

 <p><b>Agence des aires marines protégées</b></p>	<p><b>Diagnostic socio-économique de la partie marine du site N2000 « Ile de Groix »</b></p>
	<p><b>Objet :</b> présenter aux membres du groupe de travail les résultats de cette première partie du document d'objectifs et échanger sur ce sujet</p>
<p><b>Rédaction :</b> Antoine Gergaud</p>	<p><b>Date :</b> 07-12-2015</p>

### Le transport de marchandises

#### Définition :

Le transport de marchandises comprend tout mouvement de marchandises à bord d'un mode de transport quel qu'il soit : ferroviaire, routier, fluvial, maritime, aérien... Ici seul le transport par bateau sera considéré.



Figure 1 : Le pétrolier Aberdeen dans le rail du Nord-Pas-de-Calais (Crédit photographique : Yves Gladu / Agence des aires marines protégées)

#### Contexte :

90% des marchandises transportées dans le monde empruntent la voie maritime et 72% des importations et exportations françaises s'effectuent par la mer (Armateurs de France). Le transport maritime représente en France près de 102 millions de tonnes et 6,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires. Ce transport peut, en fonction des marchandises être effectué soit en vrac (liquides, carburants, granulats...) soit conditionné sous différentes formes comme le conteneur.

#### Le transport de marchandises sur le site Natura 2000 :

##### ➤ La desserte de Groix

La desserte de Groix est principalement assurée par la compagnie Océane. Deux modalités sont possibles : les navires qui transportent à la fois des camions de marchandises et des passagers ; et l'affrètement de navires spécialement pour le transport de marchandises.

Globalement, le transport de marchandises est réalisé par la première solution. Les marchandises transportées sont du tout-venant pour alimenter les commerces et les entreprises de l'île ou les particuliers. Jusqu'à **4 camions peuvent être embarqués sur les navires de la compagnie Océane**. Le transport de marchandises de Groix vers Lorient concerne principalement l'évacuation des déchets de l'île. L'affrètement de navires de la compagnie océane spécialement pour le transport de marchandises est réalisé pour l'alimentation de l'île en produits dangereux. Les bateaux sont les mêmes que pour le transport de passagers mais ces derniers sont alors interdits à bord. Les produits transportés sont alors du fioul, de l'essence, du diesel ou du gaz. Le gaz peut être transporté en bouteilles ou en camion citerne comme c'est le cas pour les autres produits. Les rotations pour le transport de **produits dangereux vers Groix ont lieu tous les 15 jours**.

Deux entreprises privées alimentent également régulièrement l'île en marchandises :

- Transport Maritime Côtier transporte principalement divers matériaux de construction (parpaing, brique, bois, isolation...) du vrac (sable, gravier...) à bord d'un caboteur au départ du Rohu à Lanester ou parfois directement de Vannes. Elle réalise en moyenne une douzaine de rotations par an.

- Seaway utilise une barge qui permet, lors de conditions météorologiques favorables, de transporter des matériaux de gros œuvre pour la construction tels que du sable ou des gravillons conditionnés en « big bags » ou encore des parpaings. L'entreprise peut transporter 75 tonnes de matériaux et réalise en moyenne un trajet vers Groix toutes les 6 semaines soit une dizaine de trajets par an.
- Le transit des navires de commerce sur le site Natura 2000

Avec 2,3 millions de tonnes de marchandises traitées en 2014, le port de Lorient se situe à la 5ème place dans le classement des ports d'intérêt national (Port de commerce de Lorient, 2015). Il génère près de 2 000 emplois directs. Lorient est le 1<sup>er</sup> port de commerce breton devant Brest et St-Malo (lorient-agglo.fr). Cette compétence a été transférée à la région Bretagne par la loi du 13 août 2004. Le port est géré par son concessionnaire, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan (CCIM). L'activité du port de commerce de Lorient Kergroise est dominée par le transport de deux types de marchandises : l'agro-alimentaire et les hydrocarbures.

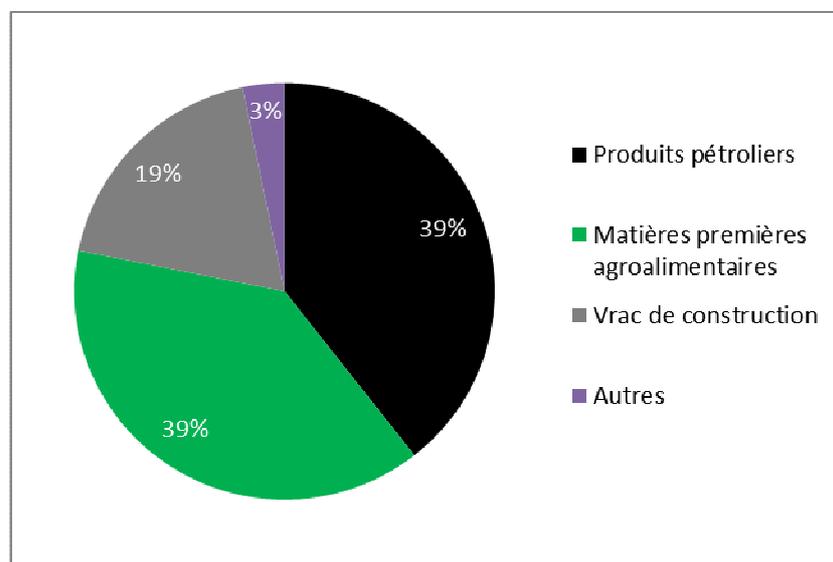


Figure 2 : Nature du trafic de marchandises du port de commerce de Lorient en fonction du tonnage en 2014 (Port de Lorient, 2015)

Les navires de commerce qui se rendent au port de Lorient empruntent le chenal d'approche qui passe à l'ouest puis au nord de l'île avant de s'engager dans la passe ouest qui permet d'accéder à la rade. A titre indicatif, **en 2014, près de 480 cargos ont emprunté le chenal** dont une centaine transportait des hydrocarbures (Capitainerie du port de commerce de Lorient et Sémaphore de Beg Melen *com. pers.*).

Les plus petites unités qui transportent du vrac peuvent cependant emprunter la passe est entre l'îlot des errants et la pointe de Gâvres. La zone d'attente du port est à l'extérieur du périmètre Natura 2000 en limite nord.

Hormis pour accéder ou sortir du port de Lorient par le chenal, il n'y a pas de route empruntée par les navires de commerce sur le site. En effet, les navires qui passent au plus près, ralliant l'estuaire de la Loire à la pointe bretonne passe plus au sud de la zone. On peut cependant noter que si, en sortant du chenal, la plupart des navires poursuivent leur route vers l'ouest/sud-ouest, une partie des tankers<sup>1</sup> se dirige dans une direction sud/sud-est en longeant le périmètre du site Natura 2000 au sud-ouest.

<sup>1</sup> Navires transportant des hydrocarbures

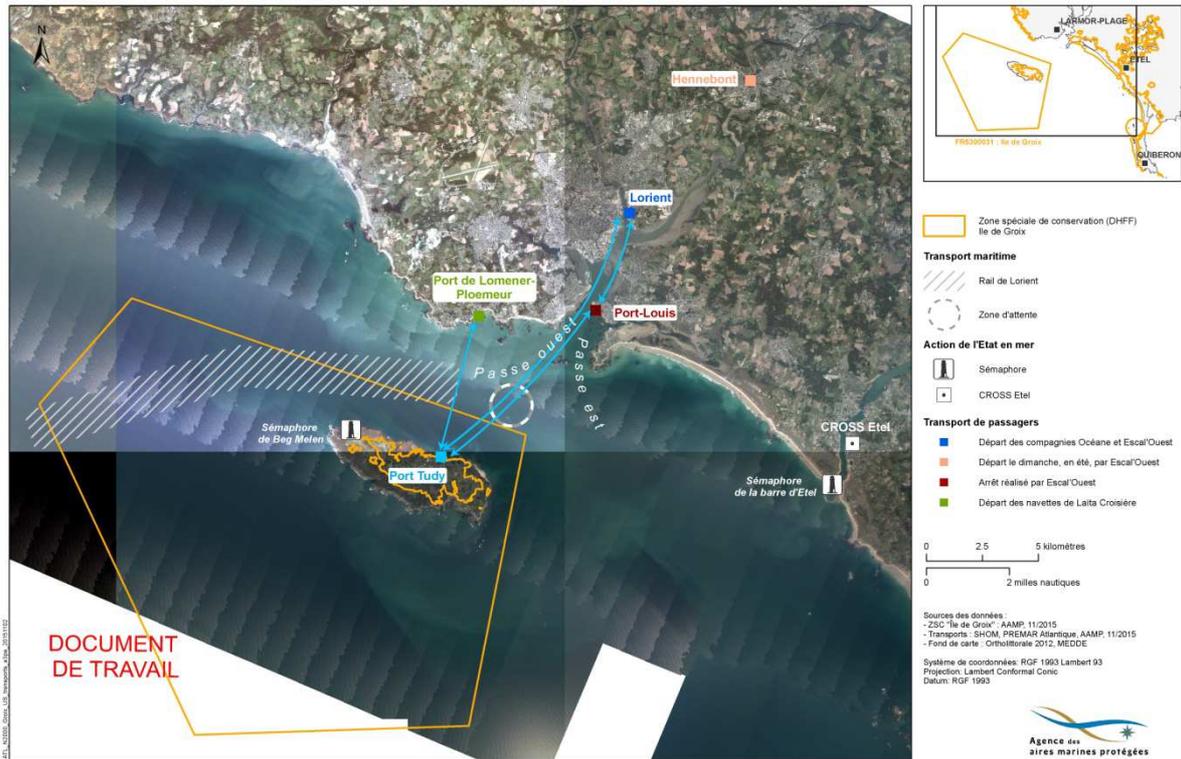


Figure 3 : Localisation du trafic maritime sur le site Natura 2000

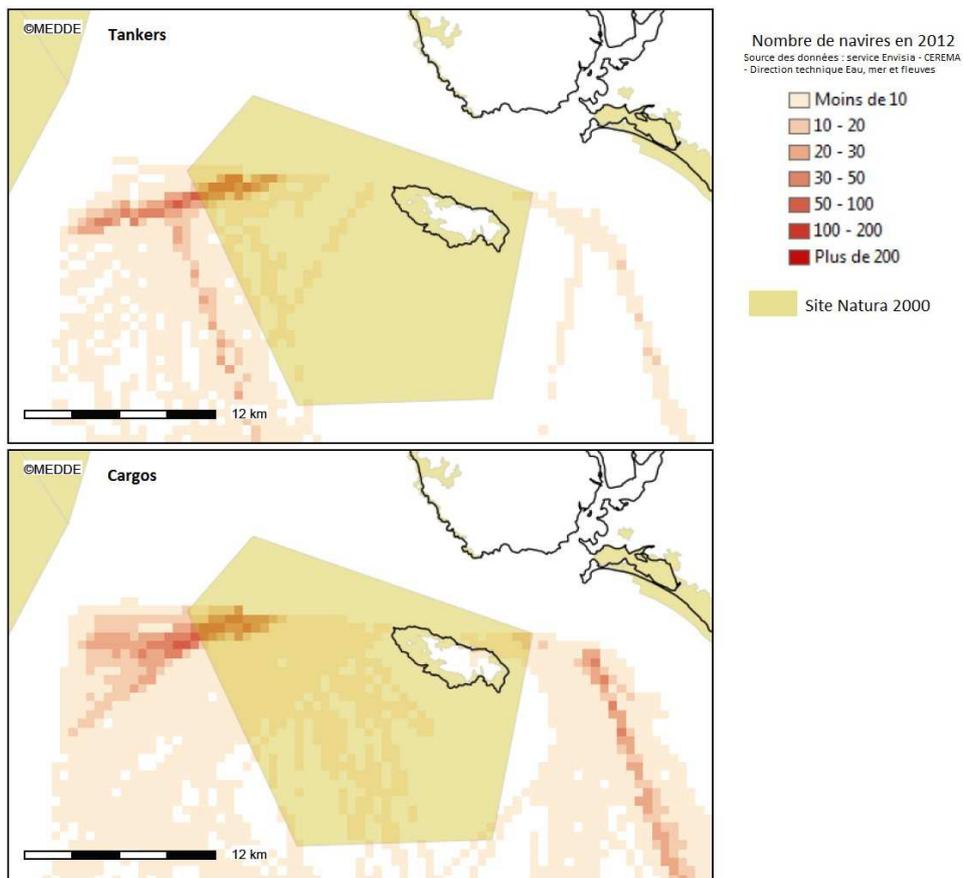


Figure 4 : Flux de navires de transport de marchandises à partir de la compilation des données AIS par le système ENVISIA développé par le CEREMA (source : MEDDE)

### Pressions potentielles :

Les eaux de ballast sont des eaux sont pompées dans le navire dans le but de maintenir sa stabilité et son assiette (Groupe CSL). L'éloignement entre les zones de pompage et de relargage de ces eaux peut provoquer le déplacement d'organismes sur de très longues distances. Si la plupart ne va pas survivre dans un milieu qui n'est pas le sien, il se peut qu'une partie s'acclimate et se développe de façon importante de sorte à devenir invasive et préjudiciable à la biodiversité locale.

Ensuite, Les collisions entre navires et cétacés ont fait l'objet de très nombreux travaux de recherche à travers le monde. Depuis, une dizaine d'années, ces accidents sont reconnus comme l'une des principales sources de mortalité des baleines (Di-Meglio & *al.*, 2010). Ces accidents sont bien évidemment liés à la densité de navires présents à la surface des océans. Ainsi, durant les 50 dernières années, la flotte de navires de commerce a triplé et l'on prévoit une poursuite de cette croissance de l'ordre de 3% par an pour les prochaines années. Le rorqual commun est le plus fréquemment cité, suivi par la baleine à bosse, les baleines franches, et les cachalots.

Les cargos peuvent transporter des produits dangereux pour l'environnement. Ceux dont l'impact est le plus connu et le plus visible sont les hydrocarbures. La pollution par hydrocarbure intervient principalement à l'occasion d'accidents en mer qui peuvent alors provoquer le déversement de milliers de tonnes de produits avec un impact important sur les milieux intertidaux où ils vont se déposer. Par ailleurs, à l'occasion de tempêtes particulièrement violentes, les cargos peuvent perdre des conteneurs dont le contenu va s'échouer sur les plages occasionnant une pollution par macro-déchets.

### Bibliographie :

Di-Meglio N., David L., Capoulade F., Gambaiani D., Mayol P., McKenzie C., McKenzie E. & Schneider M., 2010, *Synthèse des connaissances sur l'impact du trafic maritime*. Groupement d'Intérêt Scientifique Mammifères Marins de Méditerranée (GIS 3M) pour le compte de la partie française du Sanctuaire Pelagos, 351 p.

Port de commerce de Lorient, 2015, *Rapport annuel environnement 2014*, CCI du Morbihan, 11p.

[http://www.armateursdefrance.org/uploads/fact\\_document3.pdf](http://www.armateursdefrance.org/uploads/fact_document3.pdf)

<http://www.lorient-agglo.fr/Le-port-de-commerce.1171.0.html>

<http://www.cslships.com/fr/focus-sur-la-durabilite/empreinte-ecologique/reduire-notre-impact-sur-la-biodiversite>