



LE DEVELOPPEMENT DURABLE DES ACTIVITES ECONOMIQUES, MARITIMES ET LITTORALES ET LA VALORISATION DES RESSOURCES NATURELLES MINERALES, BIOLOGIQUES ET ENERGETIQUES

Chapitre 1

La région Nouvelle-Aquitaine génère une activité économique littorale et maritime marquée par ses particularismes géographiques et la richesse de son patrimoine naturel.

La conchyliculture de Charente-Maritime et du bassin d'Arcachon est ainsi une activité majeure au niveau national et européen de production de moules et d'huîtres. Les conditions naturelles font de ces bassins de productions les premiers producteurs de juvéniles d'huîtres naturelles.

La qualité de l'eau notamment des bassins versants des fleuves côtiers et des estuaires constitue un enjeu majeur dans la pérennisation de cette activité et le développement de nouvelles productions.

La pêche professionnelle présente une double spécificité. La pêche au large est concentrée sur le Pays-basque. Le reste de la flottille régionale, majoritairement côtière, exploite les ressources du Sud du golfe de Gascogne dont une grande proportion d'espèces à forte valeur ajoutée. Le développement d'une pêche durable doit permettre de préserver les ressources halieutiques et leurs capacités de reproduction. La rentabilité et la viabilité des entreprises passent par une modernisation de la capacité de production avec des navires économes en énergie et une valorisation des produits de la pêche. L'attractivité du secteur devrait permettre le renforcement de la pêche artisanale tout en améliorant les conditions de travail et de sécurité.

Les industries navales et nautiques sont présentes sur l'ensemble des branches métiers de la filière, notamment dans le secteur de la plaisance. Ce secteur trouve des débouchés grâce à un bassin de navigation proche mais surtout grâce à une demande à l'export pour la production de grandes unités.

Par ailleurs, la côte Aquitaine, réputée pour ses vagues, a permis le développement de l'industrie des sports de glisse et l'installation d'entreprises de renommée mondiale.

Les énergies marines renouvelables constituent un secteur de développement futur notamment par l'exploitation de l'énergie produite par la houle ou le courant des

fleuves. Cet enjeu de développement est clairement identifié par les entreprises au travers du Cluster atlantique énergies marines.

Les ports maritimes représentent un maillon primordial dans la construction de l'économie maritime notamment par la mise à disposition d'infrastructures au profit des industriels mais également dans le développement de réseaux avec les territoires concourant ainsi à l'exportation des productions locales. Le maintien des stocks stratégiques nécessite des infrastructures et des importations possibles uniquement grâce aux ports.

L'articulation des plans de développement stratégiques des ports et la coopération constituent un enjeu de développement réciproque. La transition énergétique, l'intermodalité, le développement d'activités industrielles nouvelles notamment liés au développement des énergies marines renouvelables ou à la déconstruction sont les défis des années futures.

L'exploitation des granulats marins a pour objectif de répondre aux besoins de matériaux de construction. Elle doit s'inscrire dans un cadre partagé pour une gestion durable de l'activité tenant compte des besoins et de la sensibilité du milieu. Compte tenu de la structure de la filière, le golfe de Gascogne constitue l'échelon pertinent de détermination de ces orientations de gestion.

Le tourisme représente une ressource majeure d'emploi dans la région Nouvelle-Aquitaine. Il repose sur la richesse du patrimoine naturel et les particularismes littoraux (pertuis, forêt des landes de Gascogne, plages aquitaines) mais également sur la présence d'activités elles mêmes génératrices d'emploi (ostréiculture, surf). La protection des littoraux et la qualité de l'environnement est une condition nécessaire au maintien du tourisme et des activités de loisir nautique. L'attractivité des littoraux générateurs de développement urbain est à prendre en compte dans un contexte d'évolution climatique.

L'ensemble du développement économique a vocation à s'appuyer sur une approche écosystémique privilégiant la recherche de synergie et la collaboration entre les acteurs, pour dépasser les conflits d'usages.

1 LES SPECIFICITES ET LA VIVACITE ECONOMIQUES DU LITTORAL

A retenir

Sur le littoral Sud-Atlantique, différents secteurs d'activités spécifiques à l'économie maritime génèrent un nombre important de salariés dans les communes littorales par rapport au reste du territoire métropolitain. En dehors du tourisme, qui joue un rôle majeur dans l'économie du littoral, trois secteurs d'activités se détachent : la pêche et l'aquaculture (ostréiculture notamment), la construction et la réparation navale et les activités portuaires et de transports.

Les emplois dans ces filières sont répartis de manière différente selon les départements. Par ailleurs, on peut observer sur toute la façade une part importante de retraités et un taux de chômage supérieur à la moyenne nationale bien que modéré pour la frange littorale. En revanche, entre 1998 et 2012, le nombre d'emploi a progressé sur la façade Sud-Atlantique et on peut relever le dynamisme et l'importance de l'industrie nautique et des créations d'entreprises. On notera également que la filière des énergies marines renouvelables apporte plusieurs projets de recherche et de développement. Cette évolution positive est donc à poursuivre pour conserver ces spécificités et vivacités de la façade.

L'économie maritime regroupe les activités liées à la mer : le tourisme, les produits de la mer, la construction navale, le transport maritime et fluvial, l'extraction de matériaux marins, la production d'électricité, les travaux maritimes, les câbles sous-marins, le parapétrolier offshore, la banque, la marine nationale, l'intervention publique et la recherche marine civile.

La Nomenclature des Activités Françaises (NAF) permet d'extraire seulement une partie de ces activités¹¹. Pour d'autres, la NAF ne permet pas de distinguer les activités purement maritimes des autres (banque, assurance, câbles, électricité). Enfin, concernant le tourisme, l'approche est plus complexe : elle implique des méthodes statistiques spécifiques développées par l'Insee afin de tenir compte des emplois dédiés au tourisme (hôtellerie, camping, etc.) et du surplus d'emplois générés par la présence des touristes (commerce, boulangerie, banque, etc.)

D'autres données, notamment celles issues d'observatoires sectoriels locaux, permettent d'appréhender plus largement les activités maritimes et leur poids économique, elles seront précisées lorsqu'elles sont disponibles pour compléter l'analyse.

¹¹ Les données issues de l'observatoire national de la mer et du littoral Sud-Atlantique sur le volet emplois de l'économie maritime (INSEE, Clap 2010) prennent en compte une partie de ces activités, ce qui peut tendre à minorer leur poids. D'autres données, notamment des analyses sectorielles issues d'observatoires locaux permettent d'appréhender plus largement les activités de l'économie maritime, elles seront précisées lorsqu'elles seront disponibles en complément des données de l'ONML.

1. Les spécificités économiques du littoral

1.1. Des secteurs spécifiques au littoral

On peut mesurer la spécificité économique d'un secteur d'activité donné dans une zone donnée par le poids de ce secteur dans l'emploi local comparé à sa moyenne sur le territoire métropolitain ou à sa moyenne sur l'ensemble du littoral. La façade Sud-Atlantique présente des spécificités sectorielles par rapport à la moyenne du territoire métropolitain.

1.1.1. Un poids relativement important des activités liées à l'économie maritime sur le littoral Sud-Atlantique

Les activités présentant une spécificité sectorielle pour les communes littorales de la façade Sud-Atlantique sont souvent directement liées à l'économie maritime, dont le tourisme.

Les secteurs présentant les plus fortes spécificités pour les communes littorales de la façade Sud-Atlantique sont :

- la pêche et l'aquaculture : secteur d'emploi extrêmement important sur le littoral Sud-Atlantique. Certains territoires ressortent particulièrement, comme les territoires ostréicoles de Marennes-Oléron et du bassin d'Arcachon ;
- l'extraction d'hydrocarbures : activité représentant peu d'emplois mais surreprésentée sur cette façade, avec quelques gisements exploités autour et dans le bassin d'Arcachon (bassin de Parentis, gisement de Courbey, entre la presqu'île du Cap Ferret et l'île aux Oiseaux, etc.) ;
- les jeux de hasard et d'argent ;
- la fabrication de matériels de transport (hors automobiles) avec des entreprises importantes de construction de bateaux (plaisance) ;
- l'hébergement ;
- les transports par eau, avec des territoires littoraux importants comme La Rochelle et le Pays-basque ;
- on note également l'importance de la filière « bois ».

En 2012, l'économie maritime française représente environ 450 000 emplois, soit 1,7 % du total de l'emploi national. Parmi les principaux domaines d'activité que compte l'économie maritime :

- le tourisme littoral emploie à lui seul la moitié des personnes travaillant dans l'économie maritime, soit près de 228 000 personnes : les deux tiers dans l'hôtellerie/restauration et un tiers dans les activités récréatives, culturelles ou commerciales ;
- l'intervention publique¹² compte 15 % des travailleurs de l'économie maritime nationale (69 000 personnes) ;
- la pêche/aquaculture, 11 % (près de 51 000 personnes) ;
- le transport maritime et fluvial de passagers et de marchandises, 10 % (45 000 personnes) ;
- la construction de navires, bateaux et équipements nautiques, 8,7 % (39 000 personnes) ;
- les énergies renouvelables marines, 1,7 % (8 000 emplois).

En Nouvelle-Aquitaine, l'économie maritime représente a minima 49 000 emplois, soit 1,5 % de l'emploi total de cette région (respectivement 29 000 et 20 000 emplois dans les anciennes régions Aquitaine et Poitou-Charentes) :

- le tourisme représente plus de 60 % des emplois maritimes de la région Nouvelle-Aquitaine (18 900 en Aquitaine et 10 900 en Poitou-Charentes) ;
- avec 18 % de l'emploi maritime régional, le domaine des produits de la mer est le deuxième employeur avec 9 000 emplois (répartition équilibrée entre Aquitaine et Poitou-Charentes) ;
- la construction et la réparation de navires présentent une part similaire au niveau national, 8 % de l'emploi maritime régional, soit près de 4 000 emplois, dont plus des deux tiers en Poitou-Charentes ;
- le domaine du transport maritime et fluvial représente moins de 5 % de l'emploi maritime régional (part nationale : 10%), dont les trois quarts sont situés au sein de l'ancienne région Aquitaine ;
- le domaine de l'intervention publique est également peu représenté dans la région (moins de 5 %, soit 2 300 emplois) par rapport à son poids dans l'emploi maritime national (15 % en France).

1.1.2. Des emplois répartis de manière diversifiée selon les départements littoraux

Parmi les activités de l'économie maritime, il est possible d'étudier en détail trois des principaux secteurs (cf. infra, les rubriques spécifiques à chacun de ces secteurs), hors tourisme, à savoir :

- la pêche et l'aquaculture et leurs filières en aval (transformation des produits de la mer et mareyage / commerce de gros) ;
- la construction et la réparation navales (65 000 emplois en France, dont près de 4 000 dans la région Nouvelle-Aquitaine) ;
- les activités portuaires et de transport : construction d'ouvrages maritimes et fluviaux, transport maritime et fluvial de fret ou de passagers, manutention portuaire, services auxiliaires de transport par eau.

Selon les données de l'Observatoire National de la Mer et du Littoral (ONML) Sud-Atlantique, à une échelle d'analyse plus fine, les communes littorales du Sud-Atlantique représentent à peine 5 % de l'emploi national dans les trois secteurs d'activité étudiés. Les trois autres façades maritimes possèdent de deux à cinq fois plus d'emplois dans leurs communes littorales.

À peine un emploi sur deux localisé dans les départements littoraux de la façade Sud-Atlantique se situe dans une commune littorale, de nombreux emplois sont localisés dans les terres, surtout en Gironde et dans les Landes.

En bord de mer, l'emploi se concentre particulièrement en Charente-Maritime. Les communes littorales charentaises regroupent les deux tiers des emplois étudiés présents dans les communes littorales de la façade. À l'inverse, les communes littorales des Landes sont très peu tournées vers les secteurs d'activité étudiés.

L'aquaculture représente un tiers des emplois des trois secteurs étudiés dans les communes littorales du Sud-Atlantique. Plus de huit emplois sur dix sont localisés en Charente-Maritime. Les autres secteurs importants sont la construction de bateaux de plaisance et la réparation et maintenance navales, en Charente-Maritime et en Gironde, les services auxiliaires de transport par eau sont essentiellement présents en Charente-Maritime, avec notamment le grand port maritime de La Rochelle¹³.

¹³ Des études socio-économiques réalisées par les grands ports maritimes de La Rochelle et Bordeaux conduisent à estimer qu'ils génèrent chacun environ 1 600 emplois directs et 16 000 emplois indirects et induits. Le port de Bayonne compterait plus de 900 emplois directs. Les ports de Rochefort et Tonnay-Charente, de plus petite envergure, génèrent moins d'emplois (environ 300 emplois pur le port de Rochefort).

¹² Marine nationale, enseignement, recherche, protection de l'environnement notamment.

1.2. Une part importante de retraités

Un peu plus de 230 000 actifs résident dans les communes littorales de la façade Sud-Atlantique, ce qui représente moins de 10 % des actifs résidant dans une commune littorale métropolitaine (8,8 %).

Les actifs représentent 41,9 % de la population habitant sur la façade littorale Sud-Atlantique. Cette proportion est proche de la moyenne des communes littorales métropolitaines (42,7 %). En moyenne, le territoire national compte près de 47 % d'actifs (près de 5 points de plus). Cette différence s'explique par la présence importante de personnes âgées de plus de 65 ans, pour essentiellement inactives, sur cette façade comme ailleurs sur le littoral.

1.3. Un taux de chômage plus élevé que la moyenne nationale mais relativement modéré pour une zone littorale

Avec 29 600 personnes concernées, le taux de chômage des 15-64 ans est de 12,8 % en 2009 sur cette façade. Ce taux est un point plus bas que celui de l'ensemble des communes littorales métropolitaines, mais il est plus important que la moyenne nationale (1,5 point de plus).

Au sein de la façade Sud-Atlantique, le taux de chômage des 15-64 ans est plus faible dans les communes littorales au sud de l'estuaire de la Gironde : 11,3 % sur la façade des Pyrénées-Atlantiques ; 12,6 % dans les Landes et 11,8 % en Gironde. La Charente-Maritime présente un taux de chômage plus important, soit 14,3 % (plus de 2 points de plus que les autres départements littoraux de la façade Sud-Atlantique).

En 2009, le taux de chômage dans l'arrière-pays est assez bas : 9,9 %. C'est près de 1,5 point de moins que la moyenne métropolitaine et assez proche de la moyenne des communes périurbaines de métropole (8,4 %).

1.4. Des revenus élevés et disparates

La grande majorité des cantons littoraux de la façade Sud-Atlantique comptent des populations résidentes disposant de revenus élevés. 85 % des cantons littoraux de cette façade présentent des revenus médians par ménage et par unité de

consommation¹⁴ (UC) supérieurs à 17 000 € contre 63 % sur l'ensemble du littoral et 50 % en métropole. Par ailleurs, aucun canton littoral de la façade Sud-Atlantique ne présente un revenu médian des ménages inférieur à 15 712 € par UC.

Les inégalités de revenus entre ménages sont importantes, en particulier dans les cantons les plus urbanisés, notamment Arcachon, Biarritz, La Rochelle. Dans la plupart des autres cantons, les disparités de revenus sont importantes mais restent inférieures à la moyenne nationale.

1.5. Une fragilité sociale modérée

En 2009, la façade Sud-Atlantique montre des indicateurs de fragilité sociale¹⁵ proches de la moyenne nationale, et légèrement inférieurs à la moyenne du littoral français. Au sein de cette façade, ces indicateurs sont généralement plus favorables sur les littoraux de la Gironde et des Landes que sur le littoral charentais. Les côtes des Pyrénées-Atlantiques sont souvent dans une situation intermédiaire. Le constat est bien meilleur dans l'arrière-pays où ces indicateurs de fragilité sociale présentent des valeurs assez faibles et proches des valeurs moyennes obtenues dans l'ensemble des communes périurbaines de métropole.

Compte tenu de la hausse importante du chômage depuis 2009, ces chiffres nécessitent d'être actualisés. Les chiffres de Pôle Emploi montrent notamment une hausse importante du chômage de longue durée.

2. Analyse spatiale des spécificités économiques du littoral Sud-Atlantique (cf. carte ci-après)

4 des 9 bassins d'emploi de la façade littorale Sud-Atlantique sont des bassins touristiques saisonniers, à savoir les bassins de Dax, Arcachon, Royan et Marenne-Oléron. Ils présentent une forte part d'activités touristiques, avec un emploi saisonnier important. Ces bassins se caractérisent aussi par la présence d'une forte proportion de très petites entreprises, d'artisans et de non salariés. Les mouvements migratoires y sont importants du fait de l'attractivité de ces bassins.

¹⁴ Revenus fiscaux par unité de consommation.

¹⁵ Données 2009 comprenant notamment : la part du chômage de longue durée, la part des ménages dont la personne de référence est au chômage.

La population y est vieillissante, avec peu d'actifs jeunes. Le taux de chômage des 25-54 ans est relativement élevé, au 3ème trimestre 2015 : 12,4 % dans la zone d'emploi de Royan ; 10,7 % pour Dax ; 11,4 % pour Arcachon.

Les bassins d'emploi de La Rochelle, Rochefort, Pauillac, Mont-de-Marsan (qui englobent la zone littorale du Nord des Landes), et du Pays-Basque sont des bassins d'activité touristique plus modérée en matière d'emplois saisonniers. Les taux de chômage de ces zones d'emplois, au troisième trimestre 2015, sont de : 12,3 % pour Rochefort ; 11,2 % pour Pauillac ; 10,8 % pour La Rochelle ; 9,1 % pour Bayonne ; 8,4 % pour Mont-de-Marsan. Ces bassins sont attractifs pour les seniors. On y constate une faible évolution de l'emploi salarié et les embauches en CDD sont prédominantes.

2.1. Une spécificité du tourisme sur le littoral Sud-Atlantique ?

Le tourisme est vital pour l'avenir du littoral. Selon la saison, il représente entre 10 000 et 24 000 emplois¹⁶ en Charente-Maritime et entre 19 000 et 34 000 emplois sur les littoraux des départements de la Gironde, des Landes et des Pyrénées-Atlantiques. Ces chiffres illustrent le poids du tourisme en termes d'emplois et l'importance de sa variation en saison.

Le tourisme est un secteur important pour de nombreux territoires métropolitains. Le taux de fonctions touristiques, qui mesure le rapport entre la capacité d'hébergement touristique et la population, est élevé sur le littoral Sud-Atlantique. Les caractéristiques de ce tourisme doivent être étudiées plus finement afin d'identifier d'éventuelles spécificités.

Il est à noter que les plages, le cadre de vie, les aménités et les espaces naturels constituent des atouts et des facteurs d'attractivité touristique pour le littoral, qu'il est fondamental de préserver (cf. infra, les rubriques concernant le tourisme et les pressions et impacts).

16 Plusieurs méthodes pour estimer le poids du tourisme sur le littoral en termes d'emplois :

- l'approche de l'Insee, qui tient compte des emplois dédiés au tourisme (hôtellerie, camping, etc.) et du surplus d'emplois générés par la présence des touristes (commerce, boulangerie, banque, etc.) ;
- l'approche par la fréquentation, qui consiste à estimer le rapport entre la population présente et la population résidente ;
- l'approche par le taux de fonction touristique, qui compare les capacités d'hébergement à la population résidente (estimation qui approche la notion d'adéquation entre offre et demande d'hébergement).



Les bassins d'emploi du littoral Sud-Atlantique (Source : Pôle Emploi)

2.2. Localisation de secteurs spécifiques sur le littoral Sud-Atlantique

- Le secteur de la pêche est particulièrement présent en Charente-Maritime et au Sud des Landes ;
- Le secteur de l'industrie du poisson est présent au Sud des Landes ;
- Le secteur du commerce de gros est principalement présent en Charente-Maritime ;
- Le secteur de la construction de navires civils est présent au Sud des Landes ;
- Le secteur de la construction de bateaux de plaisance est présent autour du bassin d'Arcachon et au Nord de la Charente-Maritime ;
- Le secteur aéronautique est présent autour de Bayonne-Anglet-Biarritz (BAB) ;
- Le secteur des services portuaires maritimes et fluviaux est présent à Bordeaux.

3. Une vivacité économique relative

3.1. Evolution de l'emploi sur la façade Sud-Atlantique

En termes de progression du nombre d'emplois, la majorité des zones d'emplois de la façade Sud-Atlantique présentent des taux d'évolution deux fois supérieur au taux moyen national, ce qui peut indiquer une certaine vivacité économique (cf. tableau ci-contre).

Une analyse de l'évolution des emplois par secteur d'activité permettrait de mieux qualifier la vivacité économique des secteurs spécifiques au littoral. La progression des emplois sur période longue (1975-2009) montre de profonds mouvements de tertiarisation des emplois et une perte d'emplois industriels, qui sont pourtant des emplois dont les salaires sont généralement plus élevés et plus stables que dans les autres secteurs et peuvent permettre de développer des logiques de clusters et de filières. Certains secteurs peuvent être plus ou moins sensibles aux effets de conjoncture économique ou aux problématiques spatiales de métropolisation.

| Zones d'emplois | Evolution du stock d'emplois entre 1998 et 2012 | Evolution du stock d'emplois entre 2002 et 2012 |
|---------------------------------------|---|---|
| Royan | 21% | 8% |
| Rochefort | 14% | 4% |
| La Rochelle | 25% | 11% |
| Bordeaux | 21% | 12% |
| Paulliac | 19% | 14% |
| La Teste-de-Buch | 29% | 11% |
| Dax | 21% | 12% |
| Bayonne | 20% | 11% |
| Total zones d'emplois de la façade SA | 21% | 11% |
| Total France | 11% | 4% |

Estimation du stock d'emplois par zone d'emploi et secteur d'activité de 1998 à 2012 (Source : Estel, Insee 2015)

3.2. Charente-Maritime : un tissu de Petites et Moyennes Entreprises (PME) et de Très Petites Entreprises (TPE) industrielles qui s'érodent mais une industrie nautique dynamique

En Charente-Maritime, le tissu de petites et moyennes entreprises et de très petites entreprises constitue un vivier industriel qui s'est érodé dans les années 1980. Ce secteur regroupe encore des activités traditionnelles (chimie, métallurgie) et des filières de haute technologie (aéronautique, matériel ferroviaire).

L'industrie nautique charentaise fait preuve d'une grande vitalité mais doit faire face à une forte concurrence nationale et internationale. Afin de préserver un positionnement de « niche », des diversifications sont expérimentées comme la personnalisation des bateaux par exemple.

3.3. Ancienne région Aquitaine : importance de la filière nautique et poids prégnant de la Gironde

Dans les départements de l'ancienne région Aquitaine, la filière nautique est importante par son poids économique et ses emplois. Sa structuration repose sur un tissu de très petites entreprises (70 % des entreprises de la filière).

Elle est intégrée, de l'amont à l'aval, et a recours à de multiples activités connexes sous-traitantes. Les 9 principaux métiers de la filière sont : les constructeurs, la grande plaisance, les motoristes, les équipementiers, les négoce et maintenances, les prestataires de services, la location maritime et fluviale, les sports de glisse et la pleine nature.

La Gironde compte les deux tiers des entreprises, la zone côtière du Pays-basque en compte 17 % et les Landes 13 % (avec une orientation plus axée sur la construction navale et les sports de glisse pour les Landes et le Pays-basque). Le renouvellement de la main d'œuvre qualifiée et la transmission des entreprises sont des sujets de préoccupation importants. La position à l'export de cette industrie est favorable : taux d'exportation de plus de 60 %, 4e position au niveau mondial sur les bateaux à moteur et leadership mondial de la voile et des pneumatiques. Pour la partie « sports de glisse », l'activité est en pleine expansion et la filière européenne du surf s'est fédérée en Aquitaine. Le projet de constituer un pôle de compétitivité « Glisse » n'est pas encore concrétisé à ce jour.

3.4. Des créations d'entreprises dynamiques pour la majorité des communes du littoral Sud-Atlantique

En 2014, sur la façade littorale Sud-Atlantique, la moitié des communes (53 sur 100 communes de la façade) ont un taux de création d'entreprises plus élevé que la moyenne métropolitaine (14%). Seules une douzaine de communes ont un taux de création d'entreprises inférieur à 10 %.

Dans les communes rétro-littorales¹⁷, les taux de création d'entreprises sont également globalement élevés : 84 des 106 communes rétro-littorales ont un taux de création d'entreprises supérieur à 14%.

17 Le terme rétro-littoral désigne « les communes jouxtant les communes côtières, constituant un arrière-pays littoral. » (définition INSEE).

En 2014, plus de la moitié des communes de la façade (56 sur 100) ont un taux de survie des entreprises à 5 ans supérieur à la moyenne métropolitaine (35,5%). En rétro-littoral, ce taux de survie est nettement inférieur : seules 36 communes sur 106 rétro-littorales ont un taux de survie des entreprises à 5 ans supérieur à la moyenne métropolitaine.

3.5. Le dynamisme et les perspectives de développement de la filière « énergies marines renouvelables » (cf. infra, la rubrique concernant les EMR)

Au sud de l'estuaire de la Gironde, un plan de développement durable du littoral aquitain 2007-2020 avait été co-élaboré et approuvé par l'ensemble des membres du GIP Littoral Aquitain. Il prévoit le développement équilibré des énergies marines en concertation avec les usagers de la mer et du littoral. Une étude menée en 2011 a identifié un potentiel important de développement en matière d'énergie houlomotrice¹⁸ (7000MW, 6,5 Twh/an), en matière d'énergie marémotrice (hydroliens fluvial)¹⁹ (100MW, 0,2 TWh/an) mais de manière très localisée (estuaires, piles de ponts, etc.), et des possibilités d'implantations éoliennes au large de l'estuaire de la Gironde (450MW, 1 TWh/an).

Au nord de l'estuaire de la Gironde, la région Poitou-Charentes avait adopté en 2012 un plan régional de développement des énergies marines et une étude a été réalisée en 2010 qui identifie un potentiel hydrolien au niveau des ponts sur les bras de mer et un potentiel houlomoteur au large (ordre de grandeur de 0,2 TWh/an de production dans les scénarios de développement, 3TWh de potentiel en productible d'électricité).

18 « L'énergie houlomotrice désigne l'énergie d'origine cinétique et potentielle liée au déplacement de la surface de la mer sous l'action de la houle. Une partie de cette énergie peut-être récupérée grâce à différents dispositifs : flotteurs et radeaux oscillants, cloches à compression ou dépression, [...] ».

19 « Une hydrolienne est un générateur d'électricité entraîné par un courant d'eau naturel, celui d'une rivière ou celui de la marée, ou encore par un courant marin stable. » Cette technique constitue « une manière d'exploiter le potentiel de l'énergie marémotrice ».

2 LES INDUSTRIES NAVALES ET NAUTIQUES

A retenir

Les industries navales et nautiques sont très diversifiées sur la façade Sud-Atlantique. Elles se concentrent principalement sur deux zones : le littoral Charentais et notamment La Rochelle d'une part, et le bassin d'Arcachon et la région de Bordeaux d'autre part. Elles sont présentes sur les secteurs de la construction et de la réparation des navires civils (pêche, commerce, transport de passagers), des navires militaires mais également des bateaux de plaisance (yachts, voile, surf et canoë). La part des exportations étant très importante, ce secteur économique reste sensible à la conjoncture internationale. Les entreprises sont majoritairement des très petites, petites et moyennes entreprises et représentent une activité importante pour le littoral Sud-Atlantique.

La filière industrielle navale et nautique française emploie environ 65 000 personnes et génère un chiffre d'affaires d'environ 10 milliards d'euros. C'est un secteur fortement exportateur : entre 30 % et 80 % suivant les activités. La moitié du chiffre d'affaires global est réalisée à l'exportation.

D'un point de vue industriel, on subdivise généralement le secteur en branches distinctes par leurs produits et leurs marchés :

- La construction et la réparation de navires civils : les produits en sont les navires de commerce de toutes tailles, les navires de services (servitude portuaire, services aux plates-formes offshore, sauvetage) et ceux de pêche ;
- La construction et la réparation de navires militaires ;
- La construction et la réparation de bateaux de plaisance, dont les clients finaux sont des particuliers et des sociétés de location.

On compte également dans la construction (réparation) navale et nautique les équipementiers du secteur comme les motoristes ou les accastilleurs.

Sur la façade Sud-Atlantique, les industries navales et nautiques sont très diversifiées. Elles sont présentes sur l'ensemble des branches métiers de la filière.

| Entreprise | Effectif | Localisation | Branche d'activité |
|--|----------|-------------------|--|
| DCNS Équipements Navals | 850 | Ruelle (16) | Équipements militaires navales, énergies marines renouvelables |
| Construction Navale de Bordeaux | 700 | Bordeaux (33) | Construction et réparation navires professionnelles, grande plaisance et plaisance |
| Fontaine Pajot | 400 | Aigrefeuille (17) | Construction navires de plaisance |
| Dufour Yachts | 430 | Périgny (17) | Construction et réparation plaisance et grande plaisance |
| Guy Couach | 200 | Gujan (33) | Construction et réparation navales militaires et grande plaisance |
| Pôle de réparation et de construction navales de La Rochelle | 225 | La Rochelle (17) | Construction et réparation navale |
| Amel | 130 | Périgny (17) | Construction plaisance |
| Ateliers du GPM de Bodeaux | 104 | Bordeaux (33) | Réparation et entretien de navires de commerce (dragues) |
| Fora Marine | 40 | Périgny (17) | Réparation et entretien de navires de commerce (dragues) |
| Nanni Diesel | 60 | La Teste (33) | Motoriste pour la navigation de plaisance et professionnelle |
| Rotomold | 40 | Bon-Econtre (47) | Sport de glisse (canoës) |
| Spartcraft | 40 | Périgny (17) | Équipements plaisance (mâts) |
| OCEA Navale Site de La Rochelle | 40 | La Rochelle(17) | Construction et réparation navales alliages légers |
| Incidence Voiles | 30 | La Rochelle (17) | Équipements plaisance (voiles) |
| RSA | 30 | Bordeaux | Équipements plaisance (remorques pour bateaux) |
| ARMI | 20 | Bordeaux | MCO navires et bateaux |

1. La construction et la réparation navales militaires

Si la façade Sud-Atlantique ne compte pas d'arsenal de la marine nationale (contrairement à la façade Nord-Atlantique ou Manche), elle est notamment présente sur les domaines suivants.

1.1. La construction de navires militaires

Le constructeur, Guy Couach (entreprise « historique », existe depuis 1897), situé en Gironde, est présent sur le segment des « petits » navires militaires (patrouilleurs et intercepteurs d'une longueur de 15 à 30 m) depuis plus de 20 ans destinés à l'exportation (Moyen-Orient notamment).

L'entreprise a signé en août 2015, en partenariat avec l'entreprise allemande Lürssen, un contrat (en sous-traitance) pour la réalisation de 79 intercepteurs de 15 mètres pour l'Arabie saoudite. Le montant du contrat est d'environ 100 Millions d'euros.

**Le Plascoa 2000,
un des trois intercepteurs figurant
au catalogue du chantier naval Couach**
(Source : Couach)



1.2. La fourniture d'équipements spécifiques

DCNS Equipements Navals (une des entités du groupe DCNS, constructeur français de navires militaires), établissement situé à Ruelle sur Touvre (Charente) est « l'équipementier » du groupe DCNS. Il est chargé de la réalisation d'équipements navals dédiés comme les systèmes de manutention pour avions embarqués (hélicoptères, avions), les systèmes d'armes, les simulateurs ou les lignes d'arbres des navires. L'établissement réalise 40 % de son chiffre d'affaires à l'exportation.

Le site devrait également profiter de l'émergence des énergies renouvelables marines en travaillant sur des prototypes d'hydroliennes, éoliennes flottantes et autres houlomoteurs en gestation.

Le MCO des navires militaires est possible dans des infrastructures comme celles du

GPMB (formes de radoub jusqu'à 245 mètres). Des entreprises privées peuvent réserver ses formes en fonction des marchés du service de soutien de la flotte.

Le site de Bassens en Gironde est par ailleurs le plus important site national de démantèlement de navires hauturiers avec un intérêt évident pour les navires militaires nationaux ou étrangers (références Jeanne d'Arc et Colbert). Il a été retenu par le rapport parlementaire Cardo comme le plus adapté à la pérennisation d'une filière.

**Navire en déconstruction
Forme 3 du port de BORDEAUX**
(Source : Port de Bordeaux)



2. La construction et la réparation navales civiles

La façade Sud-Atlantique est présente sur cette branche de l'industrie navale. Les constructions (et les réparations) réalisées pour le secteur consistent principalement en des navires de petite taille destinés au secteur de la pêche (conchyliculture), au fluvial et aux navires mixtes (transport de passagers et navires de servitude).

2.1. Les navires de pêche

C'est un secteur historique. Cette activité est notamment portée par le secteur de la conchyliculture (bassin ostréicole d'Arcachon). On retrouve ici principalement la construction et la réparation de barges ostréicoles en aluminium (moins de 12 mètres) ou de fileyeurs (bois ou plastique).

Leader mondial du matériel conchylicole, les établissements Mulot (Charente-Maritime) abritent une division dédiée à la construction de bateaux en alliage léger, Mulot naval. Cette structure, qui compte 7 salariés, produit principalement des barges ostréicoles et mytilicoles. Cette entreprise réalise également des chalands ostréicoles.

Pro-Phil Marine (Charente-Maritime, 4 salariés) ou CAI (Gironde, 9 salariés) proposent également des barges et chalands en alliages légers.

Barge mytilicole pour les bouchots et les filières
(Source : Mulot)



D'autres chantiers sont présents sur le segment des navires de pêche de type fileyeurs ou ligneurs avec principalement des unités de petites longueurs (moins de 12 m). Le chantier LALY (Charente-Maritime, 4 salariés) a diversifié son activité traditionnelle de construction « bois » en se positionnant sur la construction « plastique » (polyesters).



Navire de pêche (fileyeur) transformé par les chantiers LALY (Source : LALY)

2.2. Les bateaux fluviaux

Pour le secteur fluvial, une grande partie de l'activité « professionnelle » consiste à réparer et entretenir les bateaux (notamment les bateaux à passagers) exploités sur les voies d'eaux intérieures locales (Gironde, Dordogne, Garonne, etc.). Les entreprises intervenant sur ce secteur sont généralement de très petite taille (moins de 5 salariés) et pour lesquelles la réparation de bateaux fluviaux ne constituent pas l'essentiel de l'activité.

Néanmoins la montée en puissance de la croisière fluviale sur le bassin Garonne Dordogne (7 navires de 110 mètres à 135 mètres arrivés en 4 ans) dope l'activité locale de MCO navires en particulier pour une entreprise comme ARMI à Bordeaux (20 salariés).

On peut cependant mentionner l'entreprise Mulot qui propose de petites unités fluviales à son catalogue. Ces pénichettes sont destinées à la navigation de loisir, mais elles peuvent également être utilisées à des fins commerciales.

Pénichette fluviale (Source : Mulot)



Le constructeur Dubourdieu (Gironde, 12 salariés) propose également des bateaux à passagers pour le secteur fluvial.

2.3. Les navires de commerce

En plus de la construction neuve, ce segment comprend également l'entretien et la réparation des unités existantes. Il génère une activité réelle pour toute une série de petites entreprises (TPE et PME) qui interviennent sur l'ensemble des corps de métiers lors des arrêts techniques ou des opérations de carénage réalisées sur les zones portuaires dédiées.

Avec le pôle de réparation (et de construction) navale de La Rochelle, la façade Sud-Atlantique dispose d'outils performants pour la réparation et l'entretien des navires exploités sur la zone (mise au sec par élévateur pour des unités jusqu'à 35 m de long et 300 t de déplacement). Le pôle dispose également de deux formes de radoub lui permettant d'accueillir des navires de plus de cent mètres de longueur. Les entreprises situées sur ce site couvrent l'ensemble des métiers de la construction navale (coque, machine, hydraulique, etc.) et pour tous les types de navires de la zone (pêche, plaisance ou commerce).

Le site du GPMB est le plus important de la façade en termes de surface et d'infrastructures : forme 3 Panamax (35 mètres x 245 mètres, plus grand ouvrage de ce type entre Bilbao et Saint-Nazaire) à Bassens, formes



Le pôle de construction et de réparation navales de La Rochelle
(Source : Port de La Rochelle)

de radoub 1 et 2 de 150 et 110 mètres à Bordeaux complétés par un slipway d'une capacité de 1500 tonnes.

Ces équipements permettent d'accueillir les navires exploités localement sur tous les segments : day cruise, croisière fluviale supérieure à 100 mètres, dragues, bacs, baliseurs, remorqueurs, navires de charge marchands touchant les terminaux du GPMB pour leurs avaries ou escales planifiées (type Airbus).

Un yacht dans la Forme 3 de Bassens
(Source : Port de Bordeaux)



Des entreprises locales ou nomades de la façade (Vendée, Charente) voire au-delà (Loire-Atlantique, Région Bretagne) peuvent aussi utiliser ces équipements pour proposer leurs services au plus près de leurs clients.

En matière de navires de commerce, les constructeurs de la façade sont principalement présents sur les unités de tailles « modestes » (jusqu'à 25 m de longueur) mixtes (fret et passagers) ou destinés au transport de passagers. On retrouve principalement des constructions en matériaux légers (alliage d'aluminium ou composites – PRVT).

L'entreprise Construction Navale de Bordeaux (CNB), filiale du leader mondial de la construction de voilier de plaisance le groupe Bénéteau, située en Gironde (700 emplois), historiquement présente sur le domaine de la grande plaisance, construit depuis quelques années des navires à passagers (mixtes ou non). Elle s'est récemment dotée d'un nouvel équipement (un nouvel atelier de construction) qui lui permet de consolider son offre sur ce marché.



Navire mixte CNB PRO 18 (Source : CNB)

Le chantier Dubourdieu, spécialisé dans la plaisance bois, propose également des navires à passagers d'une vingtaine de mètres environ. Ces navires initialement fabriqués en composites sont également proposés en pin des Landes et équipés d'une propulsion diesel hybride innovante.

Pinasse de 18 m destinée au transport de passagers
(Source : Dubourdieu)



Avec la reprise du chantier Gamelin (construction de vedettes à passagers en alliages d'aluminium) en 2009, le groupe Ocea s'est implanté sur la façade Sud-Atlantique. Il élargit son offre en proposant des vedettes à passagers en alliages légers de 20 à 40 m de long. Depuis 2009, deux vedettes à passagers ont été construites sur le site de La Rochelle, dont le « Kerdonis » (2013, 30 m, 300 passagers environ) pour le compte de la compagnie Océane.

Vedette à passages Kerdonis
(Source : Compagnie océane)



Le groupe Ocea compte deux filiales :

- filiale Ocea Navale : construit des Patrouilleurs, Navires Passagers, Navires Environnement, et Motor Yachts sur 4 sites : Les Sables d'Olonne, Saint-Nazaire, Fontenay-le-Conte et La Rochelle ;
- filiale Ocea Industrie : construit notamment des superstructures de paquebots.

En dehors des chantiers constructeurs, beaucoup d'entreprises participent (généralement en tant que sous-traitants) à la construction ou la réparation des navires et bateaux. Généralement elles installent et intègrent, sur les unités en construction ou en réparation, des équipements disponibles sur étagères (hydraulique, matériels électriques, etc.).

L'entreprise Nanni Desel (Gironde, 60 salariés) est un des leaders à l'international dans la production de moteurs marins diesel de 10 à 1900 ch, et de groupes électrogènes de 3.5 kW à 500 kW. Elle est spécialisée dans le process industriel de marinisation de moteurs routiers ou industriels. Elle propose des motorisations tant pour la plaisance que pour la navigation professionnelle.

3. La construction et la réparation des navires et bateaux de plaisance

Ce secteur constitue l'essentiel de l'activité des industries navales et nautiques de la façade Sud-Atlantique. La quasi totalité des domaines de la filière industrielle nautique est représentée. La part des exportations étant très importante, cette branche est fortement dépendante de la conjoncture internationale.

3.1. Les yachts et la grande plaisance

On retrouve sur ce segment de la flotte de plaisance des bateaux d'une longueur supérieure à 20 mètres et généralement armés par un équipage « professionnel » (à la différence de la plaisance classique). Ces unités sont des voiliers ou des bateaux à moteurs, monocoques ou catamarans, généralement construits en matériaux légers comme les alliages d'aluminium ou les composites.

Deux chantiers constructeurs proposent ce type de navires.

L'entreprise CNB (Construction Navale de Bordeaux), créée en 1987, fabrique des navires de plaisance de 18 à 60 mètres à voile et à moteurs. Ses navires, en alliages d'aluminium, sont de type monocoque ou catamarans. Elle fournit notamment la société LAGOON (leader mondial des catamarans de croisière) en catamaran depuis 1999. Son professionnalisme et la qualité de ses réalisations lui permettent d'être reconnue à l'international, marché vers lequel est destinée une très grande partie de sa production. Cette entreprise est très dynamique et connaît un développement important depuis plusieurs années qui l'a amené à renforcer ces effectifs (+200 collaborateurs en 2 ans) et à moderniser son outil de production (construction en cours d'un nouveau hangar).

Catamaran Grand Lagoon (Source : Lagoon)



Le chantier Couach (créé il y a plus de 60 ans), de taille plus modeste, est également un acteur important sur ce marché. Ses unités, généralement très luxueuses, peuvent atteindre des longueurs de 50 m. Elles sont réalisées en composites, de type monocoque et équipées de moteurs puissants (Couach ne propose pas de voiliers à son catalogue). Les performances de ses navires et leur intérieur « sur mesure » lui permettent de séduire des clients fortunés.



Yacht Fly 5000 (Source : Coach)

Le secteur de la réparation et de la maintenance est également bien représenté, notamment avec la présence du pôle de carénage de La Rochelle et de celui du GPMB. Les professionnels bordelais se sont associés en Cluster dans l'objectif d'attirer à Bordeaux le refit des Megayacht (de 60 mètres à 180 mètres).

3.2. La plaisance

C'est sans aucun doute le secteur d'activité le plus « dynamique » de la façade. En matière de réparation et d'entretien, la façade dispose des équipements et des compétences adaptés pour réaliser ce genre d'opération. En plus du pôle de La Rochelle, d'autres installations sont disponibles : Rochefort, Bordeaux, Bayonne, bassin d'Arcachon, Marennes, etc.

Les chantiers constructeurs sont très présents. On recense plus d'une trentaine de chantiers sur la zone, mais seulement une dizaine sont réellement actifs sur ce marché. La taille des établissements est très variable de l'entreprise unipersonnelle à l'entreprise intermédiaire en passant par les PME. Les unités produites (monocoques et catamarans) sont en matériaux légers (aluminium, bois, plastique), de longueur inférieure à 18 m, à voiles ou à moteur.

Le constructeur Foutaine-Pajot (Charente-Maritime, 400 salariés environ), avec plus de 30 modèles lancés depuis 1983 et 2500 bateaux livrés, fait de ses deux gammes de catamarans de croisière, voile et moteur, des références incontournables et reconnues sur toutes les mers du monde. Ses modèles, en matières plastiques, sont fabriqués en série (pour des longueurs allant de 10 à 20 m environ).



Catamaran à moteur
(Source : Foutaine-Pajot)

Le constructeur CNB est également présent sur le segment des catamarans de plaisance de 10 à 20 m avec sa filiale LAGOON, un des leaders mondiaux. Avec plus de 700 unités livrées en 2013, le « Lagoon 380 » (catamaran à voile de 11 m de long) se positionne comme le champion incontesté de sa catégorie.



Catamaran à voile Lagoon 380 (Source : Lagoon)

Le constructeur Amel (Charente-Maritime, 130 salariés environ) fabrique des voiliers monocoques en matière plastique de 15 à 18 m de long destinés à l'exportation.

Le constructeur Dufour Yachts (Charente-Maritime, 430 salariés environ) réalise des voiliers monocoques de 10 à 15 m de long en matériaux plastiques. D'autres chantiers sont également présents sur ce marché comme Fora Marine (Charente-Maritime, 40 salariés environ) qui est le seul « grand chantier » à proposer des voiliers monocoques en bois (contre-plaqué), Dubourdiou ou Couach.

3.3. La glisse et les équipementiers

La présence sur la zone Sud-Atlantique de grands chantiers constructeurs et de pôles de réparation et d'entretien a amené l'installation d'équipementiers dans ces zones de production. C'est notamment le cas des fabricants de mâts, de voileries de remorques ou des motoristes. On peut par exemple citer :

- la société Spartcraft (établissement de Périgny, 40 salariés environ) qui fabrique des mâts en matériaux composites pour les constructeurs de grands voiliers ;
- les fabricants de voiles Incidences Voiles (La Rochelle, 30 salariés environ), Voilerie Kllein (La Rochelle), Générale de voilerie d'Aquitaine (Gironde, 8 salariés) ;
- la société Tribord (Pyrénées Atlantiques, 130 salariés) qui fabrique notamment des équipements de sécurité pour la plaisance ;
- les sociétés RIPCURL et BILLABONG (groupes internationaux) qui fabriquent notamment des planches de surf dont les sièges sociaux « Europe » sont situés dans les Landes (40) ;
- la société RSA (Gironde, 30 salariés environ) qui fabrique des remorques pour le transport des bateaux ;
- la société VOLCOM implantée à Anglet sur les terrains du port de Bayonne de Baia Park. Cette société compte au niveau mondial dans le secteur de la glisse (surfs, équipements, etc.).

Concernant les sports de glisse, l'entreprise ROTOMOD (Lot-et-Garonne, 40 salariés environ) est un des leaders de la fabrication de canoës (rotomoulés en matière plastique) en France. Des fabricants et réparateurs de surfs ou de planche à voile sont également présents sur la façade. On peut également citer l'entreprise MOBILIS (20 salariés), un des leaders européens de matériels de signalisation maritime qui fabrique (sur son site du Lot-et-Garonne) des balises flottantes (bouées) « plastiques » rotomoulées.

4. Quelques chiffres

Le chiffre d'affaires des industries navales et nautiques est d'environ 800 millions d'euros pour la façade Sud-Atlantique (hors construction militaire). Le nombre d'entreprises sur ce secteur est d'environ 500 à 600, totalisant environ 6000 à 7000 emplois. L'activité (hors construction militaire) se concentre principalement sur deux zones :

- Le littoral charentais : avec la zone de La Rochelle : qui compte environ 4000 - 5000 emplois sur cette filière et un chiffre d'affaires de 500 à 600 millions d'euros principalement générés par la plaisance ;
- Le bassin d'Arcachon et la région de Bordeaux qui compte environ 1000-1200 emplois et un chiffre d'affaires de l'ordre de 150 à 200 millions d'euros principalement sur le marché plaisance.

La part des exportations reste très importante, elle peut être estimée à plus de 60-70 % rendant ce secteur économique très sensible à la conjoncture internationale. Les entreprises sont très majoritairement (à plus de 90 %) des PME-TPE, on compte quelques entreprises de taille moyenne qui génèrent une part importante du chiffre d'affaires de la filière.

3 LES PORTS DE COMMERCE ET LES TRAFICS MARITIMES

A retenir

La façade Sud-Atlantique comporte deux grands ports maritimes constituant une porte d'entrée pour les grands flux internationaux : Bordeaux et La Rochelle. La façade comprend également deux pôles portuaires décentralisés : le port de Bayonne et l'ensemble portuaire de Rochefort Tonnay-Charente. Les activités portuaires génèrent de nombreux emplois directs et indirects représentant une grande diversité de métiers de services aux navires ou aux marchandises, et industriels.

Pour les ports de la façade Sud-Atlantique, différentes activités parallèles cruciales sont menées et doivent être développées. C'est le cas du développement du réseau ferroviaire permettant de conserver ou d'accroître l'hinterland de ces ports, des activités de dragage indispensables à leur bon fonctionnement, ou bien encore des activités de services aux navires importante pour compléter leur attractivité. D'autre part, une démarche de développement durable est conduite, en lien notamment avec les projets liés au développement des énergies marines renouvelables ou à la récupération de différents matériaux. Enfin, l'activité portuaire du littoral Sud-Atlantique est soutenue par de nombreux investissements publics et privés notamment concernant les infrastructures et les équipements.

1. Fonctionnement du système portuaire sur la façade Sud-Atlantique

1.1. Le système portuaire français, la façade Sud-Atlantique

La France dispose d'une façade maritime spécifique et d'une position idéale pour desservir le grand ouest européen. Elle est dotée d'un système de grands ports maritimes central en Europe relié aux grandes voies routières, autoroutières et ferroviaires ainsi qu'aux principales voies navigables (Seine, Rhône).

Elle comporte également un réseau de ports décentralisés complémentaires du réseau des grands ports maritimes.

Sur la façade Sud-Atlantique, les grands ports maritimes de La Rochelle et Bordeaux constituent des portes d'entrée pour les grands flux internationaux. Ils sont désormais organisés en une coopération interportuaire Atlantique (avec le Grand Port Maritime de Nantes). L'activité de commerce est également représentée par le port décentralisé de Bayonne et l'ensemble portuaire de Rochefort Tonnay-Charente.

L'exercice, par des collectivités ou établissements publics des missions d'autorité portuaire ou de services d'intérêt général, ne doit pas occulter l'importance du secteur privé en termes de valeur ajoutée dans la fourniture de services portuaires. Il s'agit d'une part des services aux navires (pilotage, remorquage, lamanage, avitaillement, etc.), et d'autre part des services à la marchandise dont le plus important est la manutention portuaire qui réalise les opérations de chargement/déchargement des navires. Les ports accueillent par ailleurs différentes fonctions commerciales liées au transport maritime et au commerce international : agents maritimes, consignataires, transitaires, commissionnaires de transport, logisticiens, etc.

Ainsi, les grands ports maritimes français, génèrent 40 000 emplois directs, auxquels s'ajoutent les 90 000 emplois industriels directement générés au sein même des ports.

1.2. Les politiques publiques nationales et leur déclinaison locale, la création de deux grands ports maritimes

Les ports français souffraient d'une perte de compétitivité marquée depuis le début des années 1990. La loi n° 2008-660 du 4 juillet portant réforme portuaire a eu pour but de relancer l'activité des sept ports autonomes qu'elle a transformés en Grands Ports Maritimes (GPM).

L'Etat a donné à ces stratégies portuaires un cadre national qu'elles déclinent en projets stratégiques permettant une projection plus systématique sur les évolutions tendanciennes de l'économie, sur les segments émergents, sur les besoins en services des opérateurs, sur les techniques innovantes, etc.

La réforme portuaire a permis d'associer les acteurs locaux à l'élaboration des stratégies portuaires.

L'accompagnement de l'Etat en matière de dialogue social a permis de passer un cap décisif, celui du transfert au secteur concurrentiel des outils et des opérateurs de manutention. Les terminaux portuaires sont aujourd'hui exploités par des opérateurs privés titulaires de convention de terminal.

En outre, l'Etat est porteur de politiques d'investissements qui créent de nouvelles opportunités d'activités pour les ports. S'il ne faut en citer qu'une : la planification de production d'énergies marines renouvelables.

Il permet également un développement plus concerté des territoires, en mettant en œuvre les stratégies initiées notamment par certaines directives cadre (DCSMM, DCPEM, etc.).

Les grands ports maritimes et les collectivités en charge des ports disposent par ailleurs de l'autonomie et des leviers nécessaires pour développer leurs propres stratégies portuaires.

Elles disposent en particulier d'un foncier important qui leur permet d'exercer pleinement leurs prérogatives d'aménageurs.

Sur la façade Sud-Atlantique, La Rochelle (7ème port français) et Bordeaux (8ème port français) sont les deux entités portuaires concernées par cette réforme qui est en 2016 totalement achevée.

1.3. Deux pôles portuaires décentralisés

La façade maritime Sud-Atlantique comprend également des infrastructures décentralisées dotées de trafics significatifs :

- un port transféré à la Région : Bayonne (17ème port français)
- deux ports transférés au département de la Charente-Maritime : Rochefort et Tonnay-Charente (respectivement 24ème et 25ème ports français) qui composent en réalité un ensemble solidaire.

En application des dispositions de la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de l'État, la gouvernance des ports décentralisés pourrait être amenée à évoluer.

2. Aperçu statistique des activités des ports de commerce de la façade

2.1. Evolution des tonnages bruts

2.1.1. Contexte économique international

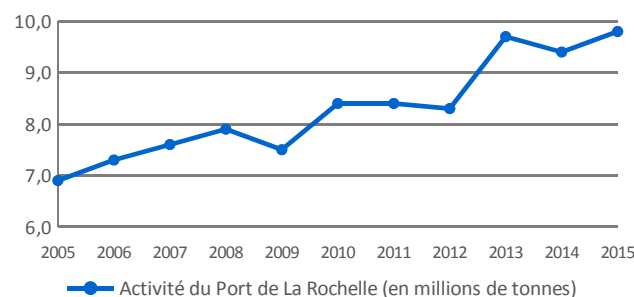
Selon la CNUCED, environ 80 % du commerce mondial en volume et plus de 70 % en valeur sont acheminés par mer et pris en charge par les ports du monde entier. Ce trafic est passé de 4 milliards de tonnes en 1990 à plus de 9,5 milliards aujourd'hui.

Ce développement est dû à la mondialisation des échanges et au développement de la Chine qui compte désormais parmi ses ports, huit des dix plus importants de la planète, en tonnages bruts.

2.1.2. Contexte économique de la façade Sud-Atlantique

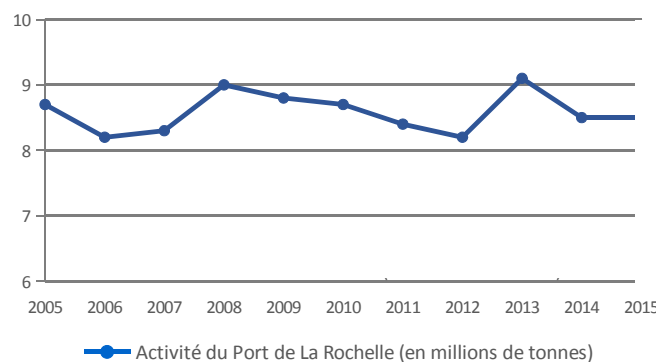
En 2014, les ports de commerce de la façade Sud-Atlantique ont traité 21,3 millions de tonnes de marchandises, soit 6,5 % de l'activité nationale établie à 326 millions de tonnes. Sur 10 ans les ports de la façade Sud-Atlantique ont suivi des évolutions contrastées.

Le port de la Rochelle a développé son activité de façon très significative (cf. figure ci-dessous). Sur la période 2005-2015, son trafic a évolué de 6,9 à 9,8 millions de tonnes de marchandises, soit une augmentation d'activité de 42%.



Evolution du trafic du Port de La Rochelle entre 2005 et 2015 (Source : Port de La Rochelle)

Le port de Bordeaux dispose sur cette même période d'une activité plutôt stable, avec un trafic oscillant selon les années entre 8,2 et 9,1 millions de tonnes de marchandises manutentionnées (cf. figure ci-dessous).



Evolution du trafic du Port de Bordeaux entre 2005 et 2015 (Source : Port de Bordeaux)

Les ports décentralisés ont, sur cette même période de référence, subi un recul de leur activité.

Le port de Bayonne a vu son trafic passer de 3,9 millions de tonnes en 2005 à 2,3 millions de tonnes en 2015.

L'ensemble portuaire de **Rochefort Tonny-Charente** a lui vu son activité évoluer de 1,0 millions de tonnes en 2005 à 0,73 millions de tonnes en 2015.

Sur la même période (2005-2015), le grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire, premier port de la façade atlantique française a vu son volume d'activité chuter de 34,4 millions de tonnes à 25,3 millions de tonnes, soit une baisse d'activité de 26 % en volume.

2.2. Principales filières portuaires

2.2.1. Grand Port Maritime de La Rochelle

Port compact à forte valeur ajoutée, le port de La Rochelle accueille des navires jusqu'à 150 000 tonnes, à fort tirant d'eau (14,5 m à 16 m). Il met à disposition des infrastructures maritimes modernes et agit en tant que facilitateur de la logistique routière et ferroviaire, via ses six terminaux reliés au réseau ferré.



Chargement d'un navire céréalier à La Rochelle
(Source : Port de La Rochelle)

Port de vracs, les exportations (principalement céréalières) y représentent 47 % du trafic global et les importations 53 % (hydrocarbures, vracs agricoles, produits forestiers).

La Rochelle est le 1er port français pour l'importation de pâte à papier (600 000 tonnes traitées annuellement), le 2nd port français pour l'exportation de céréales (4 500 000 tonnes traitées annuellement), à ce titre il revêt une importance stratégique pour la filière.

La filière vracs agricoles et industriels qui représente 8% des volumes est en augmentation avec la mise en service d'un nouveau terminal (Anse Saint Marc et implantation d'une unité de broyage de clinker).

La répartition des volumes de ces trafics par filière est représentée sur la figure ci-contre :

2.2.2. Grand Port Maritime de Bordeaux

Situé sur le plus vaste estuaire d'Europe, le port de Bordeaux bénéficie d'une situation privilégiée, au cœur de la façade Atlantique. Acteur du développement et de l'aménagement du territoire, le port dispose de 7 terminaux portuaires spécialisés (cf. figure ci-contre).

Les importations d'hydrocarbures représentent 50% des volumes traités par le port.

Les exportations de céréales et oléagineux occupent 18% de l'activité.

La filière conteneur représente 7% de l'activité. La remise en service d'un terminal modernisé sur le site du Verdon devrait voir le jour.

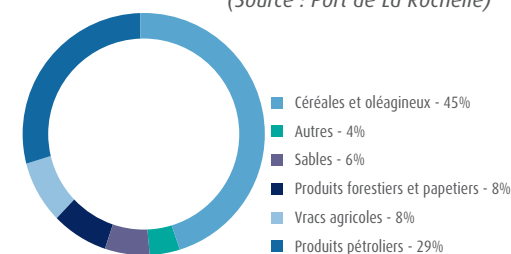
Les deux grands ports se sont par ailleurs dotés de marques commerciales, « Port Atlantique La Rochelle » et « Bordeaux Port Atlantique » permettant ainsi une meilleure visibilité.

2.2.3. Port de Bayonne

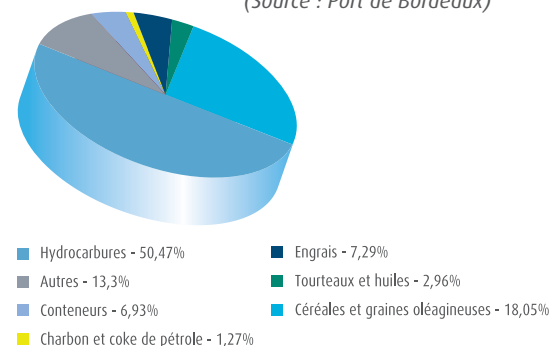
C'est avant tout un port vraquier et généraliste dont les principaux trafics sont constitués de maïs, engrais, produits sidérurgiques, produits chimiques, hydrocarbures, pétrole brut, soufre et bois.

Après plusieurs années de baisse, le port de Bayonne stabilise son trafic, malgré l'arrêt programmé de certaines activités historiques, lié notamment à l'exploitation du site gazier de Lacq.

Répartition des volumes de trafics par filière
(Source : Port de La Rochelle)



Répartition du trafic par filière
(Source : Port de Bordeaux)



Le vrac sec a bénéficié d'une hausse spectaculaire sur ces trois dernières années, notamment grâce à l'exportation de maïs, qui reste toutefois fragile, car liée à des récoltes locales exceptionnelles.

La baisse des exportations de bois, liée au tarissement du surplus de bois local suite à la tempête Klaus en 2009, devrait être compensée dans les années à venir par un flux d'importations alimentant l'industrie de transformation locale.

Le trafic a chuté depuis 2010, de 4,2 à 2,3 MT en 2015.

Au-delà de l'arrêt du trafic exceptionnel de bois suite à la tempête Klaus de 2009, ayant fait de Bayonne le premier port européen de bois en 2010 avec plus d'1 M de tonnes, le port a subi de plein fouet les difficultés économiques de certains acteurs industriels implantés sur son territoire. En particulier, le trafic de l'aciérie, premier client du port, a diminué d'1,2 MT sur cette période.

Précédemment, deux autres industries avaient fermé, impactant déjà lourdement l'activité portuaire : l'une de stockage d'hydrocarbures (-500 000 T en 2008) et l'autre de produits chimiques sur Lacq (-500 000 T en 2009).

Cependant, en parallèle, de nouveaux trafics (ballast, quartz, coke de pétrole, etc.) ont vu le jour ces dernières années. Trafics de niche ou trafics ponctuels, ils témoignent de la grande diversité des activités rendues possibles, d'un certain dynamisme et sont les premiers signes d'une compétitivité retrouvée du port de Bayonne.

Car, en effet, malgré cette conjoncture défavorable, les efforts de la concession portuaire se sont portés sur l'aboutissement de plusieurs dossiers structurants pour la compétitivité du port de Bayonne :

- l'arrivée de la drague mixte Hondarra (investissement de 14 M€) et la gestion directe des services du remorquage et du dragage depuis septembre 2015 ;
- la création fin 2015 de l'opérateur ferroviaire de proximité « OFP Sud Ouest », solution performante de pré-post acheminement des marchandises sur le port ;
- le dépôt auprès des services de l'Etat d'un lourd dossier pour permettre notamment l'importation d'origine extracommunautaire d'aliments pour animaux d'origine non animale et de bois (agrément PEC/PED, Point d'Entrée Communautaire et Point d'Entrée Désigné) ;
- le schéma directeur d'aménagement du port de Bayonne mis en place en décembre 2013 permet d'assurer un développement industriel du port intégré dans son environnement urbain. L'attribution de 56 ha de foncier portuaire bord à quai devrait

permettre l'implantation et le développement d'activités industrielles et logistiques générant du trafic maritime et ferroviaire.

2.2.4. Ports de Rochefort-Tonnay-Charente

Le site de Tonnay-Charente est principalement un site céréalier et souffre d'un tassement prolongé depuis 10 ans. Il enregistrait à l'époque un trafic supérieur à 0,4 MT.

Le trafic à Rochefort a lui aussi enregistré une baisse, moins continue et moins sensible. L'essor du trafic de bois compense le déclin du trafic de vrac solide.

2.3. L'emploi portuaire

Les ports de commerce constituent des bassins d'emploi importants pour les territoires sur lesquels ils sont implantés.

Ces emplois représentent une grande variété de métiers de services aux navires ou aux marchandises ou industriels : les activités maritimes (pilotage, remorquage, lamanage, dragage, etc.), les activités de stockage et de transformation des marchandises, les métiers de la logistique, du transport, les travaux, les activités de maintenance et d'entretien, etc.

Des études socio-économiques menées par les deux grands ports maritimes aboutissent approximativement aux mêmes résultats : chaque port génère environ 1600 emplois directs et 16 000 emplois indirects et induits.

De son côté, le port de Bayonne a réalisé une étude d'impact socio-économique publiée en 2011 faisant apparaître 970 emplois directs et environ 2 500 emplois indirects.

3. Faits et activités marquants de l'activité des ports de commerce

3.1. Le développement de l'intermodalité

Le développement de l'intermodalité, en particulier le report des flux terrestres routiers vers le mode ferroviaire est un enjeu central pour les ports de l'Atlantique.

Face à la concurrence des autres ports européens, il leur permet de maintenir ou d'accroître la taille de leur hinterland en massifiant les flux, tout en répondant aux enjeux de réduction des émissions de gaz à effets de serre des activités de transport.

La Rochelle, en particulier, a démontré qu'il était possible de développer efficacement ce mode de transport.

En 2015, le taux de report modal du port de La Rochelle s'est établi à 17 % avec 1,7 millions de tonnes de marchandises pré ou post acheminées par train, soit une augmentation de 160 % en 8 ans.

Ce résultat a été obtenu en conjuguant la remise à niveau de l'infrastructure ferroviaire portuaire et la proposition d'une nouvelle offre de transport. L'Opérateur Ferroviaire Portuaire (OFP Atlantique), dont le Port de la Rochelle est actionnaire majoritaire a été créé et développé à cet effet.

Bordeaux est identifié par l'Union Européenne comme un nœud ferroviaire et portuaire du réseau trans-européen de transport, RTE-T. Le développement de cette interconnexion, source de report modal massif, appelle deux types d'actions à mener en parallèle : l'une sur les services ferroviaires pour favoriser leur émergence, l'autre sur l'infrastructure ferroviaire afin de garantir les possibilités de circulation.

La gestion d'infrastructures appelle un investissement sur le long terme. Le Bordeaux Port Atlantique travaille activement aux côtés de l'État et des acteurs du ferroviaire à la recherche d'un nouveau modèle économique et de gouvernance à même d'assurer la pérennité du réseau capillaire de fret ferroviaire aujourd'hui en danger, et a créé en 2016 « CAPILRAIL », filiale dédiée à la gestion des voies ferrées fret.

Sur Bayonne, un Opérateur Ferroviaire de Proximité, l'OFP Sud Ouest, a été créé fin 2015 sur le modèle de celui de l'OFP Atlantique pour proposer des solutions performantes de pré et post acheminement sur le port dont tous les terminaux sont embranchés fer.

3.2. Les dragages

Les activités de dragage sont indispensables au bon fonctionnement des ports. Elles peuvent concerner des «travaux neufs», lorsqu'il s'agit d'améliorer les accessibilités nautiques des ports ou des dragages d'entretien quand il s'agit de maintenir une accessibilité existante.

Sur la façade Sud-Atlantique, selon qu'ils soient situés en eau profonde (La Rochelle), à l'embouchure d'un fleuve (Bayonne, Rochefort) ou sur un estuaire (Bordeaux), l'intensité de l'activité de dragage des ports varie fortement.

Le port de La Rochelle drague en moyenne 200 000 m³ de sédiments par an pour l'entretien des capacités nautiques de son plan d'eau.

Le port de Bordeaux vient d'achever une nouvelle passe «ouest», plus directe, plus large et plus profonde. Le port, dans le cadre du CPER, continue d'investir sur le dragage et l'aménagement du chenal de navigation afin d'accueillir dans de bonnes conditions les bateaux jusqu'aux terminaux situés au fond de l'estuaire, Ambès, Grattequina et Bassens.

Le port de Bordeaux s'emploie également à optimiser ses pratiques de dragage dans le cadre de l'élaboration d'un plan de gestion des sédiments à l'échelle de l'ensemble de l'estuaire de la Gironde.

Bayonne a fait l'acquisition d'une drague mixte en 2014, «Hondarra » qui a débuté son activité en septembre 2015. Elle permet un entretien plus régulier des chenaux et du port et ce de façon autonome. Le volume de dragage annuel prévu se porte à environ 1,25 Mm³.

La réutilisation des sédiments sableux de l'embouchure permet par là même le réensablement des plages d'Anglet reliant ainsi les intérêts des industries portuaires et touristiques.



Drague Hondarra (Source : Port de Bayonne)

Par ailleurs, la CCI de Bayonne a repris en direct la gestion des services du remorquage et du dragage, pour une maîtrise totale de l'activité et des coûts.

3.3. L'offre de services aux navires

Ces activités revêtent un caractère important pour les ports. Elles permettent de compléter leur attractivité et de développer des savoir-faire techniques qui bénéficient tant aux navires qu'aux industriels présents sur les sites portuaires.

Parmi les évolutions notables des offres de service on peut relever :

- Le développement attendu de l'avitaillement en GNL des navires, sur lequel un effort particulier est porté à Bordeaux ;
- Le développement de pôles de réparation et de construction navale, comme à La Rochelle où l'outil a été optimisé avec la remise à neuf du bateau porte de la forme 2 ;
- De même un pôle de réparation navale répondant notamment aux besoins des paquebots fluviaux a été mis en place à Bordeaux. Enfin, le pôle national de déconstruction de navires est maintenant opérationnel sur Bassens.

3.4. La prise en compte des enjeux environnementaux et de développement durable

Depuis la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, les différentes parties prenantes sont représentées dans la gouvernance des grands ports maritimes au sein des conseils de développement. Par ailleurs la prise en compte des enjeux de développement durable, de sécurité et la maîtrise de l'impact des activités portuaires sur l'environnement sont des questions centrales pour les ports.

Ceux-ci ce sont dotées de politiques environnementales portant des objectifs précis en matière d'acquisition de connaissance, de gestion des espaces naturels (port de Bordeaux), de maîtrise des impacts et de surveillance des activités.

Les ports de la Rochelle et de Bayonne sont triplement certifiés QSE (Qualité Sécurité Environnement) selon les référentiels ISO 9001, ISO 140001 et OHSAS 18001.

Le port de La Rochelle a engagé depuis plusieurs années une démarche de développement durable marquée par l'évaluation du Port selon le référentiel de responsabilité sociétale des entreprises (ISO 26000) et l'élaboration et la mise en œuvre d'une charte de développement durable concernant le port. Cette démarche a été étendue à la communauté des entreprises portuaires avec l'élaboration et la signature en 2015 de la charte de développement durable de la place portuaire de La Rochelle.

4. Les projets stratégiques des grands port maritimes, les investissements publics associés

Validés en 2015, les projets stratégiques des deux GPM courent sur la période 2014-2019.

Ils déterminent les orientations et modalités d'action de la politique de développement de chacun des ports pour les 5 années à venir. Chaque projet a fait l'objet d'une évaluation environnementale, puis a été mis à disposition du public.

Bien propre à chaque port, les projets stratégiques de Bordeaux et La Rochelle ont un certain nombre de points de convergence. Les deux GPM relèvent dans leurs documents stratégiques que le secteur des énergies marines est particulièrement porteur et suscite des investissements pour recevoir des colis lourds et de l'espace pour pouvoir assembler des pièces qui se distinguent par leur gigantisme.

Le passage progressif d'une économie linéaire à une économie circulaire est identifié dans chacun des ports et va nécessiter de transformer en profondeur les circuits logistiques et les filières.

Les deux ports de la façade ont pris en compte cette évolution en intégrant par exemple à leurs programmes stratégique des objectifs de développement liés à des filières de récupérations de ferrailles, de granulats, de valorisation de sédiments ou encore en axant une partie de leur développement sur la poursuite du développement du mode ferroviaire.

4.1. Port de La Rochelle

Le conseil de surveillance de Port Atlantique La Rochelle a validé son projet stratégique le 17 avril 2015.

Les enjeux majeurs de ce projet pour le port sont à la fois de s'engager dans les perspectives de développement des années à venir, tout en préservant son acceptabilité sociétale et en renforçant l'assise de ses filières historiques.



Matrice de l'OPF Atlantique à La Rochelle (Source : Port de La Rochelle)

Plus précisément :

- Poursuivre son développement et la valeur ajoutée au territoire pour atteindre 18 000 emplois directs, indirects et induits et 12 millions de tonnes à horizon 2020 ;
- Progresser encore davantage en matière de multimodalité : atteindre une part modale ferroviaire de 20 % au même horizon, et élargir le report modal à la dimension maritime ;
- Préparer les conditions d'un développement durable partagé à long terme.

A cette échéance, le port aura contribué pleinement à la transition énergétique et environnementale du pays en favorisant le développement des énergies renouvelables et par sa contribution positive au développement durable du territoire.

Les principaux projets d'aménagement permettant l'atteinte de cet objectif concernent les terminaux de Chef de baie, de l'anse Saint-Marc et le premier aménagement du terre-plein de La Repentie. Ils sont décrits dans le projet stratégique 2014-2019 du port.

4.2. Port de Bordeaux

Le conseil de surveillance de Bordeaux Port Atlantique a validé son projet stratégique le 19 novembre 2015.

Le projet stratégique 2015-2020 souligne l'ambition d'un développement soutenu et porteur de nouvelles opportunités. Bordeaux Port Atlantique poursuit sa politique de développement au service des activités industrielles et logistiques du territoire, tout en renforçant son offre multi-modale.

Au delà du tonnage annuel, le port se positionne également comme acteur de la compétitivité et vise la création d'emplois durables à travers le développement de nouvelles activités. Le projet stratégique représente un investissement global de 110 millions d'euros porté par le port, les collectivités locales, l'État et l'Union Européenne. Il s'articule autour de trois grands axes :

- La logistique et l'intermodalité avec un objectif ambitieux de report modal de la route vers la mer et le fer : doublement du trafic conteneurs, doublement des pré et post acheminements ferroviaires ;
- Le développement de nouvelles activités industrielles créatrices d'emplois : déconstruction de navires, maintenance navale, refit de yachts ;
- L'aménagement portuaire en concertation et au service des territoires : nouveau terminal croisière dans le Médoc, tourisme fluvial, préservation de la biodiversité.

Bordeaux Port Atlantique porte également un projet transversal, PÉÉPos (Port à Énergie et Économie Positive), qui vise à accompagner la transition énergétique et soutenir l'émergence des filières liées aux ENR pour la création de nouvelles activités sur le port et le territoire.

5. Infrastructures et équipements : les investissements publics et privés dans les ports

5.1. Port de La Rochelle

Sur ces cinq dernières années, le niveau important des investissements publics (120 M€) et privés (100M€) réalisé sur le port de La Rochelle est à souligner.

Parmi ceux-ci on peut citer les investissements publics suivants :

- L'Anse Saint Marc 2 : un terminal dédié au vrac, comprenant un quai de 200 m et un terre-plein de 10,5 Ha, a été livré en avril 2016 ;
- La Repentie : une zone poldérisée de 35 ha est en cours d'aménagement ;
- Le port de Service : est en cours de refonte en vue de le sécuriser et d'en améliorer sa capacité.

Des investissements privés ont été réalisés ou sont en cours :

- Le groupe Eqiom a implanté à l'anse Saint Marc un broyeur à Clinker d'une capacité de 600 000 tonnes par an ;
- La Société Eva, exploitant du terminal Saint-Marc, a investi dans des moyens de manutentions performants et aménagé le terre-plein livré par le port ;
- Le groupe Soufflet construit un silo céréalier en bord à quai sur le terminal de Chef de Baie ;
- Bolloré ports, exploitant du terminal de Chef de Baie, se dote de nouveaux moyens de manutention des céréales. Le groupe rénove et étend sa capacité de stockage de pâte à papier ;
- SICA Atlantique dispose d'un nouveau portique à céréales d'une capacité de 1500 tonnes/heure et double sa capacité d'acheminement de grain en bord à quai, vers le terminal Lombard ;
- Un important programme de solarisation est porté par la société IEL (8 toitures de hangars et la base des sous-marins pour une capacité de production de 3.6 MW) ;
- Le groupe REEL a construit sur le terminal du bassin à flot, une usine de conception et de montage d'équipements de pose pipelines.

5.2. Port de Bordeaux

Port d'estuaire, les 100 km du chenal de navigation de Bordeaux Port Atlantique permettent également à la marchandise de pénétrer profondément à l'intérieur du territoire par la voie maritime. Le port poursuit l'amélioration de cette infrastructure particulière, en augmentant ses capacités pour répondre à l'évolution de la taille des navires, mais aussi en adaptant son exploitation pour réduire à la fois les coûts et les impacts environnementaux. Bordeaux Port Atlantique a ainsi fait l'acquisition en 2014 d'une nouvelle drague plus performante et moins consommatrice d'énergie.

Bordeaux Port Atlantique poursuit la spécialisation de ses terminaux pour en améliorer les performances et offrir aux entreprises une solution logistique adaptée à leur activité. Le projet de Terminal à Conteneurs du grand Sud Ouest (TCSO) vise à anticiper la croissance attendue des volumes de conteneurs à transporter en provenance ou à destination du grand Sud-Ouest par la mise en place d'infrastructures portuaires performantes. Implanté à l'entrée de l'estuaire, sur le terminal du Verdon, le TCSO s'appuie sur une massification des pré et post acheminements ferroviaires (plus de 90 %) vers des ports secs à l'intérieur du territoire. Les investissements publics sur l'infrastructure sont amplifiés par un renouvellement privé complet des outillages de manutention.

La mise en service du nouveau terminal de Grattequina, situé en rive gauche de l'estuaire et dédié aux matériaux de construction, va permettre d'alimenter l'agglomération de Bordeaux directement par la voie maritime. Une première phase de 6ha de terre-plein pré-aménagés est en cours d'attribution pour des implantations industrielles.

Bordeaux Port Atlantique mène un important programme de modernisation de ses

outils d'assèchement (formes de radoub, slipway) pour conforter des activités naissantes comme la maintenance des navires fluviaux et la déconstruction de navires en fin de vie, et développer de nouvelles activités à très forte valeur ajoutée comme la maintenance et le refit de yachts.



5.3. Port de Bayonne

Le Port de Bayonne a fait l'acquisition, pour 5 M€, d'une nouvelle grue de 25 tonnes à la benne et 40 tonnes au crochet.

Elle permet un haut rendement de manutention notamment pour le déchargement d'engrais sur bande transporteuse en reliant directement le navire aux usines situées en arrière des quais.

D'une technologie très avancée, cette grue est économe grâce à un système de récupération de l'énergie générée par les charges entraînant. Enfin, ses ventilateurs aspirants de forte capacité limitent les envols de poussières de produit lors des manutentions.

Bayonne a créé le nouveau quai Castel de Blancpignon qui a été achevé fin 2014, pour 16 M€. Un linéaire de quai de 180 m, une souille d'accostage de 10 m et son équipement permettent d'accueillir des navires de plus grands volumes, plus indépendamment des conditions nautiques.

La deuxième tranche, celle du quai Gommès, avec des caractéristiques équivalentes à celles du quai Castel, sera lancée d'ici 2-3 ans.

Un service «Bois» a été développé à Port Saint-Bernard (Bayonne) en 2014, notamment grâce à l'acquisition d'une grue mobile adaptée.

Le schéma directeur d'aménagement prévoit de rendre bord à quai 12 ha de terrains, sur la rive droite au niveau de la commune de Boucau, en déviant la route qui les sépare du fleuve afin de permettre la création d'un nouveau quai sur la zone Saint-Gobain.

*Transport de pièces de l'industrie aéronautique
(Source : Port de Bordeaux)*

4 LA PLAISANCE ET LES LOISIRS NAUTIQUES

A retenir

La plaisance et les loisirs nautiques constituent une part importante de l'activité économique et touristique directement liée à la mer, qu'il s'agisse de la construction de navires et d'équipements, de création ou de gestion des ports (dont les ports à secs), de services (réparation, déconstruction, accastillage), ou de location.

Cette filière dynamique, participante du développement local, est principalement portée par le nautisme. Ce dernier est généralement confronté à un manque d'anneaux dans les ports et de places de mouillage sur l'ensemble des différentes façades maritimes.

Au delà du seul développement des capacités portuaires, il importe aux acteurs portuaires d'assurer une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux dans une logique de planification des projets de développement, en intégrant les usages nouveaux ou en développement.

1. Les spécificités de la façade

À une échelle nationale, la façade Sud-Atlantique présente une configuration peu favorable, a priori, au nautisme : au nord, une côte largement vaseuse et peu profonde, au sud un littoral sableux monotone battu par des houles conséquentes, et, sur tout le littoral, peu d'abris. Néanmoins, la façade dispose de joyaux naturels très prisés : les îles du littoral charentais, l'estuaire de la Gironde, le bassin d'Arcachon, la côte Basque. C'est autour de ces sites que se situe l'essentiel des usages, qu'ils soient locaux depuis les ports proches ou les cales de mise à l'eau, voire nationaux ou internationaux, attirants des plaisanciers des zones de navigation adjacentes ou en transit.

Ainsi, si les chiffres de navires immatriculés placent respectivement les anciennes régions Aquitaine et Poitou-Charentes en 5e et 6e place au niveau national, on peut connaître sur les littoraux précités des fréquentations parmi les plus fortes de France, qui en font des sites majeurs de la plaisance.

Enfin, la façade Sud-Atlantique, bénéficiant à la fois d'un ensoleillement estival privilégié, d'atouts naturels et de capacités d'accueil fortes, voit depuis plusieurs années un développement important des activités de loisirs nautiques : voile légère, motonautisme, kayak, kite-surf, plongée, char à voile, pêche de loisir, etc.

L'ensemble de ces usages se déroule au sein des zones de pratiques déjà existantes et peut créer des conflits temporels et/ou spatiaux.

2. Les ports de plaisance sur la façade

Le dynamisme de la filière nautique en Sud-Atlantique est principalement porté par ses deux ports majeurs :

- Le port des Minimes à La Rochelle est le premier port français avec 5100 places, et l'un des plus grands ports de plaisance du monde. Les travaux sur le Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM) des Pertuis charentais de 1998 ont privilégié son développement pour répondre à la demande importante de places compte tenu des contraintes affectant les autres secteurs du littoral charentais. Il est la vitrine française du nautisme, et accueille tous les ans depuis 1973, le Grand Pavois, l'un des plus grands salons nautiques à flot au monde. Le plan d'eau est réputé et des régates d'entraînement ont lieu toute l'année.
- Le port d'Arcachon, second de la façade atlantique en termes de capacité d'accueil avec ses 2700 places, 624 corps-morts et 108 places à sec, concentre la majorité des activités nautiques de loisir du bassin d'Arcachon.

Les autres ports importants de la façade en nombres de places sont Royan, Capbreton (seul port des Landes), Hendaye, Port Médoc, Saint Denis d'Oléron et Ars en Ré.

En 2005, les 4 départements littoraux de la façade présentaient la configuration suivante :

| Départements | Nombre d'installations | Capacité d'accueil | Dont passage |
|----------------------|------------------------|--------------------|--------------|
| Charente-Maritime | 18 | 8220 | 798 |
| Gironde | 21 | 3970 | 219 |
| Landes | 1 | 950 | 58 |
| Pyrénées Atlantiques | 5 | 1842 | 270 |
| Total façade SA | 45 | 14982 | 1345 |

En parallèle de cette offre « classique », l'offre de places en ports à sec connaît actuellement une phase de développement, en particulier sur le littoral charentais (La Tremblade, Meschers-sur-Gironde, Mortagne sur Gironde, Port des Barques, Port Neuf - La Rochelle, Rochefort et Soubise).

Les principaux ports de plaisance de la façade représentent environ 200 emplois directs pour un chiffre d'affaires se situant entre 35 et 40 Millions d'euros en 2015.

3. Les démarches qualités environnementales des ports de la façade

Les ports de la façade ont suivi de façon active les démarches nationales d'excellence environnementale : démarche « Port Propres », Certification AFNOR « Gestion environnementale portuaire », Port Pavillon bleu, etc.

| Anciennes régions | Nombre de ports ayant répondu à l'enquête 2011 | Ports propres | AFNOR « Gestion environnementale portuaire » | Pavillon bleu | Iso 14001 |
|-------------------|--|---------------|--|---------------|-----------|
| Poitou-Charentes | 13 | 1 | | 2 | 1 |
| Aquitaine | 4 | | | 1 | 1 |
| Total | 17 (9,5%) | 1 (1,9%) | (0%) | 3 (7,1%) | 2 (9,5%) |
| Total France | 179 | 54 | 14 | 42 | 21 |

Source : Enquête 2011 – Observatoire des ports de plaisance

L'appel à projet « Ports de plaisance exemplaires » a vu deux lauréats en 2010 sur la façade :

- l'extension du port de plaisance des Minimes de La Rochelle : 1200 places supplémentaires, préservation des milieux et des écosystèmes, gestion des déchets ;
- Saint-Ciers-sur-Gironde : 15 places supplémentaires et réaménagements portuaires, dans une optique forte d'intégration paysagère.

On peut constater la volonté de la filière nautique de se rapprocher, depuis la production, jusqu'aux usages en passant par le stationnement, de moindres impacts environnementaux. Nous pouvons citer par exemple le guide des bonnes pratiques de l'UNAN édité en 2011 sous l'égide du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance. Il peut être considéré comme un mémento de base pour tout navigateur et pêcheur de plaisance. En Gironde, la DDTM 33 édite également le « guide de la plaisance sur

le bassin d'Arcachon » et l'APBA (Association des Plaisanciers du bassin d'Arcachon) la « Charte des navigateurs du bassin d'Arcachon ».

Citons également la politique d'aménagement durable des ports et du littoral mise en œuvre par le Conseil Départemental de la Gironde sur les 22 ports départementaux, qui a été mise à jour en 2015 suite à la promulgation de la Loi NOTRE.

4. Les aires de mouillages

En complément des anneaux dans les ports, des stationnements peuvent aussi être autorisés au mouillage, soit sous forme d'Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) individuelle, soit sous forme de Zones de Mouillages et d'Équipements Légers (ZMEL) (cf. figure infra). Une enquête du Cerema en 2014, en complément de l'enquête nationale sur les ports de plaisance en 2011, a permis de quantifier, sur l'arc atlantique, les capacités de ces aires de mouillage.

Le tableau ci-dessous présente les données issues de l'enquête 2011 qui ont été, le cas échéant, actualisées à l'occasion de l'enquête du Cerema en 2014 (données en rouge).

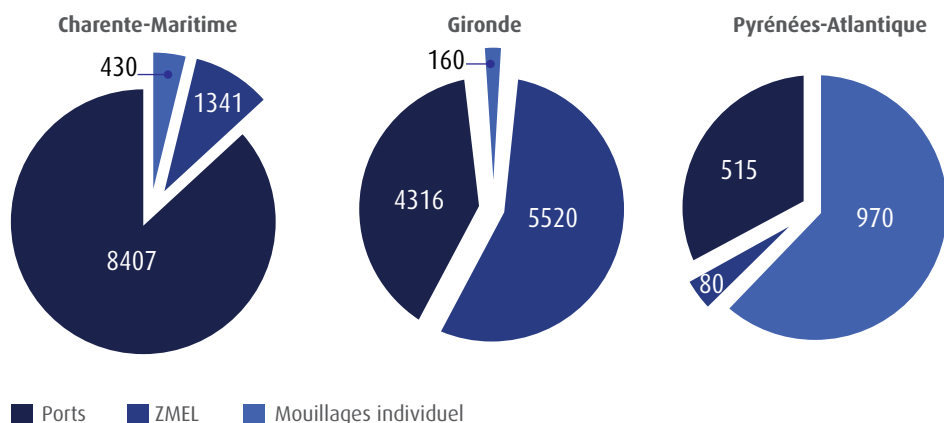
| Département | Nombre ports 2011 | Capacité des ports 2011 | Capacité mouillages individuels en AOT | Nombre ZMEL | Capacité ZMEL | % mouillages dans la capacité d'accueil globale plaisance | % capacité ZMEL / ensemble mouillages |
|-------------|-------------------|-------------------------|--|-------------|---------------|---|---------------------------------------|
| 17 | 13 | 8407 | 430 | 21 | 1341 | 17% | 76% |
| 29 | 17 | 8905 | 2026 | 61 | 6014 | 47% | 75% |
| 33 | 2 | 4316 | 160 | 6 | 5520 | 57% | 97% |
| 40 | 1 | 951 | 0 | 0 | 0 | 0% | 0% |
| 44 | 4 | 70 | 415 | 4 | 105 | 88% | 20% |
| 56 | 13 | 9296 | 1667 | 35 | 8852 | 53% | 84% |
| 64 | 1 | 515 | 970 | 1 | 80 | 67% | 8% |
| 85 | 2 | 2025 | 56 | 13 | 1026 | 35% | 95% |
| Total | 53 | 34485 | 5724 | 141 | 22938 | 45% | 80% |

Au niveau national, les places de mouillages représentent environ 45% de la capacité d'accueil de la plaisance sur la façade atlantique. La capacité d'accueil dans les ZMEL représente à elle seule 35% de la capacité d'accueil totale de la plaisance.

Il y a toutefois des disparités assez marquées, notamment en Charente-Maritime qui présente le plus faible taux. La capacité d'accueil des mouillages est gérée très majoritairement sous forme de ZMEL.

Pour la façade Sud-Atlantique, dans les Pyrénées-Atlantiques, les mouillages individuels sont tous situés dans des zones relevant du Domaine Public Fluvial (DPF) : La Bidassoa et la Nivelle. Ces zones sont abritées de la forte houle, et en partie sous gestion du commandant de l'(ex)base navale de l'Adour dans le cadre du traité de paix franco-espagnol des Pyrénées du 7 novembre 1659 et de la gestion alternée de la zone. Il semble difficile de prévoir des ZMEL dans ce secteur.

La Gironde présente 4 fois plus de ZMEL que la Charente-Maritime. Ce chiffre s'explique par la configuration très abritée de la lagune d'Arcachon et du très grand nombre de bateaux au mouillage pour pallier à l'insuffisance de places dans les ports. L'État a délégué la quasi-totalité de la gestion des ZMEL aux collectivités sur le bassin. Le nombre de corps-morts est limité sur le bassin d'Arcachon par le SMVM à 39 zones de mouillages, pour 4520 postes.



Répartition des ports, ZMEL et mouillages individuels par département sur la façade Sud-Atlantique
(Source : Cerema, pour la DDTM 17, 2014)

L'enquête effectuée par le Cerema demandait aussi aux DDTM d'exprimer leur appréciation de la problématique des mouillages "sauvages" (i.e. non réguliers). Deux départements de la façade indiquent que ce phénomène est significatif :

- la Charente-maritime : 700 à 800 localisés à l'île de Ré ;
- la Gironde, où ils sont évalués entre 250 et 300.

Pour y remédier, la DDTM 17 a élaboré, avec l'assistance du Cerema Sud-Ouest un diagnostic sur les mouillages de l'île de Ré. Ce diagnostic pourra permettre, à terme, de déboucher sur une stratégie partagée.

Pour la Gironde, sur le bassin d'Arcachon, conformément aux engagements du SMVM, l'État incite les collectivités à être fermes sur les contrôles et le respect des zones définies, en matière de nombre d'anneaux et d'emprise.

Les aires de mouillages ont des conséquences sur le plan d'eau :

- l'emprise spatiale des corps-morts diminue l'espace disponible sur le plan d'eau pour les activités nautiques ;
- les mouillages peuvent empiéter sur des zones écologiquement sensibles, notamment les zones d'herbiers de zostères.

Des alternatives existent, tels les ports à sec, les ancrages « innovants » ou la gestion dynamique des places (limitant les périodes de non-usage, très longues hors saison) ; mais le peu de foncier disponible sur le littoral, les contraintes du milieu (marées, courant, envasement, etc.), ou les pratiques de la plaisance limitent le potentiel de ces innovations.

Enfin, pour le nautisme, très peu de données existent à l'échelle de la façade concernant :

- les mouillages forains (à l'ancre) ;
- les usages des cales de mise à l'eau ;
- la fréquentation hors-saison ;
- le nombre de plaisanciers navigant à l'année ;
- l'origine géographique des pratiquants ;
- la part de plaisanciers pêcheurs.

Or, la connaissance fine de la fréquentation serait essentielle pour mieux partager l'espace et les temporalités d'usage entre les différents acteurs.

5. Les autres activités de loisirs nautiques

Si la façade Sud-Atlantique attire pour ses « hotspots » du nautisme, ses joyaux maritimes et littoraux voient se développer des usages « nouveaux », ou en tout cas émergents. Le développement des activités de loisirs sur l'interface terre-mer (en particulier canoë-kayak ou stand-up paddle) est en poupe, notamment aux débouchés des cours d'eaux côtiers des Pertuis, de l'estuaire de la Gironde, de la Leyre et du bassin d'Arcachon, de la côte Basque, ou sur les grands lacs rétro littoraux girondins et landais. Les usages peuvent aller de la ballade au véritable sport côtier.

5 1 - LA PECHE MARITIME PROFESSIONNELLE

A retenir

La pêche maritime professionnelle (pêche embarquée ou pêche à pied) participe activement au dynamisme économique et social du littoral Sud-Atlantique. Elle est caractérisée par une importante activité de pêche artisanale côtière ainsi qu'une pêche au large plus spécifique au quartier maritime de Bayonne. Les débarquements sont majoritairement constitués d'espèces à forte valeur ajoutée.

Le secteur de la pêche a connu une importante évolution ces dernières années avec la mise en place de nombreuses mesures de gestion. Le développement d'une pêche durable s'inscrit dans ce contexte, avec l'intégration de nombreux enjeux environnementaux, économiques et sociaux.

Concernant la conservation et la gestion des ressources halieutiques, plusieurs réflexions et actions sont indispensables par rapport à la limitation de l'effort de pêche, la réglementation des méthodes de pêche et des zones accessibles, la connaissance et la restauration de la ressource et le contrôle des pêches.

Afin d'assurer un développement économique durable de la pêche, il importe de travailler à l'adaptation de la flotte de pêche pour réduire la consommation énergétique, améliorer la sélectivité des engins de pêche et améliorer la sécurité et le confort des marins, ainsi qu'à la valorisation des produits de la pêche sur des circuits courts et la préservation de la pêche artisanale. Enfin, il faut souligner l'importance des démarches concertées entre les acteurs locaux sur ces thématiques et l'implication des professionnels dans la gouvernance déjà mise en place.

1. Synthèse et chiffres clés du secteur pêche sur la zone SA

La pêche est une activité structurante pour le littoral. Elle représente un maillon de l'économie côtière et participe à l'identité du littoral. Elle contribue au maintien d'un dynamisme économique et social des territoires littoraux et demeure une importante alternative à un mode de développement économique uniquement basé sur le tourisme, offrant une activité qui se pratique toute l'année.

La voile légère (dériveurs, catamarans de loisir) est également largement pratiquée sur tout le littoral, à l'exception du littoral sableux landais et Sud girondin. Les grandes plages sableuses d'Oléron, à proximité de Royan ou à Soulac-sur-Mer, sont des lieux privilégiés pour la pratique du char à voile.

Le surf, qui a vu sa naissance en Europe sur la côte Basque, est largement pratiqué sur tout le littoral Aquitain, près de Royan, sur la côte sauvage de la presqu'île d'Arvert, et les îles de Ré et d'Oléron. Une enquête réalisée par le comité régional de tourisme d'Aquitaine pendant la saison estivale de 2012 a dénombré plus d'un million de journées de surf pour un nombre de surfeurs estimé à 100 000. Au-delà du surf et plus largement, les sports de glisse sont très dynamiques sur la façade Sud-Atlantique.

La plongée sous-marine est également développée sur les îles du littoral charentais, au sud du plateau de Cordouan (banc des Olives), dans le bassin d'Arcachon et son ouvert (blockhaus sous marins et « chariot »), sur les récifs artificiels landais, et également sur les platiers et tombants rocheux de la côte Basque. Il faut signaler la présence à Hendaye de la base fédérale de la FFESSM. L'apnée est également pratiquée sur ces espaces.

Sans rentrer dans le détail, de nombreux autres usages sont présents sur le proche rivage : motonautisme, planche à voile, kitesurf, sports tractés.

Il est assez difficile d'estimer le nombre réel de pratiquants des sports et loisirs nautiques. Les véritables sportifs ou les pratiquants réguliers sont le plus souvent adhérents d'une fédération sportive (matériel onéreux, dangerosité importante, etc.). Mais pour les activités nautiques « individuelles » ou avec un matériel plus simple, comme le surf, le kitesurf, le canoé, chacun possède son matériel et s'exerce selon ses capacités et sa connaissance du secteur. Les pratiquants revendiquent d'ailleurs une certaine philosophie de liberté.

Des conflits d'usage peuvent se manifester dans les zones littorales :

- entre plaisanciers et conchyliculteurs, aussi bien en mer (bateaux de plaisance et plates ostréicoles) que sur l'estran (zones de mouillages et tables ostréicoles) ;
- entre plaisanciers (voile/moteur) ;
- entre plaisanciers et baigneurs ;
- entre plaisanciers, pêcheurs professionnels et pêcheurs amateurs ;
- entre les usagers et les gestionnaires d'espaces naturels ou les associations de protections de l'environnement.

Sur la façade Sud-Atlantique l'activité de pêche est caractérisée par deux éléments :

- une importante activité de pêche au large concentrée sur le quartier maritime de Bayonne ;
- un prix moyen par kilo supérieur à la moyenne nationale, notamment en raison d'une forte proportion d'espèces à forte valeur ajoutée, comme la sole et le bar, dans les débarquements du Sud du golfe de Gascogne.

1.1. Les emplois du secteur pêche

En 2015, 1351 marins sont recensés pour la pêche maritime sur la façade Sud-Atlantique (879 à la petite pêche, 327 à la pêche côtière, 131 à la pêche au large et 14 à la grande pêche), soit presque 9 % du total national.

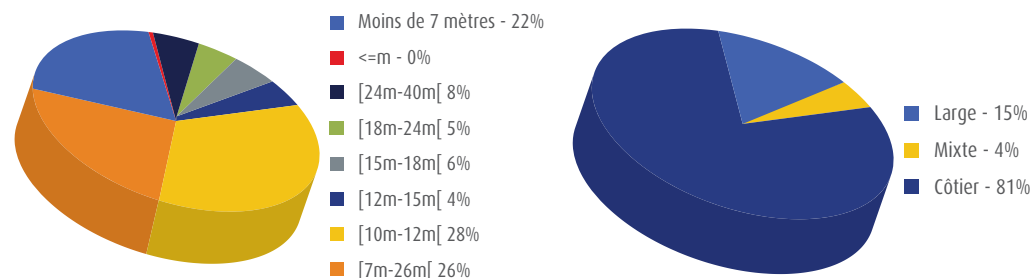
À la pêche embarquée, s'ajoute une activité de pêche à pied professionnelle. En Charente-Maritime, 64 pêcheurs à pied professionnels en 2015 ciblaient les palourdes, les tellines, les huîtres et les appâts (vers, etc.). En Gironde, la pêche à pied professionnelle est concentrée sur le bassin d'Arcachon pour les coques et les palourdes.

1.2. La flotte et son évolution

En 2012, la flotte de la façade Sud-Atlantique totalisait un nombre de 528 navires pour une puissance totale de 85 654 kW et une jauge totale de 19 456 UMS. La puissance moyenne est inférieure en ex-Poitou-Charente, ce qui correspond à une localisation de cette activité dans des zones côtières (pertuis charentais) et estuariennes : 126 kW contre 190 kW en ex-Aquitaine qui concentre la plupart des grosses unités de pêche au large, la flotte restant tout de même très diversifiée (cf. figures ci-contre).

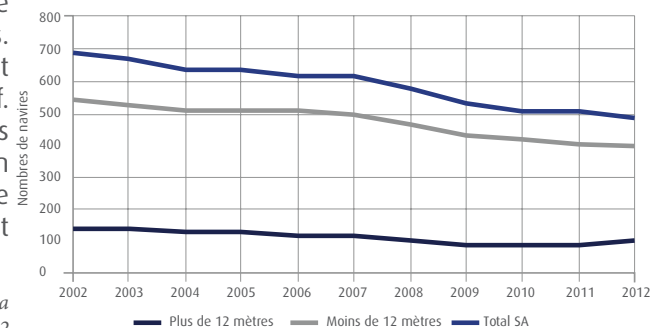
| Départements | Nombre de navires | Nombre de navires actifs | Puissance totale (kW) | jauge totale (U.M.S.) | Puissance moyenne calculée |
|------------------|-------------------|--------------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------|
| Poitou-Charentes | 231 | 218 | 29 139 | 4 492 | 126 |
| Aquitaine | 297 | 270 | 56 515 | 14 964 | 190 |
| Total Façade SA | 528 | 488 | 85 654 | 19 456 | 162 |

Caractéristiques de la flotte de façade SA en 2012 (Source : Ifremer)



Répartition de la flotte par catégorie de taille (a) et par type d'activité (b) (Source : Ifremer)

En 2012, la façade Sud-Atlantique comptait 488 navires actifs. La flotte est principalement constituée de petites unités (cf. figure ci-contre) : 76 % des navires font moins de 12 mètres (83 % en Poitou-Charentes). Il en découle une activité principalement côtière (pour 81 % des navires).



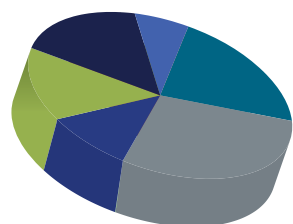
Evolution de la flotte de pêche sur la façade Sud-Atlantique de 2002 à 2012 (Source : Ifremer, 2012)

La flotte de la façade suit la même évolution à la baisse que la flotte nationale, les plans de sortie de flotte issus de la politique commune des pêches visant à diminuer la capacité de pêche, ayant été largement utilisés. De 2002 à 2012 le nombre de navires a diminué de 29 %. La chute la plus importante est enregistrée sur les navires de 12 à 24 mètres (-38 %) : souvent plus anciens et plus gourmands en carburant, ce type d'unité a vu sa rentabilité décroître plus rapidement.

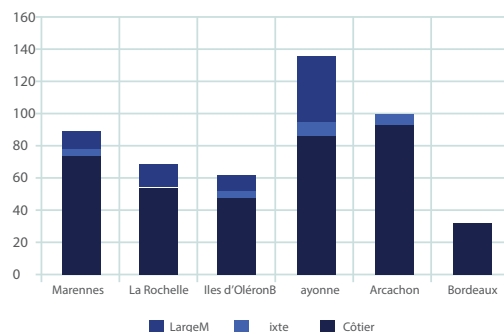


Navires de pêche côtière dans le port de Saint-Jean-de-Luz (Source : Port de Saint-Jean-de-Luz)

La pêche au large est centralisée sur le quartier maritime de Bayonne, où 55 % des navires pratiquant cette pêche sont immatriculés (cf. figures ci-dessous).



■ Bordeaux - 7%
■ Arcachon - 21%
■ Bayonne - 28%
■ Ile d'Oléron - 13%
■ La Rochelle - 14%
■ Marennes - 18%



Répartition des immatriculations de navires par port (a) et par type d'activité (b) (Source : Ifremer 2012)

L'activité de pêche est principalement polyvalente, c'est-à-dire que les navires pratiquent plusieurs métiers différents au cours de l'année. En 2012, deux tiers des navires ont pratiqué au moins 2 métiers (jusqu'à neuf métiers différents pour certains navires de Charentes²⁰).

Une synthèse socio-économique des activités de pêche maritime sur la façade Sud-Atlantique est disponible page suivante.

1.3. Les productions

La façade compte 5 halles à marée (ou criées) : La Cotinière, La Rochelle, Royan, Arcachon et Saint-Jean-de-Luz. En 2014, sur ces 5 criées, la production dépassait les 20 000 tonnes pour une valeur de plus de 85 millions d'euros.

| Criées de la façade SA | Quantités mise en ventes (t) | Ventes 2014 (t) | Valeur 2014 (k€) | Prix moyen 2014 (€/kg) | Classement des criées par chiffre d'affaires 2014 |
|------------------------|------------------------------|-----------------|------------------|------------------------|---|
| La Cotinière | 5 061 | 5 087 | 26 110 | 5,16 | 7 ^{ème} |
| La Rochelle | 2 083 | 2 080 | 9 587 | 4,61 | 22 ^{ème} |

20 Cette situation est particulière aux flottilles inféodées aux pertuis (coureauteurs), qui doivent ainsi organiser leur activité en fonction des pêcheries saisonnières (sole, civelle, pectinidés, seiche, etc.).

| | | | | | |
|---------------------------------------|---------|---------|---------|------|-------------------|
| Royan | 964 | 964 | 7 949 | 8,25 | 25 ^{ème} |
| Arcachon | 2 044 | 2 040 | 13 436 | 6,59 | 15 ^{ème} |
| Saint-Jean-de-Luz | 10 897 | 10 756 | 28 181 | 2,62 | 6 ^{ème} |
| Façade SA | 21 049 | 20 927 | 85 263 | 4,07 | |
| France | 200 110 | 198 618 | 609 251 | 3,07 | |
| % national des ventes de la façade SA | 10,5 % | 10,5 % | 14,0 % | | |

Ventes déclarées en halles à marées 2014 (Source : FranceAgrimer / RIC)

Les principales espèces vendues sont :

- en quantité : le merlu, la sole, le maquereau, la seiche et le germon ;
- en valeur : la sole, le merlu, le bar, le maigre et la seiche.

Sur la façade Sud-Atlantique, le prix de vente moyen est supérieur au prix de vente moyen national, en raison de la forte proportion d'espèces à forte valeur ajoutée dans les débarquements. Ce prix de vente moyen observé pour de nombreuses espèces, qui est supérieur à la moyenne nationale, indique aussi une bonne valorisation des produits de la pêche.

| | Quantités mises en vente et invendus (cumul en Tonnes) | | | Prix de vente moyen (€/kg) | |
|------------|--|--------|------------------------------|----------------------------|--------|
| | Façade SA | France | % de la production nationale | Façade | France |
| Anchois | 365 | 5 568 | 6,6% | 1,08 | 1,6 |
| Bar | 824 | 3 698 | 22,3% | 9,93 | 11,61 |
| Baudroies | 619 | 13 248 | 4,7% | 5,34 | 5,18 |
| Germon | 673 | 3 351 | 20,1% | 2,07 | 1,96 |
| Maigre | 666 | 791 | 84,2% | 6,80 | 6,56 |
| Maquereau | 1 528 | 7 284 | 21,0% | 1,61 | 1,4 |
| Merlu | 7 280 | 17 634 | 41,3% | 2,60 | 2,49 |
| Seiche | 1 113 | 6 460 | 17,2% | 4,00 | 3,53 |
| Sole | 1 457 | 5 916 | 24,6% | 11,18 | 10,59 |
| Thon rouge | 93,4 | 237 | 39,4% | 8,76 | 8,58 |

Quantités mises en vente et invendus pour les principales espèces pêchées sur la façade en 2014

Synthèse socio-économique des activités de pêche maritime sur la façade Sud-Atlantique

Types de pêche et ports

- Pêche côtière
- Pêche estuarienne
- Ports de pêche avec halle à marée (volumes débarqués en 2014 en tonnes)
- Autres ports de pêche et lieux de débarquement
- Départ des navires armés à la pêche au large
- Quartiers d'immatriculation

Nombre de navires armés à la pêche (sous rôles individuels et sous rôle collectif ou d'entreprise)*

Type d'armement

- Petite pêche
- Pêche côtière
- Pêche au large
- Grande pêche

Longueur

- < à 12 M
- De 12 à 24 M
- > 24 M

Toponymie et réseau de transport

- Préfectures
- Sous-préfectures
- Liaisons de type autoroutier
- Liaisons routières principales

Limites administratives

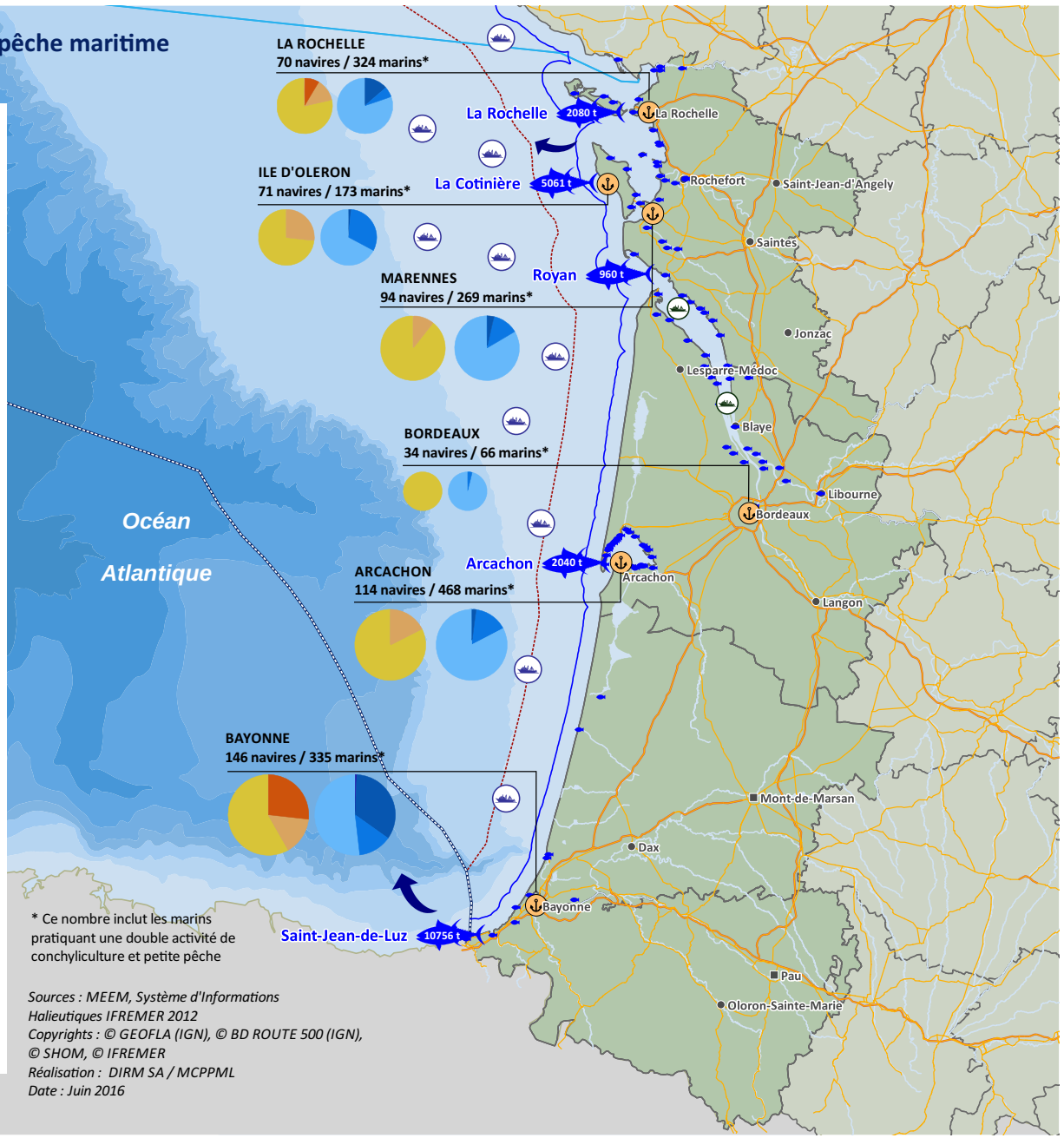
- Frontière
- Façade maritime
- Limite des eaux territoriales (12 Nq)
- Limite des 3 milles nautiques

Scale and Projection

0 12 24 Nq
0 25 50 km

Projection : RGF 93 / Lambert 93

*Situation au 4 avril 2016



2. La Politique Commune de la Pêche (PCP) et le Fond Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche (FEAMP)

Depuis 1983, la pêche est gérée au niveau communautaire par la politique commune de la pêche. Cette gestion s'est imposée progressivement par la nécessité de définir l'accès aux eaux des États membres, de prendre en compte la répartition biologique pour la gestion des ressources exploitées, de mettre en place une organisation commune des marchés, et de répartir les aides financières accordées pour la modernisation du secteur. La PCP par son système de Total Autorisé de Capture (TAC) et quotas a permis en partie une meilleure gestion de la ressource. Le nombre de stocks exploités à l'équilibre (MSY) est passé de 25 % à 53 % entre 2010 et 2012.

La politique commune des pêches se décline en 4 volets :

- la conservation et la gestion durable des ressources halieutiques ;
- les mesures structurelles qui visent à assurer un développement économique durable des filières pêche et aquaculture ;
- l'organisation commune des marchés ;
- le volet externe de la PCP (au niveau des échnages UE/monde, repose sur des accords bilatéraux et une action au niveau régional et multilatéral).

La réforme adoptée en décembre 2013 a apporté 2 nouveautés principales qui visent à :

- l'atteinte du rendement maximal durable en 2015 lorsque cela est possible ou au plus tard en 2020 ;
- la mise en place progressive de l'élimination des rejets.

Dans le cadre de la réforme de la PCP, la Commission Européenne a proposé un nouveau fonds pour la politique de l'Union européenne pour la pêche et l'aquaculture et pour la Politique Maritime Intégrée (PMI) pour la période 2014-2020. Il s'agit du fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche. Ce nouveau fonds remplacera le Fonds Européen pour la Pêche (FEP) et tous les autres instruments financiers qui participaient au financement de la PCP et de la PMI. Pour la période 2014-2020 l'enveloppe FEAMP de la France est de 588 millions d'euros dont 180 millions allouées aux mesures régionales : 14,9 M€ pour l'ancienne région Poitou-Charentes, deuxième enveloppe derrière la Bretagne (soit 63 % de hausse par rapport au précédent FEP) et 11,7M€ pour l'ancienne région Aquitaine.

Pour répondre à ces enjeux et s'adapter à ces nouveaux objectifs, la modernisation de la flottille, des techniques de pêche et des engins semble indispensable.

L'ancienne région Poitou-Charentes affiche les objectifs suivants pour 2014-2020 :

- moderniser les entreprises de pêche artisanale pour favoriser la sélectivité et l'efficacité énergétique des bateaux, améliorer la sécurité des marins, soutenir l'installation de jeunes pêcheurs ;
- moderniser les ports de pêche, notamment dans le cadre de la mise œuvre du « zéro rejet » ;
- diversifier les activités, dans un cadre de restriction de la ressource halieutique ;
- valoriser et promouvoir les produits de la mer et les savoir-faire de la région.

Pour l'ancienne région Aquitaine, les objectifs sont les suivants :

- investir et innover à bord des navires et dans les ports de pêche, pour améliorer l'efficacité énergétique des navires et la qualité des produits, la santé et la sécurité à bord soutenir l'installation des jeunes pêcheurs ;
- conseiller les entreprises en matière de valorisation, transformation et commercialisation des produits ;
- développer les zones littorales.

Il est prévu d'harmoniser les objectifs des anciennes régions Aquitaine et Poitou-Charentes lors de la mise en oeuvre opérationnelle du programme.

3. Les enjeux du secteur sur la façade Sud-Atlantique

Le secteur pêche a déjà beaucoup évolué ces dix dernières années. Il a dû faire face à de nombreuses contraintes : surcapacité de la flotte de pêche au niveau européen, diminution des ressources, augmentation des prix du gazole, etc. L'ajustement des capacités de pêche à la ressource disponible se poursuit. Une partie des stocks est exploitée de manière plus équilibrée en partie grâce à la politique TAC et quotas. Cependant, le développement d'une pêche durable doit encore répondre à plusieurs enjeux :

- un enjeu environnemental : préserver les ressources halieutiques et leur capacité reproductive, en adaptant les capacités de pêche, en améliorant la sélectivité, en réduisant l'impact sur les milieux marins, etc. ;
- un enjeu économique : améliorer la rentabilité et la viabilité économique des entreprises de pêche, en maîtrisant les coûts de production, en réalisant des économies d'énergie, en modernisant la filière, en valorisant les produits de la pêche ; etc. ;
- un enjeu social : préserver la pêche artisanale en renforçant l'attractivité du secteur et en améliorant les conditions de travail et de sécurité.

Tous les ports de pêche de la façade (St Jean de Luz, Arcachon, Royan, La Cotinière, etc.) ont bénéficié au cours de la période 2007-2013 d'importantes subventions publiques pour moderniser leurs infrastructures (FEP). La modernisation du port de La Cotinière reste à finaliser avec des travaux prévus très importants (accès nautique, stationnement, halle à marée).

4. État d'avancement des mesures prises en faveur de la mer et du littoral

4.1. La conservation et la gestion des ressources halieutiques

La conservation et la gestion des ressources sont des impératifs pour la pérennité de l'activité de pêche professionnelle. Cet objectif est partagé par l'ensemble des acteurs de la pêche française qui ont, d'ailleurs, démontré leur capacité à prendre des mesures de gestion adaptées et contraignantes pour renforcer la qualité de la gestion de certaines espèces.

Pour atteindre les objectifs fixés par la politique commune des pêches, sur la façade Sud-Atlantique, de nombreuses mesures de gestion ont été mises en place.

4.1.1. Gestion des ressources

L'évaluation des ressources et les recommandations de gestion sont produites par le Conseil International pour l'Exploration de la Mer (CIEM). Chaque année, en se basant sur les avis scientifiques, les États membres négocient ensuite les TAC pour les espèces soumises à quotas et la répartition entre chaque État. Depuis la réforme de la PCP de 2013, l'objectif est d'atteindre pour tous les stocks le Rendement Maximum Durable (RMD), c'est-à-dire le volume optimal de captures qui peut être prélevé chaque année sur un stock sans menacer sa capacité de reproduction future.

Les quotas nationaux sont ensuite répartis entre chaque région. La façade Sud-Atlantique est concernée pour 21 espèces sur les 36 espèces soumises à quotas, auxquelles s'ajoute également la civelle. Les quotas sont ensuite gérés par les Organisations de Producteurs (OP) et les comités des pêches pour les navires non adhérents à une OP.

Le suivi des déclarations de capture permet de connaître la consommation des quotas. Lorsque le quota de capture est atteint les autorités prononcent la fermeture de la pêche pour l'espèce concernée. Ce suivi permet également d'obtenir les données nécessaires aux scientifiques pour évaluer l'état des stocks et établir leur recommandation pour l'année suivante.

Il existe également une gestion locale. Citons l'exemple des pectinidés (coquilles Saint-Jacques et pétoncles) dans les Pertuis charentais où les professionnels s'organisent, avec le soutien du comité des pêches, pour évaluer tous les ans la disponibilité du stock et ainsi fixer les périodes d'ouverture de pêche. Il est fort probable que dans les années à venir, les pêcheurs s'entendent sur la mise en place d'un quota. Lors de la campagne 2014-2015, les pêcheurs n'ont pas souhaité ouvrir la pêche compte tenu d'une ressource insuffisante. La campagne 2015-2016 sera en revanche assurée pour les coquilles Saint-Jacques, bien que très limitée en nombre de jours de pêche.

4.1.2. Limitation de l'effort de pêche

Outil traditionnel d'accompagnement économique de la restructuration de la flotte de pêche, les Plans de Sortie de Flotte (PSF) permettent d'adapter la capacité de pêche aux ressources halieutiques disponibles. Ils sont réservés aux pêcheries dites « sensibles », c'est-à-dire faisant au moins l'objet d'un plan de reconstitution ou de gestion de l'espèce concernée.

La mise en œuvre des plans de sortie de flotte s'inscrit dans le respect des obligations européennes et du Plan Général d'Ajustement de l'Effort de Pêche (PGAEP) élaboré par la Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture (DPMA).

Les moyens consacrés aux PSF ces dernières années ont été conséquents, en particulier dans le cadre du Plan pour une Pêche Durable et Responsable (PPDR). Ils se traduisent par le versement d'indemnités aux armateurs des navires de pêche qui rentrent volontairement dans le dispositif et acceptent ainsi que leurs navires soient détruits. Ils sont complétés par des mesures sociales d'aide à la reconversion des équipages.

| Année | Aquitaine | | Poitou-Charentes | | Façade SA | |
|-------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|---------------------------|
| | Nombre de navires détruits | Subventions allouées (k€) | Nombre de navires détruits | Nombre de navires détruits | Nombre de navires détruits | Subventions allouées (k€) |
| 2008 | 25 | 4 023,2 | 35 | 35 | 60 | 8 654,24 |
| 2009 | 34 | 7 929,57 | 0 | 0 | 34 | 7 929,57 |
| 2010 | 8 | 446,46 | 4 | 4 | 12 | 757,67 |
| 2011 | 14 | 833,75 | 4 | 4 | 18 | 1 119,99 |
| 2014 | 6 | 325,76 | 6 | 6 | 12 | 731,07 |
| Total | 87 | 13 558,76 | 49 | 49 | 136 | 19 192,56 |

Source : Plan de sortie de flotte de 2008 à 2014

Depuis 2008, plus de 19 millions d'euros (provenant de crédits d'État et du FEP), ont été consacrés aux PSF sur la façade Sud-Atlantique et ont concerné 136 navires, soit 28 % du total national de navires pour seulement 13 % du budget.

À l'initiative des organisations professionnelles, la plupart des pêcheries sont aujourd'hui soumises à licence et contingentées, cela permet de limiter le nombre de navires exploitant une ressource particulière. Les autorisations de pêche (permis de mise en exploitation, licence, permis de pêche spécial, etc.) sont délivrées selon les cas au niveau national ou régional. Au niveau régional, ce sont les comités des pêches qui se chargent de traiter les dossiers de demande annuels. Les comités des pêches sont également responsables de la mise en place de la réglementation, avec la prise de délibérations qui définissent les règles de gestion des pêcheries.

Sur la façade il existe par exemple des contingents pour les licences de pêche à la bolinche, la pêche de céphalopodes aux arts traînants, les navires de plus de 25 mètres hors-tout et 400kW, la pêche de coquilles Saint-Jacques et sur les gisements coquilliers dans les Pertuis charentais, la pêche à pied professionnelle dans le bassin d'Arcachon, etc. Ces contingents sont définis par délibération des comités régionaux validés par arrêtés préfectoraux et actualisés annuellement.

4.1.3. Mesures techniques qui réglementent les méthodes de pêche et les zones accessibles

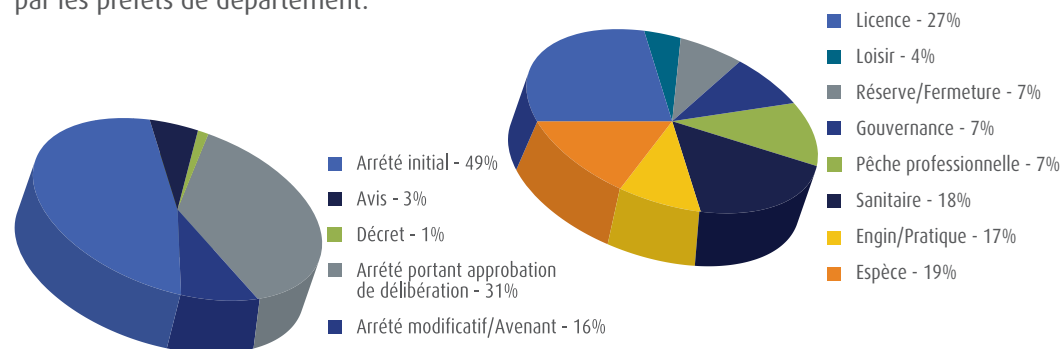
Dans le cadre de la protection des ressources des mesures complémentaires sont également définies par la PCP. Elles comprennent des réglementations sur :

- la taille minimale des maillages (chalut, filet) ;
- l'interdiction de certains types d'engins de pêche ;
- la fermeture temporaire de zones de pêche ;
- les cantonnements et réserves de pêche ;
- la définition des tailles minimales de capture.

Une partie de ces mesures est définie au niveau national. Le reste est défini au niveau départemental, généralement sur proposition des comités départementaux et délibération des comités régionaux des pêches, qui sont retranscrits en arrêtés préfectoraux pour leur application. Sur la façade, on compte pour les quatre départements 176 arrêtés préfectoraux réglementant l'activité de pêche au niveau local (cf. figures ci-après).

Le CRPME (Comité Régional des Pêches Maritimes et des Elevages Marins) de l'ancienne région Poitou-Charentes par exemple a été le premier à proposer d'augmenter la taille minimale de capture des coquilles Saint-Jacques pour assurer la pérennité du gisement.

19 % concernent des mesures sur la protection des espèces, 17 % des restrictions ou des interdictions d'engins de pêche et 7 % des mises en réserve et des fermetures temporaires de pêche. À ces mesures s'ajoutent également les mesures sanitaires de classement des gisements et des interdictions de pêche pour raisons sanitaires, prises par les préfets de département.



Type de réglementations définies par arrêté préfectoral sur la façade (Source : MEEM)

Parmi ces réglementations, une a été prise dans les 4 départements de la façade. La suspension de l'usage de la senne danoise et de la senne écossaise est effective dans les eaux de la façade suite aux délibérations des CRPMEs ex-Poitou-Charentes et ex-Aquitaine. Cette mesure fait aujourd'hui l'objet d'un contentieux de la part des professionnels vendéens.

4.1.4. Meilleures connaissances sur les ressources

La collecte de ces données répond à une obligation réglementaire européenne. Le règlement communautaire n°199/2008 sur la collecte de données impose à chaque État membre de l'Union européenne de définir un programme national de collecte de données.

Mais elle répond également à un impératif de meilleure connaissance des interactions entre l'homme et la mer et de l'état de la ressource, afin d'orienter la prise de décision en matière de politique des pêches et de l'aquaculture.

Depuis quelques années, en complément des campagnes scientifiques à bord de navires

océanographiques pour l'évaluation des ressources halieutiques et des statistiques de pêche au débarquement des navires de pêche, les programmes impliquant l'embarquement d'observateurs à bord des navires de pêche ont pris une importance croissante. Ainsi, dans le cadre du programme Obsmer mis en œuvre par la DPMA en collaboration avec l'Ifremer et avec l'appui du Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins (CNPMEM), au cours de la campagne 2011-2012, 894 marées ont pu être observées, sur 433 navires, comptabilisant au total 1990 jours de mer.

Les évaluations de stock sont issues de croisement de plusieurs types de données : les données de déclarations des pêcheurs, les enquêtes d'activité, les observations aux débarquements, des données de vente, les observations en mer et les données issues des campagnes scientifiques en mer.

Depuis plusieurs années, le lien entre les instituts scientifiques et les pêcheurs professionnels, soutenus par les comités régionaux et départementaux des pêches, se renforce pour améliorer la qualité des données sur la ressource. Sur la façade quelques projets peuvent être mis en exergue :

- le projet BARGIP, mené par l'Ifremer à l'échelle nationale, a pour objectif d'améliorer les connaissances sur le bar (*Dicentrarchus labrax*) et auquel les pêcheurs de la façade ont participé, notamment pour la réalisation des marquages ;
- le projet ROMELIGO sur l'amélioration des connaissances sur le rouget barbet, le merlan et le lieu jaune ;
- le programme de marquage RAIEBECA vise à estimer la distribution, l'identité et l'abondance du stock de raie brunette dans le golfe de Gascogne (partenariat Ifremer, AGLIA, CRPMEM ex-Aquitaine et ex-Poitou-Charentes). Dans l'ancienne région Poitou-Charentes, ce projet doit se poursuivre par un programme d'auto-échantillonnage ;
- l'évaluation du stock de palourde japonaise sur Arcachon.

4.1.5. Actions de restauration des ressources

En partenariat avec les instituts scientifiques, les comités régionaux et départementaux de l'inter-région sont porteurs de projets et d'actions qui visent à restaurer les ressources ou les habitats marins. Ces projets sont souvent financés en partie par des fonds européens (FEP axe 3).

Depuis 2005, le CRPMEM ex-Poitou-Charentes procède à des opérations de réensemencement de coquilles Saint-Jacques dans les Pertuis charentais. Entre 1 et 1,5 millions de juvéniles de coquilles Saint-Jacques, issus de l'écloserie du Tinduff, sont

semés tous les ans. Ce programme est financé par les détenteurs de licence coquille Saint-Jacques, le FEP, le Conseil général de Charente-Maritime et le Conseil régional ex-Poitou-Charentes.

Le 15 février 2010, le plan de gestion de l'anguille en France a été accepté par la commission européenne. Ce plan prévoit la mise en place d'un programme de repeuplement à partir de captures issues de la pêche professionnelle et des sites propices au déversement des civelles ont été définis dans le volet local du plan de gestion anguille. Depuis 2012, les CRPMEM ex-Poitou-Charentes et ex-Aquitaine, avec les soutiens techniques du Centre Régional (ex-PC) d'Expérimentation et d'Application Aquacole (CREAA) et de l'Association Repeuplement Anguille France (ARA France), ont participé aux opérations de repeuplement.

Lancée par le CDPMEM33, une étude de faisabilité pour la création de récifs artificiels dédiés à la pêche artisanale arcachonnaise a récemment donné ses premiers résultats. Inscrite dans le cadre du FEP et cofinancée par l'État, l'ancienne région Aquitaine, le Conseil départemental, la Cobas (Communauté de communes du Sud-bassin d'Arcachon), cette étude est portée par Creocan, l'Unité mixte de recherches de Montpellier, Sirena et l'association Aquitaine Landes Récifs (ALR).

Deux sites d'implantation potentiels ont ainsi été définis dans la partie océane du bassin au niveau de la pointe du Cap-Ferret et au sud de la Salie. Ils ciblent les espèces suivantes : dorades, bars, sars et maigres afin de favoriser leur concentration et attirer plus de poissons dans le bassin dans lequel la reproduction a déjà lieu naturellement.

4.1.6. Contrôles des pêches

Afin de s'assurer du respect des dispositions permettant l'exploitation durable et responsable des ressources halieutiques, les activités de pêche et les produits de la mer font l'objet de contrôles en mer et à terre.

Les contrôles sont menés à partir de navires et d'aéronefs ainsi que par des unités à terre appartenant aux services de la DIRM (vedette régionale), des DDTM (ULAM 17, 33 et 40/64), de la gendarmerie maritime, des douanes, des DDPP (compétences vétérinaires et fraudes) et de la gendarmerie nationale.

Les contrôles visent le respect de la réglementation des produits de la mer, aux différentes étapes de la filière : du filet de pêche à l'assiette du consommateur, lors des opérations de capture, débarquement, transport et vente.

L'objectif est de dissuader la pêche illégale, en vérifiant que le poisson a été capturé dans le respect des normes applicables (navires autorisés, quotas, engins de pêche, taille, lieux et périodes).

Comme la collecte de données scientifiques, le contrôle des pêches constitue une obligation communautaire. Depuis le 1er janvier 2010 et l'entrée en vigueur de nouveaux régimes de contrôle, les exigences qui pèsent sur les États membres de l'Union européenne en matière de contrôle des pêches maritimes ont été singulièrement renforcées. Elles ont pour objectif, d'une part, de s'assurer du respect des règles de la politique commune de la pêche et, d'autre part, de lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN).

Chaque façade élabore son plan interrégional de contrôle des pêches. Le bilan 2014-2015 établi par les services de l'État montre qu'ils ont effectué un total de 734 contrôles à la mer et 629 contrôles au débarquement sur la façade. Sur les 734 navires contrôlés en mer, 74 (soit 10%) ont été verbalisés pour une infraction relative à la pêche (mauvaise déclaration sur le journal de bord, pêche dans zone interdite, pêche d'espèce interdite ou en période de fermeture). Sur les 629 navires contrôlés au débarquement, 59 (soit 9,4%) ont été verbalisés pour une infraction relative à la pêche. Par ailleurs, en 2014, 1101 contrôles ont été conduits sur la filière de transport et de commercialisation ; 34 procès-verbaux ont été dressés.

4.2. Les mesures structurelles qui visent à assurer un développement économique durable des filières pêche et aquaculture

4.2.1. Adaptation de la flotte de pêche

La moyenne d'âge des embarcations est de 22 ans en ex-Aquitaine et 29 ans en ex-Poitou-Charentes (la moyenne nationale est aux alentours de 25 ans). Cette moyenne d'âge risque encore de s'élever dans les années à venir avec les problèmes de sécurité qui en découlent d'autant que les aides financières européennes à la construction de nouveaux navires ont été supprimées.

La modernisation de la flotte semble cependant nécessaire afin de :

- réduire la consommation énergétique et ainsi maintenir la compétitivité de la flotte ;
- améliorer la sélectivité des engins de pêche (voire réduire la capacité de capture) ;
- améliorer la sécurité et le confort des marins.

C'est d'ailleurs uniquement sur ces trois volets que des aides financières sont désormais consenties. Les investissements consentis visent ainsi trois objectifs : réduire la consommation énergétique, améliorer la sélectivité et améliorer le confort et la sécurité des marins.

Les actions soutenues ont concerné le renforcement de la sécurité des marins pêcheurs et l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires, en rénovant les zones de vie et de travail, la conversion des navires à des techniques économes en carburant (filet, palangre, etc.), le remplacement des moteurs principaux permettant de réduire la consommation des navires.

En Aquitaine, le projet ARECPECH (Aquitaine réduction de l'empreinte carbone à la pêche), mené par l'Institut Français des Huiles Végétales Pures (IFHVP) en collaboration avec le CRPME Aquitaine a permis de tester sur un navire de pêche un moteur hybride fonctionnant avec des huiles alimentaires usagées.

Les programmes de sélectivité visent à réduire les captures accessoires et les rejets qui en découlent, ainsi que les captures accidentelles d'espèces sensibles (mammifères marins, tortues, etc.). Sur la façade, l'Ifremer et l'Agria sont engagés depuis 2009 avec les pêcheurs de la flottille langoustinière pour limiter les prises de langoustines sous taille et les captures accessoires de merlus (grille souple, panneau de maille carrées dans la partie supérieure du chalut, etc.). En 2014 et 2015, le projet REDRESSE pour la réduction des rejets et l'amélioration de la sélectivité s'est intéressé aux chalutiers de fond et pélagiques, fileyeurs et sennes danoises du golfe de Gascogne, en prévision de l'échéance « zéro rejet » de la PCP.

Les chalutiers pélagiques et les fileyeurs travaillent également avec les scientifiques pour limiter les interactions et les prises accidentelles de mammifères marins (acoustiques, pingings, etc.).

Le CNPME est aussi partenaire du Plan National d'Actions en faveur de l'esturgeon européen. Dans ce cadre, il porte une action de sensibilisation du monde de la pêche (pêcheurs professionnels et activités environnantes dont les criées par exemple). L'objectif consiste en un rappel des règles de remise à l'eau de l'espèce protégée en cas de capture accidentelle et en une collecte des données d'observation. Les marins pêcheurs exerçant sur la façade atlantique et la Manche sont concernés, mais les secteurs de l'estuaire de la Gironde et des pertuis Charentais sont plus particulièrement visés.

4.2.2. Valorisation des ressources biologiques et de la filière

Une bonne valorisation des produits de la pêche, préférentiellement sur des circuits courts, doit permettre une amélioration des revenus des entreprises de pêche et de mareyage. Les potentiels de valorisation sur le marché local sont importants et la consommation doit y être encouragée, dans la mesure où les régions littorales sont aussi des régions touristiques.

Des initiatives à l'échelle nationale se sont développées comme la création en 2010 de l'association inter-professionnelle France Filière Pêche ou la définition d'un écolabel bientôt accessible aux professionnels qui souhaiteraient entamer la démarche.

D'autres certifications voient également le jour. Le Marine Stewardship Council, reconnu au niveau international, propose un label « Pêche durable ». Ce label s'est rapidement imposé en Europe du Nord et quelques pêcheries de Bretagne l'ont obtenu. Mais aucune pêcherie de la façade n'a actuellement effectué la démarche.

Au niveau régional, les comités des pêches et les organisations des producteurs mettent en place des actions publicitaires. Ils assurent le relais des campagnes nationales (affichage, kit promotion point de vente, etc.) et soutiennent la promotion des filières régionales (organisation d'événements, édition de guides, etc.). Le CRPMEM ex-Aquitaine a, par exemple, mené une étude sur la valorisation régionale des produits de la pêche.

4.2.3. Action en faveur du développement durable des zones de pêche par des groupes d'acteurs locaux

Parmi les axes majeurs du FEP, l'axe 4 est un programme innovant lancé en 2010 chargé de financer des stratégies locales en faveur du développement durable des zones dépendantes de la pêche et de l'aquaculture.

Avec un mode de gouvernance original qui invite professionnels, élus et autres acteurs à élaborer une stratégie de développement pour leur territoire, la France a sélectionné 11 groupes, dont trois se situent sur la façade Sud-Atlantique : bassin d'Arcachon – Val de l'Eyre, Cote Basque – Sud Landes et Pays Marennes Oléron.

L'action vise à :

- rapprocher les professionnels de la pêche et de l'aquaculture des structures de développement territorial et des autres acteurs des zones littorales ;
- multiplier les démarches concertées entre les acteurs de la filière et les acteurs du

développement territorial et développer les projets communs : développement de circuits courts de commercialisation, diversification des activités, organisation d'une offre de pécaturisme, mise en place d'un réseau de surveillance de la qualité des eaux etc.

À ce jour, ce sont près de 200 projets qui ont été programmés pour presque 4 millions d'euros de crédits publics.

Dans le cadre du nouveau fond européen des affaires maritimes et de la pêche pour la période 2014- 2020, les régions littorales qui en font la demande pourront être désignées comme organismes intermédiaires en charge notamment de la mise en oeuvre de la mesure soutenant les stratégies de développement menées par les acteurs locaux (ex-axe 4 du FEP) intitulée « mesure en faveur du développement local mené par les acteurs locaux » (DLAL).

Sur la façade Sud-Atlantique, plusieurs projets sont menés. Le CDPMEM Gironde travaille avec les acteurs de la filière à l'amélioration des relations entre pêcheurs de palourdes et de moules avec la filière aval dans le but de régulariser les apports et les débouchés et ainsi de garantir des revenus réguliers aux pêcheurs.

Plusieurs projets de diversification se sont également développés. Ils permettent d'augmenter les revenus des pêcheurs et parfois de maintenir les activités et la rentabilité des entreprises tout au long de l'année.

Voici quelques exemples de diversifications que l'on peut trouver sur la façade :

- expérimentation sur l'élevage de coques et de palourdes dans les marais du Nord-Médoc ;
- étude prospective de l'exploitation commerciale des coquillages de la bande côtière par les pêcheurs professionnels ;
- le développement du pécaturisme (collaboration étroite entre le CDPMEM 33, le SIBA et le CRC ex-Aquitaine), cette activité se différencie de la pêche de loisir et consiste à faire découvrir au public le métier de la pêche, en embarquant une à deux personnes pour leur faire vivre une journée de pêche à bord.

4.2.4. Implication des professionnels dans la gouvernance des milieux qu'ils exploitent

Les pêcheurs et leurs représentants s'engagent également pour le développement durable des zones de pêche. Ils participent à de nombreux ateliers d'échange dans le cadre de la mise en place de gestions concertées des espaces naturels et des activités.

5 2 - LA PECHE MARITIME DE LOISIR

A retenir

Sur la façade Sud-Atlantique, la pêche maritime de loisir est une activité traditionnelle ayant considérablement augmenté ces dernières décennies avec le développement du tourisme de bord de mer. Soumise à différentes dispositions réglementaires, elle peut avoir un impact sur les ressources, les espèces et les habitats. La pêche à pied de loisir est très importante sur le littoral Sud-Atlantique et cible de nombreuses espèces. Elle présente quelques spécificités locales comme la pêche aux filets à pied ou les écluses à poissons. La pêche du bord, la pêche embarquée ou la chasse sous-marine sont également pratiquées sur la façade Sud-Atlantique.

Ces activités font l'objet de différentes actions de surveillance, d'amélioration des connaissances, de sensibilisation et de limitation des impacts. De plus, la mise en place de bonnes pratiques de pêche respectueuses de la ressource et des écosystèmes ainsi que les moyens de lutte contre la fraude par le contrôle des activités de pêche permettent de répondre aux enjeux environnementaux de cette activité.

Cependant, il est nécessaire de poursuivre ces actions afin de mieux connaître l'effort de pêche sur le littoral sableux, de recenser et coordonner les expériences de bonnes pratiques de la façade et d'améliorer la connaissance et la communication ainsi que la diffusion de l'information sur la pêche de loisir pour permettre le développement durable de cette activité.

1. Rappel du contexte national

La pêche de loisir est une activité traditionnelle sur le littoral français. Elle est pratiquée par environ 5 % de la population métropolitaine, et cette proportion augmente dans les régions littorales (5 à 10 % sur la façade Sud-Atlantique et de 15 à 20 % dans les régions Bretagne et Basse-Normandie) qui bénéficient de la proximité des zones de pêche. Cette activité regroupe une importante diversité de pratiques : pêche à pied, pêche du bord, pêche embarquée, chasse sous-marine. Avec le développement du tourisme de bord de mer, la pratique a considérablement augmenté au cours des dernières décennies, passant d'une pêche de subsistance pratiquée par les habitants des communes littorales à une activité de loisir à part entière voire à une activité de masse depuis les dernières décennies sur certaines zones littorales. Ce développement n'a pas été sans conséquence pour les ressources, les espèces non exploitées et les habitats.

Les professionnels de la pêche s'impliquent au sein du Conseil Maritime de Façade, en portant notamment la présidence de la commission « Economie de la mer » et la vice-présidence de la commission « Lien terre-mer ».

Sur la façade, les professionnels et leurs représentants s'impliquent dans la gestion de l'eau (5*) (et des poissons migrateurs au sein notamment des COGEPOMI) Ils participent aux discussions sur la Loi sur l'Eau et la mise en œuvre de la Directive cadre européenne sur l'eau, aux travaux sur le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Adour-Garonne et à la commission géographique littorale de l'Agence de l'Eau Adour-Garonne.

Ils participent à la lutte contre les pollutions maritimes. Les professionnels sont mobilisés dans le cadre du plan POLMAR contre la pollution par hydrocarbures. En parallèle de leur activité, les pêcheurs réalisent des ramassages des déchets marins.

Ils participent également aux réflexions sur la gestion intégrée des zones côtières (GIZC). Le CRPME ex-Aquitaine a réalisé l'état des lieux des différents usages pour une gestion durable des pêches sur le littoral aquitain.

Les professionnels sont impliqués dans les programmes Natura 2000, la mise en place d'aires marines protégées et de parcs marins. Ils sont représentés dans les Conseils de gestion des deux Parcs Naturels Marins de la façade (PNM du bassin d'Arcachon et PNM de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis) et participent activement aux commissions et groupes de travail techniques.

Le FEAMP va également permettre de financer des projets portant sur les interactions pêche/environnement dont la collecte par les pêcheurs de déchets en mer. Ces initiatives se développent sur la façade, y compris pour les pêcheurs à pied professionnels, et apportent aux pêcheurs des compléments de revenus, notamment en période d'inactivité à la pêche.

1.1. La réglementation applicable à la pratique de la pêche maritime de loisir

La pêche maritime de loisir est destinée à la consommation exclusive du pêcheur et de sa famille. Le produit de cette pêche ne peut être acheté ou vendu.

En France, la mer et les estrans sont encore des espaces relativement libres d'accès. La pêche de loisir est soumise aux dispositions réglementaires du livre IX du Code rural et de la pêche maritime ainsi qu'à celles des dispositions réglementaires nationales et communautaires applicables aux pêcheurs professionnels en ce qui concerne la taille minimale des captures autorisées, les caractéristiques et conditions d'emploi des engins de pêche, les modes et procédés ainsi que les zones, périodes, interdictions et arrêts de pêche. Le ministre chargé des pêches maritimes peut, par arrêté, fixer des règles relatives au poids ou la taille minimale de capture des espèces de poissons et autres animaux marins (arrêté du 26 octobre 2012 modifié déterminant la taille minimale ou le poids minimal de capture des poissons et autres organismes marins pour une espèce donnée ou pour une zone géographique donnée) effectuée dans le cadre de la pêche maritime de loisir. Ces règles, propres à la pêche de loisir, ne sauraient être plus favorables que celles qui s'appliquent aux pêcheurs professionnels.

Pour garantir l'équilibre économique de la filière et la gestion durable des espèces, la lutte contre le braconnage et la revente illicite des produits est organisée. À cet effet, la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture a publié la circulaire DPMA/SDRH/C2011-9616 du 17 mai 2011. Elle est accompagnée d'un modèle de convention partenariale de lutte contre le braconnage de la pêche maritime de loisir. Simultanément a été pris l'arrêté du 17 mai 2011 imposant le marquage des captures effectuées dans le cadre de la pêche maritime de loisir.

1.2. La protection de la ressource halieutique, la sécurité, la salubrité, la santé publique et le bon ordre des activités de pêche

Il s'agit d'évaluer la contribution de la pêche de loisir aux prélèvements sur les ressources halieutiques. Une meilleure estimation des volumes prélevés, couplée à une connaissance plus précise de la vente illégale des produits de cette pêche ou du braconnage, contribueraient à l'évaluation précise des prélèvements et à l'atteinte des objectifs de gestion de la ressource.

Afin d'assurer la sécurité, la salubrité, la santé publique, et, en vue de préserver les ressources marines, les autorités compétentes peuvent prendre des mesures spécifiques visant à :

- limiter le nombre d'engins autorisés ;
- fixer les caractéristiques et les conditions d'emploi des engins autorisés ;
- interdire d'une façon permanente ou temporairement l'exercice de la pêche dans certaines zones ou à certaines périodes ;
- limiter la taille des prises ;
- interdire ou limiter la pêche et le transport de certaines espèces ;
- établir des zones de protection (frayères, nourriceries, etc.).

La sensibilisation des pêcheurs plaisanciers au respect de la réglementation ainsi qu'aux enjeux écologiques et aux impacts de leur activité sur la ressource et sur les milieux littoraux et marins permettra l'amélioration des pratiques de pêche.

1.3. La charte d'engagements et d'objectifs pour une pêche de loisir éco-responsable

Le 7 juillet 2010, dans le prolongement des débats des Grenelles de l'Environnement et de la Mer, une « charte d'engagements et d'objectifs pour une pêche maritime de loisir écoresponsable » a été signée entre l'État et les acteurs concernés : les représentants des fédérations sportives de plaisanciers, de plongeurs et de pêcheurs, le Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins (CNPMM), l'Association Nationale des Elus du Littoral (ANEL), le Conservatoire du littoral (CELRL), l'Agence des Aires Marines Protégées (AAMP) et le Conseil National Supérieur de la Plaisance et des Sports Nautiques (CSNPSN). Elle vise à promouvoir une pêche maritime de loisir durable et responsable et à sensibiliser les pratiquants aux enjeux environnementaux de leurs pratiques pour une meilleure connaissance et la préservation des ressources.

En Charente-Maritime, par décision du 22 novembre 2011, le préfet de département a créé un comité de suivi de la pêche maritime de loisir, qu'il préside. Ce comité a pour mission de permettre un dialogue régulier entre les services de l'Etat et les associations représentant les pêcheurs maritimes de loisir du département. Ce comité peut émettre un avis sur les sujets relatifs aux activités de pêche de loisir et être consulté sur les autorisations de circulation sur l'estran. Le comité examine par ailleurs les évolutions réglementaires concernant la pêche de loisir pratiquée en Charente-Maritime. Le comité se réunit deux fois par an.

1.4. La déclaration d'activités

Depuis le 1er juillet 2012, le Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer (MEEM), en charge de la pêche récréative maritime, a ouvert un site de déclaration d'activité sur Internet. Les pêcheurs récréatifs en mer, que ce soit de la pêche embarquée, à pied, du bord ou sous-marine, peuvent ainsi déclarer leur activité en ligne.

Le site fournit de plus des informations téléchargeables sur la réglementation et les bonnes pratiques, on y trouve la charte d'engagements et d'objectifs. Afin d'améliorer la connaissance sur les pratiques de pêche et sur la ressource, le site offrira bientôt la possibilité d'ouvrir un carnet de pêche. Les déclarations de l'ordre de 1000 en février 2013 étaient encore modestes, et il semble que le site ne soit plus disponible.

La piste d'une déclaration obligatoire a été explorée pour faciliter le suivi de l'activité et la diffusion des bonnes pratiques. Cependant, les pratiques étant libres, ces déclarations seraient certainement minorées ou ignorées, et ne refléteraient qu'une partie de la réalité. Par ailleurs, dans le cadre du programme de mesures du Plan d'Actions pour le Milieu Marin (PAMM), cette piste a été abandonnée.

2. Le développement durable de la pêche de loisir sur la façade Sud-Atlantique

2.1. La pêche à pied de loisir

2.1.1. Importance de la pêche à pied sur la façade

La pêche à pied de loisir est la pêche récréative la plus pratiquée sur le littoral français. Sur la façade Sud-Atlantique, elle est très présente également et s'est principalement développée sur les côtes de Charente-Maritime et sur le bassin d'Arcachon, en raison de la configuration des sites et des habitats propices à la richesse des gisements. Sur la côte aquitaine et dans le Pays-basque la pratique est plus restreinte mais présente également.

De nombreuses espèces sont ciblées tout le long de la façade : les coques, les palourdes, les huîtres, les couteaux, les crabes, les tellines, les crevettes, ainsi que les quelques poissons (congres et poissons plats). Les techniques de pêche utilisées sont très variées et peuvent avoir des impacts négatifs sur les habitats (retournement des champs de blocs, grattage des sédiments meubles, arrachage des herbiers de zostère, etc.).

De la Charente-Maritime au nord de l'estuaire de la Gironde, le nombre de séance de pêche était estimé à 375 900 d'avril 2010 à mars 2011 (étude pour la mise en place du Parc Naturel Marin (PNM)), pour une pression moyenne de 27 séances de pêche par hectare et par an. Le total de capture estimé toutes espèces confondues était de 613 tonnes.

Sur la zone de Marennes-Oléron, lors du comptage réalisé le 12 août 2014, et pour toute la Charente-Maritime, 12291 pêcheurs étaient comptés, sachant que seuls 5 sites ont été suivis sur l'île de Ré et aucun sur l'estuaire de la Gironde. Le 22 août 2013 était enregistré un record : 14420 pêcheurs, sachant que seuls quelques estrans de Charente-Maritime n'ont pas été comptés : île d'Aix et côte nord du Fiers d'Ars.

Pour le bassin d'Arcachon, il est impossible de donner des chiffres pour le moment. A ce stade, on peut seulement dire que l'activité est peu soumise au phénomène des grandes marées, mais est très saisonnière et atteint des pics en août (488 pêcheurs sur 9 sites de pêche le 13 août 2014).

2.1.2. Des spécificités locales : la pêche aux filets à pied sur les estrans et les écluses à poissons

Sur les estrans sableux, la pêche à pied au filet calé est une activité typique de la région. Les pêcheurs posent les filets à pied à marée basse puis les relèvent à la marée basse suivante. Cette activité est encadrée par des autorisations de pêche et suivie depuis plusieurs années par l'Ifremer (SIH). Pour l'année 2014, les DDTM de la Gironde et des Pyrénées-Atlantiques (pour l'estran landais sous sa compétence) ont délivré un total de 751 autorisations pour cette pratique sur la Gironde et les Landes.

Un total de 629 pêcheurs ont remis une fiche de pêche dont 459 avec une activité déclarée pour un total de 7 480 kg de captures. Les principales espèces capturées sont le bar commun, le mullet, le maigre et la dorade royale. Pour la Charente-Maritime, 2914 autorisations de pose de filets calés ont été délivrées en 2015. La réglementation sur les filets calés est une réglementation nationale.

Les écluses à poisson sont une spécificité de l'île d'Oléron et de l'île de Ré. Construites sur l'estran rocheux pour être recouvertes par la marée, les écluses sont des ouvrages de pierres, assemblées de manière très précise sans aucun mortier et destinées à la capture du poisson. En forme de fer à cheval elles peuvent atteindre deux mètres de haut pour une longueur de plusieurs centaines de mètres. Il en reste aujourd'hui 22 (14 à Oléron, 8 à Ré), pêchées et entretenues par une centaine de passionnés. Leur exploitation à des

fins commerciales n'est pas autorisée (la ressource en poisson ne serait d'ailleurs pas suffisante). Les concessions sont attribuées par la DDTM 17. Leur droit de pêche y est assorti de contraintes comme le paiement d'une redevance, les déclarations de la pêche et l'obligation d'entretien de l'ouvrage. Sur ces ouvrages et à leurs abords toute pêche à pied est interdite.

2.1.3. Gestion de la ressource et encadrement de la pêche à pied de loisir

L'activité de pêche à pied est réglementée, une taille minimale de capture est définie pour la plupart des espèces ciblées par la pêche de loisir, ainsi qu'une limite de captures pour certaines espèces qui peut varier d'un département à l'autre.

Les sites de pêche à pied de loisir font l'objet d'une surveillance sanitaire exercée par l'Agence Régionale de Santé (ARS). Sur les gisements naturels de coquillages faisant l'objet d'un classement sanitaire pour l'activité de pêche professionnelle, la pêche à titre non professionnel n'est autorisée que sur les gisements classés A ou B.

La pêche à pied de loisir, sauf exception, est soumise aux mêmes interdictions de pêche que la pêche à pied professionnelle en matière de zones d'interdiction, de fermetures temporaires pour raison sanitaire, etc.

La façade fait partie des précurseurs en matière de suivi de pêche à pied, notamment grâce à l'association IODDE (devenue le CPIE Marennes-Oléron), basée sur l'île d'Oléron, qui a élaboré une méthode scientifique de suivi robuste et très adaptée à cette activité. Ce modèle a ensuite servi pour bon nombre d'autres régions.

De plus, les différents organismes qui travaillent sur cette thématique jouent également un rôle dans la sensibilisation des pratiquants. Ils informent le grand public sur les impacts de leurs pratiques, publient et distribuent des supports de communication et de sensibilisation (réglette avec les tailles de captures, rappel des bonnes pratiques, etc.).

2.1.4. Pour une pêche à pied de loisir durable : le programme LIFE + « Pêche à pied de loisir »

Un premier programme, le programme REVE 2006-2009 (Reconquête et valorisation des estrans), avait été lancé sur Marennes-Oléron par l'association IODDE pour suivre les impacts de la pêche à pied et faire évoluer le comportement des usagers grâce à la sensibilisation.

Le programme LIFE+ intitulé « Expérimentation pour une gestion durable et concertée de la pêche à pied de loisir » vise au maintien de l'activité de pêche de loisir dans une perspective durable, respectueuse des autres usages et des milieux.

Porté par l'Agence des aires marines protégées, ce projet associe de nombreux partenaires (Conservatoire du littoral, collectivités territoriales, associations, etc.). Prévu sur 4 ans (jusqu'en 2017) et en partie financé par l'Union Européenne, il vise à mettre en place un réseau d'échange et de compétence capable d'améliorer la connaissance des pratiques et des pratiquants de la pêche à pied de loisir, de mener des actions de sensibilisation et de limiter l'impact des pratiques.

Ce programme national est mené sur onze territoires pilotes, dont trois sont situés sur la façade Sud-Atlantique :

- la zone des Pertuis Charentais et de l'estuaire de la Gironde où la coordination est assurée par le PNM de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis, en collaboration avec le CPIE Marennes-Oléron ;
- le bassin d'Arcachon où la coordination est assurée par le PNM du bassin d'Arcachon ;
- le littoral basque où la coordination est assurée par CPIE littoral basque et l'Institut des Milieux Aquatiques (IMA).

Ses objectifs sont les suivants :

- expérimenter une meilleure gestion de l'activité de pêche à pied basée sur une gouvernance locale et nationale ;
- mieux comprendre les interactions entre la pêche à pied récréative et les milieux littoraux, la faune et la flore, grâce à la mise en place de diagnostics écologiques et de suivis ;
- développer les moyens d'information, de sensibilisation et de communication nécessaires à enrayer les éventuelles pratiques dommageables ;
- participer à l'adaptation de la réglementation ;
- contribuer à l'élaboration et la mise en œuvre des plans de gestion des aires marines protégées soumises à une pression de pêche à pied de loisir ;
- maintenir à l'issue du projet une sensibilisation des pratiquants au niveau national et local et encourager d'autres territoires à mettre en œuvre des actions de sensibilisation.

2.2. La pêche du bord, la pêche embarquée et la chasse sous-marine

2.2.1. La pêche du bord, la pêche embarquée et la chasse sous-marine sur la façade

Ces trois modes de pêche regroupent des pratiques variées, mais qui ciblent généralement les poissons et les céphalopodes et dans une moindre mesure les crustacés (pêche au casier).

La pêche du bord se pratique d'une jetée ou d'une pointe rocheuse ou sur les estrans sableux particulièrement adaptés à la technique du surfcasting. Cette dernière technique est de fait très pratiquée en Aquitaine, sur la presqu'île d'Arvert et Oléron. La pêche du bord, en raison d'un vide juridique, peut poser question quant au nombre d'engins permis à la pose (casiers, palangres).

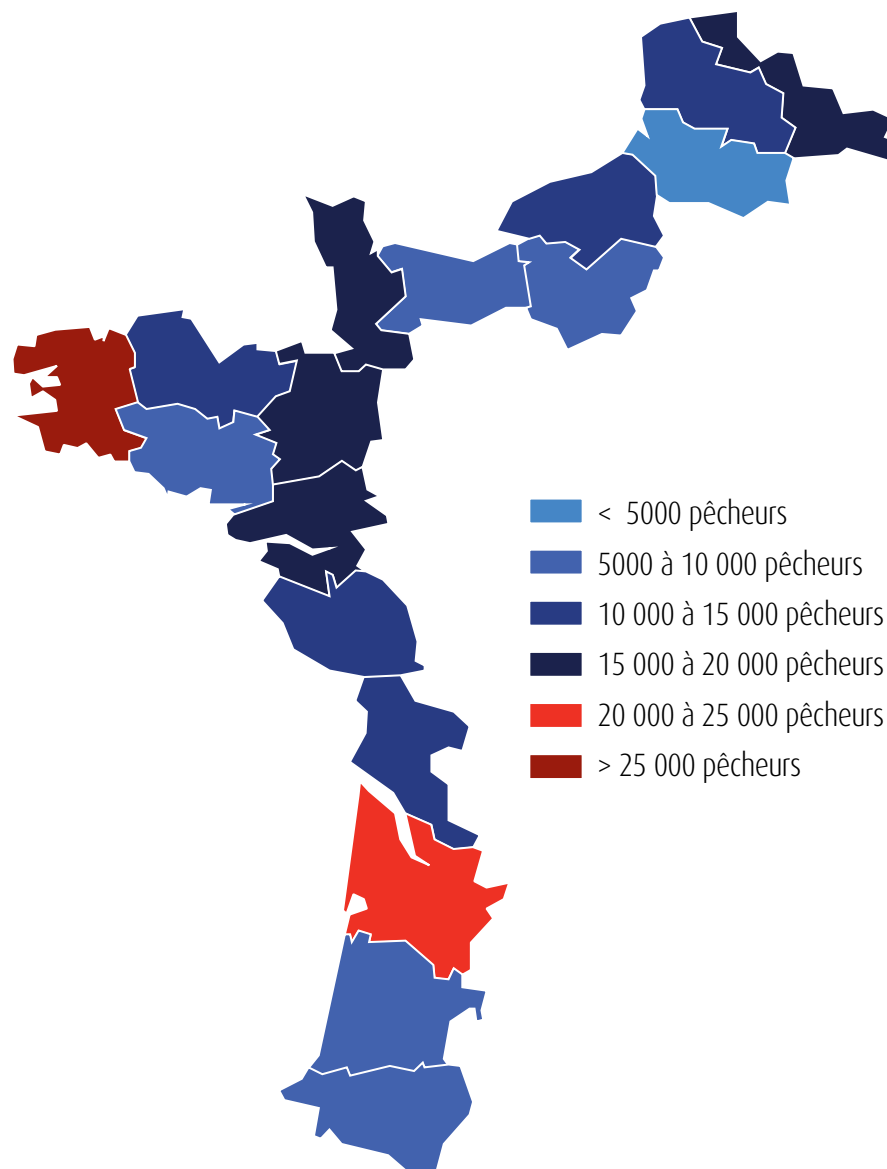
La pêche au carrelet est également très pratiquée sur les côtes de Charente-Maritime et dans les estuaires de la Charente et de la Gironde. 427 pontons de pêche au carrelet sont concédés en Charente-Maritime, et 650 dans l'estuaire de la Gironde sur la circonscription du Grand Port Maritime (GPM) de Bordeaux.

La pêche embarquée peut mettre en œuvre de nombreux engins et techniques parfois très proches des méthodes utilisées par les professionnels mais leur nombre et leurs caractéristiques sont limités. Elle nécessite un accès à la mer (port, cale de mise à l'eau, etc.).

Les pêcheurs de loisir sont représentés par 2 fédérations : la Fédération Nationale des Pêcheurs Plaisanciers et Sportifs de France (FNPPSF) (12 clubs affiliés sur la façade) et la Fédération Française des Pêcheurs en Mer (FFPM) (29 clubs affiliés sur la façade).

La chasse sous-marine est pratiquée tout le long de la façade des côtes de Charente-Maritime, autour du bassin d'Arcachon (principalement vers le Pilat et le Ferret) et sur la côte basque. Les pêcheurs sous-marins adhérents à un club sont regroupés au sein de l'APCL-Ligue Aquitaine Poitou-Charentes Limousin (clubs d'Hendaye, Ciboure, Biarritz, La Teste de Buch, Vergeroux, Merignac et Reignac), elle-même affiliée à la Fédération Nationale des Pêcheurs Sportifs en Apnée (FNPSA). Cependant la plupart des pêcheurs de loisir ne sont pas adhérents à un club.

Un des poissons emblématiques de la pêche de loisir est le bar qui est assez abondant sur la façade Sud-Atlantique et concerne également la pêche professionnelle. Les départements du nord de la façade (Charente-Maritime et Gironde) possèdent un nombre important de pêcheurs de bar (cf. figure ci-contre).



Évaluation du nombre de pêcheurs récréatifs au bar dans les départements côtiers (Source : Ifremer 2012)

Il est à noter qu'au niveau national, pour l'année 2016, le règlement européen R(UE) n°2016/72 du 22 janvier 2016, établissant les possibilités de pêche pour les navires de l'Union, prévoit dans son article 10 alinéas 5 et 6, et pour la première fois, une limitation des captures de bar dans le cadre de la pêche récréative. Cette limitation concerne le bar pêché dans les eaux comprises entre le nord du 48ème parallèle (pointe du Raz - Finistère) et la frontière belge.

2.2.2. Gestion de la ressource et encadrement de la pêche du bord, de la pêche embarquée et de la chasse sous-marine

Au niveau européen, l'Union européenne incite depuis 2008 (règlement 199/2008, Data Collection Framework) les États membres, au même titre que la pêche professionnelle, à évaluer les prélèvements liés à la pêche récréative. L'objectif est de tenir compte des prélèvements de la pêche de loisir dans les évaluations de stock. En effet ces prélèvements sont parfois loin d'être négligeables. Par exemple, pour le bar, la Commission Européenne estime à 25 % la part des prélèvements de la pêche de loisir sur le total des prélèvements à l'échelle communautaire. La France arrive en tête des pays concernés, devant le Royaume-Uni et les Pays-Bas.

La pêche de thon rouge est particulièrement réglementée en raison de l'état du stock. Les dispositions particulières sont précisées dans l'arrêté ministériel du 23 février 2016 modifié précisant les conditions d'exercice de la pêche de loisir réalisant des captures de thon rouge dans le cadre du plan pluriannuel de reconstitution des stocks de thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée pour l'année 2016.

Au niveau national, la pêche de bord n'est concernée que par la réglementation sur les tailles limites de captures.

À bord des navires et embarcations, il est interdit de détenir et d'utiliser d'autres engins que des lignes avec 12 hameçons maximum : deux palangres munies chacune de 30 hameçons, deux casiers, une foène, une épuisette ou une salabre.

Sont autorisés :

- en mer du Nord, Manche ou Atlantique, le filet trémail d'une longueur maximale de 50 mètres et d'une hauteur maximale de 2 mètres ;
- en Bretagne, Pays de Loire et ex-Aquitaine, un carrelet par navire et 3 balances par personne embarquée.

Les casiers, palangres et trémails doivent porter le numéro d'immatriculation du navire.

La chasse sous-marine est sûrement l'activité la plus encadrée. Les chasseurs sous-marins doivent avoir au moins 16 ans. Ils ne peuvent chasser que de jour (toute chasse sous-marine de nuit est interdite). Les pêcheurs doivent obligatoirement se signaler à l'aide d'une bouée munie d'un pavillon signalant des plongeurs.

Sont interdits les engins de pêche sous-marine dont la force propulsive développée est empruntée au pouvoir détonant d'un mélange chimique ou à la détente d'un gaz comprimé, sauf si la compression de ce dernier est obtenue par l'action d'un mécanisme manœuvré par le seul utilisateur.

Il est de plus interdit au pêcheur : d'utiliser un équipement respiratoire autonome (bouteilles par exemple) ; d'utiliser des mélanges explosifs ; d'utiliser un propulseur autre que des palmes ; de prendre des animaux capturés par des engins de pêche placés par d'autres pêcheurs ; de faire usage d'un foyer lumineux ; d'utiliser une foène pour la capture de crustacés ; de tenir fusil ou arbalète chargés hors de l'eau.

Cependant, cette pêche pratiquée de manière responsable, s'avère très sélective.

Au niveau départemental, chaque département de la façade possède sa réglementation propre pour la pêche de loisir. Sous forme d'arrêtés préfectoraux ces règlements peuvent être plus contraignants que la réglementation nationale, par exemple sur des tailles minimales de captures ou des pratiques spécifiques. Sur la façade 7% des arrêtés préfectoraux sur la pêche concerne la pêche de loisir.

2.3. Mise en place de bonnes pratiques

La mise en place de bonnes pratiques de pêche respectueuses de la ressource et des écosystèmes est un enjeu fort de l'activité. Le manque de connaissance des pratiquants (souvent occasionnels) peut avoir des conséquences néfastes sur l'environnement.

Sur l'ensemble de la façade, des associations de pêcheurs et environnementales assurent l'information au près du grand public. La présence sur le terrain permet de sensibiliser les pêcheurs. Pour la pêche à pied, il existe également des plaquettes et des réglottes résumant les bonnes pratiques de pêche et la réglementation, en rappelant les tailles minimales de captures. Les associations de plaisanciers informent également leurs adhérents sur les bons gestes à suivre.

2.4. Moyen de lutte contre la fraude sur la façade Sud-Atlantique

La pêche récréative fait l'objet de contrôles réguliers par la DDTM et la gendarmerie. Le respect de l'interdiction de la pêche de la civelle par les plaisanciers, la lutte contre le braconnage font l'objet de coordination inter-services (DDTM, gendarmerie maritime, gendarmerie départementale, ONEMA, ONCFS, douanes, direction départementale de la protection des populations, etc.).

Il est à noter que la réglementation existante ne permet pas de lutter efficacement contre le braconnage : nombre d'engins et revente très difficile à constater. Une réglementation mettant en place des limites de captures (en nombre ou en quantité par embarcation / par pêcheur) permettrait un contrôle efficace du braconnage pour l'ensemble des espèces (bar, coquille saint Jacques, etc.)

Toute infraction est passible de sanction prévue par le code rural et de la pêche maritime. En pratique, bien que la plupart des infractions de pêche soient des délits, les enjeux par rapport à d'autres délits sont minimes et entraînent de nombreux classements sans suite. Pour les éviter, il conviendrait de cibler davantage et de prioriser les contrôles. Enfin, abaisser les infractions au niveau contraventionnel permettrait peut-être de mettre en place des timbres amendes sans doute plus efficaces en termes d'impact pour les pêcheurs de loisir.

Sur ce constat, la circulaire DPMA DPMA/SDRH/C2011-9616 du 17 mai 2011, « lutte contre le braconnage dans le secteur de la pêche de loisir » qui prévoyait notamment la mise en place de conventions partenariales de lutte contre le braconnage dans le secteur de la pêche maritime de loisir, aura pour but de renforcer les actions menées et améliorer le respect de cette réglementation, en particulier l'interdiction de vente et d'achat des produits issus de la pêche maritime de loisir. Il n'existe aucune convention départementale de ce type sur la façade.

Le plan national de contrôle des produits de la pêche maritime et de l'aquaculture marine bisannuel 2014-2015 a quant à lui mis en place un plan d'action qui concerne la filière pêche à pied professionnelle.

Ce plan d'action, regroupant onze partenaires (CNPMM, DPMA, DGALN, ENIM, MSA, DAM, etc.) et dont la DPMA (Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture) assure le pilotage, met en place, en partenariat avec la profession, des actions à la fois conjoncturelles et structurantes.

Le plan d'action pour la pêche à pied identifie le contrôle des activités de pêche à pied comme un axe d'action pour renforcer les conditions de l'exploitation durable des ressources sur le moyen et long terme et assurer la viabilité économique des entreprises en luttant contre les prélèvements illégaux.

L'effort de contrôle doit porter sur les points critiques de la filière, en particulier la première vente, et incorporer la traçabilité dans la méthode de contrôle.

Les contrôles des activités de pêche portent sur trois points :

- la régularité de la situation administrative du pêcheur (détention d'un permis valide, détention d'une licence, détention des timbres, contrat avec un centre d'expédition, etc.) ;
- la régularité de l'activité de pêche (procédé de pêche, engin, taille des organismes pêchés, période, zone, etc.) ;
- la conformité avec d'autres réglementations (e.g. les restrictions de pêche liées aux zones Natura 2000).

Enfin, le plan inter-régional Sud-Atlantique de contrôle des pêches maritimes 2015 définit des objectifs de contrôle pour la pêche récréative dans trois grands domaines d'activités :

Thon Rouge – Pêche sportive

PRIORITÉS DE CONTRÔLE :

- Contrôle de l'utilisation des bagues attribuées par les fédérations agréées et de l'absence de dépassement du nombre de thon autorisé par navire et par sortie (un seul thon rouge) ;
- Contrôle de la taille minimale (115 cm / 30 kg) ;
- Contrôle de l'absence de débarquement pour les opérateurs non autorisés ;
- Contrôle de l'absence de commercialisation (traçabilité au moyen des documents de capture du thon rouge : BCD).

OBJECTIFS DE CONTRÔLE

- Un contrôle au débarquement de chacune des sociétés de l'interrégion proposant une activité de pêche sportive et susceptibles de cibler le thon rouge.

6 L'AQUACULTURE

A retenir

Pêche à pied – ramassage de coquillages

PRIORITÉS DE CONTRÔLE :

- quantités ;
- tailles minimales ;
- zones de pêche ;
- pêche interdite ;
- période de fermeture.

OBJECTIFS DE CONTRÔLE

- Une opération de contrôle par mois et par DDTM entre avril et septembre.

Pêche au filet fixe sur l'estran

PRIORITÉS DE CONTRÔLE :

- Pêche réservée aux titulaires d'une autorisation ;
- Caractéristiques du filet (longueur, balisage et immatriculation, maillage) ;
- Zones et périodes de pose.

OBJECTIFS DE CONTRÔLE

- Missions de contrôle par DDTM en 2013.

Région conchylicole majeure, la façade Sud-Atlantique abrite d'importantes zones ostréicoles notamment sur la côte de la Charente-Maritime et le bassin d'Arcachon. La pisciculture marine est également présente bien que moins développée.

L'aquaculture dépend de la qualité des eaux pouvant être impactée par les pollutions anthropiques terrestres et le changement climatique. Il est donc nécessaire de veiller à la reconquête ou au maintien d'un bon état des masses d'eau (en quantité et en qualité) et de faire participer les professionnels à la concertation et à la planification sur ces questions. La profession doit également faire face aux surmortalités observées depuis plusieurs années. Des programmes de recherche et des réseaux de suivi ont ainsi été mis en place pour comprendre et réduire ce phénomène.

La pratique de l'aquaculture peut aussi avoir des conséquences sur l'environnement. Un développement durable de cette activité est donc indispensable notamment vis à vis des déchets (recyclage et valorisation), des économies d'énergie, de l'entretien du domaine public maritime et de la remise en état après exploitation.

La santé du consommateur est inévitablement un des enjeux fort de l'aquaculture. Pour éliminer les risques de contamination de la population par les produits de l'aquaculture, un classement des zones conchylicoles a été établi en fonction des conditions sanitaires pour chaque groupe d'espèces, et des réseaux de surveillance ont été mis en place, permettant l'interdiction de vente de ces produits en cas de contamination.

Enfin, l'activité aquacole a besoin de développer son attractivité pour pérenniser le métier et plus globalement d'améliorer l'image de ce secteur auprès du grand public par la valorisation des produits aquacoles.

L'aquaculture présente un réel potentiel pour satisfaire la demande croissante en produits de la mer frais, sains et locaux, tout en créant des emplois et de la croissance en faveur des communautés littorales. La pisciculture marine française fait partie des pionniers dans le domaine depuis les années 70 et la conchyliculture française se situe au 2ème rang européen en volume et en valeur. L'ostréiculture française représente à elle seule 90 % des productions communautaires. La conchyliculture est de loin le premier secteur aquacole du pays.

1. Présentation du secteur aquacole sur la façade Sud-Atlantique

1.1. La conchyliculture

La façade Sud-Atlantique est une région conchylicole majeure. La production conchylicole de la région est constituée par l'ostréiculture, qui se concentre dans les deux grands bassins des Pertuis Charentais et Arcachon, à laquelle s'ajoute la mytiliculture (11 000 tonnes essentiellement en Charente-Maritime).

Comme l'ensemble du littoral, la région a connu un nouvel épisode de mortalités des jeunes huîtres creuses. Malgré une importante diminution des stocks marchands et une nouvelle hausse sensible des prix (environ 30 %), les ventes de fin d'année (2013) se sont bien tenues. Depuis 2013, les stocks marchands ont légèrement progressé. Les cours ont enregistré une très forte baisse en 2015.

Le nombre de concessions conchylicoles concédées est d'environ 22 500 sur la façade (source Aglia, 2013) pour un peu plus 4 200 ha (en Charente maritime il y a 3300 hectares sur concessions et 1700 hectares de claires sur domaine privé).

Entre 2006 et 2013, le nombre de détenteurs de concessions dédiées à l'élevage d'huîtres pour les anciennes régions Poitou-Charentes et Aquitaine a diminué dans les mêmes proportions (-13,6% et -13,7%). Sur la même période, le nombre de concessions a diminué plus fortement en ex-Poitou-Charentes (-13,3%) qu'en ex-Aquitaine (-7,7%). Comparativement au niveau national, le nombre de détenteurs de l'inter-région a baissé un peu plus fortement (-13,6 % pour l'inter-région contre 11,6 % au niveau national). Aujourd'hui, le nombre d'entreprise tend à se stabiliser, ainsi que les volumes produits.

En 2012, les anciennes régions Poitou-Charentes et Aquitaine contribuent respectivement à 39 % et 7 % de la production nationale d'huîtres. La zone de Marennes-Oléron représente à elle seule 35 % du total national. C'est le premier bassin de production et d'exportation d'huîtres aux niveaux national et européen. Le bassin de Marennes-Oléron s'est spécialisé dans l'affinage, d'où le besoin de claires sur domaine privé permettant de commercialiser des huîtres provenant d'autres bassins de production et ayant subi une phase d'affinage en claire pendant des durées variables selon les appellations et cahiers des charges correspondant.

La Charente-Maritime joue de plus un rôle important dans l'approvisionnement en naissain des autres régions ostréicoles et mytilicoles. Le bassin Marennes-Oléron est en effet le premier centre de captage de naissains français (juste devant le bassin

d'Arcachon). Près de 70 % des entreprises charentaises effectuent de la vente entre professionnels (contre 30 % en ex-Aquitaine).

Enfin, la Charente-Maritime compte l'un des plus grands écloseurs au niveau national, avec une expertise poussée en matière de sélection génétique et la détention de brevets dédiés avec la société Grainocéan.

La Charente-Maritime produit également 25 % de la production française de moules. Une trentaine d'entreprise produit également d'autres coquillages : palourdes, coques et clams.

De plus, chez une vingtaine d'ostréiculteurs charentais, l'élevage d'huître en claire est associé à l'élevage de crevettes impériales (*Penaeus japonicus*). Les principaux éleveurs de crevettes impériales de l'ancienne région Poitou-Charentes se sont regroupés au sein d'une association de producteurs dénommée ACRIMA « Association Crevette Impériale des Marais Charentais ».

| Espèce | Vente à l'élevage | | | Vente à la consommation | | |
|--------------------|----------------------|-------------------|-------------|-------------------------|-------------------|-------------|
| | Nombre d'entreprises | Quantité (tonnes) | Valeur (M€) | Nombre d'entreprises | Quantité (tonnes) | Valeur (M€) |
| Huîtres creuses | 293 | 9 655 | 36 | 858 | 43 443 | 224 |
| Huîtres plates | / | / | / | 16 | 40 | 0,36 |
| Moules | 35 | 3 461 | 4,98 | 130 | 13 658 | 26,41 |
| Coques | / | / | / | 18 | 175 | 0,55 |
| Palourdes | 4 | 53 | 0,22 | 39 | 663 | 3,33 |
| Autres coquillages | / | / | / | / | / | / |

Estimation de la production et du nombre d'entreprises par type de produits de la façade Sud-Atlantique (Source : DIRM 2012)

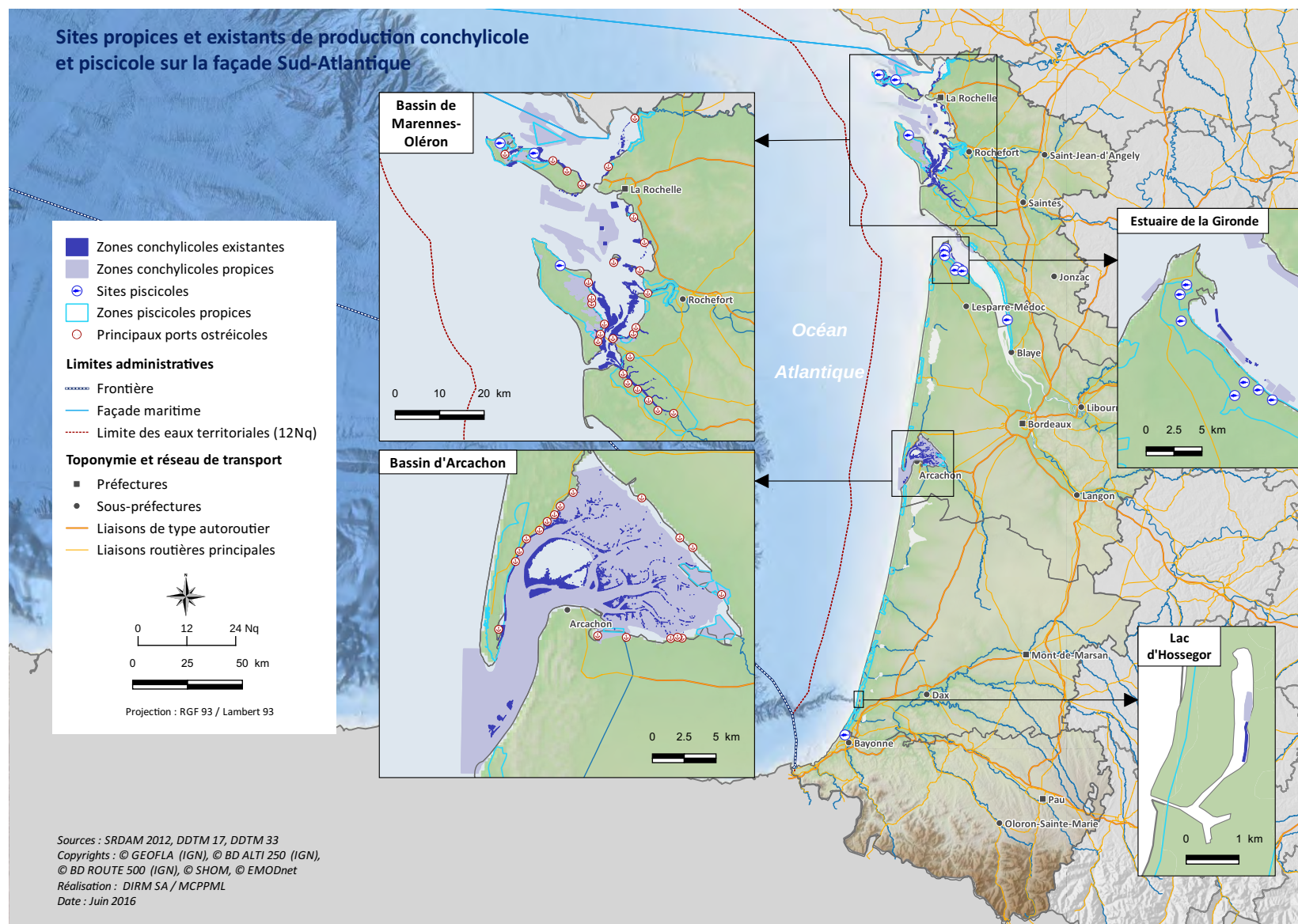
1.2. La pisciculture

La pisciculture marine est également présente mais nettement moins développée. En ex-Poitou-Charentes, deux fermes sont en production (bar et daurade), dont une écloserie qui exporte au niveau européen. En ex-Aquitaine, il existe une ferme de turbots et quelques éleveurs de crevettes dans les marais du Médoc. Il n'y a pas d'algoculture sur la façade.

En Charente-Maritime un programme de développement de la pisciculture en marais a été lancé dans les années 80 qui a conduit à l'implantation de 7 fermes. Suite aux épisodes prolongés de températures négatives (année 85), le milieu s'est avéré peu compatible avec cette activité (l'importance du plateau continental est très sensible aux périodes prolongées de températures extrêmes). Pour pallier ce phénomène certaines fermes ont puisé dans les nappes phréatiques comme échangeur thermique provoquant des conflits d'usages pour l'accès à cette ressource.

Le CREAA (Centre Régional d'Expérimentation et d'Application Aquacole), futur centre technique pour l'aquaculture de la région, porte parmi ses actions identifiées l'appui technique à la diversification en marais au niveau du Médoc.

Ce secteur compte peu d'entreprises et les nouveaux exploitants doivent souvent faire face à de nombreuses difficultés de développement. Cette activité subit la forte concurrence européenne et mondiale. En France, le coût de main d'œuvre et des intrants limitent la compétitivité du secteur. Les producteurs doivent viser des marchés nationaux ou des marchés de niche à haute valeur ajoutée réservés à des produits de qualité supérieure. À cela s'ajoute les conditions peu compatibles (cf. ci-dessus) et la difficulté d'accès aux sites pour l'installation de nouvelles structures.



La carte ci-dessus présente la situation géographique des zones de production conchylicoles et piscicoles sur la façade Sud-Atlantique.

1.3. L'emploi

En 2012, la façade comprenait 1 091 entreprises aquacoles (38 % des entreprises de métropole) pour un total de 7 103 personnes représentant 3 192 ETP (DPMA, recensement conchylicole de 2012). Plus de la moitié des personnes travaillant dans le secteur sont des saisonniers. 4 815 marins actifs inscrits déclarent une activité conchylicole. Les entreprises conchylicoles sont surtout des petites et très petites entreprises, 2 équivalent temps plein (ETP) en moyenne, majoritairement familiale.

| Nombre d'ETP | Emploi total | | Emploi permanent | | | Emploi saisonnier | |
|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|---------------------|--------------|
| | 438 | Nombre d'ETP | Nombre de personnes | Dont temps complet | Nombre d'ETP | Nombre de personnes | Nombre d'ETP |
| 1091 | 7103 | 3192 | 3194 | 2321 | 2754 | 3909 | 438 |

Le secteur doit faire face au vieillissement de sa population et à la difficulté de trouver des repreneurs pour les entreprises suite au départ en retraite. La pérennisation du métier demeure un des enjeux du secteur et la profession travaille au développement de l'attractivité du métier.

2. Encadrement national et communautaire

Comme la pêche, l'aquaculture est encadrée au niveau européen et est incluse à ce titre dans la politique commune de la pêche.

Dans sa communication de 2009 au Parlement européen et au Conseil, la Commission, eu égard à la faible croissance du secteur au sein de l'Union européenne comparativement à la moyenne mondiale (0,5 % contre 8 % de 2002 à 2009), a fait le constat de la nécessité de donner un nouvel élan à sa stratégie de 2002 pour le développement durable de l'aquaculture européenne, notamment au travers d'un nouvel axe : améliorer la gouvernance et veiller à la mise en place d'un environnement favorable aux entreprises aux niveaux local, national et européen, afin que le secteur puisse réaliser pleinement son potentiel.

Pour ce faire, la proposition de règlement relatif à la Politique Commune des Pêches (PCP) pour les années 2014-2020 prévoit, dans son article 43, que les États-membres élaborent, avant 2014, un plan stratégique national pluriannuel pour le développement des activités aquacoles, en s'appuyant sur un guide rédactionnel (non contraignant) établi par la Commission européenne. Sur de 588 millions d'euros attribuée à la France, 369

millions sont alloués pour le développement durable de la pêche, de l'aquaculture et des zones côtières dépendantes de ces activités. Le FEAMP, dont plusieurs mesures concernent spécifiquement l'aquaculture a notamment vocation à favoriser une aquaculture durable du point de vue de l'environnement, efficace dans l'utilisation des ressources, innovante, compétitive et fondée sur les connaissances. Le programme opérationnel du FEAMP définit la stratégie pour la pêche et l'aquaculture française à l'horizon 2020 en collaboration avec les Régions et l'ensemble des acteurs socio-économiques. Le volet territorial du FEAMP cible les activités de pêche et d'aquaculture et les relations que ces activités entretiennent avec les territoires qui les accueillent. Son ambition est de positionner la pêche et l'aquaculture au cœur d'un projet de développement durable des territoires maritimes. Le FEAMP soutient enfin le développement durable des zones tributaires de la pêche et de l'aquaculture selon une approche de développement local mené par les acteurs locaux (DLAL).

Suite à la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche, le décret n° 2011-888 du 26 juillet 2011 relatif aux Schémas Régionaux de Développement de l'Aquaculture Marine (SRDAM) demande aux préfets des régions maritimes de répertorier les sites existants et les sites propices au développement de l'aquaculture. Sur la façade, les schémas des anciennes régions Aquitaine et Poitou-Charentes ont été élaborés en englobant les gisements coquilliers naturels. Ils ont été validés respectivement le 12 décembre et 25 décembre 2012 et n'ont donc pas fait l'objet d'une évaluation environnementale (obligatoire au 01 janvier 2013).

À noter la signature en 2011 de la charte pour le développement durable de l'aquaculture française entre la DPMA, la DEB, l'Onema et les organisations professionnelles représentant le secteur de la pisciculture dont les objectifs sont principalement de conforter les relations positives de travail entre tous les signataires, ainsi que de faciliter une application raisonnée et harmonisée des normes environnementales par les filières piscicoles.

3. Les enjeux du secteur aquacole

3.1. La gestion et protection des ressources conchylicoles et piscicoles

3.1.1. L'entretien du DPM par les conchyliculteurs

La remise en état après exploitation et l'entretien du DPM est une obligation réglementaire pour les aquaculteurs. Pour réaliser ces travaux, les conchyliculteurs de Charente-maritime et d'ex-Aquitaine se sont organisés grâce aux Comités Régionaux Conchylicoles (CRC) pour utiliser des moyens communs nautiques indispensables à la réalisation de

cette mission. Ces moyens sont néanmoins très coûteux et leur fonctionnement ne peut être assuré sans le recours à des soutiens financiers publics.

Une des particularités de la façade, notamment sur les Pertuis Charentais et le bassin d'Arcachon, est une production assurée par le captage de naissains issus de la reproduction naturelle des huîtres dans le milieu.

L'entretien permanent du Domaine Public Maritime (DPM) permet également de garantir un bon captage et une pérennité des zones de productions. Sur le bassin d'Arcachon, l'objectif est de reconquérir le front de friches et de mettre fin au phénomène de densification des zones exploitées dans la partie océanique. Le nettoyage du DPM est un enjeu majeur, notamment dans les années de très fort captage. Ce nettoyage permet d'éliminer de la sédimentation sur les concessions conchylicoles et les canaux et ainsi favoriser la circulation hydraulique des masses d'eaux dans les zones de production.

Les matériaux collectés lors des nettoyages sont en partie traités à terre (recyclage des ferrailles, des plastiques, etc.) mais pas en totalité. Une zone de dépôt au centre du bassin d'Arcachon (la souille de la dispute) accueille également une partie des matériaux sans tri préalable. Cette zone est actuellement pleine et le creusement d'une nouvelle souille ne serait pas sans impact sur les peuplements benthiques. De même, la réhabilitation de l'ancienne souille est envisagée afin d'en réduire l'impact environnemental.

3.1.2. La lutte contre les surmortalités

Depuis plusieurs années, les conchyliculteurs doivent faire face à un phénomène de surmortalité qui touche les huîtres. Les deux régions de la façade sont touchées. Dans les bassins ostréicoles, deux agents infectieux sévissent plus particulièrement. Depuis 2008, le virus OsHV1 (Herpes microvariant) attaque les plus jeunes huîtres, avec des pertes pouvant atteindre 70 à 80 %. Ce virus est la principale cause de mortalité chez les naissains, et les huîtres de moins d'un an. Et depuis 2012, la bactérie *Vibrio aestuarianus* s'attaque quant à elle aux huîtres creuses adultes, provoquant une mortalité chronique pouvant atteindre 30 à 40 % chez les adultes. Ces agents pathogènes, peu dangereux à l'origine, se sont révélés tout à coup très virulents, sans explication scientifique. Les moules quant à elles, touchées en 2014 par une souche de bactérie proche *Vibrio splendidus*, ont connu des mortalités importantes en baie d'Yves et très importantes voire totales en baie de l'Aiguillon.

Sans danger pour l'homme, ces deux organismes induisent pour les ostréiculteurs des pertes pouvant atteindre jusqu'à 80 % d'un élevage. Le phénomène apparaît en période estivale dès que la température de l'eau atteint 16°C. Après un pic en 2012, le taux de mortalité semble baisser progressivement mais reste élevé.

La direction des pêches maritimes et de l'aquaculture s'est engagée depuis 2008 aux côtés des ostréiculteurs pour leur permettre de faire face à la crise importante des surmortalités. Des dispositifs d'accompagnement des exploitations ont ainsi été mis en œuvre dans le respect des règles communautaires.

Au-delà de ce soutien, l'État s'est rapidement engagé dans la recherche de pistes de sortie de crise, en lien étroit avec la profession et la Recherche. Ainsi, des plans de sauvegarde ont été mis en place depuis 2010 afin de fournir des naissains susceptibles de présenter des taux de survie améliorés.

Mais la piste la plus prometteuse s'avère être la sélection génétique pour identifier des souches résistantes parmi les différentes souches présentes sur le territoire national. Ainsi le programme de sélection génétique SCORE a été lancé en 2012 par l'intermédiaire d'un appel à projets de l'État avec le soutien des régions concernées. Il bénéficie d'un financement public de 5,3 M€ et est porté par le Comité National de la Conchyliculture (CNC).

Les stations Ifremer d'Arcachon et de la Tremblade sont impliquées dans le programme. Dans le projet SCORE, l'action de repeuplement ou de captage orienté dénommée « RESOR » s'appuie sur des premiers résultats acquis en 2011 et a été mis en œuvre sur le lac de Hossegor.

Des réseaux de suivi ont été mis en place par l'Observatoire des ressources conchylicoles pour l'acquisition et le suivi des données de croissance, de survie et de reproduction des huîtres creuses et l'Ifremer pour la surveillance de la pathologie des mollusques (REPAMO).

3.1.3. Aspect zoosanitaire et zootechnique

Le secteur aquacole doit maintenir un effort dans les domaines de la recherche et du développement. Le développement de nouvelles techniques, la maîtrise de la reproduction et de l'élevage larvaire pour de nouvelles espèces et l'orientation des productions des espèces herbivores sont autant de sujets qui permettront de faire croître le secteur. La façade Sud-Atlantique dispose de structures de recherche (Ifremer, Université de Bordeaux et de La Rochelle, etc.) pour faire progresser les techniques, ainsi que pour répondre aux questions des professionnels.

Deux observatoires ont été mis en place pour la conchyliculture : l'Observatoire des mortalités et l'Observatoire de la reproduction en lien avec Ifremer (réseau Velyger). Les sites de la région bénéficient de ces suivis.

3.2. L'environnement

3.2.1. Qualité des eaux, de l'environnement et des zones aquacoles

L'aquaculture, en particulier la conchyliculture, se pratique en milieu ouvert ou semi-ouvert et est donc fortement dépendante de la qualité du milieu. L'approvisionnement quantitatif et qualitatif des eaux du littoral constitue un enjeu majeur pour les activités aquacoles. Cela influe directement sur la reproduction, la croissance et les conditions de mise en marché des productions. Les conséquences économiques des pollutions ponctuelles ou diffuses sont directes et souvent lourdes à assumer pour des entreprises qui sont dans leur majorité de taille modeste. La dégradation de la qualité de l'eau est majoritairement d'origine anthropique et terrestre (qualité de l'assainissement collectif et non collectif, activités agricoles et industrielles, tourisme).

La qualité de l'eau comprend au premier chef les aspects sanitaires mais ne s'y limite pas. Ainsi le niveau de salinité des eaux littorales est un facteur tout aussi essentiel. Les apports fluviaux en eau douce ou les zones humides ont une influence prégnante sur la production conchylicole. Si la qualité des eaux conchylicoles et la bonne gestion des activités situées en amont des zones de production sont étroitement liées, les activités humaines en mer peuvent aussi avoir un impact sur l'activité conchylicole. Ainsi les eaux de ballast et les bio-salissures peuvent véhiculer des espèces exogènes invasives susceptibles de nuire aux cultures marines. Toutefois, les cultures marines constituent également un vecteur d'introduction d'espèces exogènes envahissantes (algues, invertébrés, virus, parasites). Les rejets d'eaux noires et grises de la plaisance peuvent affecter les zones aquacoles. Du point de vue de la qualité des eaux, l'aquaculture semble être prise dans un « étaiu terre/mer » de plus en plus serré, indépendamment des épisodes exceptionnels de dégradation, comme les marées noires, alors même que l'aquaculture joue un véritable rôle de sentinelle quant à la qualité de l'eau.

Le changement climatique semble aussi avoir des conséquences sur la conchyliculture. Les scientifiques ont en effet constaté un changement progressif des compositions algales. Et ces nouveaux assemblages semblent moins nutritifs pour les coquillages.

Dans l'ancienne région Poitou-Charentes, les conchyliculteurs accusent l'urbanisation du littoral et le développement de l'agriculture sur les zones humides de bouleverser

les équilibres estuariens. Les marais doux, qui étaient le réceptacle des bassins versants, ont laissé place à de vastes zones céréalières. L'eau arrive plus rapidement sur les exploitations, conchylicoles, provoquant ainsi des chocs de salinité rendant les populations peut-être moins résistantes aux agents pathogènes.

La reconquête ou, dans les meilleurs des cas, le maintien de la qualité des eaux conchylicoles nécessite une concertation tout aussi large impliquant l'ensemble des acteurs opérant à terre au niveau des bassins, mais allant également au-delà avec la prise en compte des pollutions venant de la mer. La mise en œuvre des nouveaux Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) est une opportunité afin que la problématique de la qualité des eaux conchylicoles soit prise en compte dans le contexte d'atteinte du bon état des masses d'eau côtière et de transition. Les Comités Régionaux des Pêches et des Élevages Marins (CRPMEM) et les Comités Régionaux Conchylicoles (CRC) des anciennes régions Poitou-Charentes et Aquitaine ont d'ailleurs été impliqués dans l'élaboration des SDAGE Adour-Garonne et Loire-Bretagne.

De la même manière, les initiatives de Gestion Intégrées des Zones Côtières (GIZC) méritent d'être poursuivies, car elles donnent de la visibilité aux producteurs et permettent la bonne conciliation des activités en évitant de sanctuariser ou morceler le littoral au profit d'activités particulières.

3.2.2. Protection de l'environnement

Il est également important de limiter les impacts de l'aquaculture sur l'environnement. Le secteur et les professionnels en sont conscients et œuvrent au développement durable de l'activité. La notion de capacité de charge se met en place progressivement, la capacité de charge étant pour une espèce donnée le nombre d'individus (ou la densité) à ne pas dépasser sur un site donné sous peine d'avoir des impacts négatifs sur le milieu naturel. Une attention particulière doit être portée à la préservation des milieux naturels ayant un rôle fonctionnel clé et/ou très productifs, tels que les prés salés, par l'ensemble des acteurs du littoral.

Ces dimensions sont notamment prises en compte dans les schémas des structures des exploitations de cultures marines, élaborés dans les départements, lesquels schémas doivent intégrer depuis 2009 une composante environnementale, puisqu'ils sont soumis à évaluation environnementale et à évaluation des incidences Natura 2000.

Dans cette optique, les scientifiques prônent le développement de l'aquaculture multi-trophique intégrée, c'est-à-dire l'association en élevage d'espèces de niveaux

trophiques différents, les rejets des uns servants d'intrants pour les autres. Pour les élevages conchylicoles, le rôle des animaux filtreurs pour leur capacité d'épuration est d'ailleurs avéré.

L'Agence des Aires Marines Protégées a également produit un référentiel pour la gestion des cultures marines dans les sites Natura 2000 en mer. Le référentiel « Cultures marines » fait un état des lieux des pressions potentielles (mais pas systématiques) que les élevages marins peuvent exercer sur les habitats et espèces Natura 2000. Ce référentiel est une aide à la décision lors de l'élaboration des DOCOB des sites en mer.

Démarré en avril 2003, le projet CONCHYSES, porté par le CRC ex-Poitou-Charentes, a dressé un état de l'art des connaissances du lien entre cultures marines et environnement dans le Pays de Marennes-Oléron. Il s'est attaché à identifier les impacts de la conchyliculture sur son environnement et les impacts des autres activités sur l'environnement et sur la conchyliculture. Cette étude a permis de mettre en avant les impacts positifs de la conchyliculture sur les milieux et ainsi renforcer les actions de la profession en faveur des enjeux environnementaux.

Dans l'ancienne région Poitou-Charentes, à l'instar des collectivités et de certaines associations (LPO, etc.), les conchyliculteurs et le CRC assure des campagnes de ramassages des déchets plastiques sur le DPM. Ces actions restent toutefois peu visibles pour les autres usagers.

3.2.3. Recyclage et valorisation des déchets conchylicoles

Une entreprise ostréicole produit environ plus de 800 kg de déchets plastiques/an (en partie perdus dans le milieu naturel) ainsi qu'une importante quantité de déchets coquilliers. Les schémas des structures conchylicoles doivent comporter un volet sur la gestion des déchets.

Les conchyliculteurs ont mis en place une collecte et un recyclage de déchets coquilliers. Ils sont traités dans un centre de valorisation puis utilisés pour l'alimentation animale (volaille) ou comme remblais.

De même les poches d'huîtres usagées sont triées et destinées à la filière recyclage des plastiques.

Dans le cadre du Programme Littoral du Contrat de Plan, le Département de la Gironde a construit, sur le port de Canal à Gujan-Mestras, un centre de transfert des produits

ostréicoles. Cet équipement permet de traiter les résidus du nettoyage des concessions ostréicoles en mer et également les déchets de l'activité ostréicole des ports du Sud bassin d'Arcachon.

3.2.4. Économie d'énergie

Comme le secteur pêche, bien que dans une moindre mesure, le secteur conchylicole est dans la logique de réduction de la dépendance aux énergies fossiles. Afin de réduire les consommations en carburant et préserver la qualité de l'eau du bassin d'Arcachon, le chantier naval CAI teste pour la première fois en France un moteur à propulsion électrique hors-bord, en collaboration avec le CRC Aquitaine, le CDPMEM 33, avec le soutien financier du FEP, du CR Aquitaine et du CG33.

3.2.5. Accès au site

L'accès au site demeure une contrainte majeure au développement de l'aquaculture (notamment pour la pisciculture) en raison d'importants chevauchements d'usages. La bande littorale se caractérise en effet par une concentration d'hommes et d'activités dans un espace limité. Face à la pression foncière, liée à une urbanisation croissante¹¹, aux installations portuaires et aux industries, qui s'exerce sur le littoral, l'aquaculture peine parfois à trouver sa place. Les SRDAM des deux anciennes régions ont à ce titre permis d'identifier de nouveaux sites propices, sans toutefois faire l'objet d'une évaluation environnementale et d'une évaluation des incidences Natura 2000.

3.3. La santé du consommateur

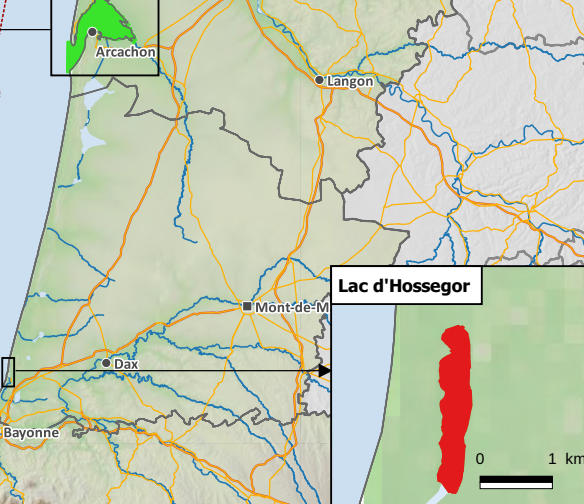
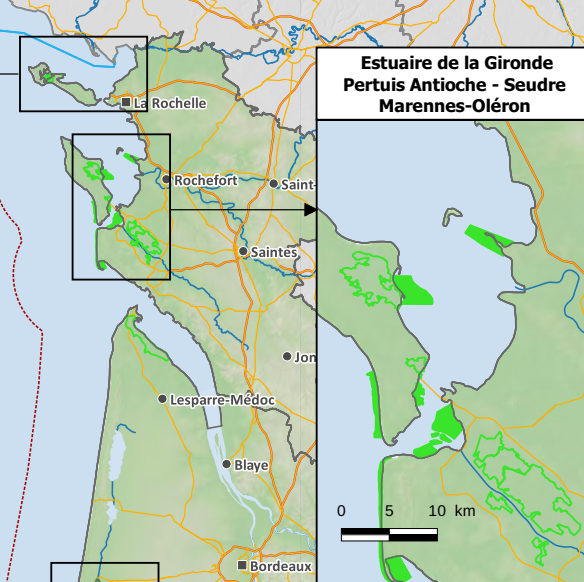
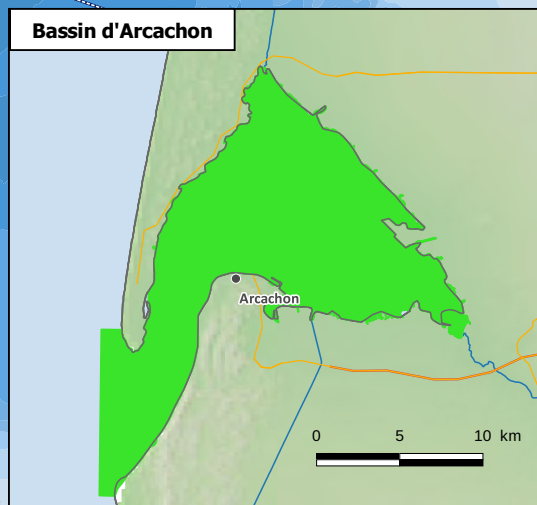
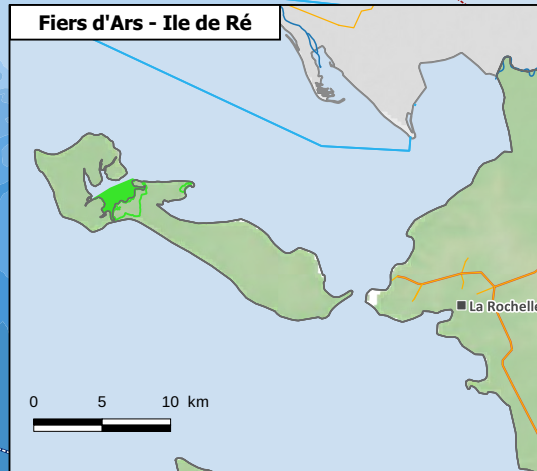
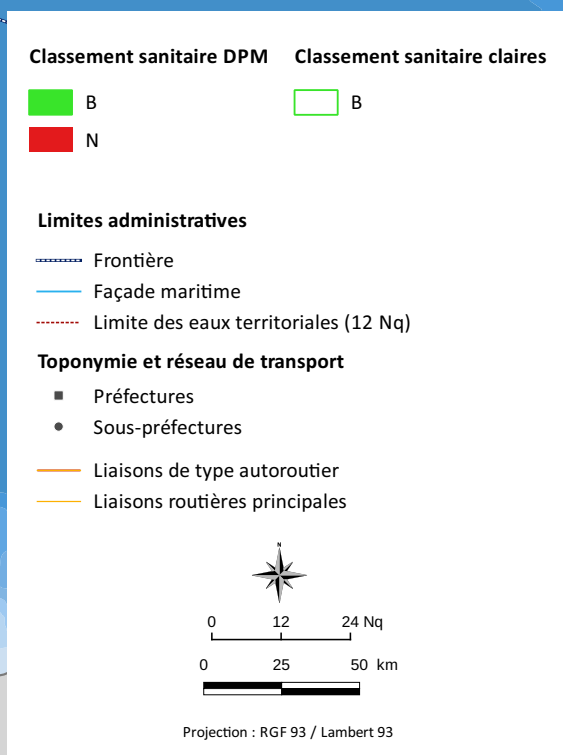
3.3.1. Le classement des gisements

Les zones conchylicoles sont classées en fonction des conditions sanitaires pour chaque groupe d'espèces (cf. cartes ci-après). Ce classement définit les autorisations et conditions de commercialisation.

Les coquillages sont classés en 3 groupes distincts au regard de leur physiologie et notamment de leur aptitude à la purification :

¹¹ Cette urbanisation, dans les zones littorales, se trouve néanmoins contenue par différents outils tels que la loi littoral, les protections naturelles et paysagères, ainsi que par les contraintes liées aux risques naturels.

Zones* de classement sanitaire des sites de production conchylicoles pour le groupe 2** sur la façade Sud-Atlantique

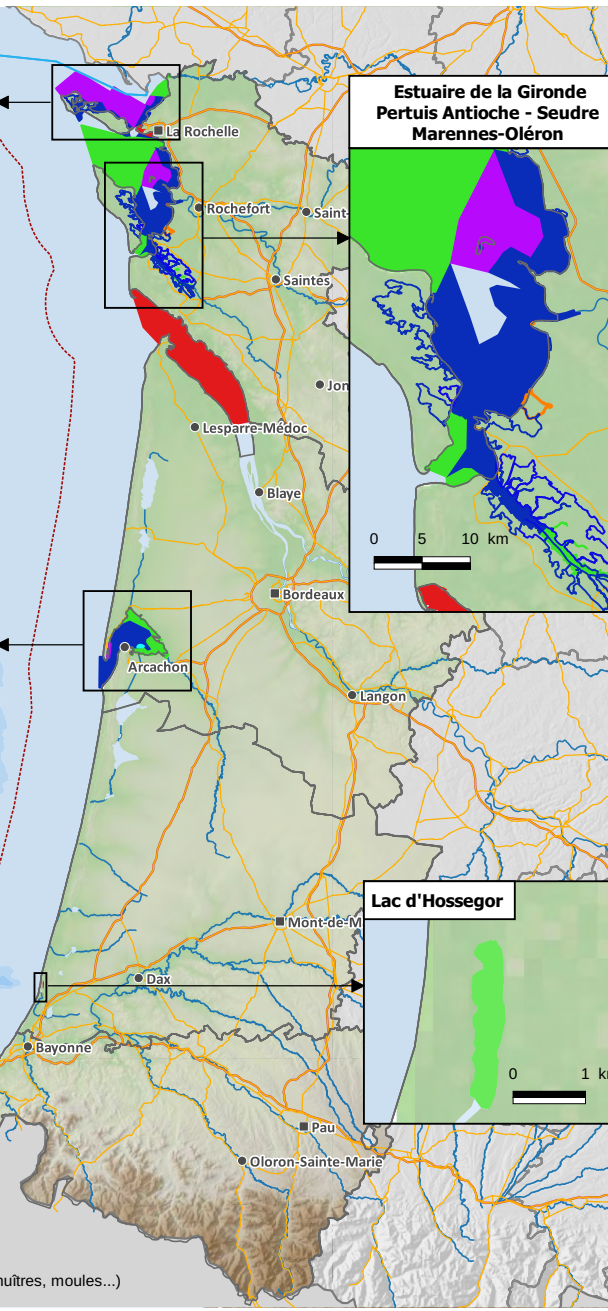
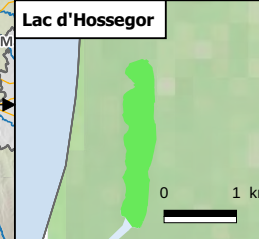
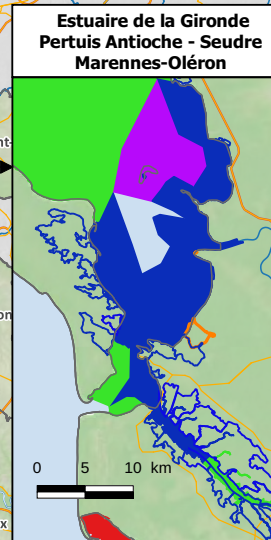
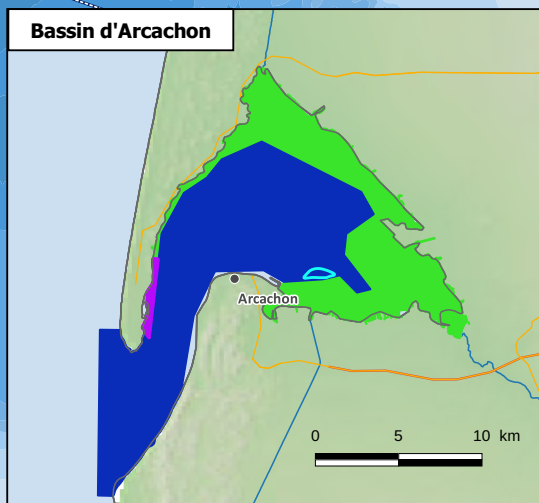
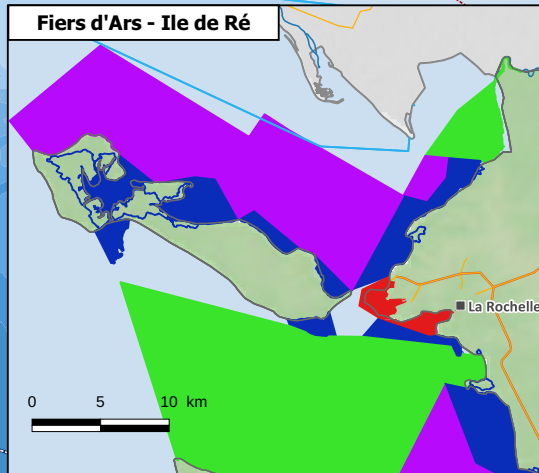
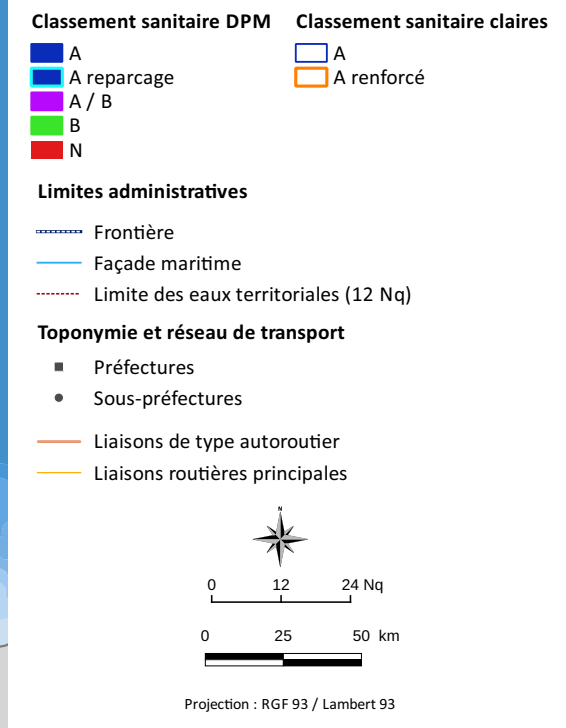


* Zones A : Zones dans lesquelles les coquillages peuvent être récoltés pour la consommation humaine directe. Zones B : Zones dans lesquelles les coquillages peuvent être récoltés mais ne peuvent être mis sur le marché pour la consommation humaine qu'après avoir subi, un traitement dans un centre de purification ou après reparage. Zones N : Zones non classées, toute zone ne respectant pas les critères microbiologiques de la zone C est non classée et ne peut prétendre à être une zone de production.

** Groupe 2 : les bivalves fouisseurs, c'est-à-dire les mollusques bivalves filtreurs dont l'habitat permanent est constitué par les sédiments (palourdes, coques...)

Sources : DDTM 33, DDTM17
 Copyrights : © GEOFLA (IGN), © BD ROUTE 500 (IGN),
 © SHOM, © IFREMER
 Réalisation : DIRM SA / MCPPLM
 Date : Juin 2016

Zones* de classement sanitaire des sites de production conchylicoles pour le groupe 3** sur la façade Sud-Atlantique



Sources : DDTM 33, DDTM17
 Copyrights : © GEOFLA (IGN), © BD ROUTE 500 (IGN),
 © SHOM, © IFREMER
 Réalisation : DIRM SA / MCPPLM
 Date : Juin 2016

* Zones A : Zones dans lesquelles les coquillages peuvent être récoltés pour la consommation humaine directe. Zones B : Zones dans lesquelles les coquillages peuvent être récoltés mais ne peuvent être mis sur le marché pour la consommation humaine qu'après avoir subi, un traitement dans un centre de purification ou après reparçage. Zones N : Zones non classées, toute zone ne respectant pas les critères microbiologiques de la zone C est non classée et ne peut prétendre à être une zone de production.

** Groupe 3 : les bivalves non fousseurs, c'est-à-dire les autres mollusques bivalves filtreurs (huîtres, moules...)

- **Groupe 1** : Gastéropodes, échinodermes et tuniciers (Murex, oursins, violets, bigorneaux, patelles, etc.),
- **Groupe 2** : Bivalves fouisseurs (palourdes, tellines, clovisses, coques, couteaux, etc.),
- **Groupe 3** : Bivalves filtreurs (huîtres, moules, pétoncles, etc.).

Quatre types de zones sont définis par ordre décroissant de salubrité, du classement A (bonne qualité) au classement C (mauvaise qualité), basé sur le dénombrement des *Escherichia coli* dans les coquillages vivants :

- Zones A : zones dans lesquelles les mollusques bivalves vivants peuvent être récoltés pour la consommation humaine directe ;
- Zone B : zones dans lesquelles les mollusques bivalves vivants peuvent être récoltés, mais ne peuvent être mis sur le marché pour la consommation humaine qu'après avoir subi un traitement dans un centre de purification ou après reparcage ;
- Zone C : zone où les mollusques bivalves vivants peuvent être récoltés, mais ne peuvent être mis sur le marché qu'après un reparcage de longue durée ;
- Zones non classées : toute zone ne respectant pas les critères microbiologiques de la zone C est non classée et ne peut prétendre à être une zone de production.

Afin de prévenir les risques et dangers sanitaires pour les consommateurs, des réseaux de surveillance ont été mis en place au niveau national et sont déployés au niveau de la façade Sud-Atlantique dans les grands bassins de production :

- le réseau d'observation de la contamination chimique du littoral, pour l'évaluation des niveaux de contamination chimique (ROCC) ;
- le réseau microbiologique pour la surveillance de la qualité microbiologique des zones de production des coquillages (REMI) ;
- le réseau phytoplancton pour la surveillance et la détection des proliférations d'espèces phytoplanctoniques toxiques et des phycotoxines (REPHY).

Ce dernier permet de détecter les espèces qui produisent des toxines nuisibles pour la santé des consommateurs ou pour la faune marine.

Les professionnels doivent également mettre en place des plans d'autocontrôle pour vérifier l'état des coquillages. Sur le bassin d'Arcachon, les producteurs, avec l'aide du CRC ex-Aquitaine ont mis en place un groupement de défense sanitaire ostréicole afin de gérer les plans d'autocontrôle de manière globale et commune. Ces contrôles permettent, de plus, en cas de non-conformité, d'identifier si cela provient des pratiques d'élevage ou de la qualité de l'eau. En Charente-Maritime, un dispositif équivalent existe, piloté par le CRC.

En cas de contaminations, les produits sont temporairement interdits à la vente jusqu'à ce que celles-ci disparaissent.

Hors réseaux et autocontrôles, les produits peuvent également être interdits à la vente et pour des durées pouvant aller jusqu'à 28 jours, dans le cadre du protocole norovirus. Ces contaminations sont mises à jour via le réseau santé, lorsque des Toxy-Infections Alimentaires Collectives (TIAC) déclarées ont pu être reliées à des zones de production dans lesquelles la présence de norovirus a été confirmée.

En complément, des réseaux de suivi sur les polluants se sont développés sur le bassin d'Arcachon, animé par le Syndicat Intercommunal du bassin d'Arcachon (SIBA). Ils fédèrent à la fois des organismes scientifiques et des gestionnaires :

- REPAR : réseau opérationnel de recherche, de suivi et d'expertise sur les biocides et phytosanitaires
- REMPAP : extension à l'ensemble des micro-polluants (métaux lourds, résidus médicamenteux, HAP, etc.)

Ces réseaux ont permis de mettre en œuvre des actions de réduction des pollutions à la source et de promotion de changements des pratiques.

3.4. Les marchés et la valorisation des produits aquacoles

Les plans stratégiques nationaux pluriannuels pour le développement de l'aquaculture devront également appuyer le renforcement des avantages comparatifs se fondant notamment sur la qualité des produits. Le secteur aquacole français s'est déjà engagé dans une démarche de qualité, au travers notamment des signes officiels de qualité qui couvrent une part conséquente de sa production : Indication Géographique Protégée (IGP), label Rouge, Appellation d'Origine Protégée (AOP), etc.

Les huîtres Marennes Oléron sont ainsi une IGP depuis 2009, les huîtres fines de claires vertes et les Pousse en Claires bénéficient d'un label Rouge, les moules de filières ont obtenu un label Rouge en 2015. En ex-Aquitaine, les démarches qualités sont moins avancées mais des publicités et des supports de communication ont été développés sous le nom « Huîtres Arcachon-Cap-Ferrret ».

Sur la façade, le marché conchylicole profite également de l'afflux touristique estival dans l'inter-région. Une partie importante de la production est destinée à la vente directe dans les cabanes de dégustation. La plupart des ostréiculteurs qui proposent des dégustations propose également des visites de parcs, développant ainsi une activité de

pescatourisme complémentaire. Ces activités de dégustation sont notamment encadrées par des arrêtés ou chartes adoptés dans les départements concernés. Ces documents n'exonèrent pas les pétitionnaires de respecter certaines réglementations (protection du paysage et sites classés, loi sur l'eau, etc.).

Les démarches de promotion nationale insistent également sur les bienfaits nutritionnels et pour la santé de l'homme des produits issus de la mer, notamment les produits conchylicoles.

S'agissant de la pisciculture marine, les défis résident principalement dans l'amélioration de l'image négative dont souffre ce secteur auprès du grand public. Certains pisciculteurs se tournent vers des modes de production biologique où les faibles densités d'élevage et le cahier des charges strict apportent des garanties aux consommateurs. Une dizaine d'établissements conchylicoles de Charente-Maritime sont ainsi agréés « Agriculture Biologique ».

3.5. La gouvernance

La gouvernance rationnelle de l'aquaculture est indispensable au maintien de sa croissance et à la réalisation de son potentiel. Il s'agit d'utiliser au mieux des intrants rares, afin de garantir une production maximale de produits aquatiques, en tenant compte des utilisations concurrentes que la société est susceptible de faire de ces intrants.

Souvent, les approvisionnements relatifs aux ressources utilisées dans l'aquaculture, comme l'eau, la terre, les œufs de poisson, les semences, les stocks de géniteurs et les aliments, sont peu abondants. Cette modicité est due au fait que ces ressources (ou facteurs de production) sont aussi utilisées par d'autres activités. Parfois, cette concurrence se transforme en conflit entre groupes d'utilisateurs ou, du moins, est perçue comme telle.

L'adoption d'approche de gestion concertée et l'application du principe de précaution, aussi bien au niveau de la gestion des exploitations qu'au niveau des organismes de réglementation, sont à privilégier.

Sur la façade le secteur est relativement bien structuré. Les professionnels sont défendus et représentés par :

- les comités régionaux conchylicoles des anciennes régions Poitou-Charentes et Aquitaine

- les comités régionaux des pêches et des élevages marins des anciennes régions Poitou-Charentes et Aquitaine
- le comité départemental des pêches et des élevages marins de Gironde et le comité inter-départemental des pêches et des élevages marins Pyrénées Atlantiques

Ils sont sollicités et participent à la concertation sur de nombreuses thématiques et démarches de planifications : révision des SDAGE, Natura 2000, mise en place d'aires marines protégées et de parcs marins, etc. Ils sont à ce titre représentés dans les comités consultatifs des réserves naturelles et les conseils de gestion des deux parcs naturels marin de la façade (bassin d'Arcachon, estuaire de la Gironde et mer des Pertuis).