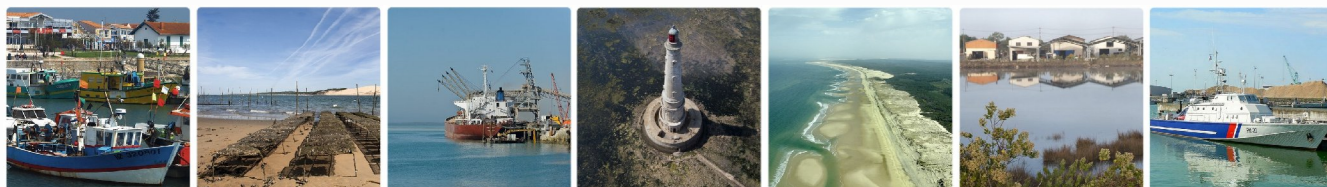


FAÇADE SUD-ATLANTIQUE



Monographie de l'économie maritime

Édition 2016



Direction interrégionale de la Mer Sud-Atlantique

Préambule

L'édition 2016 de la monographie de l'économie maritime de la façade Sud-Atlantique propose une synthèse en faits et en chiffres des principales activités liées à la mer et au littoral au cours de l'année 2015 en région Nouvelle-Aquitaine. Ce document a été conçu et élaboré à partir des données collectées auprès des services et partenaires institutionnels de la DIRM Sud-Atlantique, acteurs de la gestion et de l'administration des espaces maritimes et littoraux.

La façade Sud-Atlantique concerne l'espace maritime et côtier de la région Nouvelle-Aquitaine, constituée de 4 départements littoraux, respectivement du nord au sud, la Charente-Maritime, la Gironde, les Landes et les Pyrénées-Atlantiques.

Bordée par le Golfe de Gascogne, la façade Sud-Atlantique s'étend du nord au sud sur une distance d'environ 300 km pour plus de 720 km de linéaire côtier. Offrant de vastes espaces naturels remarquables et préservés, cette façade, de plus en plus attractive, doit s'adapter et faire face aux enjeux majeurs de préservation et de développement durable.



Sommaire

A. Présentation et éléments de cadrage

A.1. Portrait de la façade Sud-Atlantique.....	5
A.2. Encadrement juridique des espaces maritimes et littoraux.....	9

B. Les activités maritimes

B.1. La pêche maritime.....	14
B.2. La conchyliculture.....	20
B.3. Le transport maritime.....	24
B.4. La plaisance et les loisirs nautiques.....	29
B.5. La construction navale.....	33
B.6. Le dragage et les granulats marins.....	37
B.7. Les énergies marines renouvelables.....	40
B.8. Les autres activités maritimes.....	43

C. Population, emploi et formation

C.1. Les gens de mer.....	47
C.2. La formation professionnelle maritime et la recherche.....	50
C.3. L'évolution démographique.....	55



A. Présentation et éléments de cadrage

A.1. Portrait de la façade Sud-Atlantique

A.2. Encadrement juridique des espaces maritimes et littoraux



A.1. Portrait de la façade Sud-Atlantique

723 kilomètres de linéaire côtier bordent la façade Sud-Atlantique du nord au sud, de la Sèvre niortaise jusqu'à la frontière franco-espagnole. Bordée par le Golfe de Gascogne, caractérisée par de vastes espaces naturels préservés et par une riche diversité de paysages, la façade Sud-Atlantique est un espace fortement attractif, grâce à une côte très préservée mais également fragile et de plus en plus convoitée.

■ Description du territoire maritime et terrestre

La façade Sud-Atlantique s'étend du nord de la limite de la Vendée jusqu'au Pays basque, à la frontière espagnole, au sud. Elle s'étire de la commune de Charron en Charente-Maritime, dans la baie de l'Aiguillon sur la rive gauche de la Sèvre Niortaise, jusqu'à la commune d'Hendaye, dans les Pyrénées-Atlantiques. Elle comprend les 4 départements littoraux de la région Nouvelle Aquitaine, soit respectivement du nord au sud la Charente-Maritime, la Gironde, les Landes et les Pyrénées-Atlantiques.

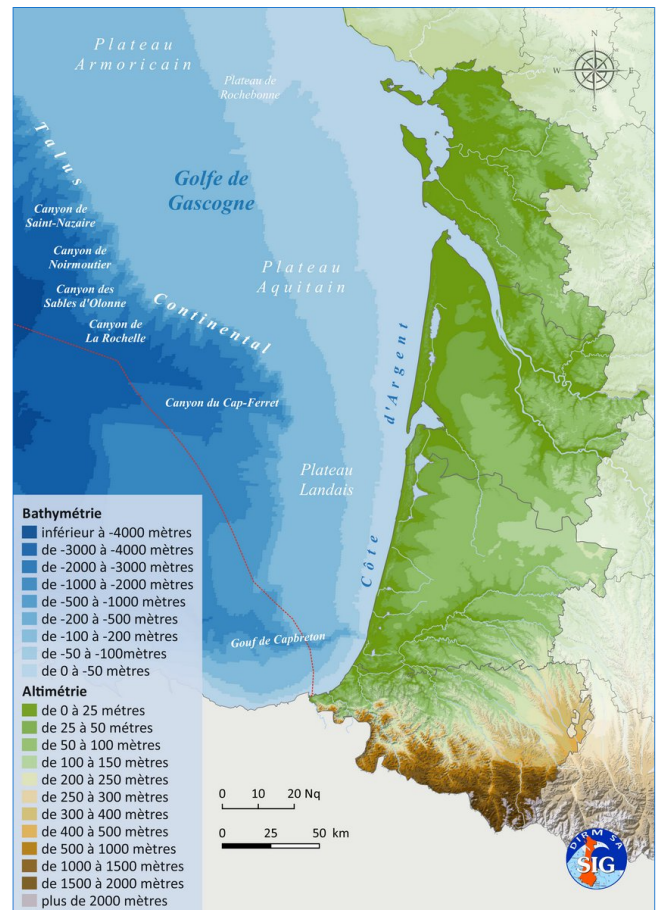


- ▲ **La Côte d'Argent** désigne le littoral aquitain dans le sud-ouest de la France, s'étendant le long du massif forestier des Landes de Gascogne, de l'estuaire de la Gironde à celui de l'Adour, porte de la côte basque. C'est une côte rectiligne, sablonneuse, baignée par l'océan Atlantique qui déferle en puissants rouleaux faisant le bonheur des surfeurs. Elle est bordée d'un cordon dunaire (plus hautes dunes d'Europe), fixé par une forêt de pins maritimes et abrite de vastes lacs et étangs.

La façade compte 140 communes littorales, dont 73 pour le seul département de la Charente-Maritime. Parmi ces 140 communes, 38 communes sont littorales des estuaires et des deltas. Seule la préfecture de Charente-Maritime, La Rochelle, se situe en bord de mer. Les préfectures des trois autres départements côtiers sont loin dans les terres : Bordeaux, Mont-de-Marsan et Pau.

Parmi les 19 communes littorales métropolitaines ayant plus de 50.000 habitants en 2009, une seule est située en Sud Atlantique : **La Rochelle**, 8^e commune littorale avec 74.700 habitants. (source : ONML)

► Caractéristiques physiques de la façade Sud-Atlantique



► DIRM SA /MCPML 2016 - © SHOM - © IGN BD ALTI 250

Les autres communes importantes de la façade sont les deux communes voisines d'Anglet (29^e commune littorale, 37.700 habs.) et de Biarritz (41^e commune, 25.400 habs.), en continuité de Bayonne, dans l'arrière-pays.

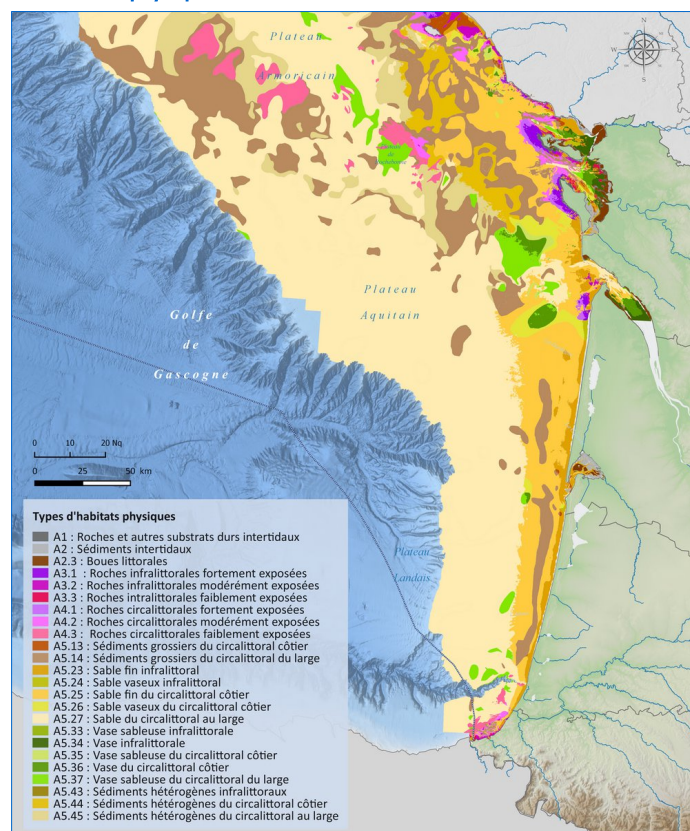
En mer, en limite sud du Golfe de Gascogne, le plateau continental est entaillé par un important canyon, le Gouf de Capbreton, qui commence à quelques centaines de mètres de l'entrée du port de Capbreton et s'étend à l'ouest sur 250 km dans les eaux espagnoles. Il a un impact important sur le transit sédimentaire. On peut, par ailleurs, citer les hauts fonds du plateau de Rochebonne, au large de l'île de Ré, ne dépassant pas quelques mètres de profondeur et ayant un intérêt pour les oiseaux pélagiques, les mammifères marins et la fraie de nombreux poissons. (source : ONML)

La marge continentale, entre le plateau et la plaine abyssale, se présente sous la forme d'un talus abrupt permettant d'atteindre des fonds supérieurs à 3000 mètres de profondeur en quelques dizaines de kilomètres. Cette marge continentale présente de nombreux canyons en plus de celui de Capbreton. (voir carte)



Les plaines abyssales peuvent atteindre une profondeur de 5000 mètres à l'ouest du Golfe de Gascogne, en limite des eaux sous juridiction. La nature des fonds sous-marins se répartit entre roches et cailloutis/graviers, sables et vases. Le plateau continental est marqué par la présence de fonds sableux, plus souvent à proximité des côtes, et de cailloutis.

► Habitats physiques des fonds marins



► DIRM SA /MCPML 2016 - © IFREMER / Aamp 2010 - © IGN BD ALTI 250

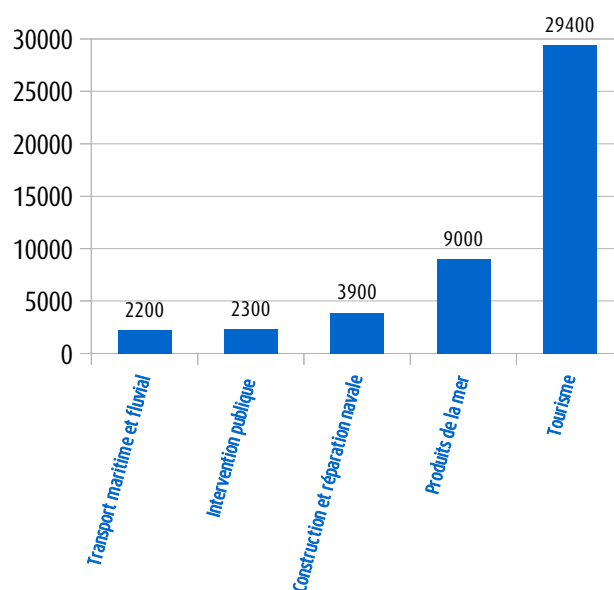
On retrouve, par ailleurs, des fonds sableux dans les grands canyons. Enfin, les vasières se retrouvent dans les espaces côtiers confinés comme les pertuis charentais et l'estuaire de la Gironde, mais aussi plus au large, dans les grands fonds, avec l'importante vasière du Golfe de Gascogne. Les fonds rocheux sont peu importants dans les eaux de la façade Sud-Atlantique. Ils se cantonnent surtout au sud du massif Armoricaire. (source : ONML)

■ Les activités et l'économie maritime

La France possède la deuxième plus grande superficie d'espaces marins au monde (11 millions de km²), soit près de vingt fois la superficie terrestre de la France métropolitaine. En 2012, le socle de l'économie maritime française représente environ 450.000 emplois, soit 1,7 % de l'emploi national. Ces emplois sont regroupés dans onze domaines qui recouvrent une multitude d'activités, qu'elles soient traditionnelles (pêche, conchyliculture, construction navale, activités portuaires, tourisme ...) ou émergentes (énergies marines renouvelables, biotechnologies ...)

► Les emplois dans l'économie maritime sur la façade SA

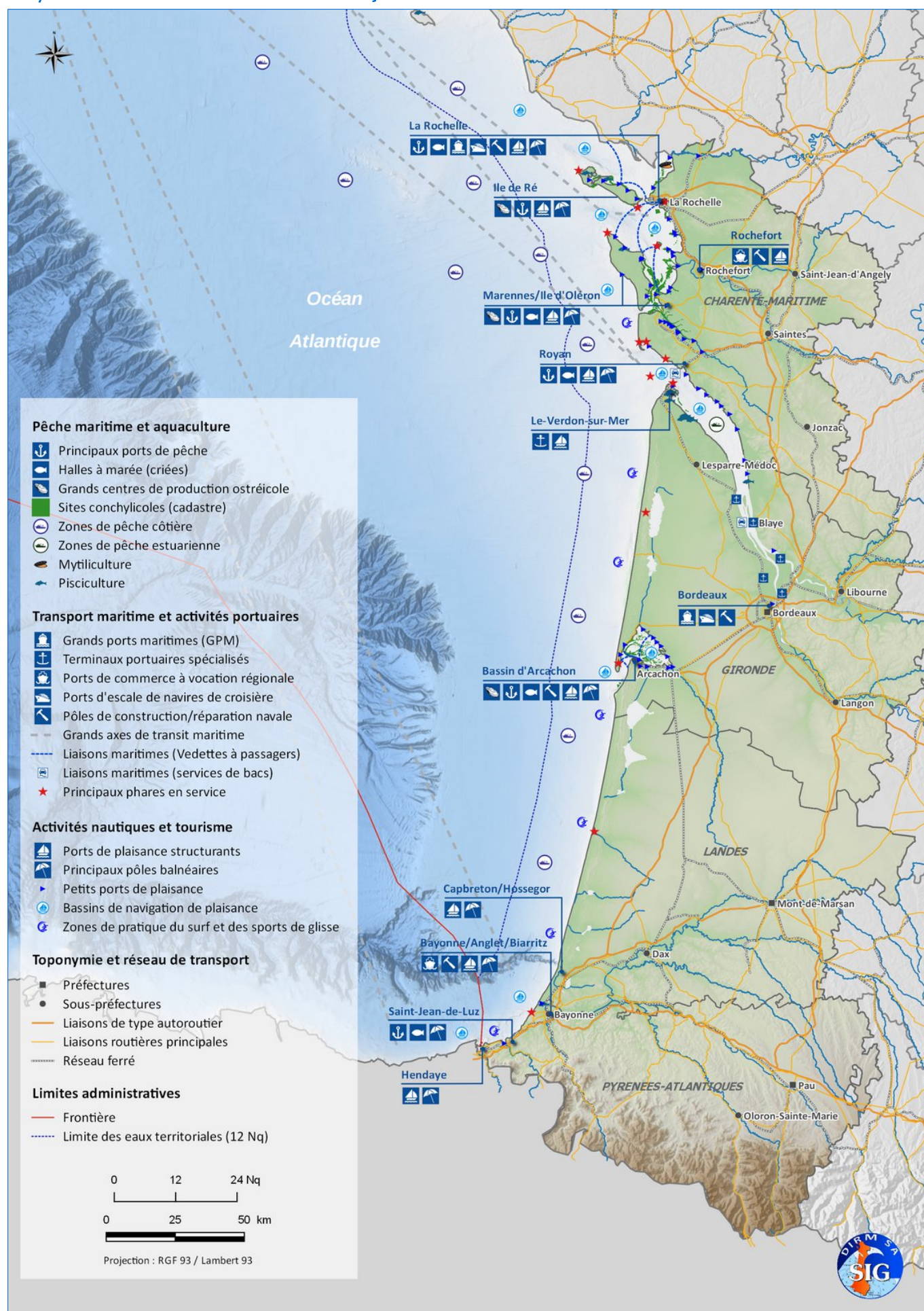
(Nombre d'ETP)



Sur la façade Sud-Atlantique, l'économie maritime constitue une spécificité notable de l'économie : plus de 49.000 emplois, soit 2,1 % de l'emploi total. Dans les départements de l'ancienne Aquitaine, ce sont 29.100 personnes qui y travaillent, soit 2,2 % de son emploi total et 6,5 % de l'économie maritime nationale. En Charente-Maritime, c'est 20.000 emplois, soit 2,8 % de son emploi total et 4,4 % de l'économie maritime nationale.

(source : INSEE 2015 - direction régionale d'Aquitaine)

► Synthèse des activités maritimes et littorales sur la façade SA





▲ **Le bassin conchylicole de Marennes-Oléron** dans le département de la Charente-Maritime, est le principal centre d'affinage et de production d'huîtres de France et même d'Europe. Il s'étend sur la partie sud-ouest de la Charente-Maritime et sa délimitation géographique s'applique à 27 communes littorales

En Nouvelle-Aquitaine, le domaine du tourisme littoral regroupe plus de 60% des emplois maritimes : 18.900 personnes en ex-Aquitaine et près de 10.900 en Charente-Maritime. Le domaine des produits de la mer est le deuxième employeur, avec 9000 emplois au total en Nouvelle-Aquitaine. Le domaine de la construction et réparation de navires est bien représenté en Charente Maritime avec 2000 emplois. Les 3 autres départements de la façade comptent 1200 emplois. En Charente-Maritime, 47 % des emplois concernent la construction de bateaux de plaisance, et 72 % dans les 3 autres départements de la région Nouvelle Aquitaine. La situation est inverse pour le domaine du transport maritime et fluvial : 500 emplois en Charente-Maritime et 1500 au total pour la Gironde, les Landes et les Pyrénées-Atlantiques. Enfin, l'intervention publique, notamment dans les activités de défense, représente 2300 emplois pour l'ensemble de la région Nouvelle-Aquitaine.

(source : INSEE 2015 – direction régionale d'Aquitaine)



En savoir plus..

[INSEE : "L'économie maritime des activités diverses et localisées"](#)

[Observatoire National de la Mer du Littoral](#)



A.2. L'encadrement juridique des espaces maritimes et littoraux

L'emprise de la façade Sud-Atlantique s'étend de la limite de la Vendée au Pays basque, à la frontière espagnole. Elle couvre les quatre départements littoraux (Charente-Maritime, Gironde, Landes, Pyrénées-Atlantiques) de la région Nouvelle-Aquitaine, issue de la fusion des anciennes régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes. La façade Sud-Atlantique compte 140 communes littorales dont 38 sont des communes des estuaires et des deltas.

■ Les limites géographiques de la DIRM Sud-Atlantique

En application du décret n° 2010-130 du 11 février 2010 relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer (DIRM), la DIRM Sud-Atlantique est un service déconcentré relevant du ministre chargé de la mer et du ministre chargé du développement durable, dont le ressort correspond à la région Nouvelle-Aquitaine (regroupant les anciennes régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes) et dont le siège est à Bordeaux.

■ Les espaces maritimes

En partant de la terre vers le large, le droit de la mer distingue des zones maritimes avec des statuts juridiques spécifiques, où s'appliquent les règlements concernant la sécurité des navires, la réglementation maritime, ainsi que les règlements relatifs à la police des pêches maritimes.

Le domaine public maritime (DPM) intègre notamment le rivage de la mer (zone de balancement des marées) ou estran, les étangs salés, les eaux intérieures, les terrains acquis par l'État en bordure de mer pour la satisfaction d'intérêt public, les ports maritimes et certaines de leurs dépendances, jusqu'à la limite des eaux territoriales.

La zone économique exclusive (ZEE) est une zone en mer qui s'étend traditionnellement jusqu'à 200 milles marins. Elle est située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci.

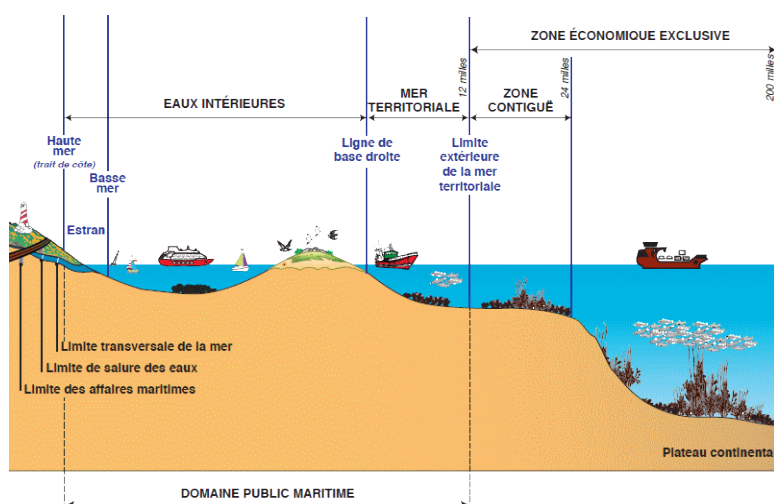


▲ Le siège de la DIRM Sud-Atlantique à Bordeaux

La DIRM Sud-Atlantique coordonne les politiques de régulation des activités exercées en mer, elle met en œuvre soit par ses services, soit par la coordination des services de l'État, la réglementation des pêches maritimes professionnelle et de loisir, les mesures de sécurité et de sûreté des navires français et des navires étrangers en escale dans les ports français, le balisage et la signalisation maritime, le sauvetage en mer et la prévention de la pollution, la délivrance des titres de formation professionnelle maritime, ainsi que les aides à la modernisation des entreprises de pêche maritime et de cultures marines.

La ZEE peut s'étendre au-delà des 200 milles marins (370,4 km) à partir des lignes de base. Cette zone est devenue zone de pêche communautaire en 1977 pour la zone Atlantique et Mer du Nord.

► La délimitation de l'espace maritime français



► © SHOM

- **Les eaux intérieures** sont des eaux maritimes qui se trouvent en deçà de la ligne de base droite point de départ des eaux dites territoriales.
- **Les eaux territoriales** sont des zones maritimes côtières où les États exercent leurs souverainetés, limitées au maximum à 12 milles nautiques.
- **Pour les cours d'eau où la limite de navigation n'a pas été fixée**, celle-ci se confond avec la limite de salure des eaux.
- **Pour les cours d'eau où la limite de salure des eaux n'a pas encore été fixée**, celle-ci correspond de fait à celle définie par la limite transversale de la mer.

Le Conseil International pour l'Exploration de la Mer (CIEM) a subdivisé la ZEE en 27 sous-zones et en divisions, pour lesquelles sont attribués annuellement des quotas de pêche. L'État riverain ne peut y exercer une réglementation ni une police générale mais peut y défendre des droits souverains limitativement prévus par conventions (droits de pêche, exploitation des fonds...)

■ La limite de salure des eaux

Le code rural et de la pêche maritime fixe la limite de salure des eaux dans les fleuves, rivières et canaux du littoral de la Mer du Nord, de l'Océan Atlantique, de la Méditerranée et de la Corse (cf. tableau en téléchargement établi pour l'application de l'article D 911-2).

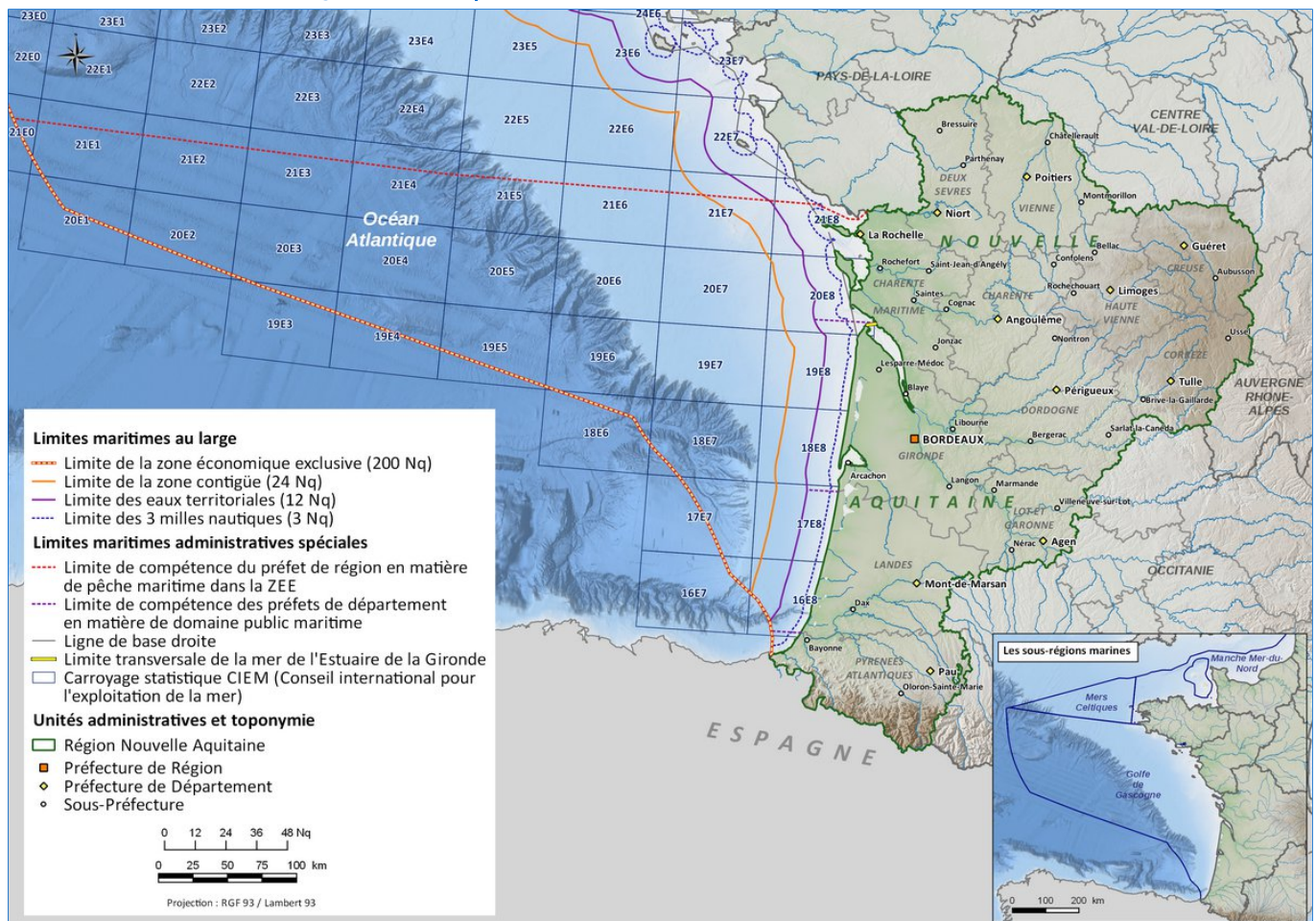
Cette limite de salure des eaux détermine, dans les cours d'eau, la ligne de séparation entre le régime de pêche fluviale situé en amont et celui de la pêche maritime en aval.



▲ Le Pont de Pierre à Bordeaux

En amont de l'estuaire de la Gironde, les limites de salure des eaux se situent à la pointe du Bec d'Ambès, à l'endroit où confluent la Garonne et la Dordogne. Les limites de l'inscription maritime se situent au niveau du Pont de Pierre qui enjambe la Garonne à Bordeaux.

► Limites administratives de la façade Sud-Atlantique



■ Les limites de navigation

Les limites concernant l'inscription maritime (ou navigation maritime) fixées par le décret du 04 juillet 1853 ont été amendées par les textes suivants : L'article 1 du Décret-loi du 17 juin 1938, indique que la limite de l'inscription maritime est fixée en amont du premier obstacle à la navigation des navires de mer. Elle délimite sur les fleuves et les rivières la navigation maritime et la navigation fluviale.

► Les limites applicables la navigation maritime

1. Navigation de plaisance

Types d'embarcation	Limitations de conditions d'utilisation
Engins de plage	Navigations diurnes n'excédant pas 300 mètres de la côte
Planches à voile et aérotractées, véhicules nautiques à moteur, embarcations mues par l'énergie humaine non auto-videuses et qui ne sont pas des engins de plage, engins à sustentation hydropropulsés	Navigations diurnes n'excédant pas 2 milles d'un abri
Autres embarcations mues par l'énergie humaine qui ne sont pas considérées comme des engins de plage.	Navigations diurnes n'excédant pas 6 milles d'un abri

(*) Hors navires de plaisance à utilisation collective - NUC

2. Navigation professionnelle

Cat.	Genre de navigation
1	Toute navigation n'entrant pas dans les catégories suivantes
2	Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage puissent être mis en sécurité et au cours de laquelle la distance entre le dernier port d'escale du pays où le voyage commence et le port final de destination ne dépasse pas 600 milles
3	Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche
4	Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles au-delà de la limite des eaux abritées où se trouve son port de départ
5	Navigation au cours de laquelle le navire demeure constamment dans les eaux abritées telles que rades non exposées lacs, bassins, étangs d'eaux salées etc.. ou dans les limites éventuellement fixées par le directeur interrégional de la mer

Les limites de la navigation maritime sont fixées par le décret n°59-951 du 31 juillet 1959 portant fixation des limites de l'inscription maritime dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les bâtiments de mer.

Le règlement annexé au décret 84-810 du 30 août 1984 fixe les règles en matière de sécurité de la navigation et de sauvegarde de la vie humaine en mer qui s'appliquent à tous les navires battant pavillon français, et définit notamment les catégories de navigation en fonction des types de navires.

■ Les compétences particulières de certains préfets en matière de police des pêches maritimes dans les eaux terri-toriales et dans la ZEE

Le décret n°90-94 du 25 janvier 1990 pris pour l'application des articles 3 et 13 du décret du 9 janvier 1852 modifié sur l'exercice de la pêche maritime régit les pouvoirs de certains préfets de région en matière de pêche.

L'autorité compétente pour prendre différentes mesures sur l'exercice de la pêche maritime est le préfet de la région Nouvelle-Aquitaine ainsi que pour l'ensemble des eaux sous souveraineté ou juridiction française qui sont comprises dans les limites géographiques suivantes :

- Pour la zone nord, entre une ligne partant de la limite séparative des départements de la Vendée et de la Charente-Maritime et passant par les points suivants : Point A : 46° 15' 30" N - ; 01° 12' 00" W.- Point B : 46° 15' 30" N - ; 01° 17' 30" W.- Point C : 46° 20' 30" N (parallèle de la pointe du Grouin du Cou) - 01° 35' 30" W, et de ce point plein Ouest.



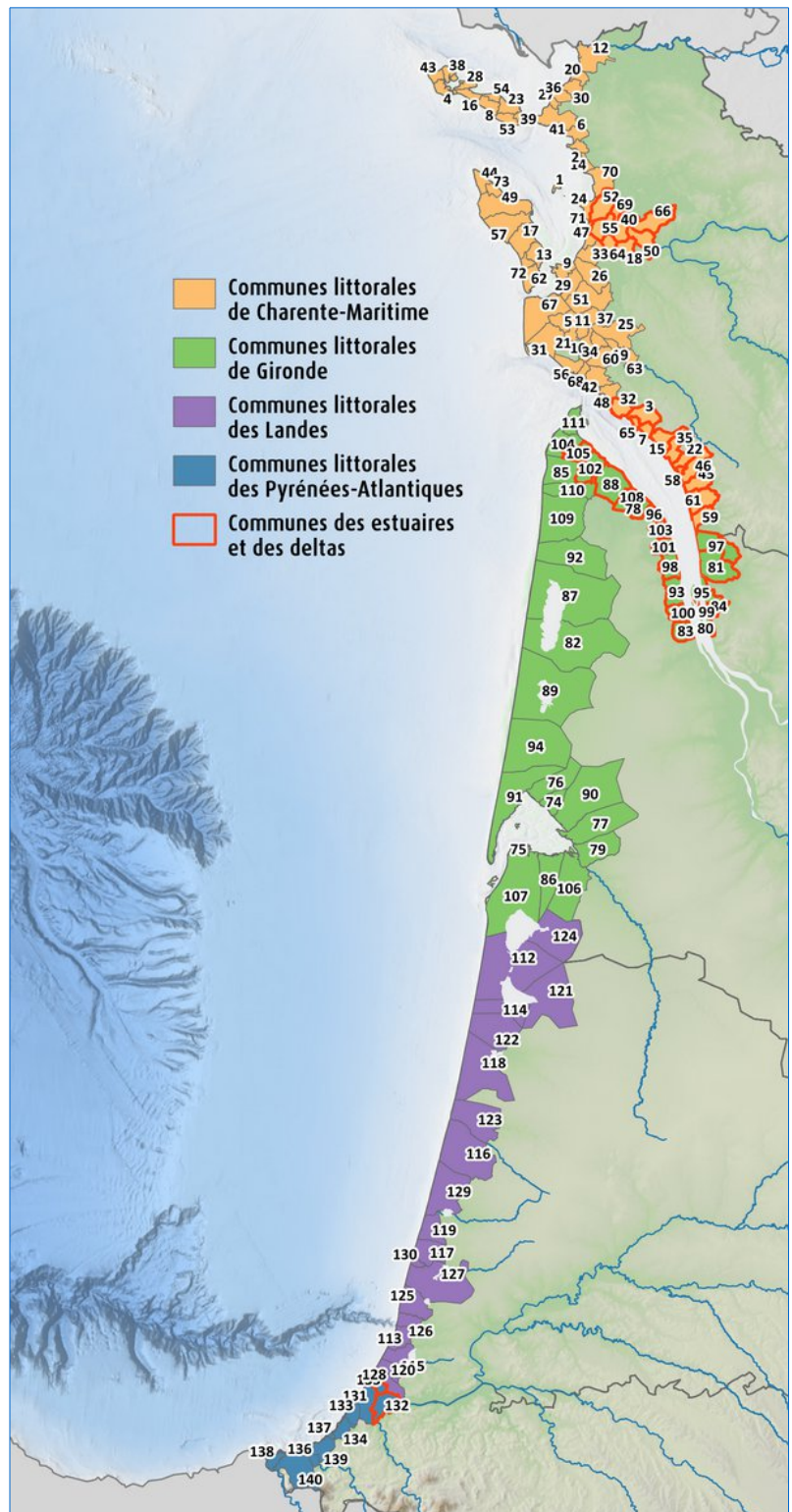
- Pour la zone sud, la ligne séparative des eaux sous souveraineté ou juridiction française et espagnole. La limite transversale est celle définie par la zone économique exclusive (ZEE).

■ Les communes littorales

La façade compte 140 communes soumises à la loi littoral, visant à encadrer l'aménagement de la côte pour la protéger des excès de la spéculation immobilière et à permettre le libre accès au public sur les sentiers littoraux. 73 sont situées dans le seul département de la Charente-Maritime. Parmi ces 140 communes, 38 communes sont littorales des estuaires.

► Les communes littorales de la façade Sud-Atlantique

CHARENTE MARITIME	GIRONDE
1 ILE-D'AIX	74 ANDERNOS-LES-BAINS
2 ANGOULINS	75 ARCACHON
3 ARCES	76 ARES
4 ARS-EN-RE	77 AUDENGE
5 ARVERT	78 BEGADAN
6 AYTRE	79 BIGANOS
7 BARZAN	80 BLAYE
8 LE BOIS-PLAGE-EN-RE	81 BRAUD-ET-SAINT-LOUIS
9 BOURCEFRANC-LE-CHAPUS	82 CARCANS
10 BREUILLET	83 CUSSAC-FORT-MEDOC
11 CHAILLEVETTE	84 FOURS
12 CHARRON	85 GRAYAN-ET-L'HOPITAL
13 LE CHATEAU-D'OLERON	86 GUJAN-MESTRAS
14 CHATELAILLON-PLAGE	87 HOURTIN
15 CHENAC-SAINT-SEURIN-D'UZET	88 JAU-DIGNAC-ET-LOIRAC
16 LA COUARDE-SUR-MER	89 LACANAU
17 DOLUS-D'OLERON	90 LANTON
18 ECHILLAIS	91 LEGE-CAP-FERRET
19 L'EGUILLE	92 NAUJAC-SUR-MER
20 ESNANDES	93 PAULLIAC
21 ETAULES	94 LE PORGE
22 FLOIRAC	95 SAINT-ANDRONY
23 LA FLOTTE	96 SAINT-CHRISTOLY-MEDOC
24 FOURAS	97 SAINT-CIERS-SUR-GIRONDE
25 LE GUA	98 SAINT-ESTEPHE
26 HIERS-BROUAGE	99 SAINT-GENES-DE-BLAYE
27 L'HOUMEAU	100 SAINT-JULIEN-BEYCHEVELLE
28 LOIX	101 SAINT-SEURIN-DE-CADOURNE
29 MARENNES	102 SAINT-VIVIEN-DE-MEDOC
30 MARSILLY	103 SAINT-YZANS-DE-MEDOC
31 LES MATHES	104 SOULAC-SUR-MER
32 MESCHERS-SUR-GIRONDE	105 TALAIS
33 MOEZE	106 LE TEICH
34 MORNAC-SUR-SEUDRE	107 LA TESTE-DE-BUCH
35 MORTAGNE-SUR-GIRONDE	108 VALEYRAC
36 NIEUL-SUR-MER	109 VENDAYS-MONTALIVET
37 NIEULLE-SUR-SEUDRE	110 VENSAC
38 LES PORTES-EN-RE	111 LE VERDON-SUR-MER
39 RIVEDOUX-PLAGE	LANDES
40 ROCHEFORT	112 BISCARROSSE
41 LA ROCHELLE	113 CAPBRETON
42 ROYAN	114 GASTES
43 SAINT-CLEMENT-DES-BALEINES	115 LABENNE
44 SAINT-DENIS-D'OLERON	116 LIT-ET-MIXE
45 SAINT-DIZANT-DU-GUA	117 MESSANGES
46 SAINT-FORT-SUR-GIRONDE	118 MIMIZAN
47 SAINT-FROULT	119 MOLIIETS-ET-MAA
48 SAINT-GEORGES-DE-DIDONNE	120 ONDRES
49 SAINT-GEORGES-D'OLERON	121 PARENTIS-EN-BORN
50 SAINT-HIPPOLYTE	122 SAINTE-EULALIE-EN-BORN
51 SAINT-JUST-LUZAC	123 SAINT-JULIEN-EN-BORN
52 SAINT-LAURENT-DE-LA-PREE	124 SANGUINET
53 SAINTE-MARIE-DE-RE	125 SEIGNOSSE
54 SAINT-MARTIN-DE-RE	126 SOORTS-HOSSEGOR
55 SAINT-NAZAIRE-SUR-CHARENTE	127 SOUSTONS
56 SAINT-PALAIS-SUR-MER	128 TARNOS
57 SAINT-PIERRE-D'OLERON	129 VIELLE-SAINT-GIRONS
58 SAINT-ROMAIN-SUR-GIRONDE	130 VIEUX-BOUCAU-LES-BAINS
59 SAINT-SORLIN-DE-CONAC	PYRENEES-ATLANTIQUES
60 SAINT-SULPICE-DE-ROYAN	131 ANGLET
61 SAINT-THOMAS-DE-CONAC	132 BAYONNE
62 SAINT-TROJAN-LES-BAINS	133 BIARRITZ
63 SAUJON	134 BIDART
64 SOUBISE	135 BOUCAU
65 TALMONT-SUR-GIRONDE	136 CIBOURE
66 TONNAY-CHARENTE	137 GUETHARY
67 LA TREMBLADIE	138 HENDAYE
68 VAUX-SUR-MER	139 SAINT-JEAN-DE-LUZ
69 VERGEROUX	140 URRUGNE
70 YVES	
71 PORT-DES-BARQUES	
72 LE GRAND-VILLAGE-PLAGE	
73 LA BREE-LES-BAINS	



► DIRM SA / MCPPML 2016, © DREAL ALPC



En savoir plus

[Cliquer ici](#) pour télécharger les cartographies des eaux abritées de la région Nouvelle-Aquitaine

[Cliquer ici](#) pour télécharger les tableaux récapitulatifs de limites de l'inscription maritime et de limite de salure des eaux

B. Les activités maritimes

- B.1. La pêche maritime
- B.2. La conchyliculture
- B.3. Le transport maritime
- B.4. La plaisance et les loisirs nautiques
- B.5. La construction navale
- B.6. Le dragage et les granulats marins
- B.7. Les énergies marines renouvelables
- B.8. Les autres activités maritimes



B.1. La pêche maritime

Activité maritime structurante, la pêche professionnelle maritime sur la façade Sud-Atlantique se singularise d'une part par l'existence d'un important pôle d'activités de navires hauturiers armés à la pêche au large sur le port de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure et d'autre part par une représentativité importante des métiers artisanaux ciblés sur la pêche côtière d'espèces nobles à forte valeur ajoutée (bars, soles, dorades...) sur les ports de l'île d'Oléron, d'Arcachon, La Rochelle et Royan. En 2015, la filière comptait 1648 marins actifs, pour une flotte de 529 navires en activité.

■ Les métiers de la pêche

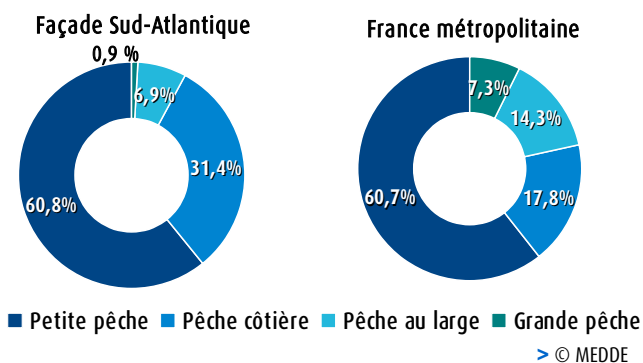
1648 marins français en activité exerçant la pêche étaient recensés fin 2015 sur la façade Sud-Atlantique, dont 281 exerçant la double activité de pêche et de conchyliculture.



Parmi eux, 632 marins exercent la fonction de patron de pêche. Les effectifs peuvent sensiblement varier en cours d'année, en particulier lors des campagnes de pêche nécessitant le recours à une main-d'œuvre saisonnière pour travailler à bord des plus grosses unités des armements franco-espagnols basées au port de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure.

Considérant qu'un emploi en mer génère environ 3 à 4 emplois à terre, cela représente près de 7000 emplois directs et indirects dans la filière pêche et transformation des produits de la pêche. (source ONML)

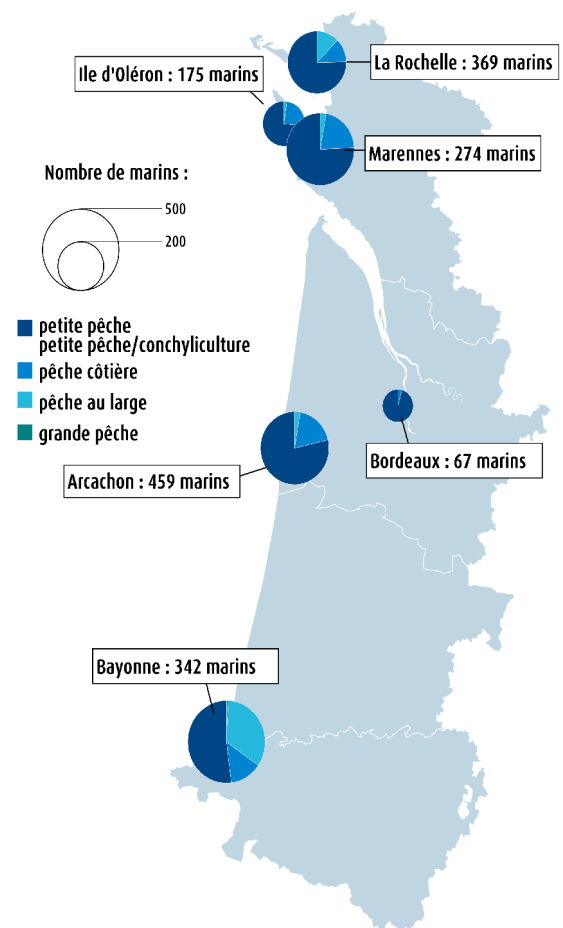
► Répartition des embarquements à la pêche (% de marins)



Tous genres de navigation à la pêche confondus, le taux d'embarquement sur la façade Sud-Atlantique représentait, en 2015, plus de 10 % des embarquements français.

D'une manière générale, les embarquements à la pêche traditionnelle sur la façade Sud-Atlantique, se répartissent en un tiers pour les arts trainants (chalutiers et fileyeurs), un tiers pour les arts dormants (ligneurs et caseyeurs) et le dernier tiers pour les métiers polyvalents.

► Nombre de marins actifs à la pêche en 2016 sur la façade SA



► DIRM SA /MCPMML 2016 - © MEEM - Image au 06/04/2016

À la pêche embarquée, s'ajoute une activité de pêche à pied professionnelle. En 2015, les Directions Départementales des Territoires et de la Mer de Gironde et Charente-Maritime ont enregistré respectivement 30 et 31 permis de pêche à pied.

► Nombre de marins* à la pêche en activité sur la façade SA

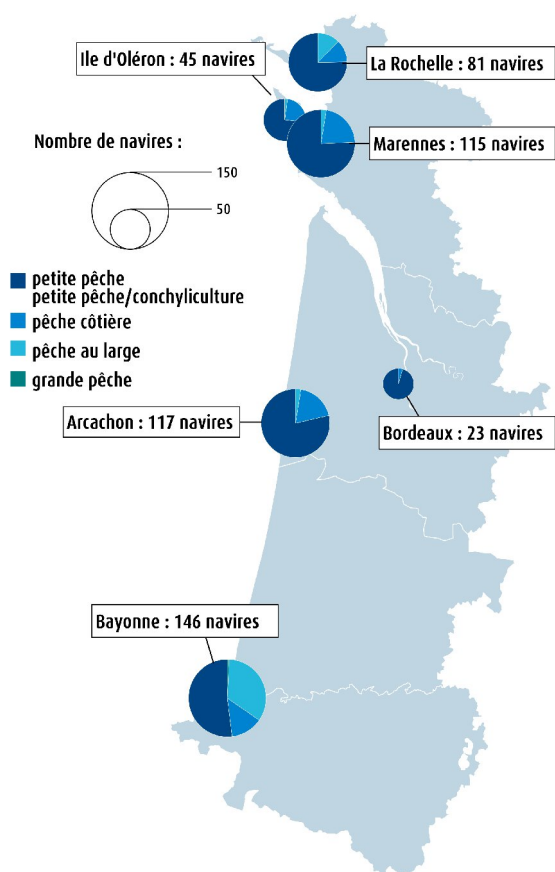
Type de pêche**	Marins total Façade SA	Marins total National	Total marins SA / Total National
Grande pêche	12	1101	1,09 %
Pêche au large	121	2150	5,63 %
Pêche côtière	420	2680	15,67 %
Petite pêche	814	9144	8,90 %
Petite pêche conchyliculture	281	807	34,82 %
Total	1648	15882	10,38 %

> Source : MEEM - *hors marins étrangers - **selon [définitions](#)

■ Les ports et les flottilles de pêche

Début 2016, le quartier de Bayonne comptait 146 navires armés à la pêche (soit 5 unités complémentaires par rapport à 2015) pour une puissance totale installée de 41.274 kW, ce qui représente près de la moitié de la puissance totale pour la façade Sud-Atlantique. Parmi ces navires, 41 sont armés en pêche au large. Il s'agit généralement de grosses unités (plus de 24 mètres) armées pour la pêche hauturière.

► Nombre de navires armés à la pêche en 2016 sur la façade SA



Le quartier d'Arcachon abrite une trentaine de chalutiers classiques et fileyeurs de 14 à 21 mètres travaillant à l'extérieur du bassin pour des marées d'une à quelques journées au large des côtes de la Gironde et de la Charente. A ces navires il faut ajouter une dizaine de vedettes côtières de moins de 15 mètres pratiquant une activité polyvalente (utilisation de plusieurs engins tels que lignes ou filets selon la saison et les espèces ciblées) également à l'extérieur du bassin mais pour des marées courtes de moins de 24 heures.

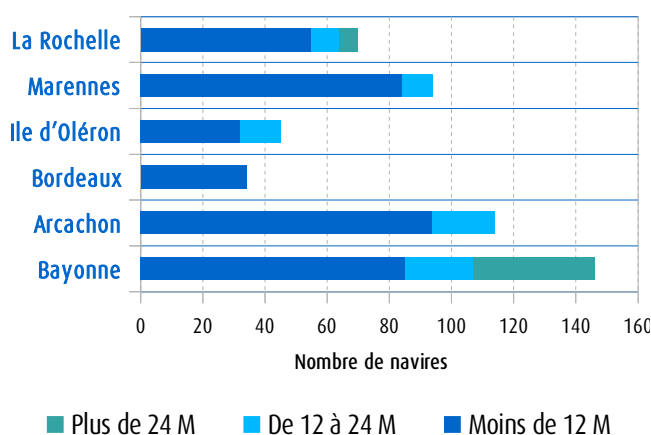


▲ Port de pêche de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure

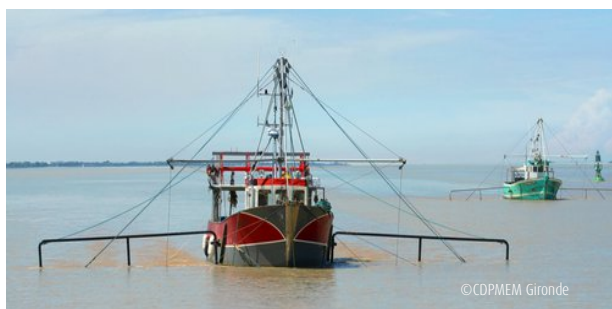
Le port de Saint-Jean-de-Luz / Ciboure est devenu en 2012 le plus important port de pêche de la façade devant celui de la Cotinière, et le 5ème port de pêche français, en termes de chiffre d'affaires. En 2014 et en 2015, la production a dépassé les 10.000 tonnes. Ces résultats sont étroitement liés à 2 excellentes années réalisées par les armements spécialisés dans la pêche au merlu.

Fin 2015, le quartier d'Arcachon comptait 117 navires armés à la pêche (dont 81 armés en petite pêche) Au cours de l'année, le quartier d'Arcachon a vu partir 13 navires dont 11 armés en petite pêche (vedette intra-bassin, fileyeur, chalutier) et 2 en pêche côtière (chalutiers) et arriver 7 unités armées en petite pêche (vedettes intra-bassin et tamiseur de l'estuaire de la Gironde)

► Longueur des navires de pêche armés sur la façade SA



Enfin, le quartier de Bordeaux comptait en 2015 plus d'une vingtaine de petites unités armées en petite pêche qui pour la plupart pêchent dans l'estuaire de la Gironde.

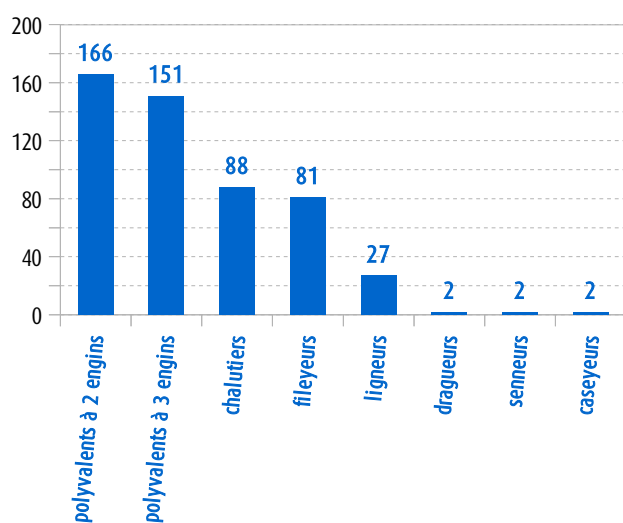


▲ Pêche au pibalour dans l'estuaire de la Gironde

Une flottille d'une trentaine de petits navires immatriculés à Bordeaux pratique une pêche traditionnelle dans l'estuaire de la Gironde. Ces navires ciblent les poissons migrateurs de l'estuaire (civelles, anguilles, lamproies...) Quelques navires travaillent à l'embouchure, et au delà en mer, pour pêcher le maigre, la sole, la crevette, le céteau... Ces 20 dernières années, les mesures de gestion liées à la préservation de la ressource ont entraîné une importante diminution de la flottille de l'estuaire.

La flotte de pêche en Charente-Maritime est constituée de 235 unités, dont 169 armées en petite pêche et 36 en pêche côtière. La puissance moyenne installée est inférieure à celle installée dans le reste de la région Nouvelle-Aquitaine (126 kW en moyenne en Charente maritime contre 190 kW en Gironde et dans les Pyrénées-Atlantiques) ce qui correspond à une localisation de l'activité de pêche dans les zones côtières (pertuis charentais) et estuariennes : 83 % des navires charentais font moins de 12 mètres.

► Nombre de navires de pêche armés sur la façade SA

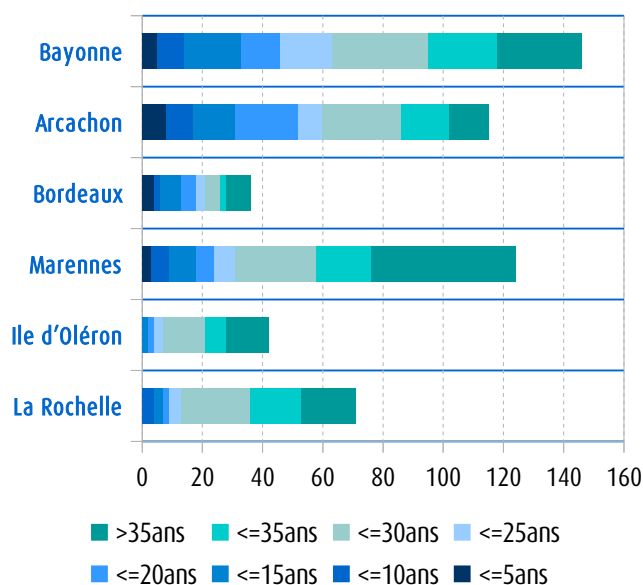


> © MEEM - Image au 06/04/2016

Une flotte de 70 navires de pêche est armée à la Rochelle. Malgré un manque d'approvisionnement local et une concurrence accrue des ports voisins des Sables d'Olonne et de la Cotinière, une activité de pêche hauturière subsiste sur le port de pêche de Chef de Baie à La Rochelle, avec 9 navires armés à la pêche au large en 2015. Toutefois, la communauté d'agglomération et la CCI de La Rochelle tentent de trouver des solutions pour garder leurs chalutiers au port.

Le port de la Cotinière sur l'île d'Oléron est le plus important du département et le 7^e port métropolitain. Il abrite une solide flottille de plus d'une centaine de navires qui s'adonne à la pêche du bar, des langoustines et de certaines espèces nobles, en particulier la sole.

► Ancienneté des navires de pêche en activité sur la façade SA



> © MEEM - Navires au POP situation au 31/12/2015

Le port de Royan dispose quant à lui d'une flottille artisanale de 35 navires, la plus petite des 5 ports disposant d'une criée sur la façade. On y trouve 4 fileyeurs de 16 à 24 mètres, principalement axés sur les pêcheries de sole. Le reste des navires (6 à 12 mètres) effectuent des sorties journalières : la plupart emploient des lignes pour traquer les espèces carnassières telles que le bar, la raie, le maigre, et la dorade.

D'un point de vue conjoncturel, la flotte de pêche de la façade Sud-Atlantique a suivi 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. Ainsi, de 2002 à 2012 le nombre de navires a diminué de 29 %. La chute la plus importante étant 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.

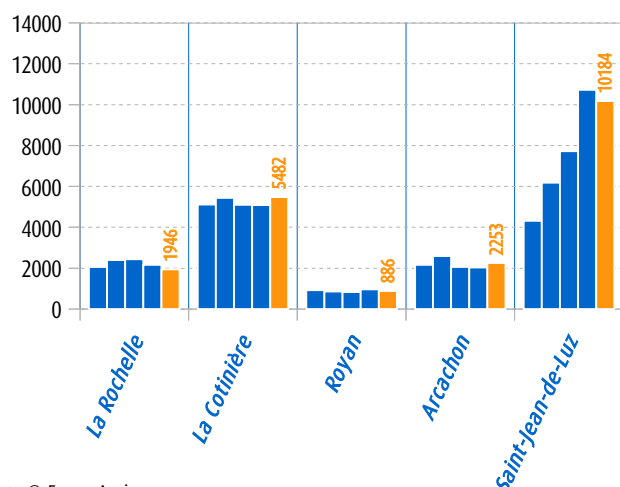
■ La production

La façade compte 5 halles à marée (ou criées) : La Cotinière, La Rochelle, Royan, Arcachon et Saint-Jean-de-Luz. En 2015, la production cumulée des 5 halles à marée de la façade Sud-Atlantique dépassait les 20.000 tonnes pour une valeur de plus de 85 millions d'euros.

Les principales espèces vendues sont en quantité le merlu, la seiche, la sole, la baudroie (lotte) et le calmar, et en valeur le merlu, la sole, le bar, la seiche et le calmar.

► Évolution des volumes annuels débarqués (tonnes)

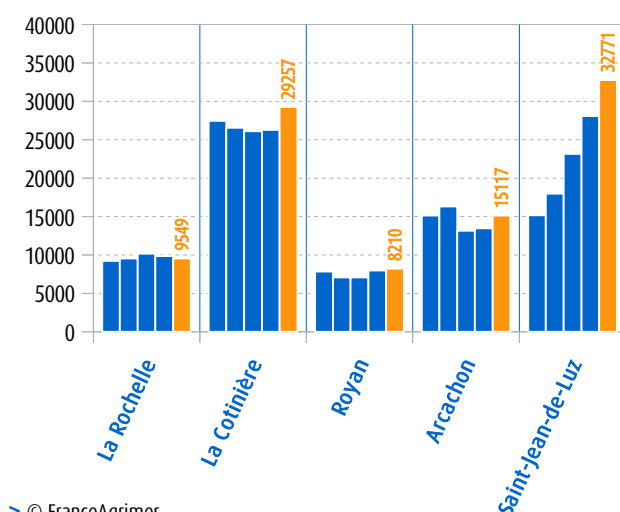
Évolution de 2011 à 2015



> © FranceAgrimer

► Évolution de la valeur des ventes annuelles (milliers €)

Évolution de 2011 à 2015



> © FranceAgrimer

La production totale de la façade Sud-Atlantique s'est élevée en 2015 à 20.727 tonnes débarquées (-0,8 % par rapport à 2014) pour un chiffre d'affaires de 94,83 millions d'euros (+11,5 % par rapport à 2014).

Le prix de vente moyen en 2015 sur la façade Sud-Atlantique s'est établi à 4,58 € au kilo alors qu'il n'est que de 3,34 € au niveau national. Ce prix de vente élevé s'explique par l'importante proportion d'espèces à forte valeur ajoutée dans les débarquements (sole, bar...), mais également une bonne valorisation des produits de la pêche (labels et circuits courts).

En Charente-Maritime, la pêche côtière est une ancienne tradition bien ancrée dans l'économie maritime du département et qui se maintient encore actuellement grâce à la pêche artisanale. Aujourd'hui, ce secteur économique, après avoir connu un long déclin de la filière pêche industrielle, représente 7,5 % de la pêche côtière française. La pêche professionnelle est pratiquée principalement dans trois ports de pêche qui sont, par ordre d'importance, La Cotinière (Ile d'Oléron), Chef de Baie à La Rochelle et Royan, qui chacun dispose d'une halle à marée. Ces trois ports sont tous équipés et modernisés (criées, usines à glace).



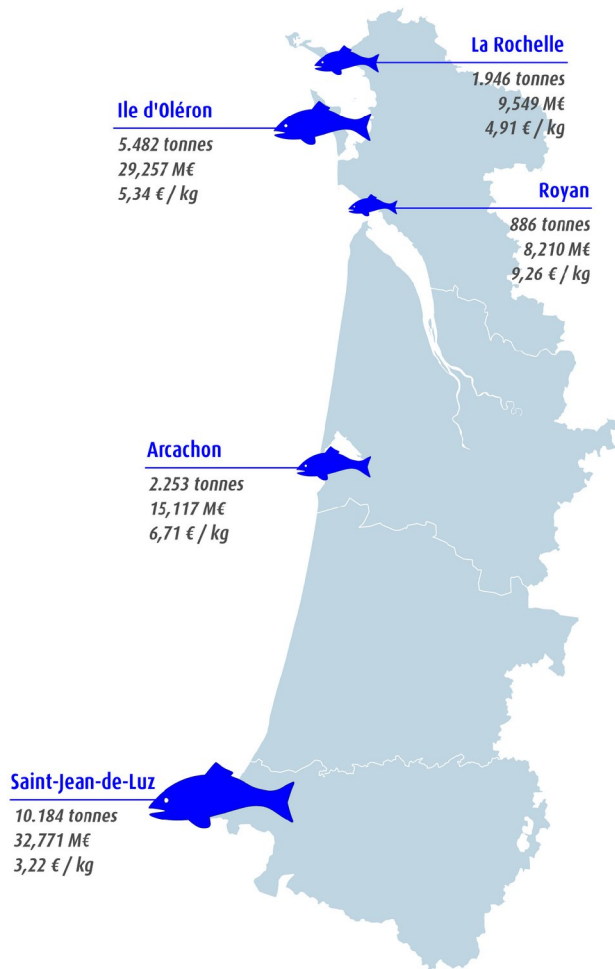
▲ Enchères à la halle à marée de la Cotinière

Le port de La Cotinière sur l'île d'Oléron est devenu le septième port de pêche de France pour le chiffre d'affaires et le premier port de pêche de la Charente-Maritime. La bonne valorisation des produits oléronnaise a tiré le port vers le haut. Les 6 espèces en tête du classement, sole, lotte, seiche, bar, encornet et maigre représentent 50% du résultat portuaire.

Les bilans d'activité annuels des 3 halles à marée de Charente-Maritime révèlent quelques écarts, même si les chiffres cumulés montrent une progression de la filière dans le département. En 2015, l'activité cumulée des trois criées a représenté 49 millions d'euros, pour 8854 tonnes de poissons et crustacés déposés sur le quai.

À la Cotinière tous les indicateurs ont progressé en 2015, malgré les contraintes ayant pesé sur la sole, soumise à quota. En 2015, le tonnage a atteint 5482 tonnes (+8 %) pour un chiffre d'affaires de 29,2 millions d'euros (+12 %) et un prix moyen de 5,34 € au kilo. Il est à noter qu'un seul mareyeur, ForoMarée (groupe Mariteam) a acheté 25 % de la production et que les dix plus gros acheteurs référencés (110 au total) totalisent 75 % des achats du port.

► Production en 2015 des halles à marée de la façade SA



> DIRM SA / MCPPML 2016 - ©FranceAgrimer

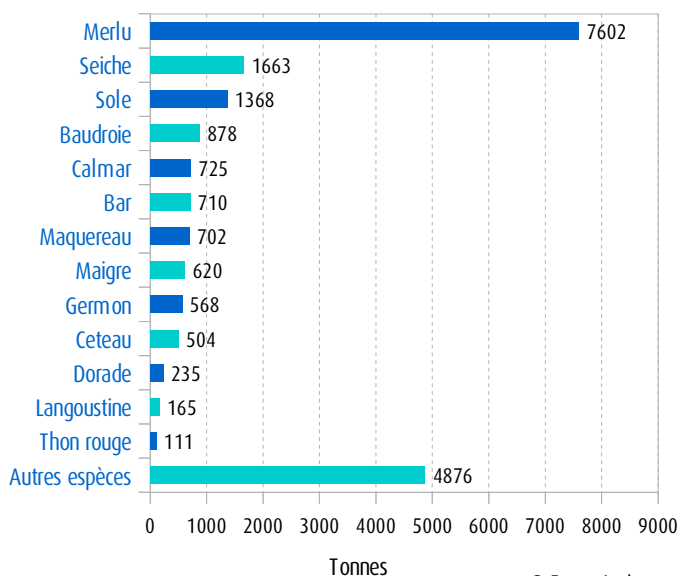
À La Rochelle, le marché du poisson subit une conjoncture délicate depuis environ 2 décennies. Au cours de l'année 2015, 2 nouvelles unités armées au large ont été vendues. Des arrêts techniques ont également dégradé les résultats. Au final, la criée de la Rochelle a enregistré une baisse de 7 % de la production globale à 1.946 tonnes pour un chiffre d'affaires stable. Le tassement a été contenu grâce à une bonne année réalisée par les petits navires côtiers et à l'abondance de seiches au printemps.

Après une bonne année 2014, les 2 halles à marée d'Arcachon et Saint-Jean-de-Luz ont enregistré d'excellents résultats en 2015. En effet le chiffre d'affaire réalisé par ces 2 halles à marée a progressé de +17 % à Saint-Jean-de-Luz, et de +13 % à Arcachon.

Sur le port d'Arcachon, après une année 2014 correcte, la hausse de 13% du chiffre d'affaires a bénéficié à l'ensemble des métiers de la pêche. La sole demeure la première ressource du port avec 5,5 millions d'euros de chiffre d'affaires réalisés durant l'année.

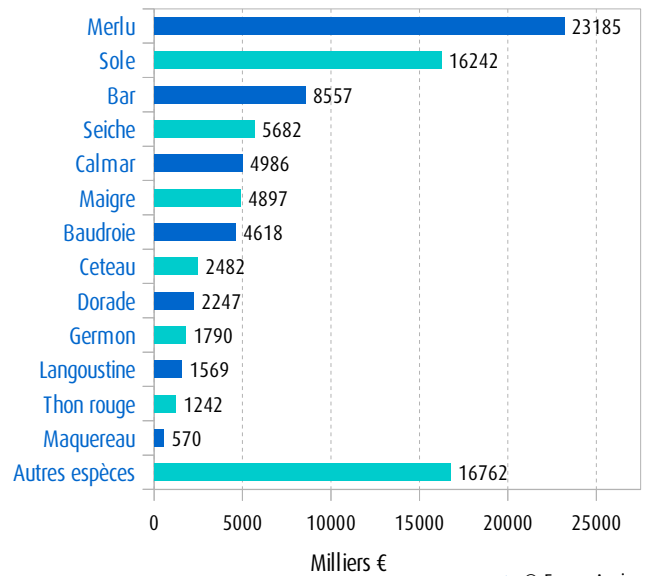
La halle à marée de Saint-Jean-de-Luz enregistre en 2015 de très bons résultats, dans la droite ligne des précédents exercices. La production, tant en tonnage qu'en valeur est en progression ininterrompue depuis 5 ans, puisqu'elle a triplé ses résultats. Les ventes de gré à gré du merlu pêché par les armements franco-espagnols constituent le moteur de cette croissance. En 2015 les captures de merlu ont encore progressé pour atteindre 6714 tonnes (+7 %) pour plus de 20 millions d'euros de chiffre d'affaires. Le bond de 23 % du prix moyen au kilo compense largement le tassement du tonnage enregistré entre 2014 et 2015 (-5%)

► Volumes des ventes par espèce en 2015 sur la façade SA



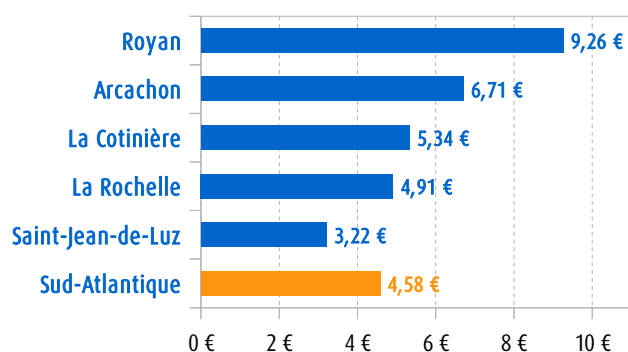
> © FranceAgrimer

► Valeur des ventes par espèce en 2015 sur la façade SA



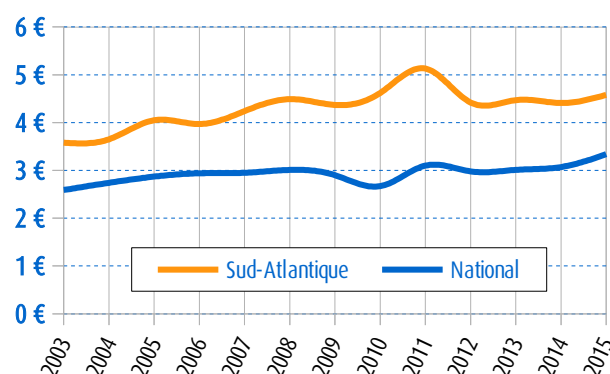
> © FranceAgrimer

► Prix moyen au kilo en 2015 dans les criées de la façade SA



► © FranceAgrimer

► Évolution du prix moyen de vente au kg sur la façade SA



► © FranceAgrimer

■ Les organisations professionnelles

La Direction interrégionale de la mer Sud-Atlantique assure la tutelle des comités régionaux des pêches maritimes et des élevages marins (CRPMEM) relevant de sa façade. Il s'agit d'organismes interprofessionnels paritaires qui regroupent l'ensemble des professionnels qui exercent des activités de pêches maritimes et d'élevages marins. Leurs missions sont définies par les articles L.912-1 et suivants du Code rural et de la pêche maritime relatifs à l'organisation professionnelle des pêches maritimes et des élevages marins.

Il existe actuellement 2 CRPMEM sur la façade Sud-Atlantique, un par région. Le CRPMEM Aquitaine (Président M. Patrick Lafargue) dont le siège est à Ciboure comprend 22 membres, tandis que le CRPMEM Poitou-Charentes (Président M. Michel Crochet) dont le siège est à La Rochelle compte 38 membres.

Le regroupement des régions dans le cadre de la loi NOTRe rendra obligatoire la fusion des CRPMEM des anciennes régions Poitou-Charentes et Aquitaine. Plusieurs réunions de travail préparatoires ont déjà été organisées par la DIRM SA dans le cadre du processus qui suivra le calendrier des élections professionnelles prévues pour début 2017.

Enfin, il existe sur la façade Sud-Atlantique 3 importantes organisations de producteurs de la filière pêche ayant pour mission d'organiser le marché des pêches maritimes sur le littoral, notamment en assurant les conditions de vente de la production de ses adhérents :

- 1) PECHEURS D'AQUITAINE : Organisation de producteurs des ports de Ciboure/Saint-Jean-de-Luz, Hendaye, Bayonne, Cap-breton et Arcachon ;
- 2) OP LA COTINIÈRE : Organisation de producteurs du port de La Cotinière ;
- 3) FROM SUD-OUEST : Organisation de producteurs du port de La Rochelle.



En savoir plus

[Comité Régional des Pêches Maritimes et des Elevages Marins d'Aquitaine](#)

[Comité Régional des Pêches Maritimes et des Elevages Marins de Poitou-Charentes](#)



B.2. La conchyliculture

La production conchylicole de la région est constituée par l'ostréiculture (huîtres) qui se concentre dans les 2 grands bassins de Marennes-Oléron et Arcachon, à laquelle s'ajoute la mytiliculture (moules) en Charente-Maritime. La production conchylicole de la façade Sud-Atlantique représente près de 40% de la production totale nationale, Marennes-Oléron étant le premier bassin conchylicole d'Europe en terme de production.

■ L'actualité de la filière en 2015

Comme l'ensemble du littoral, la région a connu un épisode de mortalités des jeunes huîtres creuses plus faible qu'en 2014 et 2013. Les prix se maintiennent dans le sillage de la hausse constatée en 2013, les ventes de fin d'année (2015) se sont bien tenues.

L'hiver plutôt doux, le printemps dans les normes et les conditions météorologiques estivales favorables en juin et juillet ont permis une première ponte importante et assez synchrone fin juillet sur tous les écosystèmes atlantiques. Cependant, les conditions estivales du mois d'août ont été moins favorables ce qui a ralenti le développement larvaire des cohortes présentes. Le recrutement a donc été faible à modéré selon les secteurs.

La saison 2015 de reproduction des huîtres dans le bassin de Marennes-Oléron se caractérise par un captage proche de la moyenne sur 11 ans, de petite taille (4,4mm), principalement réalisé en août ainsi qu'un taux de mortalité faible en octobre (11%), inférieur à celui de 2014 (38%). On peut remarquer une grande variabilité de captage selon les secteurs (plus fort captage à Bonne Anse, plus faible captage en nord Charente) ainsi qu'une variabilité de taille selon les secteurs (plus gros naissains en Seudre, plus petits naissains sur Bonne Anse et en Gironde). (Sources : CREEA, Ifremer)

La saison 2015 de reproduction des huîtres dans le bassin d'Arcachon se caractérise par un captage faible en très nette baisse par rapport à 2014 (diminution de 97 % et 98 % en moyenne annuelle de captage respectivement pour les secteurs Arcachon-Ouest et Arcachon-Est) (Source : Ifremer)



▲ Parcs à huîtres à marée basse face à la dune du Pilat

Les huîtres sont transportées dans des parcs situés sur le Banc d'Arguin, à l'entrée du Bassin d'Arcachon. Les eaux vives apportent à l'huître une nourriture suffisante en plancton, et les courants marins lui donnent progressivement une forme régulière et allongée.

► Zoom sur les différents modes de captage de naissains d'huîtres

Sur tubes collecteurs



Sur coupelles



Sur tuiles chaulées disposées en ruchons



Dans ce contexte d'épizootie, et ce malgré les aides financières, on assiste depuis plusieurs années à une érosion constante du nombre de conchyliculteurs sur la façade.

■ Les entreprises et les moyens de production

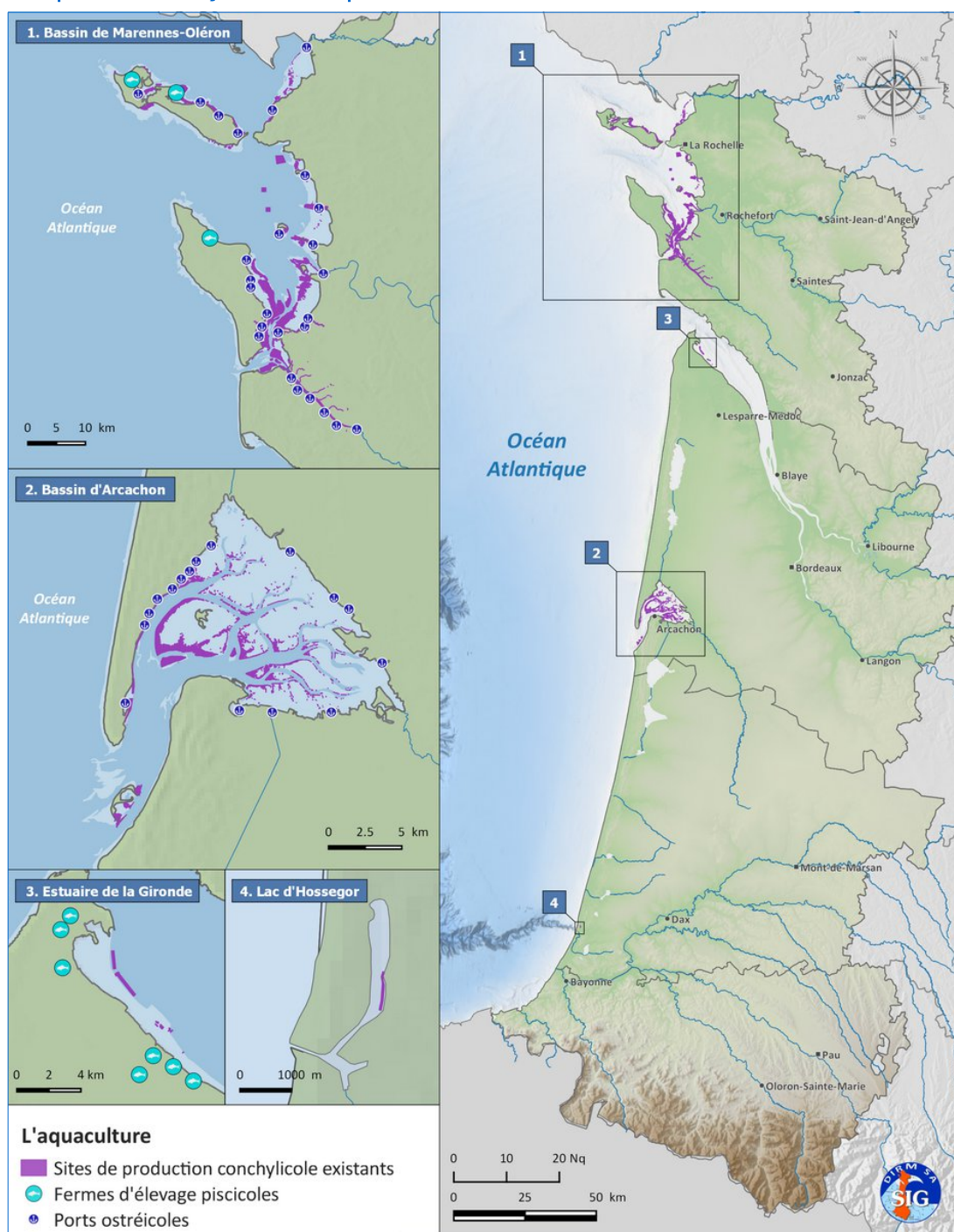
Entre 2006 et 2015, le nombre de détenteurs de concessions pour la façade Sud-Atlantique a baissé un peu moins fortement de 13,12% qu'au national 14,77%. Sur la même période le nombre de concessions a diminué plus fortement sur la façade Sud-Atlantique de 12,43% qu'au national (-7,34%), alors même que les surfaces ont diminué dans les mêmes proportions (-8,29 % contre -8,57 % au niveau national).

Des opérations de fusion et de remembrement sur le parcellaire semblent à même d'expliquer cette évolution (notamment pour le bassin de Marennes-Oléron).

Après une diminution assez sensible entre les années 2006 et 2010 (-9,3%), le nombre de concessions s'est stabilisé jusqu'en 2015 (-2%) suivant la même tendance qu'au niveau national.

Les 1091 entreprises de la façade (38 % des entreprises de métropole) comptent environ 40 % des emplois nationaux.

► L'aquaculture sur la façade Sud-Atlantique





La commune de Château d'Oléron est un important port ostréicole. Le bassin de Marennes-Oléron est le principal centre d'affinage et de production d'huîtres en Europe

En parallèle on note une diminution constante du nombre de détenteurs qui passe de 2096 en 2006 à 1821 en 2015 (soit -13,12%) suivant la même tendance qu'au niveau national (soit -14,17%).

► Production et nombre d'entreprises pour la façade SA*

1) Vente à l'élevage

Espèce	Nombre d'entreprises	Quantité (tonnes)	Valeur (M€)
Huître creuse	293	9655	36
Huître plate	/	/	/
Moule	35	3461	4,98
Coque	/	/	/
Palourde	4	53	0,22
Autres coquillages	/	/	/

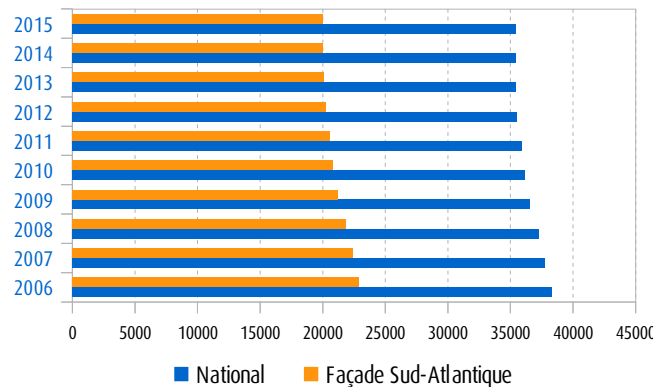
2) Vente à la consommation

Espèce	Nombre d'entreprises	Quantité (tonnes)	Valeur (M€)
Huître creuse	858	43.443	224
Huître plate	16	40	0,36
Moule	130	13.658	26,41
Coque	18	175	0,55
Palourde	39	663	3,33
Autres coquillages	/	/	/

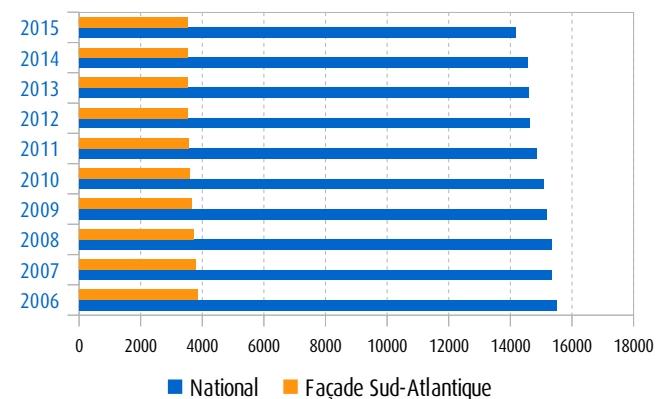
*Source : enquête aquaculture 2012 DPMA/BSPA, en tonnes et millions d'euros (ne pas additionner les nombres d'entreprises entre colonnes ou entre coquillages) (NB: les données de production conchylicole concernent les entreprises qui ont leur siège dans l'inter-région, la région de production effective n'est pas précisée, une entreprise peut intervenir sur plusieurs familles de coquillages).

► Evolution de la production ostréicole la façade SA*

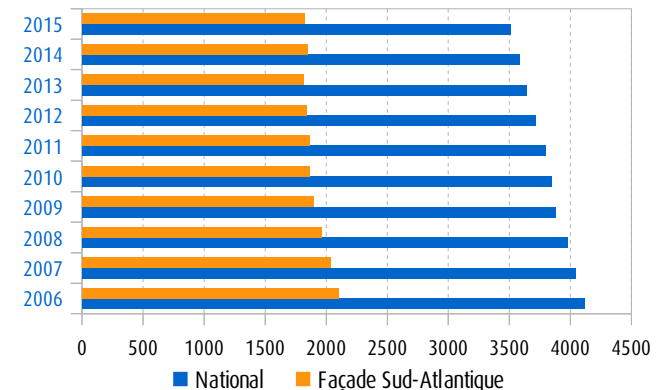
Evolution de 2006 à 2015 du nombre de concessions dédiées à l'élevage toutes huîtres confondues



Evolution de 2006 à 2015 de la surface concédée (en Ha) dédiée à l'élevage toutes huîtres confondues



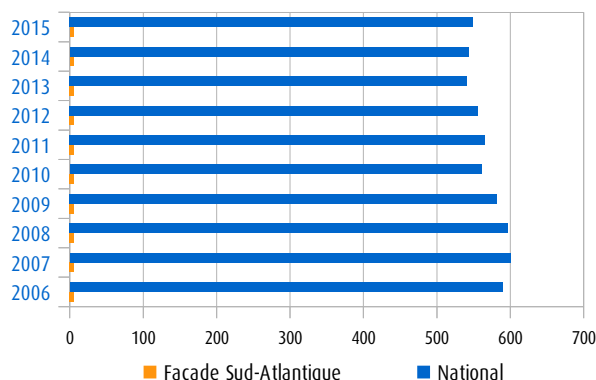
Evolution de 2006 à 2015 du nombre de détenteurs dédiés à l'élevage toutes huîtres confondues



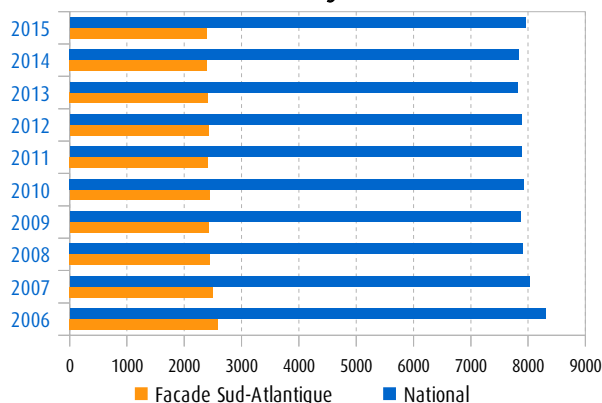
Pour la façade Sud-Atlantique la mytiliculture se concentre essentiellement dans les pertuis charentais, et en particulier dans la baie de l'Aiguillon qui se situe entre les départements de la Vendée et de la Charente-Maritime. Charron est un petit port conchylicole connu et réputé pour sa production de moules qui font sa renommée.

► Evolution de la production mytilicole sur la façade SA

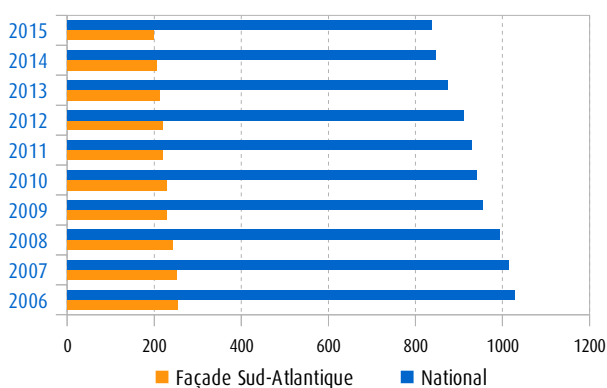
Evolution de 2006 à 2015 de la surface concédée (en Ha) dédiée à l'élevage des moules



Evolution de 2006 à 2015 du nombre de concessions dédiées à l'élevage des moules



Evolution de 2006 à 2015 du nombre de détenteurs de concessions dédiées à l'élevage des moules



Entre 2006 et 2015, le nombre de détenteurs pour la façade Sud-Atlantique a baissé un peu plus fortement (-21,34%) qu'au niveau national (-18,58%). Sur la même période le nombre de concessions a diminué un peu plus fortement en Sud-Atlantique (-7,61%) qu'au niveau national (-4,22%), ainsi que les surfaces (-16,67 % contre -6,79 %).

Après une diminution sensible entre 2006 et 2010 (-5,7%), le nombre de concessions s'est stabilisé jusqu'en 2015 (-1%).

La production globale de coquillages de la façade peut être estimée à un peu plus de 71.000 tonnes (dont huîtres 53.138 tonnes, moules 17.119 tonnes) pour une valeur d'environ 300 millions d'euros.

► Emplois à la conchyliculture sur la façade SA

Type d'emploi		Nombre d'emploi
Emploi total	total	9655
	nombre d'ETP	3182
Emploi permanent	total	3194
	dont temps complet	2321
	nombre d'ETP	2754
Emploi saisonnier	total	3909
	nombre d'ETP	438

■ Les comités régionaux conchylicoles

Il existe 2 comités régionaux conchylicoles (CRC) dont les sièges sont à Marennes d'Oléron pour l'ex-Poitou-Charentes et à Gujan-Mestras pour l'ex-Aquitaine (qui comprend aussi la représentation de quelques conchyliculteurs du secteur d'Hossegor), conformément à l'arrêté du 15 octobre 2012 fixant les limites géographiques, le siège, la composition du bureau des sections régionales de la conchyliculture ainsi que les circonscriptions électorales qui y sont rattachées. Le CRC d'Aquitaine compte 23 membres titulaires, tandis que le CRC de Poitou-Charentes compte 58 membres titulaires.

En savoir plus

[Comité national de la conchyliculture](#)

[Comité régional de la conchyliculture Poitou-Charentes](#)

[Comité régional conchylicole d'Aquitaine](#)

[Schéma régional de développement de l'aquaculture marine \(SRDAM\)](#)



B.3. Les ports de commerce et le transport maritime

La façade Sud-Atlantique compte sur son territoire 2 grands ports maritimes, La Rochelle et Bordeaux, qui se classent respectivement aux 7èmes et 8èmes places des ports français en termes de trafic global de marchandises. Dans ces 2 ports, d'importants investissements de mise à niveau, de développement et d'extension des infrastructures portuaires ont été réalisés afin de s'adapter aux évolutions économiques, énergétiques et environnementales du secteur du transport maritime.

La façade compte également 2 ports de commerce relevant de la Région, à Bayonne et à Rochefort-Tonnay-Charente.

■ Les grands ports maritimes

Le trafic de Bordeaux Port Atlantique s'est placé dans la stabilité l'an dernier. Avec 8,5 millions de tonnes, les entrées et les sorties de marchandises se situent au même niveau qu'en 2014. Cette performance est supérieure à celle des années 2011 et 2012 mais demeure en deçà des 9 millions de tonnes de 2013 et de 2008. Le bilan de 2015 est toutefois considéré par le port comme satisfaisant compte tenu de la conjoncture économique.



▲ Terminal portuaire de Bassens (GPM de Bordeaux)

Le Grand port maritime de Bordeaux prévoit des perspectives encourageantes et porteuses de développement en 2016, en raison de la mise en service du nouveau Terminal conteneurs du Sud-Ouest du Verdon, mais également celui de Grattequina à Blanquefort, dédié en grande partie au vrac de colis lourds (éoliennes) et aux granulats.

Avec 4,3 millions de tonnes, les hydrocarbures restent le premier poste du trafic portuaire. Il est en légère hausse. Le deuxième poste est celui des céréales (blé, maïs) et des oléagineux (tournesol, colza). Avec 1,7 million de tonnes, il est en progrès de 200.000 tonnes par rapport à 2014. Cette hausse s'explique par la bonne récolte de céréales et oléagineux dans le Sud-Ouest notamment sur les six premiers mois de 2015.

Les engrais se maintiennent à la troisième place avec 517.000 tonnes malgré une baisse de 16,7%. Cette dernière est principalement due à l'importation d'engrais manufacturés qui reculent de près de 30%.

Les marchandises en conteneurs poursuivent leur progression (+12%) avec 63.000 « caisses » manutentionnées à Bassens. Les importations en provenance de Chine y sont pour une bonne part. La performance est remarquable compte-tenu de l'immobilisation du terminal du Verdon.

► Le grand port maritime de Bordeaux en chiffres

8ème port de commerce français en terme de trafic

type de gestion : Établissement public industriel et commercial

Caractéristiques et implantation : 7 terminaux spécialisés

Bordeaux Port de la Lune : Passagers (navires de croisière)

Ambès : produits chimiques et hydrocarbures

Bassens : Céréales, multi-vracs, conteneurs, bois, ferroutage

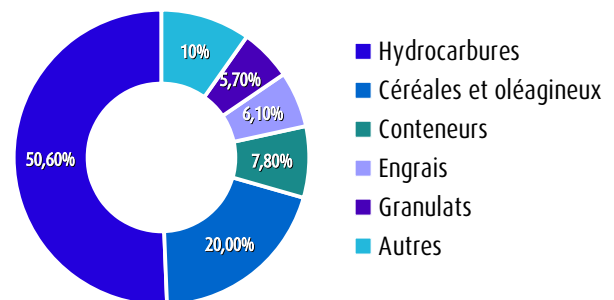
Pauillac : hydrocarbures et bois, point modal de logistique AIRBUS

Blaye : céréales et vracs liquides

Le Verdon -sur-Mer : conteneurs et bois-ferroutage

Blanquefort-Grattequina : logistique colis lourds, granulats

trafic de marchandises cumulé 2015 : **8.50 millions de tonnes** réparties ainsi :



Enfin, le charbon importé d'Afrique du Sud, et le coke de pétrole augmentent de plus de 38% à 150.000 tonnes grâce à la hausse des besoins de Michelin à Bassens.

Les nouveaux portiques du terminal du Verdon sont arrivés à l'été 2015 et la reprise du service est prévue au cours du second semestre 2016. La navette ferroviaire Bruges-Le Verdon d'Europorée devrait transporter 95% des conteneurs transitant par le port de Bordeaux.

La filière des granulats importés a représenté 486 000 tonnes en 2015, en baisse de 25%. Elle s'explique par la fin des gros chantiers et la crise du bâtiment dans le Sud-Ouest mais devrait se maintenir à ce niveau compte-tenu du dynamisme de la construction sur Bordeaux métropole et du déficit régional en matériaux de construction.

Enfin, le port verra son activité de croisières s'étoffer avec 53 escales de paquebots prévues contre 34 en 2015. Bordeaux port Atlantique compte enfin sur son projet stratégique 2015-2020, adopté le 26 novembre dernier, et prévoyant 110 millions d'euros d'investissements sur 5 ans. (Source : Port Atlantique Bordeaux - Sud-Ouest)

A La Rochelle, le trafic du Grand Port Maritime a augmenté de 4,3% en 2015. Les 10 millions de tonnes annoncées en 2006 comme objectif de la décennie suivante ne sont pas atteints mais le port présente un bon bilan pour l'année écoulée. Le trafic de 9,8 millions de tonnes en 2015 s'approche tout près de l'objectif évoqué en 2006 et constitue un nouveau record.

► Le grand port maritime de La Rochelle en chiffres

7ème port de commerce français

type de gestion : Établissement public industriel et commercial

Caractéristiques et implantation :

Circonscription portuaire d'une superficie de 2226 ha répartie en 872,5 ha de surface terrestre et 1353,5 ha de surface maritime

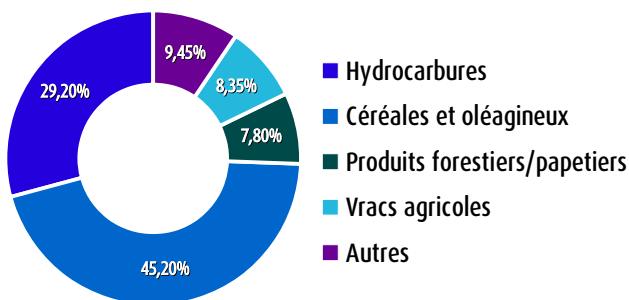
Premier port français importateur de produits forestiers et 2ème port français exportateur de céréales

Port en eau profonde avec 13,50 mètres de tirant d'eau

45 minutes de pilotage

Site naturellement protégé par les Iles de Ré et d'Oléron

trafic de marchandises cumulé 2015 : 9,81 millions de tonnes réparties ainsi :



Trois filières tirent ce résultat. En premier lieu, les céréales, premier trafic rochelais, augmentent de 3,7%, à 4,4 millions de tonnes. Viennent ensuite les produits pétroliers, en hausse de 8,5%, à 2,8 millions de tonnes. Les vrac agricoles terminent l'année à 819 600 tonnes et deviennent la troisième filière du port.



▲ Grand port maritime de La Rochelle

Issu de la transformation du port autonome, le GPM de La Rochelle se classe comme 7^e port de commerce français en tonnage de marchandises, 1^{er} port européen pour l'importation de grumes et 1^{er} port français pour l'importation de produits forestiers et pâtes à papier. Il représentait en 2015 plus de 85 % des échanges de marchandises du transport maritime de l'ancienne région Poitou-Charentes.

On peut aussi souligner la nette progression des produits « divers » à +29,7%, qui caractérise notamment la hausse des carbonates et l'embellie des colis lourds, famille dans laquelle sont classés les débarquements d'éoliennes.

► Evolution du trafic de marchandises entre 2014 et 2015

Port	Tonnage 2015	Évolution 2014-2015
GPM La Rochelle	9,81 MT	3,10%
GPM Bordeaux	8,50 MT	stable
Port de Bayonne	2,32 MT	-10,70%
Complexe portuaire de Rochefort-Tonnay-Charente	726.678 T	-3%

► Source : MEEM - CCI Rochefort – GPM Bordeaux et La Rochelle

Cette année 2015 voit se confirmer et s'amplifier la part du report modal, avec près de 1,7 million de tonnes -sur les 9,8 millions du trafic total- acheminées par le train. Soit une hausse de 30% par rapport à 2014. (Source GPM La Rochelle - Sud-Ouest)

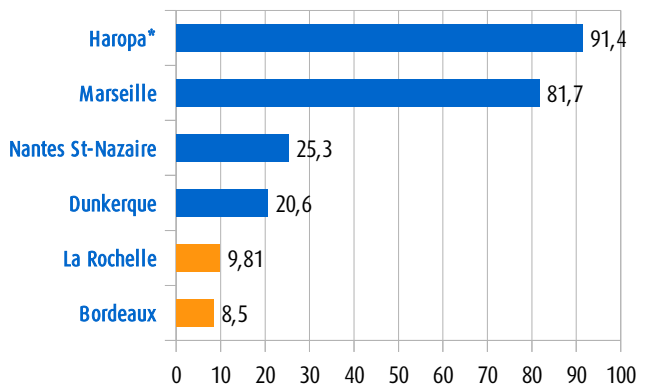
■ Les ports de commerce régionaux

Sur le port de Bayonne, l'année 2015 se termine sur un trafic de 2.32 millions de tonnes, soit une baisse de 10,7% comparée à 2014 (2.60 millions de tonnes). Les difficultés économiques rencontrées par les principaux clients implantés sur le port expliquent cette baisse.

La baisse s'est toutefois ralentie par rapport aux prévisions de septembre 2015 qui laissaient entrevoir un trafic à fin 2015 de 2,24 MT (soit un réalisé supérieur de 84 835 T)

► Classement des grands ports maritimes français (trafic 2015)

Millions de tonnes



* Alliance portuaire Le Havre - Rouen - Paris

> © MEEM

Sur le port de Bayonne, indépendamment de l'impact de la perte de 192.000 tonnes liée à l'arrêt de production prolongé de la société CELSA en début d'année, ce sont également les produits forestiers qui n'ont pas été au rendez-vous (-35.000 tonnes comparé à 2014), ainsi que le maïs (-25 000 tonnes) et les produits pétroliers (-20.000 tonnes). Si cette baisse d'activité touche autant la manutention privée (1.60 MT, soit -10,8%) que la manutention publique (0,72 MT, soit -10,4%), il est à noter que la proportion de marchandises manutentionnées par les grues publiques est à son meilleur niveau depuis plus de 20 ans avec 31% du trafic total.

En effet, quelques nouveaux trafics ont permis au port de Bayonne de grossir et de sécuriser une partie de la manutention réalisée par les grues de la concession. C'est le cas du coke de pétrole, du quartz ou du ballast par exemple. Ces trafics témoignent de la grande diversité des activités rendues possibles, de la compétitivité du port de Bayonne et ce malgré une concurrence forte et accrue des ports voisins, notamment les ports espagnols situés, pour le premier, Saint-Sébastien, à moins de 50 km.

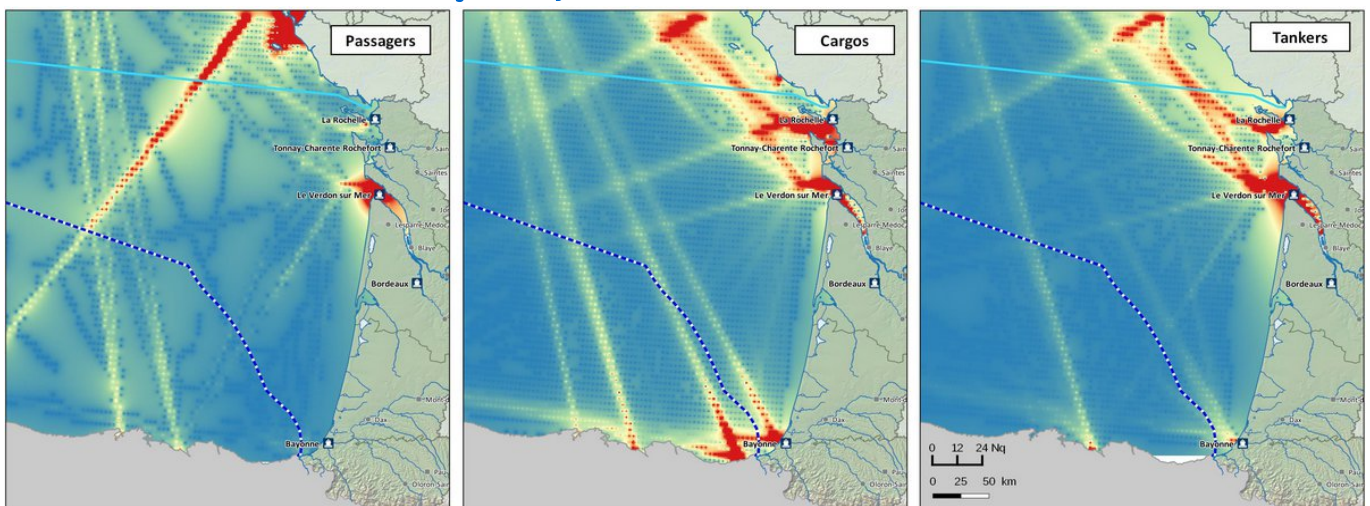
Malgré cette conjoncture défavorable, les efforts de la concession se sont portés sur l'aboutissement de plusieurs dossiers structurants pour la compétitivité du port de Bayonne : arrivée d'une nouvelle drague mixte, gestion directe des services du remorquage et du dragage depuis septembre 2015, création fin 2015 de l'opérateur ferroviaire de proximité « OFP Sud-ouest »... (Source CCI Bayonne-Pays Basque)

▼ Port de Bayonne à l'embouchure de l'Adour



Le complexe portuaire de Rochefort Tonnay-Charente est un élément essentiel de la rentabilité des entreprises régionales. L'équivalent de la production de près de 44 000 hectares de blé, maïs, tournesol s'exporte par son intermédiaire.

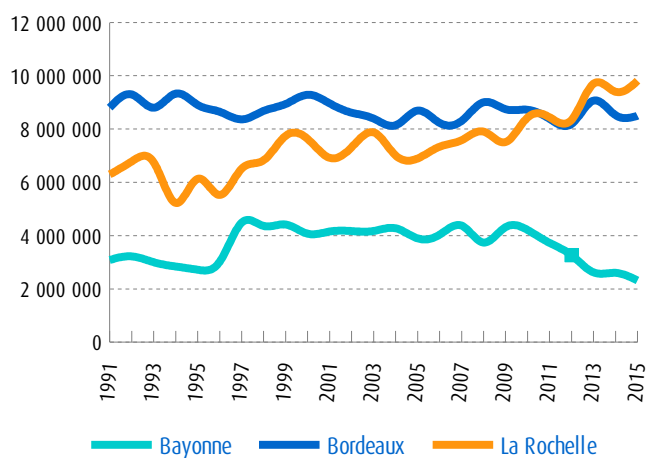
► Zoom sur la densité de trafic maritime au large de la façade SA



> DIRM SA /MCPMML © CEREMA DtecEMF données 2012

Le trafic du complexe en 2015 atteignait 726.678 tonnes soit une légère baisse (-3%) par rapport à 2014. 50 % des importations d'engrais sont destinés aux approvisionnements de TIMAC à Tonnay-Charente (filiale du Groupe Roullier spécialisée dans la fabrication et la commercialisation de fertilisants, d'amendements et de spécialités zootechniques) et 50 % alimentent la filière agricole, via les circuits de distribution classiques (courtiers, coopératives, organismes de stockage, revendeurs, etc.). Les bois sciés scandinaves importés via Rochefort sont destinés en majorité au marché régional de la transformation.

► Evolution du trafic maritime des ports de la façade SA (tonnage)

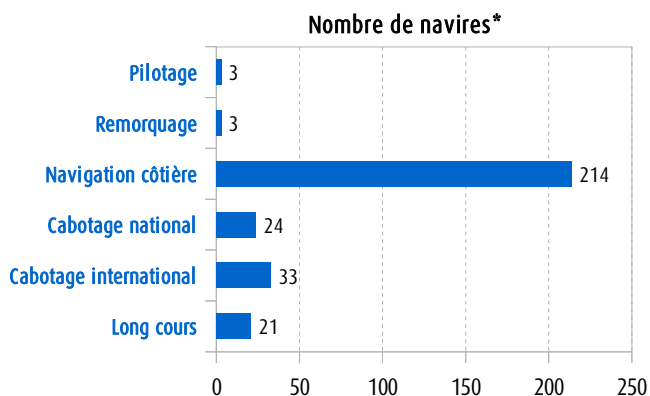


► © MEDDE

■ La flotte de commerce

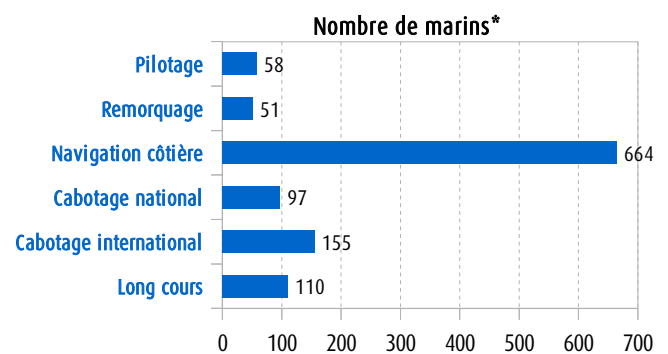
298 navires sous pavillon français sont immatriculés dans un quartier de la façade Sud-Atlantique. Cela représente environ 11% des navires armés au commerce immatriculés en France.

► Nombre de navires de commerce armés sur la façade SA



*Navires immatriculés dans l'un des quartiers de la façade Sud-Atlantique

► Nombre de marins du commerce sur la façade SA



*Marins français immatriculés dans l'un des quartiers de la façade Sud-Atlantique

► © MEEM - image au 17/05/2016

■ Le transport de passagers

En Gironde, deux lignes de ferrys gérées par le Conseil Général permettent de traverser l'estuaire de la Gironde.



▲ Le bac « La Gironde » à Royan

Un service de bacs fluviaux géré par le Conseil Général de la Gironde, assure 2 liaisons entre les 2 rives de l'estuaire de la Gironde, entre Blaye et Lamarque en amont et entre Le Verdon (Port-Bloc) et Royan à son embouchure. Le trafic de cette dernière atteint pratiquement le million de passagers par an.

1) La liaison Le Verdon/Royan : située à l'embouchure de l'estuaire de la Gironde, cette liaison maritime assurée par 2 bacs qui relie Le Verdon (Pointe Nord du Médoc) à Royan, permet d'éviter le long détour de l'estuaire et le franchissement des ponts sur la Dordogne et la Garonne. La distance est de 3 milles (environ 5,5 kilomètres) et la traversée de 20 minutes environ.

Ces deux ferrys répondent au développement du trafic sur la ligne Le Verdon-Royan qui s'élève à 900.000 passagers et 250.000 véhicules par an (*Source CD Gironde*)

2) La liaison Blaye / Lamarque : cette ligne relie Blaye (rive droite) au port de Lamarque (rive gauche) et permet de se retrouver en plein cœur du Médoc à partir de la Haute-Gironde. La traversée dure 20 minutes environ pour une distance de 2,4 milles (4,5 km).



À Bordeaux, le service « BATCUB » a été lancé le 2 mai 2013. Il est exploité avec 2 catamarans hybrides (45 places assises, 2 emplacements fauteuils roulants et 6 pour les vélos). Conçues et fabriquées par des entreprises girondines, en forme de catamaran, ces navettes fluviales hybrides permettent aux Bordelais d'aller d'une rive à l'autre de la Garonne.

Dans les Landes, à Capbreton un bateau passeur (Le Boucarot – Syndicat intercommunal à vocation multiple (SIVOM)) propose d'effectuer la traversée du canal durant la saison estivale.

Dans les Pyrénées-Atlantiques, à Saint-Jean-de-Luz, une navette permet de traverser la baie de mai à septembre, tandis qu'à Hendaye, une navette effectue la traversée de La Bidassoa.

En Charente-Maritime l'agglomération de La Rochelle dispose d'un service public régulier de transport de personnes par bateau comprenant :

- 2 navires à propulsion électrique qui proposent, en alternance, la traversée du chenal du port de La Rochelle ;
- 2 navires électro-solaires reliant le Vieux Port au port de plaisance des Minimes.

Dans les pertuis charentais, une navette à passagers assure toute l'année une traversée entre Fouras et l'Île d'Aix. Depuis 2012, la communauté de commune de l'île d'Oléron a passé une convention de service public avec la société Trans Pertuis, pour la desserte de l'île (Boyardville) depuis La Rochelle (Médiathèque).



En savoir plus

[Grand Port Maritime de Bordeaux](#)

[Grand Port Maritime de La Rochelle](#)



B.4. La plaisance et les loisirs nautiques

Malgré une configuration assez peu favorable au nautisme, la façade Sud-Atlantique abrite plusieurs grands sites naturels très prisés des plaisanciers. Ainsi, les pertuis charentais et les îles de Ré et d'Oléron, l'embouchure de l'estuaire de la Gironde et le Bassin d'Arcachon comptent parmi les bassins de navigation les plus fréquentés de métropole. Le plus grand port de plaisance de la façade Atlantique est celui des Minimes situé à la Rochelle. Quant à la Côte d'Argent sableuse et rectiligne, battue par la houle, elle demeure, avec la côte basque, le territoire historique de développement et de pratique des sports de glisse en France tels que le surf.

■ Les ports de plaisance

La façade Sud-Atlantique compte 74 ports de plaisance (dont 48 pour le département de la Charente-Maritime) incluant les ports mixtes (ports abritant des navires de plaisance et des navires professionnels) et dont les places sont sur ponton ou à quai.

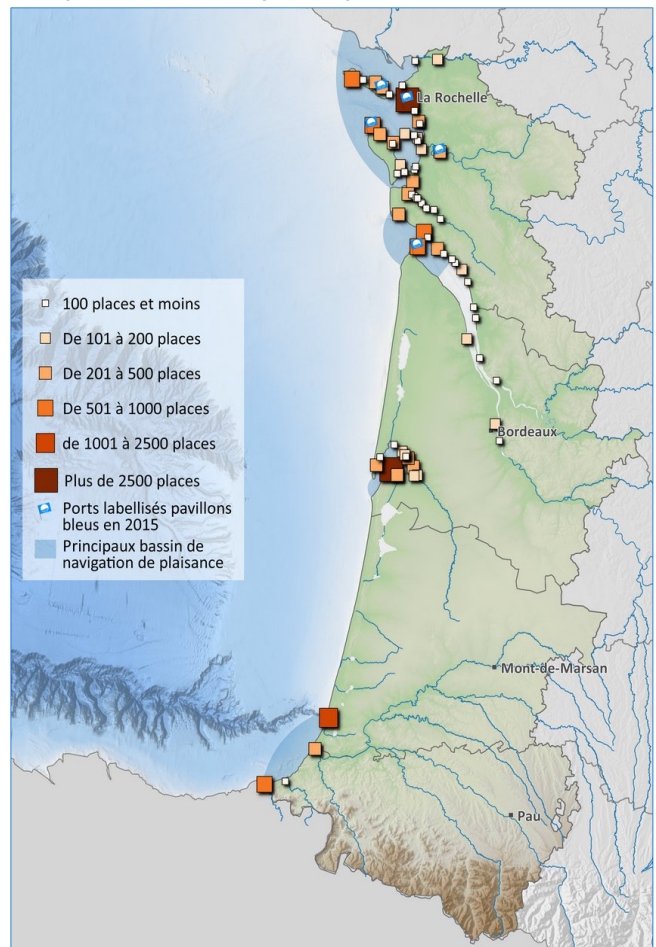
En Sud-Atlantique, 2 grands ports de plaisance se distinguent. Il s'agit d'une part des ports des Minimes de la Rochelle, qui avec plus de 5000 anneaux est le premier port de plaisance pour la façade Atlantique et l'un des premiers ports européens par ses capacités d'accueil. Vient ensuite le port d'Arcachon, qui avec ses 2700 anneaux et ses 750 places au mouillage constitue le deuxième pôle de plaisance majeur en Nouvelle-Aquitaine. Hormis ces 2 pôles majeurs, on citera les autres ports de plus de 500 places de la façade : Royan, Capbreton, Hendaye, Port-Médoc, Saint-Denis-d'Oléron et Ars-en-Ré (cf carte)



Entre 2003 et 2015, le pourcentage des navires français immatriculés sur la façade Sud-Atlantique a oscillé entre 13% et 14% du parc national qui comptabilise actuellement près d'un million de navires.

Le parc sur la façade Sud-Atlantique s'élevait en 2015 à 134.338 navires (composé de 21 % de voiliers et de 79 % de navires à moteur).

► Capacités d'accueil des ports de plaisance



> DIRM SA /MCPML 2016 - © DDTM 17 - DDTM 33 - FFPP - © IGN BD ALTI

■ Les aires de mouillage

Globalement les places de mouillages représentent environ 40% de la capacité d'accueil de la plaisance sur la façade Sud-Atlantique.

Il y a toutefois des disparités assez marquées, notamment en Charente-Maritime qui présente le plus faible taux de mouillages, qui s'explique en grande partie par sa configuration et son maillage important de ports, rades et abris situés à l'intérieur des pertuis.

► Les mouillages sur la façade Sud-Atlantique

Départements SA	Capacités mouillages		% mouillages / capacités totales
	AOT	ZMEL	
17	430	1341	17 %
33	160	5520	57 %
64-40	970	80	50 %
Total	1130	7941	45 %

> Sources : CEREMA, DDTM 17, DDTM 33, DDTM 64

En revanche la Gironde présente 4 fois plus de ZMEL que la Charente-Maritime. En effet, même si la lagune d'Arcachon présente une configuration très abritée, il subsiste une insuffisance chronique de place dans les ports, malgré les projets en cours de développement de « ports à sec »

Les stationnements au mouillage peuvent être autorisés soit sous forme d'Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) individuelle, soit sous forme de Zones de Mouillages et d'Équipements Légers (ZMEL).

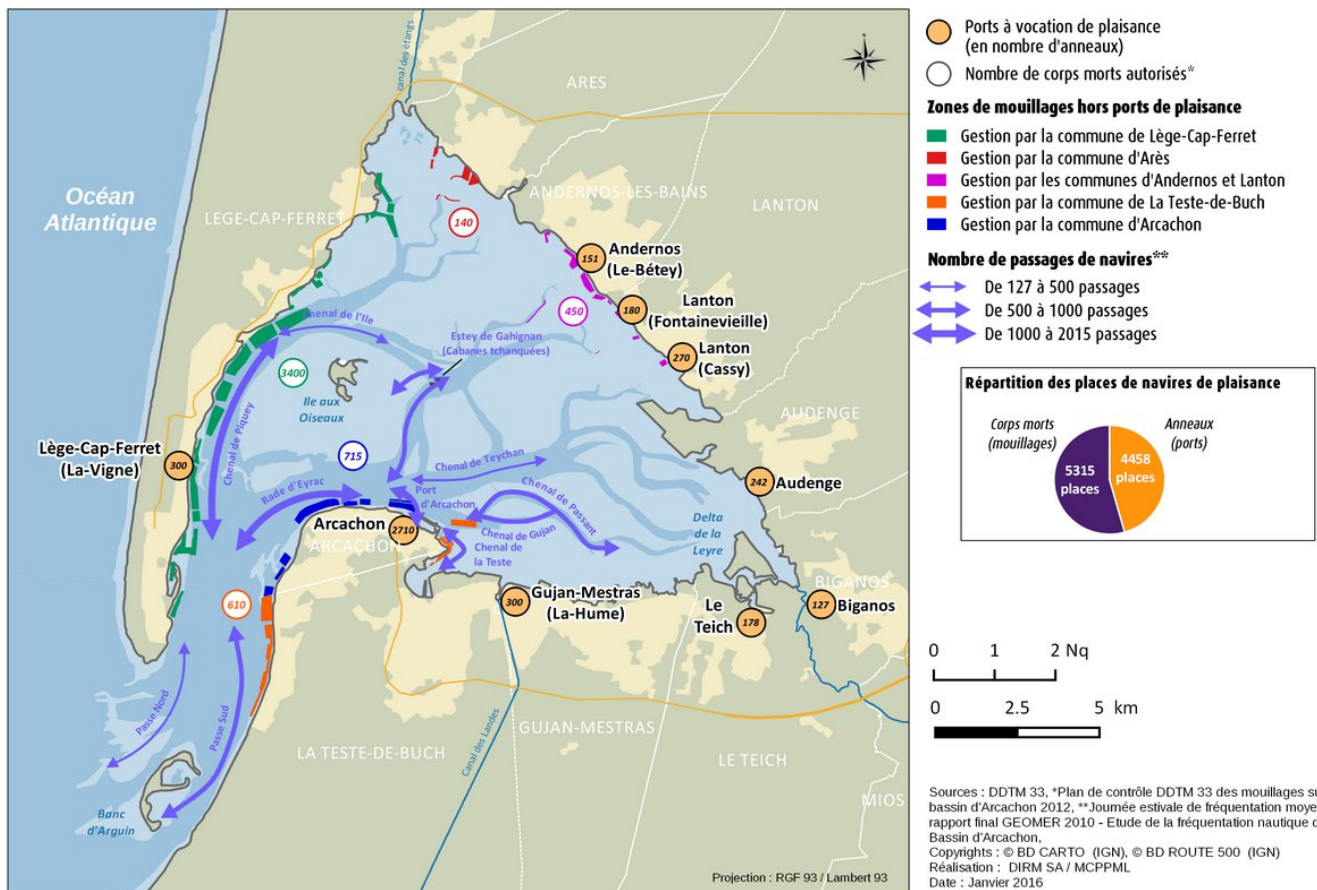
Une enquête du CEREMA en 2014 avait permis de quantifier, sur l'arc atlantique, les capacités de ces aires de mouillage. Le tableau ci-contre présente des données pour Sud-Atlantique. Enfin, il est à noter que l'État en Gironde a délégué la quasi-totalité de la gestion des ZMEL aux collectivités, à l'inverse de la Charente-Maritime où il reste le principal gestionnaire.



▲ Salon nautique « Le Grand Pavois » à La Rochelle

L'édition 2015 du salon nautique international « Le Grand Pavois » a accueilli 800 exposants, et 82.000 visiteurs sur les pontons du port des Minimes de La Rochelle. Il fait partie des 5 plus grands salons internationaux à flot. En terme d'importance il est en France le 2ème salon nautique après celui de Paris.

► Zoom sur l'activité de plaisance dans le Bassin d'Arcachon

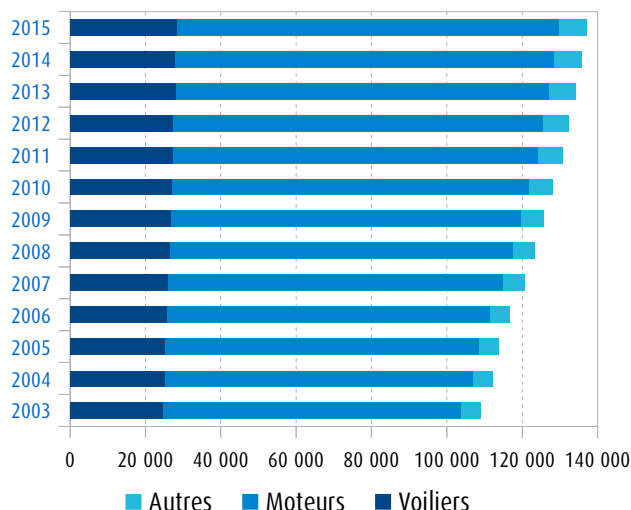


> DIRM SA / MCPPLM 2016 - © DDTM 33 / Rapport GEOMER 2010 - © IGN BD CARTO

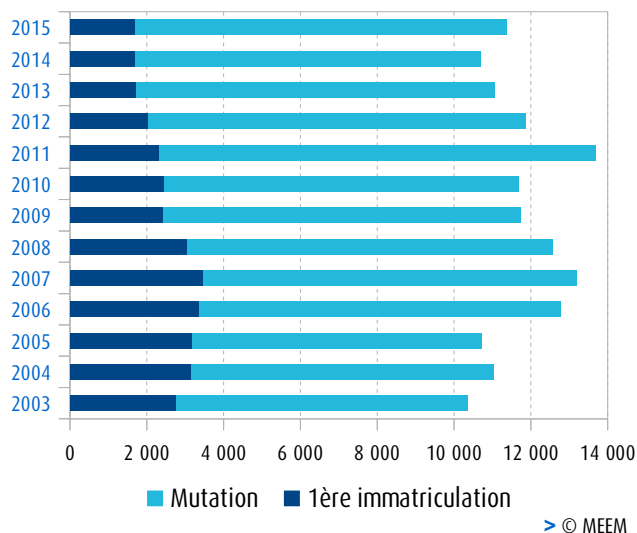
■ Le poids économique de la filière plaisance

Entre 2003 et 2015, le pourcentage des navires français immatriculés sur la façade Sud-Atlantique a oscillé entre 13% et 14% du parc national qui comptabilise actuellement près d'un million de navires.

► Parc des navires de plaisance sur la façade SA



► Immatriculations de navires de plaisance sur la façade SA



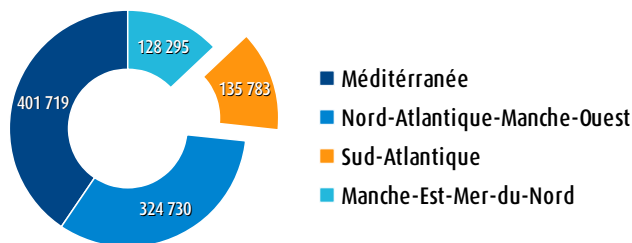
Le parc sur la façade Sud-Atlantique s'élève en 2015 à 137.904 navires (3.566 navires de plus qu'en 2014). Il est composé de 21 % de voiliers et de 79 % de navires à moteur. En 2014, le tissu économique était notamment composé de 135 sociétés de vente et réparation de bateaux de plaisance et accessoires, 97 « bateaux écoles », 6 sociétés de convoyage de navires de plaisance situées à La Rochelle et 75 centres de voiles agréés.



▲ Mise à l'eau d'un yacht construit à Gujan-Mestras, en Gironde

En 2015, 10.983 permis mer côtiers ont été délivrés sur la façade Sud-Atlantique, soit environ 10% du total national. Par son poids économique, ses emplois et sa structuration, la filière nautique pour la région Nouvelle Aquitaine, présente une grande diversité d'activités qui génèrent des retombées multiples souvent difficilement quantifiables, notamment en matière de tourisme et de loisirs.

► Nombre d'immatriculations de navires de plaisance par façade



> © MEEM

L'activité de la filière nautisme se concentre sur plusieurs zones :

- la Gironde (Bassin d'Arcachon) : concentrant de nombreuses entreprises (64%), elle présente un panel d'activités riche, de la conception et construction à la maintenance et aux équipements de bateaux
- les Landes 13% et la zone côtière du Pays Basque 17%, sont davantage axées sur la construction navale ainsi que sur les activités liées au monde de la « glisse »
- La Charente-Maritime, qui compte un bassin d'emplois et de compétences nautiques de premier plan. Le nautisme contemporain est né en Charente-Maritime et les principaux acteurs ont su conserver leur place de leader mondial, avec une filière qui rassemble tous les métiers de la construction navale, de la conception à l'armement.

Les données économiques de la filière nautique communiquées par le Conseil Départemental de la Charente-Maritime sont les suivantes : 3600 emplois, 360 entreprises, 400 millions d'euros de chiffres d'affaires et environ 10.000 anneaux, dont plus de la moitié pour le seul port de La Rochelle.

En Charente-Maritime, on recense seize navires à utilisation collective immatriculés au quartier de La Rochelle (dont deux à moteur et 14 à voile). Pour le quartier de Marennes, on en comptabilise 4 (dont 3 navires à moteur et un voilier).

En Gironde, 23 navires sont immatriculés au quartier d'Arcachon en plaisance professionnelle, dont 4 voiliers.

■ Les autres sports et loisirs nautiques

Les sports et pratiques innovantes en matière de glisse sont en pleine expansion en Sud-Atlantique : le funboard ou le kitesurf concernent les mêmes fabricants que les sports dits « historiques » tels que le surf ou la planche à voile mais sont porteurs d'une image et de concepts différents.



▲ Surfeurs sur la plage de Capbreton

La filière glisse est primordiale pour la Région Nouvelle Aquitaine car elle regroupe plusieurs axes d'attractivité du territoire : développement économique, aménagement, visibilité et promotion tout en étant fortement exportatrice.

Ce mouvement a pris de l'ampleur avec l'implantation des multinationales Rip Curl et Quiksilver sur la côte basco-landaise dès les années 80.

Ces activités ont depuis connu un développement considérable sur le littoral de la Nouvelle Aquitaine en générant des retombées économiques, touristiques et sociales. Forte de cette position de leader européen, l'ancienne Région Aquitaine s'était donnée pour objectif de labelliser un pôle de compétitivité « Glisse » d'envergure mondiale. Mais les industriels du domaine étant en majeure partie des concepteurs et distributeurs qui délocalisent à l'étranger leur production industrielle, et en l'absence de suffisamment de PME impliquées dans les projets industriels, les critères d'un pôle de compétitivité n'ont pas été remplis.

Concernant les autres loisirs nautiques, on citera en particulier le développement du tourisme « vert » sur l'interface terre-mer (ex : canoë-kayak, paddle) 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 médocains et landais. Les usages peuvent aller de la ballade au véritable sport côtier. 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.

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. (Source : CEREMA Dter SO)



En savoir plus

[Fédération française des ports de plaisance \(FFPP\)](#)

[La plaisance et les loisirs nautiques \(site du MEEM\)](#)

[Union Nationale des Associations de Navigateurs \(UNAN\)](#)



B.5. La construction et la réparation navales

La filière industrielle française représente environ 65.000 emplois industriels et réalise un chiffre d'affaires global de plus de 10,5 milliards d'euros. Ce secteur fortement exportateur se divise en plusieurs branches telles que la construction et réparation de navires civils, de navires militaires et de bateaux de plaisance auxquelles s'ajoute les équipementiers du secteur (motoristes, accastilleurs). Sur la façade Sud-Atlantique cette filière se caractérise par une grande diversité d'activités, avec la présence de tous les corps de métiers : constructeurs, motoristes, équipementiers, négoce et maintenance, prestation de service, location maritime et fluviale, grande plaisance, sport de glisse et pleine nature. Des constructeurs de renom y sont implantés, tels que Guy Couach ou CNB en Gironde, tandis qu'un important pôle de construction et de réparation navale s'est développé à La Rochelle. Le chiffre d'affaires du secteur s'élève pour la façade à environ 800 millions d'euros (hors construction militaire).

■ Les yachts et la plaisance

La plaisance 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...

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 Fountaine-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).

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

Dans le segment du yachting et de la grande plaisance, on retrouve une flotte de 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) et le chantier Couach à Gujan-Mestras.



© Dufour Yacht

▲ Voilier monocoque du constructeur naval Dufour Yachts

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), CNB, Dubourdieu ou Couach.

■ Les navires militaires

Même s'il n'existe pas d'arsenal de la Marine sur la façade Sud-Atlantique, le secteur de la construction de navires militaires est bien représenté. Ainsi, le constructeur, Guy Couch (entreprise située 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).



◀ **Le Plascoa 2000** : un des trois intercepteurs figurant au catalogue du chantier naval Couch (Crédits : Couch)

Quant à DCNS Équipements Navals (« l'équipementier » du groupe DCNS situé en Charente), il réalise des 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.

L'actualité de quelques entreprises de la façade Sud-Atlantique en 2015 :

- ▶ En 2014, le chantier **Dudourdiou** à Gujan-Mestras, spécialisé dans la production d'unités de plaisance s'est modernisé. Il a inauguré en juillet 2015 (pour une livraison au printemps 2016) pour l'Union des Bateliers Arcachonnais une nouvelle vedette à passagers baptisée « Greenboat » construite en pin maritime (plus écologique) sur le modèle des pinasses qui ont fait la notoriété du chantier, et dotée d'une motorisation hybride diesel et électrique montée en parallèle.
- ▶ Signature en août 2015 par l'entreprise **Guy COUACH** (Gujan-Mestras) 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.
- ▶ En 2015, trois nouveaux bateaux viennent agrandir la famille de l'entreprise **Construction Navale Bordeaux** (CNB) : le Bordeaux 60 n°44 TUPAI, le CNB 76 n°7 SAPHIRE et le Bordeaux 60 n°45 PAT BON. A noter une progression du chiffre d'affaires pour 2015 de +8 % pour atteindre 156,6 millions d'euros.

■ Les navires conchyliques et les navires de pêche

C'est un secteur historique sur la façade Sud-Atlantique. 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).

▼ Barge mytilicole pour les bouchots et les filières (Société Mulot)



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 pour l'essentiel principalement des barges ostréicoles et mytilicoles. Cette entreprise réalise également des chalands ostréicoles.

On peut également citer les entreprises Pro-Phil Marine (Charente-Maritime, 4 salariés), CAI (Gironde, 9 salariés) proposant également des barges et chalands en alliages légers, ainsi que le chantier Laly (Charente-Maritime, 4 salariés, constructions bois et plastiques)

▼ Navire de pêche (fileyeur) transformé par les chantiers Laly



■ Les navires 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...). 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.



▲ Pénichette fluviale (Société Mulot)

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.

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

■ 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 tonnes 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...) et pour tous les types de navires de la zone (pêche, plaisance ou commerce).

En matière de navires de commerce, les constructeurs de la façade sont principalement présents sur les unités de tailles « modestes » (jusqu'à 25 mètres 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 CNB (Construction Navale de Bordeaux), filiale du leader mondial de la construction de voilier de plaisance le groupe Bénéteau, située en Gironde (436 salariés), 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.

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.

► Le pôle de construction et de réparation navale de La Rochelle



Situé au centre de l'arc atlantique et au cœur de l'activité de Port Atlantique, le Pôle de Réparation et de Construction Navale dispose d'outils performants et réunit des entreprises aux savoir-faire complémentaires dans le domaine de la réparation et de la construction navale. Désormais certifié ISO 9001 et ISO 14 001 sur l'ensemble de ses activités, Port Atlantique La Rochelle offre des moyens humains et techniques spécialisés à l'activité de ce site. Il dispose d'une aire de carénage (6000 m²) permettant d'accueillir de 5 à 10 navires, transportés par un élévateur pouvant manutentionner des embarcations jusqu'à 300 tonnes et 35 mètres de longueur, depuis une darse située à proximité immédiate des deux formes de radoub et par ailleurs de deux quais de réparation à flot, le Quai Camaret et l'Épi central du Bassin à Flot équipés en dispositifs d'accès à l'énergie et à l'eau. Les entreprises implantées sur site interviennent dans l'ensemble des domaines de la construction et de la réparation navale : grande plaisance et grands yachts, navires de commerce, navires à passagers, marine marchande, petite plaisance, navires de pêche, embarcations conchyliques et mytilicoles)

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 cv, 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.

■ 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 (établissement de La Rochelle, 30 salariés environ), Voilerie Klein (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.

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 matières plastiques) 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.

(Source : CEREMA Dter SO)

■ 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 à 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 à 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.



En savoir plus

www.cnb.fr

www.couach.com

www.fontaine-pajot.com



B.6. Le dragage et les granulats marins

Le dragage est l'opération qui consiste à extraire les matériaux situés sur le fond d'un plan d'eau ayant pour objectif de réaliser des travaux portuaires (entretien des chenaux fluviaux ou maritimes, opérations de remblaiement..) ou d'extraire des granulats marins pour répondre aux besoins du secteur de la construction. Les matériaux constituant les gisements de la façade Sud-Atlantique sont essentiellement des sables, et peuvent être utilisés de nombreuses manières.

■ La production de granulats marins

Les granulats marins sont des granulats élaborés à partir de matériaux extraits du sol et du sous-sol de la mer. Ils sont de 2 types :

- matériaux siliceux (sables et graviers) ;
- matériaux calcaires (sables coquilliers, maërl...)



Les granulats marins sont utilisés dans l'industrie du béton depuis plusieurs décennies sur toute la façade maritime atlantique ; ils peuvent faire l'objet de traitements pour correspondre aux besoins selon leur nature, leur granulométrie, leur taux d'ions chlorure, etc...

Près de 2 % de la production nationale annuelle de granulats est extraite en mer ; cette production représente aujourd'hui 7 millions de tonnes (contre 4 tonnes il y a 10 ans). La façade atlantique possède une ressource considérable avec de très fortes potentialités.

Dans le périmètre Sud-Atlantique, il existe 3 sites d'extractions marines :

- 1) sites « Chassiron B, C, D et E » : en cours d'exploitation pour un potentiel autorisé de 3,4 millions de tonnes par an ;
- 2) site du « Platin de grave » dont l'exploitation est en cours ;
- 3) sites « Granulats large Gironde » dont le permis de recherche exclusive a été délivré en mai 2016 pour 5 ans.

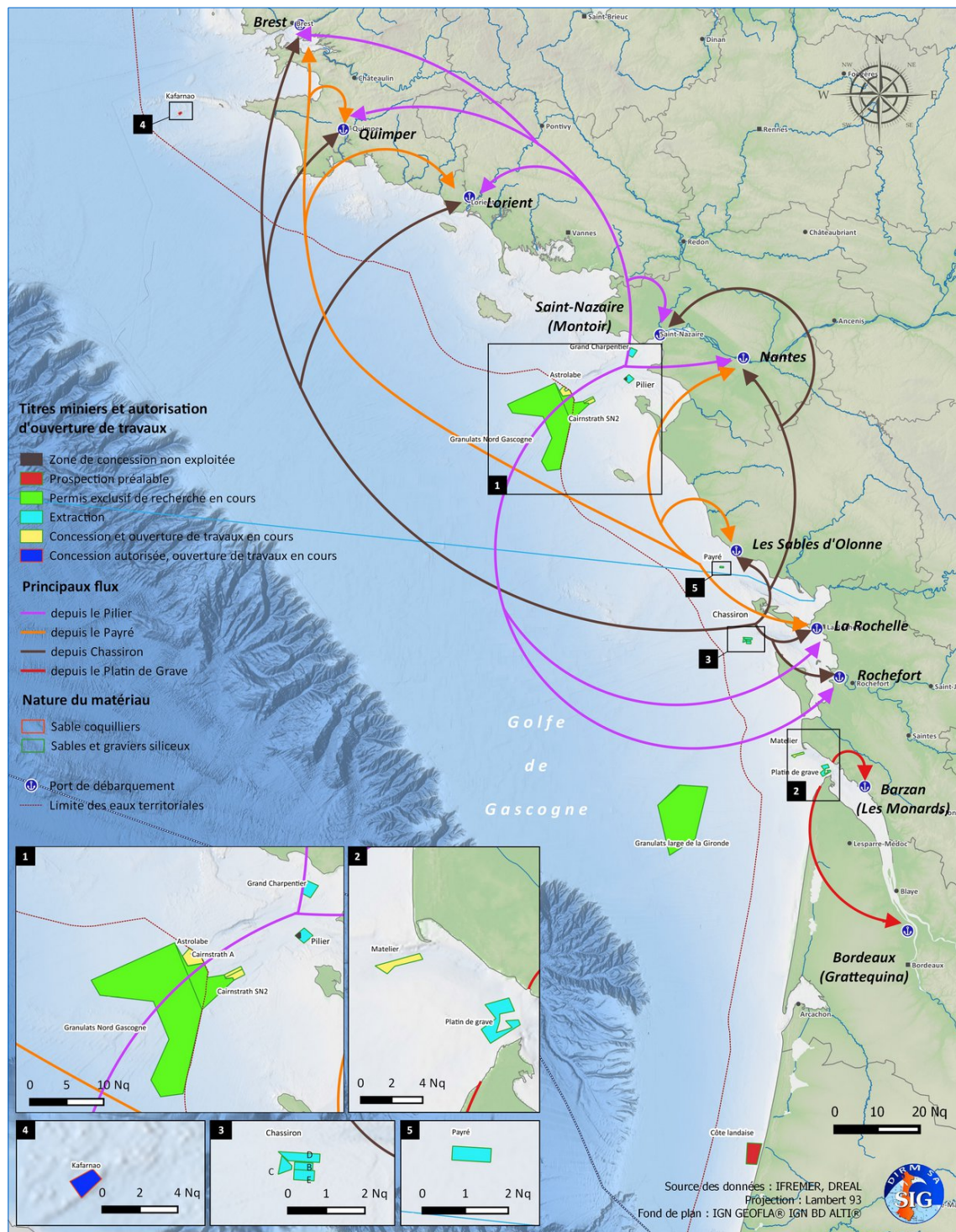
Les granulats marins extraits de la façade Atlantique sont essentiellement des sables destinés à l'industrie du béton en substitution ou en complément des sables naturels terrestres alluvionnaires ou du pliocène. Ils satisfont environ 30 % des besoins en Charente-Maritime et 10 % des besoins pour l'agglomération bordelaise.

Actuellement, le site du Matelier en Charente-Maritime est le seul site faisant l'objet d'un projet d'exploitation sur la façade Sud-Atlantique. Les ensembles sablo-graveleux qu'il comprend peuvent présenter un intérêt dans la mesure où leur épaisseur est suffisante et leur extension continue. La localisation particulière du périmètre de la concession et notamment sa proximité du littoral devrait être assortie de contraintes d'exploitation et d'une surveillance spécifiques.

► Concessions autorisées d'extraction de granulats marins sur la façade SA en 2015

Concession	Structures ou sociétés détentrices de la concession	Échéance de la concession	Type de granulats	Principaux ports de débarquement	Usages
Platin de Grave	Granulats Ouest	2023	Sables, graviers	La Rochelle, Les Sables, Nantes, Lorient, Brest	Béton, construction
Chassiron B	Dragages, transports et travaux maritimes (DTM) et Granulats Ouest	2023	Sables, graviers	Les Sables, Lorient, Quimper	Béton, construction
Chassiron C	Compagnie armoricaine de navigation et Carrières et matériaux du Grand Ouest	2029	Sables	La Rochelle, Les Sables, Nantes, Lorient, Brest	Béton, construction
Chassiron D	GSM	2022	Sables	Nantes, Lorient, La Rochelle, Tonnay-Charente	Béton, construction
Chassiron E	Compagnie européenne de transports de l'Atlantique (CETRA)	2036	Sables, graviers	Bordeaux, Royan	Béton, construction

► Concessions et flux d'extraction de granulats marins sur la façade SA en 2015



► DIRM SA / MCPML 2015, ©IFREMER, DREAL ALPC

■ Le dragage portuaire

Pour les ports, ces opérations constituent une nécessité vitale au maintien de leur activité. Ils sont justifiés par l'accumulation dans les ports et dans les chenaux de navigation, de matériaux provenant du bassin versant et/ou de la mer et visent ainsi à rétablir des tirants d'eau suffisants pour permettre la libre circulation et la sécurité des navires.

Ils sont également employés dans le cadre de travaux pour créer de nouveaux espaces navigables ou de nouvelles infrastructures portuaires.

Si les plus gros volumes sont générés par les ports industriels et de commerce, maillons centraux du développement du trafic maritime et fluvial, ces opérations sont toutes aussi indispensables aux ports de taille plus modeste, soutenant des

activités de pêche ou de plaisance. Les produits du dragage sont le plus souvent soit stockés à terre sur des terrains aménagés soit rejetés en mer (clapage), généralement à l'intérieur de périmètres définis.



©Laurent Mignaux

▲ Travaux de dragage dans le port de La Rochelle

La dérocteuse prélève des matériaux sur les fonds marins pour optimiser les accès nautiques sur les zones de l'Anse Saint-Marc 1 et 2, le chenal d'accès au port ainsi que le chenal d'accès et la souille du Quai Lombard. Les matériaux prélevés sont aspirés par trois pompes de 5000 kW chacune, avant d'être refoulées dans le casier de La Repentie avec un débit de 5 m³ par seconde, au moyen d'une canalisation flottante de 1000 mètres linéaires relayée à terre par une autre canalisation de même longueur. (source : MEDDE/Terra)

Actualités relatives aux travaux de dragage en 2015 et 2016 sur la façade Sud-Atlantique :

► Travaux de dragage du **port d'Arcachon** : Le directeur de l'EPIC du port d'Arcachon, permissionnaire, est autorisé au titre du code de l'environnement à réaliser les travaux de dragage du port d'Arcachon. Cet arrêté concerne les dragages d'entretien sur une période de 10 ans (2014-2023). Des travaux de dragage du petit port d'Arcachon ont débuté début 2016 pour une période de trois mois.

► En 2015 réalisation des travaux de dragage du **chenal d'accès et du port de La Vigne**, du **chenal d'accès et du port de Taussat-Fontainevieille** sur la commune de Lanton, du **port de Bayonne**, du **bassin de LAZARET du Port de la Rochelle**.

► Démarrage en février 2016 des travaux de dragage du **Port de Bonne Anse** à La Palmyre.

(*Sources : Sud-Ouest - <http://www.gironde.gouv.fr>)



En savoir plus

[Union nationale des producteurs de granulats marins](#)

[Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction](#)



B.7. Les énergies marines renouvelables

La façade maritime Sud-Atlantique dispose de gisements énergétiques considérables en mer, que ce soit au nord de la région, où les gisements éoliens sont les plus favorables, ou au sud de celle-ci, en particulier le long de la côte sableuse, très exposée à la houle et aux courants marins. Exploiter la puissance de l'océan devient désormais un enjeu clé pour le développement des énergies renouvelables sur la façade Sud-Atlantique.

■ L'énergie éolienne en mer

En matière d'énergies marines renouvelables, l'éolien en mer est la technologie la plus mature et la plus développée aujourd'hui dans le monde. La France, en raison d'un potentiel significatif combinant les critères de puissance, régularité du vent (2° gisement de vent en Europe) et de caractéristiques hydro-morphologiques du plateau continental s'est doté d'un objectif de puissance installée d'origine marine renouvelable de 6000 MW en 2020. Cet objectif ambitieux s'inscrit pleinement dans le processus de diversification du mix énergétique, pilier de la transition énergétique.

Après les 2 premiers appels d'offres de 2011 et 2013 pour le développement de l'éolien en mer, une nouvelle phase d'identification des zones propices a été menée en 2015 portant sur l'éolien posé (fermes commerciales) et sur l'éolien flottant (fermes pilotes pré-commerciales). La zone propice identifiée au large de l'île d'Oléron n'a pas été retenue pour le lancement du 3^e appel d'offre.

► Les types d'éoliennes en mer



Une éolienne fixe est une éolienne offshore montée sur des fondations fixes au plancher marin à des profondeurs pouvant aller jusqu'à 50 mètres et dans des zones situées au moins à 10 km des côtes et raccordée au réseau terrestre par un câble sous-marin.



Une éolienne flottante est une éolienne offshore montée sur une structure flottante qui permet à la turbine de produire de l'électricité plus loin des côtes, où les fonds sont plus profonds et les vents plus forts et plus stables. (Leur structure est globalement équivalente aux plates-formes pétrolière flottantes)

► Zoom sur le cluster éolien aquitain



Le « Cluster Éolien Aquitain » a pour ambition de positionner au niveau national et européen l'Aquitaine comme un territoire majeur du développement industriel de l'éolien »

À l'initiative d'industriels et soutenu par le Conseil Régional d'Aquitaine et la Communauté Urbaine de Bordeaux, ce cluster regroupe des entreprises de pointe du stockage énergétique, de l'aérospatial, de la défense, du nautisme, des matériaux composites avec des laboratoires de R&D de renommée mondiale. Il compte surtout des entreprises leaders de l'éolien qui apportent, au sein du cluster, leur connaissance du marché et des besoins client.

Structure légère d'animation et de concertation présidée par un industriel, ce cluster a pour objectif de développer et d'attirer de l'activité industrielle dans l'éolien, soit en direct auprès de turbineurs, soit par le biais de sous-traitance. Pour cela, il favorise :

- L'attractivité du territoire et le développement des infrastructures spécifiques ;
- Le développement des compétences autour de projets industriels et de la formation ;
- Le rapprochement de partenaires autour de projets de recherche et d'innovation.

Le cluster définit la stratégie et coordonne les actions permettant d'atteindre cet objectif. Il garantit une expertise et un soutien spécialisé aux entreprises en les faisant bénéficier de l'expérience de ses membres notamment dans le développement technologique, la formation ou le montage de projets collaboratifs.

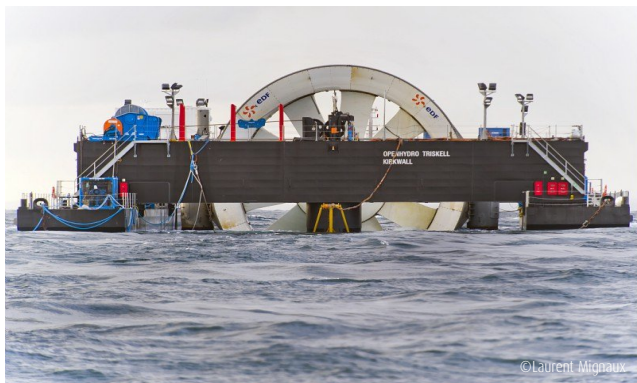


Les membres du cluster éolien aquitain :

AEC Polymers, Akira, Apave, Aquitaine Conseil Formation, Aquitaine Développement Innovation, Arkema, Bordeaux Gironde Investissement, Bordeaux Technowest, Boueix Logistique, Cap Ingelec, Com Com Pointe du Médoc, Com Com centre Médoc, Communauté urbaine de Bordeaux, Conseil Régional d'Aquitaine, Couach, Dynae, EADS Astrium, Énergie de la Lune, Epsilon Composite, ESI Group, Evtronic, Federal Mogul, Filhet- Allard, GDF-Suez, Grand Port Maritime de Bordeaux, Lectra, Plastinov, Polytek, Rescoll, Saft Batteries, SEIV, Serma, Spie, TSM, Windcat, Valeol, Ventec.

■ L'énergie hydrolienne

Cette forme d'énergie marine nécessite, dans l'état actuel de la technologie, de forts courants pour atteindre son seuil de rentabilité. Seuls des courants de marée importants, renforcés par le profil particulier des fonds (effet de goulet) permettent d'obtenir des vitesses d'écoulement de 1,50 mètres par seconde au minimum, nécessaires à la mise en production des hydroliennes. Les sites présentant ces caractéristiques ne sont pas fréquents.



- ▲ **Opération d'installation d'une hydrolienne en mer**
- Selon une étude Région Aquitaine / GIP Littoral réalisée en 2012, l'estuaire de la Gironde dispose d'un potentiel d'énergie hydrolienne considérable : plus de 106 MW correspondant à 30000 hydroliennes techniquement exploitables

Une zone potentiellement propice avait été déterminée au niveau de l'embouchure de l'Estuaire de la Gironde pour l'installation de fermes pilotes. (source : CEREMA – Géo-littoral). L'appel à manifestation d'intérêt mené en 2013 et 2014, n'a pas concrétisé leur installation.

Plusieurs projets et technologies sont en phase de test : le projet Urabaila (port de Bayonne) pour les hydroliennes à axe horizontal, mais également des installations pilotes en zone estuarienne (Tonnay-Charente), en zone fluviale (Chatellerault) pour les hydroliennes à axe vertical.

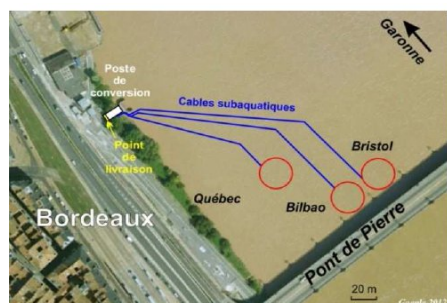
Le Pont de pierre à Bordeaux, a été retenu en qualité de site d'essai/démonstrateur. Sa particularité est d'être un site fluvial et estuarien. Il sera dédié à l'expérimentation des hydroliennes, turbines qui s'appuient sur l'utilisation de la force des courants pour produire de l'électricité grâce à un alternateur immergé. À noter également, un projet en cours de test d'hydrolienne fluviale à Bordeaux près du Pont de Pierre.

Sur la façade Sud-Atlantique, plusieurs entreprises ont développé et commercialisé des techniques d'hydroliennes : la Société EcoCinetic, basée à La Rochelle, développe et commercialise des petites hydroliennes au fil de l'eau destinées aux zones fluviales et estuariennes : les « pico-hydroliennes » ; la société Blue Shark Power System, créée en 2013 et installée dans l'Écoparc de Blanquefort, développe des prototypes d'hydroliennes innovants en collaboration avec le chantier naval Guy COUACH de Gujan Mestras ; la société Hydrotube Energie conçoit et réalise des hydroliennes fluviales flottantes pour les producteurs d'énergie.

■ L'énergie houlomotrice

Convertir le mouvement de la houle en électricité peut sembler une source inépuisable d'énergie. Toutefois, cette technologie se heurte à plusieurs difficultés : mise au point difficile des appareils, tenue à la mer quelquefois problématique, conflit d'usages dans les zones proches des côtes. Ces obstacles nuisent au développement des houlomoteurs.

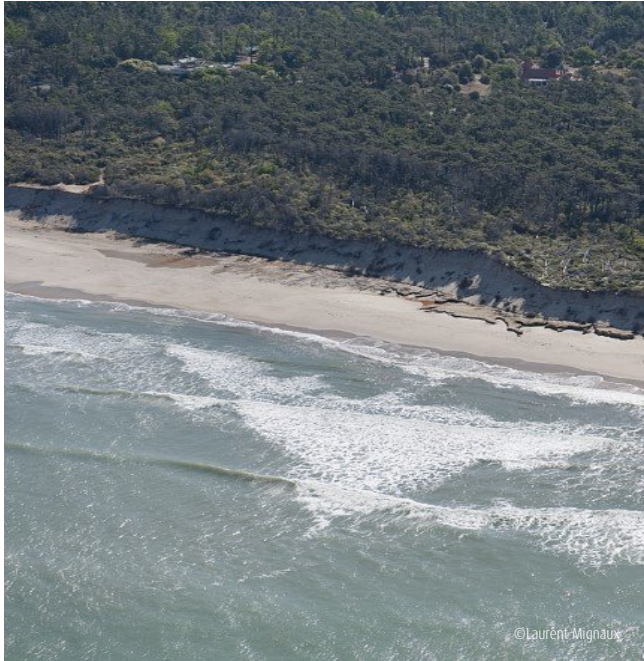
► Un site d'installation d'hydroliennes opérationnel à Bordeaux en 2016



Dans les tuyaux depuis 4 ans, le site expérimental estuarien national pour l'essai et l'optimisation d'hydroliennes (SEENEOH) installé au cœur de Bordeaux devrait être opérationnel en 2016. Ce site est situé sur la partie fluviale du plus grand estuaire d'Europe, la Gironde. Les courants sont accélérés et peuvent atteindre 3,5 m/s avec un marnage dépassant les 5 mètres en période de vives-eaux. Situé au cœur de la ville de Bordeaux, les 3 emplacements disponibles (cf illustration) peuvent accueillir des technologies flottantes, posées ou à portance variable. La capacité totale de raccordement au réseau électrique sera de 250 kW. Ce projet constitue une étape préalable à la mise en place de fermes pilotes dans l'estuaire de la Gironde. Il permettra l'essor de la filière EMR et son déploiement commercial dans les estuaires et à l'international.

► Source : Cabinet Energie de la Lune – Région Nouvelle-Aquitaine

Une étude menée par le Groupement d'intérêt public (GIP) Aquitain sur le thème des « Potentiels en énergies marines de la façade Aquitaine » qui a passé en revue la bande marine de la Pointe de Grave (Gironde) à Hendaye (Pyrénées-Atlantiques), confirme le fort potentiel du territoire aquitain.



▲ Un potentiel de gisement houlomoteur très élevé en Aquitaine

Dans le cadre d'une réflexion sur les énergies marines renouvelables conduite par le GIP Littoral aquitain de 2011 à 2012, des gisements pour l'installation de houlomoteurs offshore et nearshore ont été identifiés sur une large zone tout le long de la façade aquitaine. Les technologies houlomotrices étant encore au stade de prototype et de recherche, la stratégie régionale reste donc à construire et pourra s'appuyer sur les résultats de cette réflexion. Cependant, la Région étudie la possibilité de créer des fermes pilotes pour l'énergie marine disséminées sur ses côtes, qui pourrait constituer une filière technologique pionnière en France et porteuse d'emplois.

Pour l'ancienne région Poitou-Charentes une étude ayant pour thème le « développement des énergies marines en Poitou-Charentes : étude des potentialités » et financée par la région en 2010, arrive aux conclusions suivantes :

- pour les sites côtiers : « un très faible potentiel houlomoteur à l'intérieur des pertuis du fait des limitations dues à la configuration de la zone, de la bathymétrie et du faible potentiel calculé ($< 5 \text{ kW/m}$) »
- Au large : « il existe des zones d'intérêt plus au large, par des fonds généralement supérieurs à 30 mètres. »

Parmi les sites test d'exploitation d'hydroliennes :

- Digue de l'Artha et Digue de Socoa (Saint-Jean-de-Luz) : système houlomoteur sur ouvrages neufs
- Phare des Baleines (Pointe ouest de l'île de Ré) : système houlomoteur sur ouvrages détachés

En matière d'énergies marines renouvelables, de nombreux projets et technologies hydroliennes et houlomotrices sont en phase de développement R&D et en phase de test. Dans ce cadre, le projet national EMACOP (Énergies Marines Côtières et Portuaires) est chargé d'évaluer les potentialités d'installation de tels dispositifs sur les infrastructures littorales.



En savoir plus..

[Syndicat des énergies renouvelables](#)

[France-Énergies-Marines](#)

[Géolittoral](#)

[GIP Littoral Aquitain](#)



B.8. Les autres activités maritimes

Quelques activités maritimes spécifiques sont recensées sur la façade, telles que la pêche à l'algue rouge au Pays Basque ou la cueillette de la salicorne dans les marais charentais. Quant à la problématique des algues vertes au nord de la région, et celle des déchets en mer impactant plus directement la côte méridionale, des initiatives d'origine associative se développent et des actions de collecte des déchets ou de sensibilisation du public sont régulièrement organisées sur le littoral.

■ La pêche aux algues rouges

Entre pêche côtière et marées de plusieurs jours, les marins de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure pratiquent plusieurs types de pêche dont la pêche à l'algue rouge. En plus des savoir-faire classiques, la pêche à l'algue est pratiquée depuis une quinzaine d'années par quelques bateaux luziens. Cette activité saisonnière, qui démarre mi-septembre pour une durée de 4 à 5 mois, permet de compléter le cycle d'activité de sept bateaux.



L'algue gélidium, appelée « algue rouge », est localisée uniquement sur le littoral basque et sur les côtes du Maroc, d'Indonésie et du Japon. L'algue rouge est arrachée par la houle et ramenée par les courants. Un « piège à algues » installé à l'arrière du bateau permet de collecter les algues flottant dans les courants.

Ainsi, ce sont 1000 à 1500 tonnes d'algues qui sont pêchées avant que celles-ci ne s'échouent sur les plages. De cette algue est extraite une solution qui permet de fabriquer la poudre d'agar-agar utilisée dans l'alimentaire et la biotechnologie.

■ Le ramassage de la salicorne

En France, la majorité de la salicorne produite est ramassée en bords de mer et plus particulièrement dans les zones de marais salés. La baie de Somme, la Bretagne, la Vendée et la Charente-Maritime sont les zones principales de ramassage de la salicorne sauvage.

Depuis 2003, une dizaine d'ostréiculteurs et de sauniers de Charente-Maritime se sont lancés dans la culture de salicornes et ont créé un cahier des charges « Signé Poitou-Charentes ».

En 2012, les premières cultures de salicornes ont obtenu la certification Agriculture Biologique.

(Source : DRAAF)



■ Le ramassage des algues vertes

Des algues, vertes pour la plupart, prolifèrent en été sur certains sites (les observations les plus anciennes de ce phénomène datent de 1952). Le phénomène s'est accéléré depuis la fin des années 1970, et il représente aujourd'hui une nuisance préoccupante.



▲ Algues vertes sur la plage de La Flotte en Ré

Durant l'hiver 2014-2015, une présence anormalement élevée d'algues vertes a été relevée sur les plages nord de l'île de Ré. La température clémente mais également les rejets contenant des nitrates favorisent leur évolution et contribuent à leur prolifération.

Les proliférations (« eutrophisation ») sont déclenchées par un apport excessif d'azote dans la mer. Cet azote provient des nitrates transportés par les rivières jusqu'au milieu marin. Les algues vertes se forment en mer, et sont ensuite rejetées sur la plage par les courants.

Un plan algues vertes (source MEEM) d'aide aux collectivités, doté de 134 millions sur la période 2010 - 2015, a été mis en œuvre. Il concerne la Bretagne, première région européenne d'élevage, région la plus touchée (*source MEEM). Sans atteindre le niveau de criticité de la Bretagne, le phénomène de prolifération des algues vertes se retrouve désormais jusqu'au littoral girondin.

Le mois de juin 2015, a vu le retour des algues vertes s'échouant en masse sur les côtes de l'île de Ré et d'Oléron. Une récente étude a révélé que les algues ramassées sur le littoral charentais n'ont pas été produites dans les eaux charentaises mais qu'elles ont dérivé jusque là. (Source France 3 Régions)

Si sur ces sites, les conditions de l'hiver et du printemps 2015 (température clémente de l'eau et printemps lumineux) ont favorisé une prolifération précoce, d'autres explications sont avancées, telles que « la nature différente des proliférations et les évolutions différentes de la qualité de l'eau sur ces territoires », « la sensibilisation (à la lutte contre les algues vertes) plus ancienne en Bretagne qu'ailleurs » et « une prise de conscience beaucoup plus récente dans des secteurs comme l'île de Ré »

■ La collecte des déchets

Les déchets en mer et sur le littoral sont d'origine diverses : ils peuvent provenir directement des activités humaines en mer et sur le littoral, ou provenir de l'intérieur des terres, essentiellement véhiculés par les cours d'eau.



▲ **Opération de collecte des déchets** par des collégiens, organisée par l'association Surfrider, sur une plage du littoral girondin

Les principales activités humaines générant des déchets sont le transport maritime (qui se limite essentiellement au transit vers les grands ports de Bordeaux et La Rochelle et à un transit continent-îles), le tourisme (très développé sur l'ensemble de la façade), la navigation de plaisance (forte en

période estivale), l'activité de pêche (localisée sur le plateau et le haut du talus continental, notamment) et la conchyliculture très développée sur la façade.

Les 4 grands fleuves qui se jettent dans le sud de la façade atlantique (Garonne, Dordogne, Charente et Adour) sont également d'importantes sources d'apport de déchets d'origine terrestre. Enfin, le courant du Portugal est responsable de l'apport de nombreux déchets provenant du nord de l'Espagne, qui échouent principalement au Pays basque et dans les Landes.

► Nombre de déchets relevés en mer

Zones de plateau	Nombre de débris à l'hectare	Nombre de plastiques à l'hectare
Mer Baltique	1,26	0,45
Mer du Nord	1,56	0,754
Baie de Seine	0,072	0,064
Mer Celtique	0,178	0,103
Golfe de Gascogne	1,42	1,128
Golfe du Lion	1,43	0,92
Méditerranée Nord-Ouest	19,35	-
Est-Corse	2,29	1,05
Mer Adriatique	3,79	1,63

Issues des campagnes réalisées de 1992 à 1998 par l'IFREMER

Le nombre de déchets gisant au fond des mers est estimé à 50 millions pour le golfe de Gascogne entre 0 et 200 mètres de profondeur. Les fonds situés à plus grande profondeur ne sont pas épargnés puisque l'on relève 15 débris à l'hectare par 1800 mètres de fond toujours pour le golfe de Gascogne (Source : CEDRE)

De 1992 à 1998, environ trente campagnes océanographiques d'échantillonnage ont été effectuées par l'IFREMER, complétées par des observations par submersibles habités (Cyana et Nautille). Diverses méthodes sont employées pour mener à bien ces études :

- Chalutage à perche ou à panneaux ;
- Observations par submersibles ;
- Observations directes et repérage par survol aérien pour les déchets flottants.



◀ Déchets échoués sur la Côte basque

Une étude menée par S.CARRERE (Laboratoire de Géographie Physique Appliquée - Université Bordeaux III) en 2001 faisait état d'une quantité moyenne de déchets de l'ordre de 3 kg/mètre linéaire. Ce chiffre ne reflète toutefois pas la variation saisonnière et géographique importante des échouages. Dans le Golfe de Gascogne, les campagnes réalisées par IFREMER entre 1992 et 1998 ont permis d'aboutir à une densité moyenne de déchets sur le fond de 1,42 déchets par hectare. Les variations géographiques et saisonnières sont là encore importantes, les concentrations les plus élevées sont rencontrées à l'embouchure des cours d'eau. C'est au niveau de l'embouchure de l'Adour que la densité maximale de déchets a été mesurée : plus de 50 débris à l'hectare. Il n'y a en revanche pas d'estimation du nombre de déchets flottants dans le Golfe de Gascogne. Par ailleurs, la présence « d'îles flottantes » de déchets n'a jamais été vérifiée.

Les résultats donnent des indications sur les quantités de déchets présents et sur leur localisation précise, mettant en évidence l'existence de zones d'accumulation près de la côte et aussi en profondeur, jusqu'à 2000 mètres de fond. Les plastiques constituent le matériau prépondérant parmi les débris trouvés au fond de la mer (de 60 à 95 % selon les sites). Ces études permettent de dresser un bilan de la situation des plateaux continentaux des côtes européennes (cf. tableau ci-dessus) (Source : CEDRE)

Les déchets en mer sont d'origine diverses et proviennent essentiellement :

- ▶ **de l'intérieur des terres**, dans des zones parfois très éloignées de la côte en étant véhiculés par les cours d'eau. Il s'agit de déchets issus d'activités domestiques, agricoles ou industrielles ;
- ▶ **des décharges sauvages** situées sur les berges des cours d'eau et sur le littoral ;
- ▶ **des abandons sur le littoral** dans le cadre d'activités professionnelles ou de loisirs ;
- ▶ **des rejets de navires**.

Depuis 1992, 16.600 m³ de déchets sont ramassés en moyenne chaque année sur le littoral landais, avec un maximum de 25.155 m³ en 1994 (source : Conseil Général des Landes). Dans les Pyrénées-Atlantiques en 2004, 13.476 tonnes de déchets ont été ramassés sur les plages, 50 m³ dans la bande des 300 mètres et 14 tonnes entre 300 mètres et 3 milles nautiques (source : Syndicat Mixte Pour l'Entretien et l'Équipement Touristiques de la Côte et du Pays Basque).

À ces déchets manufacturés essentiellement en matière plastique, viennent s'ajouter des déchets d'origine naturelle : algues, bois, cadavres d'animaux.

Même s'ils sont en partie issus du fonctionnement normal des écosystèmes, leur accumulation sur la plage peut être perçue comme une nuisance par les gestionnaires des espaces littoraux et leurs usagers. Une fois en mer, ils dérivent au gré des vents et des courants avant de venir s'échouer sur la côte.

Dans le cadre de la mise en place d'un programme régional d'actions contre les macro-déchets, une expérimentation technique a été menée avec la collaboration des marins-pêcheurs aquitains pour ramener à terre les déchets pendant leurs campagnes de pêche. Enfin des initiatives de sensibilisation à la problématique des déchets aquatiques via l'organisation de collectes sur les plages sont régulièrement organisées (www.initiativesoceanes.org).



En savoir plus

[*Sur le ramassage des algues vertes*](#)

[*Sur la pêche des algues rouges*](#)



C. Population, emploi et formation

- C.1. Les gens de mer
- C.2. La formation professionnelle maritime et la recherche
- C.3. L'évolution démographique



C.1. Les gens de mer

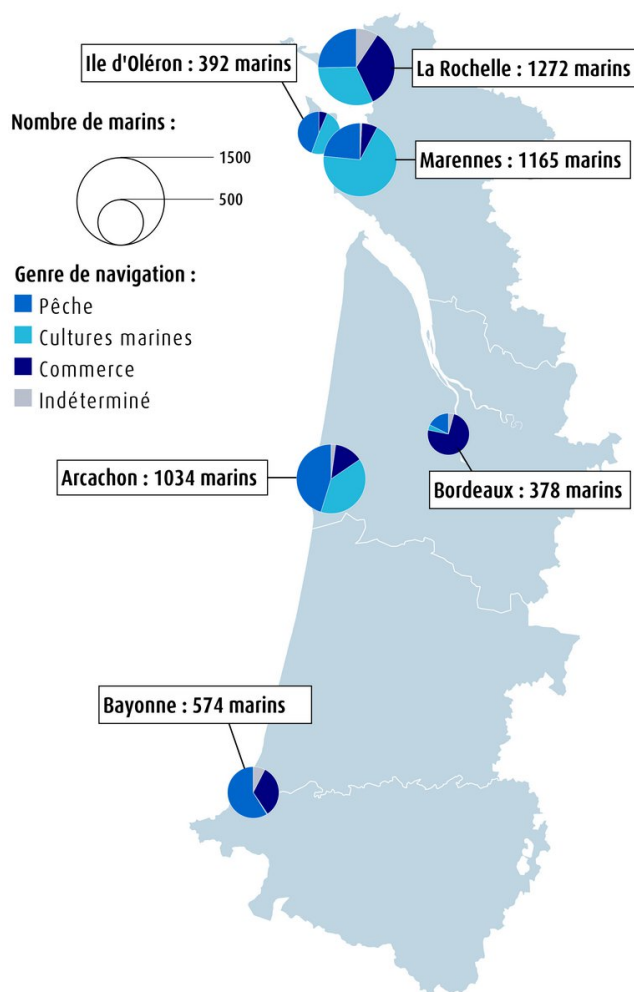
Les navigants, appelés aussi gens de mer, exercent leur métier dans trois filières distinctes : le transport, la pêche/conchyliculture et la plaisance professionnelle. Ils assurent la conduite et l'exploitation commerciale des navires ou des exploitations. En France, 4 emplois sur 10 à la conchyliculture se situent sur la façade Sud-Atlantique. Les conchyliculteurs travaillent dans les exploitations de production d'huîtres des deux principaux bassins de production en France : Marennes-Oléron et Arcachon.

■ La situation de l'emploi maritime

On dénombrait fin 2015, 4815 marins actifs au commerce, à la pêche, aux cultures marines et à la plaisance sur la façade Sud-Atlantique (5640 marins en comptant les marins étrangers).

L'activité conchylicole est prédominante sur la façade Sud-Atlantique, avec 1824 marins actifs enregistrés pour cette seule activité, soit 38 % des effectifs globaux de la région. Les effectifs de marins à la pêche sont de 34 % et au commerce et à la plaisance de 28 %.

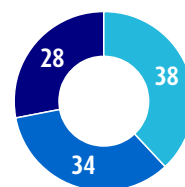
► Répartition des marins actifs par type d'activité et par quartier



La situation de l'emploi des marins est caractérisée par un déficit de marins qualifiés à la pêche et d'officiers au commerce, un taux de chômage inférieur à la moyenne nationale, des carrières plus courtes et des reconversions réussies, notamment pour les mécaniciens et les officiers. Les débouchés sont nombreux et malgré la crise qui affecte le secteur maritime comme les autres pans de l'activité économique.

► Répartition des marins actifs par type d'activité et par quartier

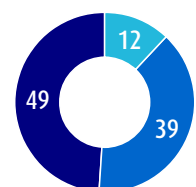
Façade Sud-Atlantique (%)



■ Commerce

■ Pêche

Total France (%)



■ Cultures marines

> © MEEM

■ Les métiers maritimes

L'ensemble des professions maritimes sont représentées sur la façade Sud-Atlantique, avec toutefois une activité conchylicole très développée, sur les grands bassins ostréicoles de Marennes-Oléron et d'Arcachon.

Le secteur de la pêche constitue un univers autonome régi par ses spécificités et ses valeurs. Le littoral sud-atlantique présente des situations diverses selon les espèces pêchées, les techniques utilisées, les genres de navigation, les débouchés commerciaux, les types d'armement...

Ainsi, il existe une importante activité de pêche hauturière sur le port de Saint-Jean-de-Luz, tandis que les autres ports de la façade concentrent leur activité sur une pêche côtière artisanale ciblée en particulier sur les espèces nobles du Golfe de Gascogne.

Le métier de marin-pêcheur, rude et difficile, reste un métier de liberté, de responsabilité et de solidarité. C'est un secteur qui offre des emplois et s'ouvre en recrutant de plus en plus en dehors du milieu maritime traditionnel. La formation en constitue la clé d'accès.

Les « cultures marines » désignent l'élevage de coquillages marins (ou conchyliculture), de poissons de mer (pisciculture ou aquaculture marine) et d'algues (algoculture) ou de crustacés (carcinoculture). Véritables éleveurs marins, les conchyliculteurs sont très présents sur la façade Sud-Atlantique, où ils exercent leurs activités dans les 2 plus grands bassins ostréicoles français : Marennes-Oléron et Arcachon. A Arcachon, ils exercent une activité de production intra-bassin, sur l'estran mais également en eaux profondes. A Marennes-Oléron ils peuvent également exercer leur activité de production à terre dans des bassins naturels (claires).

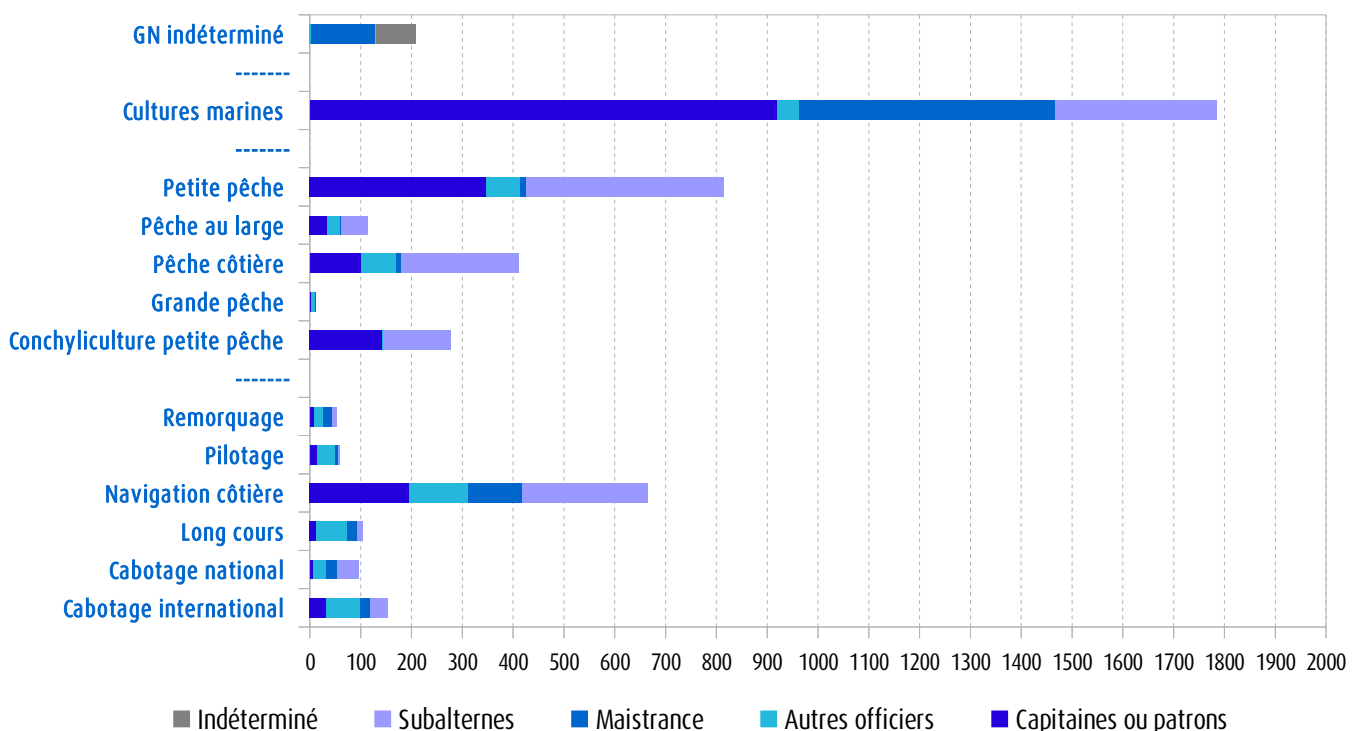


▲ Chargement de poches ostréicoles sur les tables d'un parc à huîtres du Bassin d'Arcachon

Tout au long de l'année, que ce soit pour l'élevage des espèces ou pour leur commercialisation, le travail aux cultures marines est physique, lent et minutieux. En effet, entre les travaux de captage et la vente des coquillages, il peut s'écouler une période de 18 mois à 4 ans. Les cultures marines étant dépendantes de la qualité de l'eau de mer, les conchyliculteurs doivent donc faire preuve de vigilance pour préserver ces ressources naturelles.

De la production à la commercialisation, ce secteur offre sur la façade Sud-Atlantique un large éventail de métiers d'aquaculteurs, de l'employé(e) conchylicole au chef d'exploitation de cultures marines.

► Nombre de marins actifs par genre de navigation sur la façade SA



Enfin, Le commerce maritime français emploie environ 12.500 navigants français, dont 1140 marins sont enregistrés sur la façade Sud-Atlantique. L'activité se concentre essentiellement sur les 4 ports de commerce de la façade Sud-Atlantique, dont 2 ont le statut de grand port maritime : Bordeaux et La Rochelle. Dans ce secteur d'activité, le taux de chômage est nettement en dessous de la moyenne nationale notamment pour les officiers.



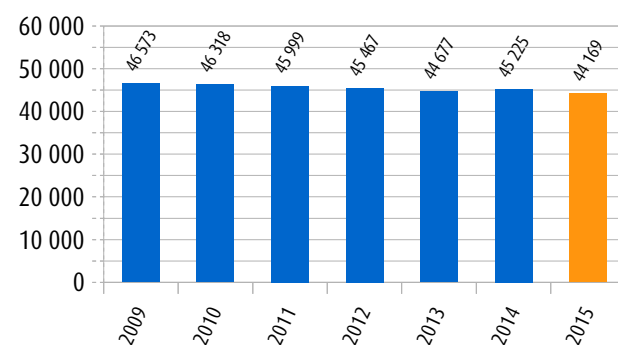
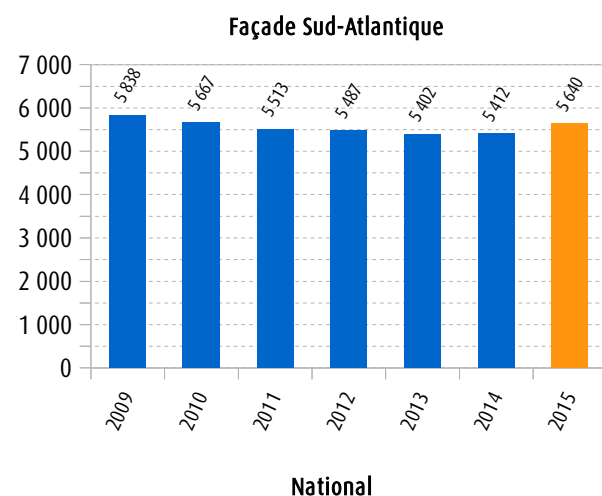
Cependant le secteur rencontre depuis plusieurs années des difficultés pour recruter des officiers. Au plan national ce manque durable garantit aux officiers français des débouchés avec des salaires élevés, mais prive les compagnies des cadres de haut niveau dont elles ont besoin pour se développer face à la concurrence internationale.

■ L'évolution de l'emploi maritime

Entre 2009 et 2015, dans l'inter-région, le nombre de marins actifs a légèrement diminué de 5838 à 5640 (-3%), le nombre de marins pensionnés progressant entre 2009 et 2013 de 12.442 à 13.584 (+9,2%).

Comparativement au niveau national et sur la même période, le nombre de marins actifs a baissé dans des proportions assez semblables de 46 573 à 44 169 (-4%), le nombre de marins pensionnés progressant de façon quasi identique de 88.236 à 96.269 (+9,1%).

► Evolution du nombre de marins actifs entre 2009 et 2015



► © MEEM – bilan 2015 incluant les marins étrangers

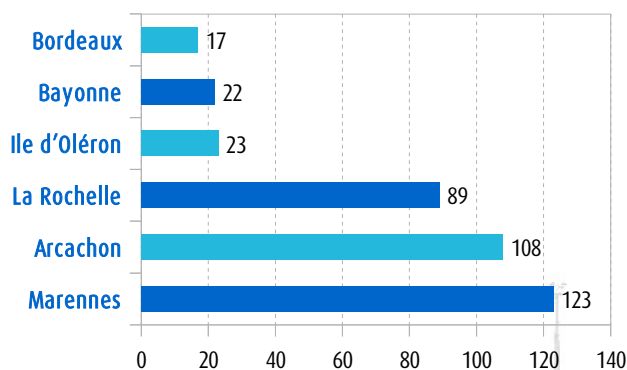


En savoir plus

[Métier marin : la formation maritime](#)

[La mer : une passion, des métiers](#)

► Nombre de femmes-marins actives en 2015 sur la façade SA



► © MEEM



C.2. La formation professionnelle maritime et la recherche

Il existe sur la façade Sud-Atlantique plusieurs établissements publics de l'enseignement maritime dont 2 lycées professionnels maritimes (LPM) placés sous l'autorité académique de la DIRM Sud-Atlantique. Ces établissements dispensent des formations initiales et continues pour la pêche, le commerce, la plaisance professionnelle, et les cultures marines. Il existe également sur la façade Sud-Atlantique 2 importants pôles universitaires à Bordeaux et la Rochelle spécialisés dans la recherche sur l'environnement marin.

■ Les établissements d'enseignement maritime

Les 2 lycées professionnels maritimes (LPM) de la façade Sud-Atlantique sont situés à La Rochelle et à Ciboure. Ces établissements sont sous la tutelle du Ministère de l'Environnement.

Il s'agit d'établissements publics d'enseignement qui disposent d'un budget propre. Le budget de l'établissement de Ciboure s'élève à 1,8 million d'euros et celui de la Rochelle est de l'ordre de 2 millions d'euros. La DIRM Sud-Atlantique est chargée de veiller à la bonne marche de ces établissements et participe aux différentes instances (conseil d'administration, conseil de perfectionnement, commission des bourses, commissions d'examens...).



©LPM Ciboure

▲ Le Lycée Professionnel maritime de Ciboure

Construit en 1996, le lycée maritime de Ciboure est doté d'outils pédagogiques modernes et performants. 118 élèves y étaient scolarisés en 2013 et il a accueilli plus de 150 stagiaires en formation continue

La DIRM Sud-Atlantique est amenée à faire des arbitrages nécessaires au bon fonctionnement de ces établissements, elle participe à l'organisation des examens de la Marine Marchande et rémunère les intervenants. Elle entretient également de nombreuses relations avec les collectivités territoriales compétentes (Conseil Régional).

Les lycées professionnels participent à la formation initiale et continue des Gens de Mer.

Les diplômes, brevets et titres de formation qu'ils dispensent sont délivrés par le Ministère de l'Environnement de l'Energie et de la Mer. Ils sont cependant également reconnus par l'Education Nationale et s'inscrivent dans le schéma général de la formation professionnelle, permettant ainsi la poursuite d'études et la réorientation vers d'autres filières de formation.



©LPM La Rochelle

▲ Le Lycée Professionnel maritime de La Rochelle

Le Lycée Maritime de La Rochelle est certifié « Lycée des métiers » du fait de sa spécificité maritime, et de la couverture de l'ensemble des formations du champ professionnel « Métiers de la mer »

Les 2 LPM de la façade préparent les élèves issus des classes des collèges aux diplômes de l'enseignement maritime secondaire (CAP, BEP et BAC PRO) et les stagiaires adultes aux brevets maritimes nécessaires à la navigation côtière. Ils préparent aussi à certains métiers para maritimes (poissonnier, employé de marée). La poursuite d'études est possible à l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM) ou dans l'enseignement supérieur (BTS).

En 2013, on comptait 205 élèves en formation initiale au lycée de La Rochelle (dont 21 apprentis) et 118 au lycée de Ciboure. En ce qui concerne la formation continue, pour le lycée de La Rochelle cela représentait 263 stagiaires en 2013 et 56.897 heures- stagiaires et, pour le lycée de Ciboure, 154 stagiaires et 64.644 heures-stagiaires.

À ces deux lycées, s'ajoute le Lycée polyvalent de la mer de Gujan-Mestras sous tutelle du Ministère de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche et le lycée de Bourcefranc (lycée agricole de l'Éducation nationale) avec lequel a été passée une convention tri-partite (Agriculture – Education Nationale – Mer) pour les formations initiales à caractère maritime (conchyliculture notamment).

Ces établissements sont également en lien avec la DIRM, notamment pour dans le cadre des commissions régionales de la marine marchande.

Ils proposent des formations professionnelles (du CAP au Bac pro) ainsi qu'un enseignement général et technologique. Pour la filière technologique les options sont en relation avec le domaine maritime. Les élèves titulaires du Bac, général ou professionnel, peuvent également intégrer un BTS Technico-commercial Nautisme au Lycée de Gujan-Mestras.

Enfin il est à noter que l'école des Douanes de La Rochelle dispense certaines formations agréées par le ministère de l'Environnement comme le Capitaine 200, dispensées pour la formation embarquée des agents de contrôle de l'Etat.

► L'offre de formation professionnelle maritime

Les établissements de formation professionnelle maritime

-  Lycées professionnels maritimes (tutelle Ministère de l'Ecologie)
-  Lycées d'enseignement maritime (tutelle Education Nationale)
-  Ecole des Douanes de La Rochelle

L'offre de formation professionnelle maritime continue

Titres principaux pont

- 1** Matelot pont
- 2** Capitaine 200
- 3** Capitaine 200 pêche
- 4** Capitaine 200 voile
- 5** Chef de quart 500
- 6** Certificat d'aptitude au commandement à la petite pêche

Titres principaux machine

- 1** Mécanicien 250 kW
- 2** Mécanicien 750 kW

Titres cultures marines

- 1** Certificat de marin-ouvrier aux cultures marines de niveau 1
- 2** Certificat de marin-ouvrier aux cultures marines de niveau 2
- 3** Certificat de patron de navires aux cultures marines niveau 1
- 4** Certificat de patron de navires aux cultures marines niveau 2
- 5** Stage en formation agréé en cultures marines
- 6** Brevet professionnel de responsable d'exploitation « produit aquacole »

Enseignement médical

- 1** Enseignement médical de niveau 1
- 2** Enseignement médical de niveau 2
- 3** Enseignement médical de niveau 3

Certificats annexes

- 1** Certificat de formation de base à la sécurité
- 2** Certificat de qualification avancé à la lutte contre l'incendie
- 3** Certificat restreint d'opérateur
- 4** Certificat général d'opérateur
- 5** Certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage

Lycée maritime et aquacole de la Rochelle

- 1** **2** **3** **4**
- 1** **2**
- 1** **2**
- 1** **2** **3** **4**

Lycée de la mer et du littoral de Bourcefranc-le-Chapus

- 1** **2** **3** **6**
- 1**
- 1** **2** **3** **4** **5** **6**
- 1** **2**
- 1** **2** **3** **4**

Site d'Arcachon du lycée maritime de Ciboure

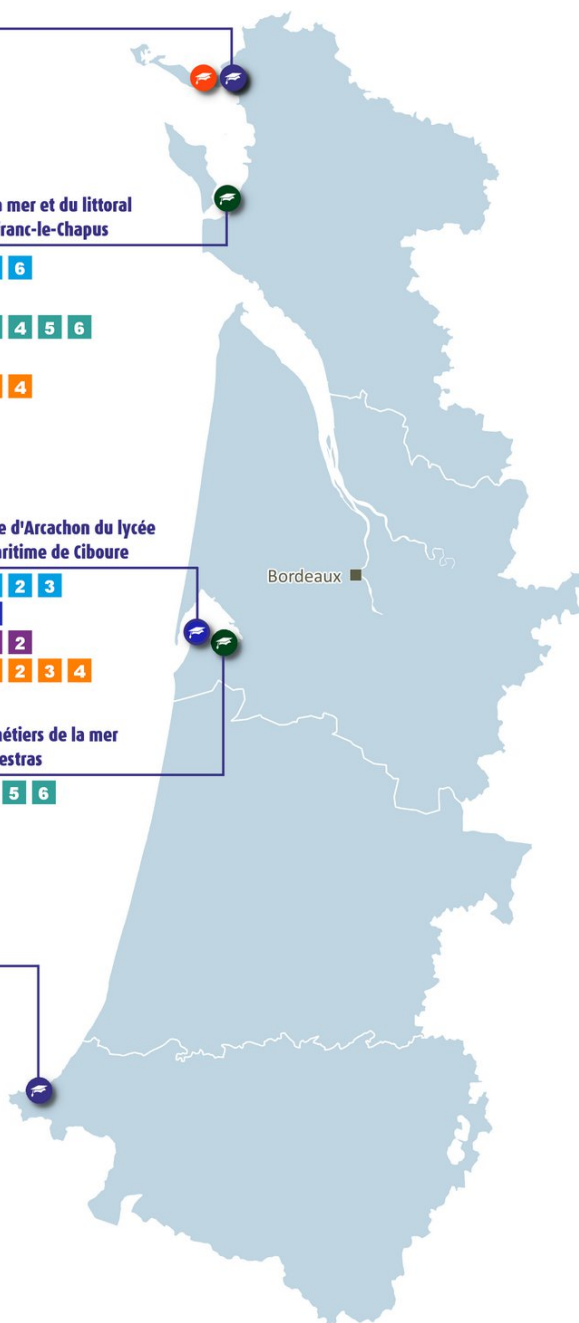
- 1** **2** **3**
- 1**
- 1** **2**
- 1** **2** **3** **4**

Lycée des métiers de la mer de Gujan-Mestras

- 1** **2** **3** **5** **6**
- 1**

Lycée maritime de Ciboure

- 1** **2** **3** **4** **5**
- 1** **2**
- 1** **2** **3**
- 1** **2** **3** **4** **5**



■ L'offre de formation

En formation initiale, les niveaux d'étude proposés par les lycées maritimes sont le CAP et le BAC Pro en 3 ans avec 3 options : CGEM – électro-mécanicien – cultures marines. Le taux de réussite aux examens pour l'année 2013 a été de 81,90% pour le lycée de La Rochelle et de 93 % pour le lycée de Ciboure.

En Formation continue, les lycées de Ciboure et La Rochelle ainsi que les établissements travaillant en partenariat avec la DIRM, proposent une variété de formations préparant aux qualifications suivantes : Certificat initial nautique, Capacité pêche, Capitaine 200, Capitaine 200 voile, Chef de quart 500, Mécanicien 750 kw. D'autres formations sont également proposées par ces établissements scolaires (CRO-CGO...)



▲ Formation de mécanicien au LPM de Ciboure

Les lycées maritimes constituent d'excellents vecteurs de promotion sociale. Les diverses formations proposées débouchent sur un taux d'employabilité très satisfaisant. Environ 85 % des élèves et stagiaires trouvent un emploi dans les 6 mois suivant leur formation. Ces chiffres tendent à prouver que la formation maritime reste une excellente filière d'accès à l'emploi.

Initiée en 2011, suite à une décision du directeur interrégional de la mer, l'offre de formations adaptées pour les ostréiculteurs dans le cadre de Pisciculture a été reconduite en 2013. Par ailleurs, les formations sécurité destinées aux équipages et financées par la fondation Total ont de nouveau été mises en place par les établissements de formation de l'inter-région. Cette opération s'est terminée en décembre 2013.

En 2012, le lycée de Ciboure a été précurseur dans le montage de la formation Médical III à l'attention des officiers de la Marine Marchande. Cet établissement est actuellement le seul à dispenser cette formation au niveau national, en dehors de l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM)

Le bilan de cette formation apparaît très positif au regard des appréciations des stagiaires. L'offre de formation continue évolue constamment et devient de plus en plus modulaire afin de pouvoir répondre aux besoins des différents professionnels du monde maritime dans un cadre de constante évolution de la législation. La qualité de la formation dispensée dans ces établissements permet de bien former les marins et contribue ainsi à l'objectif de la sécurité maritime.

► Principaux titres STCW délivrés par la DIRM SA en 2015

Titre	Nombre	Variation 2014/2015
Capitaine de 1 ère classe de la navigation maritime	5	-2
Capitaine	14	+2
Capitaine 3000	8	+1
Capitaine 500	20	+1
Capitaine 200	135	+13
Capitaine 200 voile	40	+3
Capitaine Yacht 200	18	-9
Capitaine Yacht 500	3	0
Capitaine Yacht 3000	0	-2
Second polyvalent	0	-4
Second capitaine	8	+2
Second capitaine 300	5	+2
Chef mécanicien	12	+7
Chef mécanicien 3000 kW	8	-1
Chef mécanicien 8000 kW	2	+2
Chef mécanicien Yacht 3000 kW	1	+1
Second mécanicien	7	-3
Second mécanicien 3000 kW	7	+5
Second mécanicien 8000 kW	1	0
Mécanicien 750 kW	26	-3
Permis de conduire les moteurs marins (250kW)	83	0
Chef de quart de navires de mer	6	0
Chef de quart passerelle	4	0
Chef de quart 500	18	-8
Chef de quart machine	3	-5
Chef de quart machine 15000 kW	6	+5
Chef de quart Yacht 500	1	0
Matelot de quart à la passerelle	13	-4
Mécanicien de quart à la machine	7	-2
Certificat Général d'Opérateur	114	-16
Certificat Restreint d'Opérateur	130	-6

► Zoom sur le métier de conchyliculteur : les conditions de la capacité professionnelle et l'accès aux concessions de cultures marines



La personne physique qui demande l'octroi d'une concession doit justifier de sa capacité professionnelle par la possession d'un diplôme ou titre homologué comportant un programme d'enseignement au moins égal, par son contenu et son niveau, à celui du baccalauréat professionnel cultures marines et figurant sur une liste arrêtée par le ministre chargé de des pêches maritimes et de l'aquaculture marine après avis des ministres chargés de l'éducation nationale, de l'enseignement agricole, de l'enseignement maritime et de la formation professionnelle.

Le demandeur titulaire d'un diplôme ou titre homologué d'un niveau au moins égal à celui du niveau IV de la nomenclature interministérielle des niveaux de formation mentionnée à l'article R. 335-13 du code de l'éducation, mais ne figurant pas sur la liste mentionnée au précédent alinéa, peut demander au préfet l'autorisation de suivre un stage* de formation agréé en cultures marines.

Par dérogation aux deux alinéas précédents, les demandeurs nés avant le 1er janvier 1990 peuvent justifier de leur capacité professionnelle :

1° Soit par la possession d'un diplôme, titre ou certificat d'un niveau équivalent au brevet d'études professionnelles maritimes de cultures marines ou brevet professionnel agricole et maritime et figurant sur une liste arrêtée par le ministre chargé des pêches maritimes et de l'aquaculture marine qui recueille, à cet effet, l'avis des ministres mentionnés au deuxième alinéa ;

2° Soit par la possession d'un certificat d'aptitude professionnelle maritime de conchyliculteur et la preuve d'une expérience professionnelle de trois ans en cultures marines, complétée par un stage* de formation en cultures marines agréé par le préfet et sanctionné par la délivrance d'une attestation de réussite ;

3° Soit en apportant la preuve d'une expérience professionnelle d'au moins cinq ans en cultures marines, en navigation à la pêche ou en exploitation agricole, sous réserve d'avoir accompli un stage de formation en cultures marines agréé par le préfet et sanctionné par la délivrance d'une attestation de réussite.

La personne qui doit, pour justifier de sa capacité professionnelle, avoir accompli un stage de formation en cultures marines agréé peut, si elle n'a pas encore réalisé celui-ci, être autorisée à déposer une demande à condition de s'engager, par une attestation dûment signée, à effectuer le stage dans les deux ans qui suivent la date d'entrée en vigueur de l'arrêté portant autorisation d'exploitation de cultures marines. L'autorisation est subordonnée à l'obtention de l'attestation de réussite au stage de formation en cultures marines agréé par le directeur interrégional de la mer, dans le délai de deux ans précité.

Par dérogation au premier alinéa, les personnes déjà installées en cultures marines avant le 1er janvier 2010 n'ont pas à justifier de leur capacité professionnelle.

* stage agréé en cultures marines de 280 heures (cf. cartographie p51)

► Les établissements de formation professionnelle maritime

Etablissement	Type	Tutelle académique
Lycée Maritime et Aquacole de La Rochelle	Lycée professionnel maritime	Ministère de l'environnement, de l'Energie et de la Mer
Lycée Maritime de Ciboure	Lycée professionnel maritime	Ministère de l'environnement, de l'Energie et de la Mer
Lycée des métiers de la Mer de Gujan-Mestras	Lycée polyvalent d'enseignement général	Ministère de l'Education Nationale
Lycée de la Mer et du Littoral de Bourquefranc-Le-Chapus	Lycée agricole	Ministère de l'Education Nationale
Ecole des Douanes de La Rochelle	Ecole d'Administration Publique	Ministère de l'Economie

■ La validation des acquis de l'expérience

Organisée par la loi de modernisation sociale n°2002-73 du 17 janvier 2002, la validation des acquis de l'expérience (VAE) est un droit individuel qui permet à toute personne engagée dans la vie active depuis au moins 3 ans d'acquies tout ou partie d'une certification par la validation de ses compétences acquises par l'expérience. Dans le domaine maritime, la validation des acquis de l'expérience permet ainsi d'obtenir la délivrance de tout ou partie d'un brevet ou d'un certificat professionnel maritime. Elle est aujourd'hui une voie d'accès à la certification au même titre que les filières de formation initiale ou continue.

Mise en œuvre depuis 2004, la VAE maritime a été adaptée et étendue en 2008 pour permettre la délivrance d'un plus grand nombre de titres professionnels maritimes pour les fonctions exercées dans le service du pont et de la machine à bord des navires professionnels. Les brevets et certificats professionnels maritimes obtenus par VAE ont la même valeur et confèrent les mêmes droits que ceux délivrés au terme des formations suivies dans les établissements de l'enseignement maritime. Entre 2013 et 2015, la DIRM SA a instruit une vingtaine de dossiers de VAE.

■ Les pôles de recherche

Il existe sur la façade Sud-Atlantique, 3 stations côtières de l'IFREMER et 2 pôles universitaires consacrés à la recherche sur l'environnement marin.

Un des cinq centres régionaux de l'IFREMER situé à Nantes pilote 3 stations côtières sur la façade Sud-Atlantique, situées à La Tremblade (Laboratoire Communautaire de Référence (LCR) sur la pathologie des mollusques), à la Rochelle-l'Houmeau (Laboratoires environnement ressources Halieutiques) et à Arcachon (surveillance et de collecte de données sur la qualité du milieu marin littoral)



▲ La station IFREMER de La Tremblade (Charente-Maritime)

La station IFREMER de la Tremblade est spécialisée dans les domaines de la conchyliculture, de l'aquaculture et de la surveillance de l'environnement littoral, thématiques qui sont plus particulièrement sensibles sur la façade Sud-Atlantique

La direction régionale aquitaine de l'IFREMER compte deux géologues et un technicien spécialisés dans le littoral, qui participent à l'observatoire de la côte aquitaine, à la caractérisation des aléas érosion côtière à la cartographie de l'évolution du trait de côte entre 2020 et 2040.

Sur le plan universitaire, à Bordeaux, les activités de recherche de l'UMR (Unité Mixte de Recherche) dans les domaines de l'environnement et paléoenvironnement océaniques et continentaux (EPOC) sont déclinées en trois grands axes thématiques : écotoxicologie, océanographie côtière et géosciences marines. Au sein de ces activités se repartissent sept équipes thématiques : transferts géochimiques des métaux à l'interface continent océan, physico et toxico chimie de l'environnement, écotoxicologie aquatique, écologie et biogéochimie des systèmes côtiers, modélisation expérimentale et télédétection en hydrodynamique sédimentaire, paléoclimats, sédimentologie.

Ces pôles regroupaient en février 2014 près d'une centaine de chercheurs, dont une quarantaine spécialisés dans la recherche marine ainsi qu'environ 70 doctorants ou post-doctorants. Leurs études sont ciblées sur les écosystèmes côtiers et littoraux sur trois sites-ateliers régionaux : le Bassin d'Arcachon, l'estuaire de la Gironde et le plateau continental sud-Gascogne. Ce laboratoire a aussi des activités d'enseignement dans la filière Master STEE spécialité océanographie et Master STEE spécialité biodiversité et écosystèmes continentaux de l'Université Bordeaux.

Le département de biologie de l'Université de La Rochelle est composé de 19 enseignants-chercheurs ; il propose des activités d'enseignement dans la filière Master Sciences pour l'Environnement spécialité Géographie Appliquée à la Gestion de l'Environnement Littoral (GAGEL) ou Écologie et dynamique des littoraux et estuaires (EDYLE)

Par ailleurs, des équipes de chercheurs appartenant au laboratoire « Littoral, Environnement et Sociétés (LIENSs) » (Unité mixte de recherche CNRS / Université de La Rochelle) spécialisées dans les études des écosystèmes littoraux au niveau géographique, physique, écosystèmes côtiers, animaux marins, chimiques et biologique, regroupent, en février 2014, 50 chercheurs, 21 doctorants et 4 post-doctorants.

Si les deux UMR de Bordeaux et La Rochelle représentent les laboratoires les plus impliqués dans la recherche littorale sur la façade, il ne s'agit pas des seuls acteurs impliqués, de nombreux autres laboratoires de recherche participent suivant les programmes de recherche. Ainsi un état des lieux réalisé en 2009 sur la recherche littorale en Aquitaine identifiait 18 autres équipes travaillant sur le sujet rien qu'en Aquitaine et sur des sujets très variés. En ajoutant les établissements publics, près de 900 personnes (chercheurs, doctorants et personnels techniques) sont mobilisées autour de la recherche et de la gestion du littoral aquitain.



En savoir plus

LPM Ciboure : www.lycee-maritime-ciboure.fr

LPM La Rochelle : www.lycee-maritime-larochelle.com

Ifremer : www.ifremer.fr

UMR EPOC : www.epoc.u-bordeaux.fr

C.3. L'évolution démographique

Entre 2007 et 2016, l'évolution démographique en France a été de 4,7 % tandis que les quatre départements littoraux de la façade Sud-Atlantique ont enregistré une progression presque 2 fois supérieure, de l'ordre de 8,6%.

Espace de vie et d'activité pour plus 800.000 habitants, le littoral de la façade Sud-Atlantique est un espace attractif où la population est en constante augmentation. Il doit ainsi relever plusieurs défis d'envergure liés aux enjeux démographiques.

■ Evolution et projection démographique

Les départements littoraux des régions Aquitaine et Poitou-Charentes comptaient 3,024 millions d'habitants au 1er janvier 2007. Ils en comptent 3,200 millions au 1^{er} janvier 2016.

Selon l'INSEE, en 2040, la région Nouvelle Aquitaine devrait atteindre 3,791 millions d'habitants, soit 25,3 % de plus qu'en 2007, si les tendances démographiques actuelles se poursuivent.

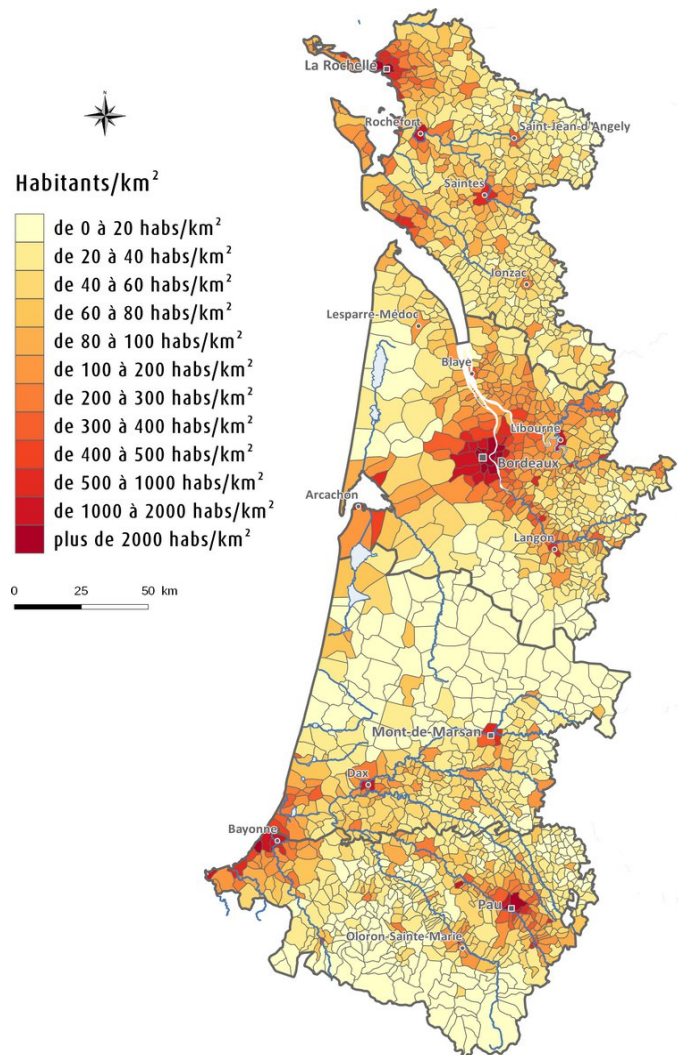


▲ Port du Bassin d'Arcachon

Le Bassin d'Arcachon connaît depuis 30 ans une croissance démographique très rapide et continue, la plus forte de Gironde. Variant de 130.000 habitants permanents à plus de 400.000 habitants en période estivale, sa population permanente devrait connaître une progression de près de 70.000 habitants nouveaux à l'horizon 2030. Cette attractivité, qui ne se dément pas, est grandement due, outre un « littoralisme » général, à un environnement de qualité exceptionnelle, mais fragile, largement protégé par les dispositions de la loi littoral.

Au sein de cette façade, la croissance serait jusqu'en 2040 légèrement plus forte dans les départements littoraux aquitains, (+25,6%) qu'en Charente-Maritime (+24,3%). Dans le détail, la croissance relative de la population serait très soutenue dans le département des Landes (+34%) et plus modérée dans les Pyrénées-Atlantiques (+19%).

► Densité de population dans les communes de la façade SA au 1^{er} janvier 2016



> DIRM SA /MCPMML 2016 - © INSEE 2016 - © IGN GEOFLA
Population légale en vigueur au 1^{er} janvier 2016

La gestion de cette forte croissance de la population sera un enjeu important d'aménagement du territoire en bord de mer et en profondeur dans les terres afin de concilier les différents usages sur cet espace : activités primaires, extension de l'urbanisation, espaces protégés, économie présentielle.

Dans le détail, la population des communes littorales et de l'arrière pays de la façade sud-atlantique augmente nettement plus rapidement que la moyenne des communes de France métropolitaine ou que des communes littorales métropolitaines (+64% de 1962 à 2009, avec une assez nette accélération depuis 1990, soit 23 points de plus que la moyenne du littoral métropolitain, et 29 points de plus que la moyenne métropolitaine). La croissance démographique littorale porte la croissance démographique de la région Nouvelle Aquitaine avec la métropole bordelaise. (source ONML)



▲ Royan, plage de la Grande Conche

Sur l'ensemble des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de Poitou-Charentes, c'est la communauté d'agglomération de Royan-Atlantique qui a connu la plus forte évolution de population entre 1999 et 2008 (+ 1,33% par an pour une population de près de 74.000 habitants en 2008)

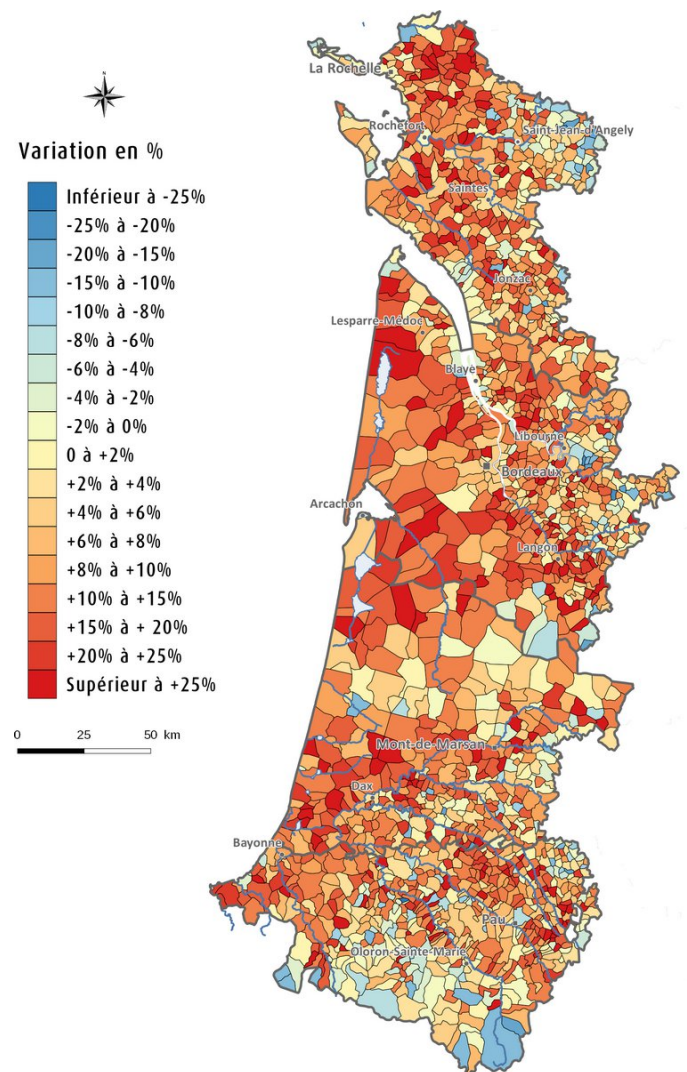
Au sein de la façade Sud-Atlantique, la croissance de la population des communes littorales a été très soutenue dans les Landes (+128 % entre 1962 et 2009) et en Gironde (+102 % sur la même période), importante dans les Pyrénées-Atlantiques (+59 % sur la même période) et plus modérée en Charente-Maritime (+38%).

► Variation de la densité de population sur la façade SA

Département	Densité de population 2007	Densité de population 2016	Evolution 2007-2016
Gironde	140,9	153,16	+9 %
Pyrénées-Atlantiques	84,1	89,6	+6,6 %
Charente-Maritime	87,9	94,8	+7,7 %
Landes	39,7	44,4	+11,8 %
Cumul Façade SA	89,6	97,3	+8,6 %
France métropolitaine	110,6	115,8	+4,7%

➤ Source INSEE

► Variation de population dans les communes de la façade SA entre 2007 et 2016



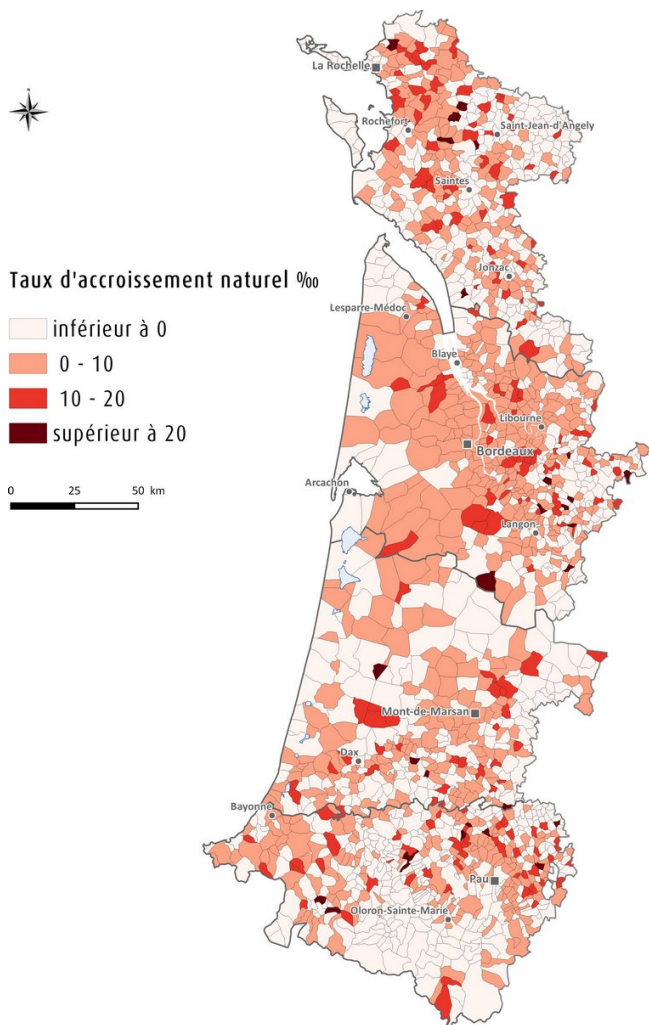
➤ DIRM SA /MCPML 2016 - © INSEE 2007-2016 - © IGN GEOFLA
Populations légales en vigueur sur la base des recensements annuels

Cette évolution de la population doit être comparée à celle des communes d'arrière-pays littoral : la progression est ainsi particulièrement forte en Charente-Maritime (+120 % sur la période 1962-2009) mais aussi dans les autres départements. Cela traduit un report de la croissance démographique dans l'hinterland (source ONML)

■ Un dynamisme lié au solde migratoire

Le dynamisme de la croissance démographique sur la façade sud-atlantique s'explique principalement par les soldes migratoires (ils expliquent 99 % de la croissance démographique de la façade depuis 1962).

► Taux d'accroissement naturel de la population des communes de la façade SA en 2012



> DIRM SA /MCP PML 2016 - © INSEE 2012 - © IGN GEOFLA

En effet, contrairement à la moyenne en France métropolitaine et la moyenne sur les communes littorales métropolitaines, les soldes naturels sont négatifs sur la façade Sud-Atlantique depuis le recensement de 1982.



▲ La Rochelle

En Charente-Maritime, Les villes du littoral sont les plus attractives. Le clivage entre les arrondissements du littoral et ceux de l'intérieur s'est accentué de recensement en recensement. Sur les 31 unités urbaines de la Charente-Maritime, 21 dépendent étroitement du littoral. Leur essor démographique démontre une réelle attractivité et un important dynamisme. Ces villes et leur région immédiate tirent l'essentiel de la croissance démographique du département.

Cela s'explique par la part importante de populations âgées sur ce territoire. Ainsi l'indice de vieillissement y est de 1,26 sur les communes littorales sud-atlantique, 1,33 en Charente-Maritime, 1,18 en Gironde, 1,05 dans les Landes et 1,37 dans les Pyrénées-Atlantiques, soit des indices nettement plus élevés qu'en France métropolitaine (0,99), que dans l'espace rural métropolitain (0,99). En outre, l'indice de vieillissement de la population s'accroît plus rapidement sur le littoral de sud-atlantique qu'ailleurs (+50 % entre 1990 et 2009 contre +36 % en moyenne dans les communes métropolitaines) (source ONML)



En savoir plus

INED : Institut National des Études démographiques



Notes

[illegible]

Rédaction et conception :

David DUDOGNON - Yannick DUMEAU, Unité géomatique du pôle connaissance
et environnement mer et littoral de la DIRM Sud-Atlantique - Septembre 2016

Crédits photographiques :

Illustrations, fonds et couverture : © Phototèque TERRA - Laurent Mignaux/MEEM-MLETR

Relecture et validation :

Comité éditorial de la DIRM Sud-Atlantique

**Direction interrégionale de la mer
Sud-Atlantique**
1-3, rue Fondaudège
CS 21227
Tél. : 33 (0) 5 56 00 83 00
Fax : 33 (0) 5 56 00 83 47
dirm-sa@developpement-durable.gouv.fr

