. DERUBAY	Directeur Général Adjoint de la CCI de Quimper, chargé des équipements
✂ M. DREANO	Secrétaire général de la Section Régionale Conchylicole Bretagne Sud
✂ M. DUBOST	Vice-Président de Lorient Pôle Naval
✂ M. DUMAS	Physicien au service Applications Opérationnelles (modélisation hydrodynamique) IFREMER

## LISTE DES PERSONNES AUDITIONNEES ET/OU RENCONTREES

---

↵ M. DUSART	Chargé de mission Mer (pêche et aquaculture, ports, enseignement maritime) au SGAR, Administrateur des Affaires maritimes
↵ M. FABRI	Membre de Lorient Pôle Naval, chargé de la communication
↵ M. FOUEZON	Directeur de PROMA à Lorient
↵ M. FOURDRINIER	Vice-Président de Lorient Pôle Naval
↵ M. GIRIN	Directeur du CEDRE
↵ M. GONTHIER	Président de la Fédération Régionale de la Culture Maritime et Président de l'Association pour la promotion des classes de mer en Bretagne
↵ M. GOURTAY	Directeur Général de la CCI de Brest
↵ M. GRAVOT	Vice-Président de la Communauté Urbaine de Brest (CUB)
↵ M. GROSSI	Chargé de mission des restructurations à la CUB
↵ M. GUIVARC'H	Chargé du Développement Economique à la CUB
↵ M. GUYOMARD	Adjoint au Maire du Guilvinec
↵ M. HENRY	Animateur du Syndicat Mixte de Protection et de Conservation du Littoral Nord Ouest
↵ M. KERVERN	Chargé de mission au Service des interventions économiques du Conseil Général d'Ille-et-Vilaine
↵ M. LE BAIL	Vice-Président, Université de Bretagne Occidentale
↵ M. LE DRIAN	Président de la Communauté de Communes de Lorient, Conseiller régional
↵ M. LE DUFF	Responsable de la mission interministérielle aux restructurations auprès du Sous-Préfet de Brest
↵ M. LE GAC	Maire de Plougastel, Vice-Président de la CUB chargé du contrat de Baie
↵ M. LEGROUX	DRAM Finistère, ancien directeur du CROSS Corsen
↵ M. LE MENACH	Vice-Président du comité local des pêches - Guilvinec
↵ M. LE MENN	Directeur de l'environnement (CUB)
↵ Mme LETELLIER	Directrice de Bretagne Qualité Mer

## **LISTE DES PERSONNES AUDITIONNEES ET/OU RENCONTREES**

---

✠ M. LEBRETON	Chargé de Mission à la Maison de la Baie du Mont Saint-Michel
✠ M. LEGRAND	Chargé de mission au Comité National de la Conchyliculture
✠ M. MAZURIER	Responsable de laboratoire au centre IFREMER de la Trinité-sur-Mer
✠ M. MARTIN	Vice-Président du Comité Opérationnel de la Baie de la Rance (CŒUR) – Président de la fédération des usagers de la Rance (FAUR)
✠ M. MELEC	Directeur de l'Association CŒUR, contrat de la Baie de la Rance
✠ M. MENESGUEN	Chef du Département Ecologie Côtière (problématique eutrophisation) IFREMER
✠ M. MORIN	Président de la Maison de la Baie de Saint-Brieuc
✠ M. MORVAN	Délégué au Développement à la CUB
✠ M. NICOT-BERANGER	Trésorier de Lorient Pôle Naval
✠ M. PALLUEL	Maire d'Ouessant
✠ M. PIRIOU	Directeur Administratif et Financier des Etablissements PIRIOU
✠ M. PLORMEL	Directeur de FROM Bretagne
✠ M. PONSERO	Conservateur de la Réserve Naturelle de la Baie de Saint-Brieuc (personnel de la CABRI)
✠ M. POULERIGUEN	Président de Lorient Pôle Naval
✠ Mme QUEROUIL	Chargée des questions environnementales, Section Régionale Conchylicole Bretagne Nord
✠ M. ROYAL	Directeur Adjoint DCN Brest
✠ Mme SENECHAL	Technicien Ingénieur au Service Rade de la CUB
✠ M. TALARMIN	Secrétaire général d'ASTRID
✠ Mme TANGUY	Maire du Guilvinec – Vice-Présidente du Conseil régional chargée de la formation
✠ M. THOMAS	Chef du service des activités maritimes au Conseil régional de Bretagne
✠ M. TRICOT	Directeur régional adjoint des Affaires Maritimes
✠ M. YVON	Vice-Président du Conseil régional – Maire de Groix



# TABLE DES MATIERES

## SYNTHESE

## INTRODUCTION

## PREMIERE PARTIE : LES CARACTERISTIQUES DE LA MER ET DU LITTORAL EN BRETAGNE

### CHAPITRE 1 : LE PATRIMOINE MARITIME ET LITTORAL BRETON

#### SECTION 1. LE PATRIMOINE NATUREL ..... 3

##### 1. L'originalité biogéographique de la Bretagne .....3

##### 2. Un patrimoine naturel remarquable .....3

###### 2.1. *Les habitats naturels*.....3

###### 2.2. *La faune*.....5

###### 2.3. *La flore* .....5

###### 2.4. *Le patrimoine géologique*.....6

###### 2.5. *Les paysages remarquables* .....6

##### 3. Reconnaissance et protection : une préoccupation ancienne.....7

#### SECTION 2. LE PATRIMOINE BATI ..... 7

##### 1. Un héritage de monuments défensifs témoignant de la position stratégique de la Bretagne.....7

##### 2. Les phares bretons, composantes de l'imagerie bretonne .....8

##### 3. Le patrimoine domestique, artisanal et industriel.....9

#### SECTION 3. LE PATRIMOINE NAVAL ..... 9

##### 1. Les vieux gréements, emblèmes internationaux du patrimoine maritime breton.....9

###### 1.1. *Une richesse et une diversité, reflet des conditions de travail et de navigation ....9*

1.2. *Les vieux gréements, ambassadeurs internationaux de la richesse culturelle et touristique bretonne* ..... 10

**2. Les navires plus contemporains** ..... 10

**SECTION 4. LES FONDS MARINS BRETONS : UN PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE** ..... 11

**SECTION 5. LE PATRIMOINE CULTUREL ET LES MOYENS DE SA TRANSMISSION** ..... 11

**1. Les associations et les médias bretons, gardiens passionnés du patrimoine** ..... 11

**2. La Fédération Régionale pour la Culture Maritime** ..... 12

**3. « Le Chasse-Marée », le moteur et la référence en matière de patrimoine maritime français... et mondial.** ..... 12

**4. De nombreux festivals et salons liés au maritime.** ..... 12

**5. De nombreux musées et aquariums, autant de pôles de développement** ..... 13

## **CHAPITRE 2 : LES USAGES DE LA MER ET DU LITTORAL**

**SECTION 1. L'EXPLOITATION DES RESSOURCES NATURELLES** ..... 17

**1. La pêche maritime et le mareyage** ..... 17

*1.1. Panorama de la pêche française* ..... 17

*1.2. La pêche professionnelle en Bretagne* ..... 18

1.2.1. La pêche en mer ..... 18

1.2.2. La pêche à pied ..... 21

1.2.2.1. La pêche à pied des coquillages ..... 22

1.2.2.2. La pêche à pied des algues ..... 23

*1.3. Le mareyage* ..... 23

**2. Les cultures marines** ..... 24

*2.1. Une aquaculture traditionnelle prépondérante* ..... 24

2.1.1. La situation de la filière ..... 24

2.1.2. Les menaces pour la filière aquacole ..... 25

2.1.2.1. Des menaces d'ordre environnemental et sanitaire ..... 25

2.1.2.2. Des freins économiques pour la filière ..... 26

2.1.2.2.1. La taille des entreprises ..... 26

2.1.2.2.2. La structuration de la filière ..... 26



2.1.2.2.3. Les conflits d'usage	27
<b>2.2. L'Aquaculture nouvelle</b>	<b>27</b>
2.2.1. La pisciculture	27
2.2.1.1. La Bretagne s'appuie sur sa capacité d'innovation	27
2.2.1.2. La concurrence reste difficile à surmonter	27
2.2.1.3. La pisciculture intensive est source de pollutions à maîtriser	28
2.2.2. La culture et l'exploitation des champs d'algues	28
<b>3. L'exploitation de gisements marins</b>	<b>29</b>
<b>SECTION 2. LES ACTIVITES INDUSTRIELLES</b>	<b>30</b>
<b>1. Les entreprises de transformation des produits de la mer</b>	<b>30</b>
1.1. La production française	30
1.2. L'industrie halioalimentaire bretonne	31
1.2.1. La Bretagne, force du secteur halioalimentaire français	31
1.2.2. Un cas de redéploiement d'un distributeur indépendant vers la production industrielle	33
1.2.3. L'innovation en matière de production	35
1.2.4. La valorisation des produits de la mer : le traiteur de la mer	35
1.2.4.1. Les produits à base d'algues et la cosmétologie	35
1.2.4.2. Emballage et conditionnement des produits	37
1.2.4.3. La valorisation des sous-produits et co-produits de la mer	37
<b>2. La construction et la réparation navale</b>	<b>38</b>
2.1. La construction et la réparation navale militaire	38
2.1.1. Le contexte national	38
2.1.2. DCN Brest	40
2.1.3. DCN Lorient	40
2.1.4. Les DCN ont des retombées diversifiées dans l'économie bretonne	41
2.2. La construction et la réparation navale civile	41
2.2.1. Le secteur de la construction a su se diversifier pour mieux faire face à la concurrence	41
2.2.2. Des chantiers qui font vivre de nombreux équipements	42
2.2.3. La construction de plaisance, un domaine très porteur	43
<b>SECTION 3. LA PRODUCTION D'AMENITES ET DE LOISIRS</b>	<b>44</b>
<b>1. Le tourisme littoral</b>	<b>44</b>
1.1. Le contexte national	44
1.1.1. Un engouement qui relève du phénomène de société	44
1.1.2. Une manne financière pour de nombreux secteurs	45
1.1.3. Des goûts et des attentes qui changent	45
1.2. Le tourisme en Bretagne	46
1.2.1. La Bretagne, une région touristique par excellence	46
1.2.2. Une clientèle fidèle avec une forte saisonnalité et une météodépendance accusée	46

1.2.3. Une offre de services concentrée sur certaines zones du littoral	47
1.2.4. Une offre d'hôtellerie et de camping qui gagne en qualité	47
1.2.5. Une clientèle étrangère essentiellement britannique et allemande	48
1.2.6. Le tourisme sur les îles, une des spécificités bretonnes	49
1.3. <i>De nouveaux enjeux se dessinent</i> .....	49
<b>2. Les activités touristiques</b> .....	<b>50</b>
2.1. <i>Le nautisme</i> .....	50
2.1.1. La Voile : une composante de l'identité bretonne	50
2.1.2. Un intérêt croissant pour la voile et le nautisme	50
2.1.3. Une offre de services diversifiées et mise en réseau	50
2.1.4. Les ports de plaisance, un facteur d'attractivité pour les touristes	51
2.1.5. Un réseau de ports de qualité	52
2.1.6. Des retombées sur les dynamiques de l'économie locale	52
2.1.7. La pratique du nautisme freinée par un manque d'équipement et un manque d'optimisation de l'existant	52
2.2. <i>La thalassothérapie</i> .....	53
2.2.1. Une activité d'origine Française et même bretonne	53
2.2.2. La fréquentation des centres de thalassothérapie est déterminée par la notoriété et l'accessibilité de la station	53
2.2.3. La nécessité d'une refonte de l'activité pour augmenter l'attrait des thalassothérapies	54
2.2.4. Un effort de communication des centres de thalassothérapie	54
2.2.5. Un savoir-faire qui intéresse les pays étrangers	54
2.3. <i>Le transport maritime de passagers et les croisières</i> .....	54
2.3.1. Le trafic trans-Manche	54
2.3.1.1. Le trafic trans-manche, une constante de l'histoire bretonne toujours d'actualité	54
2.3.1.2. Le trafic trans-Manche, vecteur du tourisme	55
2.3.2. La croisière	56
2.3.2.1. La croisière, une activité en développement	56
2.3.2.2. L'activité fédère les ports de la façade Manche-Atlantique	56
2.3.2.3. Une clientèle actuellement essentiellement américaine	57
2.3.2.4. Le risque d'une surcharge du marché de la croisière	57
2.4. <i>Des activités traditionnelles à fort potentiel touristique</i> .....	57
<b>SECTION 4. LA FORMATION ET LA RECHERCHE</b> .....	<b>59</b>
<b>1. La formation initiale maritime</b> .....	<b>59</b>
1.1. <i>L'enseignement secondaire</i> .....	59
1.2. <i>L'enseignement supérieur</i> .....	61
<b>2. La formation continue maritime</b> .....	<b>62</b>
<b>3. La recherche</b> .....	<b>63</b>
3.1. <i>L'UBO, un pôle de compétences reconnu</i> .....	63
3.2. <i>Les autres universités et écoles aux compétences complémentaires</i> .....	64
3.3. <i>Les instituts de recherche spécialisés extra-universitaires</i> .....	64

3.4. La recherche privée, militaire et les centres de transfert de technologies.....	65
3.5. De nombreux lieux de coordination ou pôles fédératifs .....	65
3.6. Les manques à combler malgré l'existence de réseaux.....	66

## **SECTION 5. LES SERVICES MARITIMES PUBLICS ET PRIVÉS .....67**

<b>1. La Défense (Marine Nationale).....</b>	<b>67</b>
1.1. Des moyens importants.....	67
1.2. Les missions de la Marine Nationale .....	67
1.3. La marine, un facteur de dynamisme pour le littoral breton .....	67
<b>2. Les services autour du transport maritime.....</b>	<b>68</b>
2.1. Le transport maritime français.....	68
2.2. Le trafic portuaire et les ports bretons .....	68
2.3. Un secteur qui nécessite de profondes mutations.....	71

## **CHAPITRE 3 : L'OCCUPATION ET LE FONCTIONNEMENT DE L'ESPACE LITTORAL**

### **SECTION 1. L'OCCUPATION DE L'ESPACE LITTORAL.....73**

<b>1. La pression de l'urbanisation.....</b>	<b>73</b>
<b>2. La répartition des activités .....</b>	<b>79</b>
2.1. L'activité commerciale, industrielle et artisanale.....	79
2.2. L'agriculture littorale.....	79
2.3. Les ressources marines .....	82
2.3.1. La pêche côtière	82
2.3.2. La conchyliculture et les cultures marines	82
2.3.3. Les algues	83
2.3.4. Les agrégats marins : sable, maërl	83
2.3.5. Les espèces invasives : un exemple, la crépidule	83
2.3.5.1. Historique	84
2.3.5.2. Stocks - Distribution	84
2.3.5.3. Problèmes engendrés	84
2.3.6. Le littoral et l'énergie éolienne	85

### **SECTION 2. L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DE L'OCCUPATION DE L'ESPACE LITTORAL .....86**

<b>1. L'urbanisme et les infrastructures .....</b>	<b>86</b>
1.1. L'urbanisation de la côte, une source de pollution visuelle.....	86
1.2. Les aménagements rendus nécessaires par le tourisme.....	86

<b>2. Les pollutions littorales et marines .....</b>	<b>87</b>
2.1. <i>La qualité des eaux littorales.....</i>	87
2.2. <i>Les pollutions d'origine terrestre : les algues vertes, un phénomène caractéristique et récurrent.....</i>	88
2.3. <i>Les pollutions d'origine marine.....</i>	89
2.3.1. Des pollutions volontaires inadmissibles	89
2.3.2. Des pollutions accidentelles qu'il faut prévenir	89
2.3.2.1. Une inquiétude : l'accident chimique	89
2.3.2.2. La marée noire	90

## **SECTION 3. LA COHABITATION DES ACTIVITES .....90**

## **SECTION 4. DEUX ESPACES SPECIFIQUES .....92**

<b>1. Les villes portuaires .....</b>	<b>92</b>
1.1. <i>Les mythes autour des villes portuaires.....</i>	92
1.1.1. <i>Le mythe du port creuset du monde.....</i>	92
1.1.2. <i>L'émergence d'une identité marine.....</i>	93
1.1.3. <i>L'imaginaire maritime, une création littéraire ? .....</i>	93
1.2. <i>Caractéristiques et mutations des villes portuaires.....</i>	94
1.2.1. <i>Les villes-arsenal : Brest et Lorient.....</i>	94
1.2.2. <i>Les villes ports de pêche de Cornouaille.....</i>	95
<b>2. Les îles .....</b>	<b>95</b>
2.1. <i>Vivre sur les îles bretonnes.....</i>	95
2.1.1. <i>Une démographique élastique.....</i>	95
2.1.2. <i>Une pénurie de logements.....</i>	96
2.1.3. <i>Une création d'entreprise moins aisée qu'ailleurs.....</i>	97
2.1.4. <i>L'accès aux principaux équipements ou services.....</i>	97
2.2. <i>La desserte des îles.....</i>	98
2.3. <i>Regards sur Groix et Ouessant.....</i>	98
2.3.1. <i>Groix, la crainte du tourisme de masse.....</i>	98
2.3.2. <i>Ouessant une relation à la mer ambiguë.....</i>	99

## **DEUXIEME PARTIE : LA BRETAGNE ET LA MER DANS VINGT ANS**

### **CHAPITRE 1 : LES ENJEUX**

## **SECTION 1. UN DEVELOPPEMENT ET UNE GESTION DURABLES DU LITTORAL ET DES ACTIVITES MARITIMES ..... 101**

### **1. Les activités autour de la pêche et de l'aquaculture : sources de multiples enjeux ..... 101**

<i>1.1. Maintenir le potentiel de la filière pêche</i> .....	101
<i>1.1.1. Restaurer la ressource</i> .....	101
<i>1.1.2. Assurer la sécurité des approvisionnements</i> .....	101
<i>1.1.3. Améliorer la productivité dans la filière</i> .....	102
<i>1.1.4. Faire valoir les spécificités bretonnes au plan européen</i> .....	102
<i>1.1.5. Une modernisation des entreprises travaillant dans la pêche</i> .....	103
<i>1.1.5.1. La modernisation du statut des entreprises de pêche artisanale</i> .....	103
<i>1.1.5.2. La modernisation du fonctionnement des entreprises de mareyage</i> .....	103
<i>1.2. Maintenir et moderniser l'activité aquacole</i> .....	103
<i>1.3. Adapter les filières et les techniques de commercialisation au marché</i> .....	104
<i>1.3.1. Adapter la filière aux conditions du marché</i> .....	104
<i>1.3.2. Renforcer la valeur ajoutée des produits</i> .....	105
<i>1.3.3. Améliorer la commercialisation des produits de la pêche</i> .....	105
<i>1.3.3.1. Une meilleure traçabilité des produits</i> .....	105
<i>1.3.3.2. La quête de la qualité</i> .....	106
<i>1.3.3.3. La mise en place de certifications</i> .....	107

### **2. Diversifier l'exploitation et la valorisation des algues ..... 108**

### **3. Les biotechnologies, un moteur technologique de développement pour l'exploitation du potentiel maritime ..... 109**

### **4. Travailler sur l'attractivité des métiers et du secteur maritimes. 110**

<i>4.1. Les métiers de la mer et leur image décriée</i> .....	110
<i>4.1.1. Renforcer l'attractivité du secteur</i> .....	110
<i>4.1.2. Favoriser l'attrait des métiers</i> .....	111
<i>4.2. Rénover la formation maritime</i> .....	112
<i>4.3. Renforcer l'attractivité des emplois saisonniers sur le littoral</i> .....	112

### **5. La construction et la réparation navales : entre reconversion et espoir ..... 113**

<i>5.1. Le défi de la reconversion des arsenaux</i> .....	113
<i>5.2. L'avenir de DCN</i> .....	113
<i>5.3. Le transfert de compétences et la reconversion des équipements et des espaces libérés par l'armée</i> .....	114
<i>5.4. La réparation navale, porteuse d'activités en Bretagne dans l'avenir</i> .....	114

### **6. Le transport maritime nécessite de nombreuses mutations ..... 115**

6.1. <i>Le pavillon français en débat</i> .....	115
6.2. <i>Réformer les ports</i> .....	117
6.2.1. <i>Réformer leur statut</i> .....	117
6.2.2. <i>Réformer les services portuaires</i> .....	118
6.3. <i>Développer les hinterlands en Bretagne par une politique des transports intégrée</i> .....	118
6.4. <i>Favoriser une bonne coopération entre les ports</i> .....	119
6.5. <i>Préparer un nécessaire développement du cabotage</i> .....	120
<b>7. Maîtriser le développement de la plaisance en Bretagne</b> .....	<b>121</b>
<b>8. Le tourisme</b> .....	<b>122</b>
8.1. <i>De nouvelles attentes touristiques</i> .....	122
8.2. <i>De nouveaux produits touristiques</i> .....	122
8.3. <i>La maîtrise du développement touristique</i> .....	122
<b>9. Le patrimoine maritime, entre gestion et valorisation</b> .....	<b>123</b>
9.1 <i>Une difficile définition du patrimoine</i> .....	123
9.2. <i>Des coûts de gestion du patrimoine naval relativement lourds</i> .....	123
9.3. <i>Une nécessaire coordination des manifestations</i> .....	123
<b>SECTION 2. LA MAITRISE ET L'AMENAGEMENT DE L'ESPACE</b> .....	<b>123</b>
<b>1. La nécessité d'une gestion du littoral</b> .....	<b>123</b>
1.1. <i>Gérer le littoral comme une ressource se raréfiant</i> .....	123
1.2. <i>Une gestion conservatoire du patrimoine naturel</i> .....	124
1.3. <i>Parvenir à une gestion intégrée du littoral</i> .....	125
1.4. <i>Un développement coordonné ville-port</i> .....	125
<b>2. Les îles</b> .....	<b>126</b>
2.1. <i>Maintenir une vie sur les îles</i> .....	126
2.2. <i>Protéger les îles</i> .....	127
<b>SECTION 3. UN ENJEU ENVIRONNEMENTAL ET SANITAIRE</b> .....	<b>128</b>
<b>1. Maîtriser les pollutions d'origine terrestre</b> .....	<b>128</b>
<b>2. Lutter contre les pollutions marines</b> .....	<b>129</b>
2.1. <i>Les pollutions de négligence</i> .....	129
2.2. <i>Les pollutions accidentelles</i> .....	130
2.2.1. <i>Prévenir les accidents</i> .....	130
2.2.1.1. <i>Vers un renforcement de la réglementation et du suivi au niveau national et européen</i> .....	130

2.2.1.2. De nouveaux moyens humains et financiers pour mettre en œuvre cette réglementation... qui demeurent insuffisants.....	131
2.2.1.3. Accroître la qualification des marins.....	132
2.2.1.4. Améliorer la confection des navires.....	132
2.2.2. Gérer les accidents.....	132
2.2.2.1. Eviter qu'un accident ne se transforme en marée noire.....	132
2.2.2.2. Préparer et organiser la gestion de la marée noire.....	132
2.2.3. Reconnaître les préjudices subis .....	133
2.2.3.1. Une responsabilisation accrue des acteurs de la filière du transport maritime	133
2.2.3.2. D'avantage de clarté dans les relations financières.....	133
2.2.3.3. Revoir le système d'indemnisation .....	133

## **CHAPITRE 2 : LE RÔLE DES POLITIQUES PUBLIQUES EN MATIERE MARITIME ET LITTORALE**

### **SECTION 1. DE NOMBREUSES POLITIQUES QUI S'APPLIQUENT AU DOMAINE MARITIME ET LITTORAL .....135**

#### **1. Le patrimoine naturel, sa protection et sa gestion, objet majeur de ces politiques ..... 135**

1.1. Des politiques et orientations émanant de conventions internationales .....	135
1.2. Une politique suivie par l'Etat et appliquée localement.....	135
1.2.1. L'inventaire préalable à la protection, un outil : les ZNIEFF .....	135
1.2.2. Les principaux dispositifs de protection réglementaire.....	136
1.2.2.1. Les sites classés.....	136
1.2.2.2. Les Réserves Naturelles .....	136
1.2.2.3. Les arrêtés préfectoraux de protection de biotopes .....	137
1.2.2.4. Les réserves de chasse sur le Domaine Public Maritime.....	137
1.2.2.5. "Les espaces naturels littoraux remarquables".....	137
1.2.2.6. Les parcs Naturels Régionaux.....	138
1.2.2.7. Les Parcs Nationaux Marins.....	138
1.2.3. Les acteurs chargés de cette protection .....	139
1.2.3.1. Le Conservatoire des espaces littoraux et des rivages lacustres.....	139
1.2.3.2. Les Conseils généraux.....	140
1.2.3.3. Le milieu associatif.....	140
1.3. Des procédures contractuelles à privilégier.....	141
1.3.1. Les "Opérations Grands sites" .....	141
1.3.1.1. Principes et mise en oeuvre.....	141
1.3.1.2. L'opération Grand Site du Mont Saint Michel.....	141

1.3.1.2.1. <i>Le cadre de l'opération</i> .....	141
1.3.1.2.2. <i>Les enjeux de l'opération Grand Site</i> .....	143
1.3.2. <i>Les "Contrats de Baie"</i> .....	143
1.3.2.1. <i>Le Contrat de Baie de Brest</i> .....	143
1.3.2.2. <i>Le Contrat de Baie de la Rance</i> .....	144
1.3.2.2.1. <i>La démarche adoptée</i> .....	144
1.3.2.2.2. <i>Les enjeux et la situation actuelle</i> .....	145
1.3.3. <i>Les "Contrats Nature"</i> .....	146

## **2. D'autres actions en faveur du développement du littoral .....147**

2.1. <i>Les politiques territoriales</i> .....	147
2.2. <i>Les politiques structurelles</i> .....	147
2.2.1. <i>La politique du Conseil régional de Bretagne en faveur de la pêche</i> .....	147
2.2.2. <i>La politique du Conseil régional en matière d'aquaculture</i> .....	148

## **SECTION 2. LA NECESSITE DE REPENSER LES POLITIQUES PUBLIQUES MARITIMES .....148**

### **1. Une approche globale des politiques publiques est nécessaire ...148**

### **2. Tenir compte des orientations européennes .....149**

### **3. Repenser le rôle et la structuration de l'Etat par une réforme des institutions publiques .....149**

### **4. Davantage d'implication des acteurs régionaux et locaux dans la gestion littorale .....151**

4.1. <i>Le renforcement du rôle du Conseil régional en matière maritime et littorale</i> ...	151
4.2. <i>Des acteurs locaux à associer dans des politiques contractuelles et pragmatiques</i> .....	152

## **CONCLUSION**