

# Port et Transport Maritime

Cap d'Erquy – Cap Fréhel

## Description de l'activité

### Définition

Le transport maritime comprend le transport de marchandises et le transport de passagers. Le site Natura 2000 Cap d'Erquy - Cap Fréhel est surtout concerné par le transport de passagers. Au niveau portuaire on distingue les activités de commerce maritime, de pêche et de plaisance. Les deux ports de plaisance et de pêche les plus proches sont Erquy et Saint-Cast-le-Guildo. L'activité des ports de plaisance est traitée dans une fiche dédiée.

### Pratiques



Navette à passagers d'Erquy

**-Excursion en mer et transport de passagers :** L'excursion en mer désigne l'embarquement de passagers sur des navires commerciaux pour des sorties pêche et/ou promenade en mer, la découverte des falaises et de la faune marine. Au départ d'Erquy, une société Armor Navigation proposent la découverte des richesses ornithologiques et géologiques de la côte de Penthièvre en partant d'Erquy jusqu'à jusqu'au Fort la Latte. Au départ de Saint-Cast-le-Guildo ce sont les vedettes de la compagnie Corsaire qui officient mais aussi des sociétés comme Emeraude Emotion qui embarquent des petits groupes. Il existe aussi des sorties en mer depuis des navires du patrimoine. Le Sloop Saint Jeanne à Erquy ou le Dragous, reproduction exacte d'un chalutier coquillier du XIXe siècle, à Saint-Cast-le-Guildo.



Criée d'Erquy

### - Gestion des activités de pêche

La CCI des Côtes d'Armor assure la première mise en marché des produits de la mer provenant de ses ports de débarquements. Avec 11 407 T de produits débarqués en 2019 (CCI, 2020), le port d'Erquy est l'un des principaux ports de pêche de Bretagne Nord. Le port de pêche, qui accueille 12 navires hauturiers et 50 côtiers, comporte une halle à marée (Mise en marché) de 2 506 m<sup>2</sup> et plusieurs ateliers de marée situés soit dans ce bâtiment, soit dans des locaux construits dans la zone portuaire (CCI 22). Le port de Saint-Cast-le-Guildo est fréquenté par une vingtaine de navires. Ils y débarquent principalement la coquille Saint-Jacques, qui est prise en charge par la halle à marée (La mise en marché) pour être vendue à Erquy, ainsi que de nombreuses autres espèces telles que les bulots, praires, poissons.... Au-delà de la gestion de ces équipements, la CCI 22, met en application un plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires.

## L'activité sur le site Natura 2000

### Spatialisation de l'activité

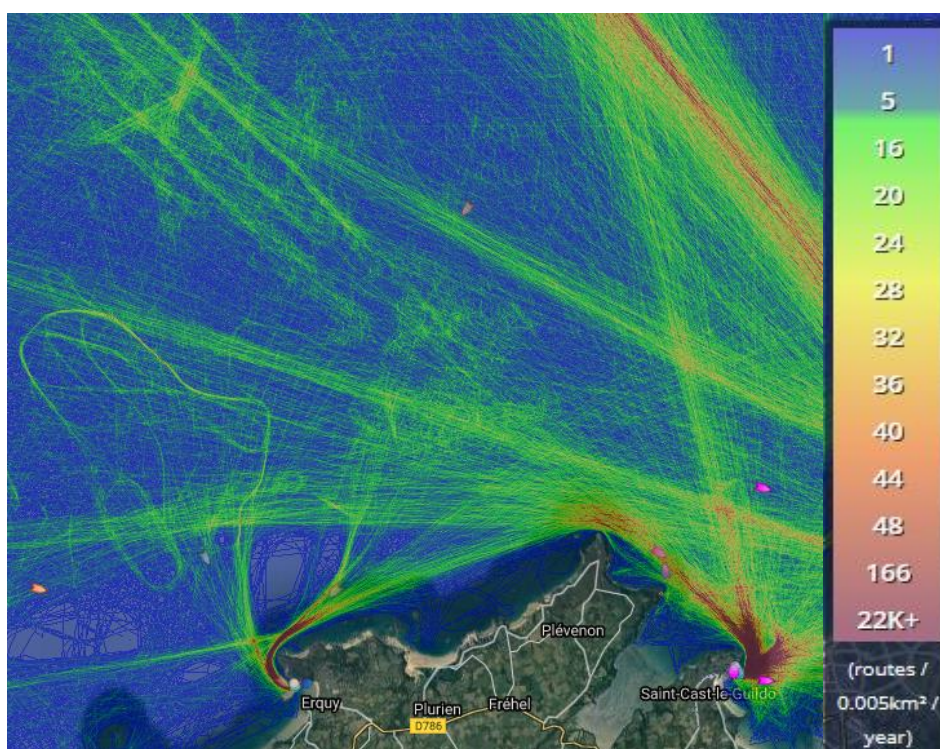


Figure 1 : Ports sur le périmètre du site N2000 et densité du trafic maritime à partir des données AIS des navires, année 2017, site Natura 2000 de Cap d'Erquy – Cap Fréhel  
(Source : <https://www.marinetraffic.com>)

### Acteurs et pratiquants

Outre les usagers, de nombreuses entreprises en lien avec les activités portuaires de pêche, de transport maritime et de plaisance sont présentes dans les ports.

## Eléments quantitatifs

Critères Activités	Volumes	CA (M€)	Nb Emplois	Nb entreprises
Produits de la mer en criée d'Erquy (2019)	11 407 t	31,9 M€	-	97 acheteurs agréés (63 mareyeurs, 34 détaillants)
Passagers (2019) au départ d'Erquy (vedette Armor Navigation)	14 830 passagers	-	-	1

Sources : CCI des côtes d'Armor, 2020 et France Agrimer

## Saisonnalité des pratiques

Surtout le printemps et l'été pour les excursions en mer depuis les ports d'Erquy. Toute l'année pour l'activité de la criée.

## Réglementation et gestion de l'activité

### Gestion de l'activité

Pour les ports d'Erquy ou de Saint-Cast-le-Guildo, c'est le CCI qui est en charge de la gestion des espaces portuaires.

Par ailleurs, les principales entités contribuant à la gestion des activités portuaires et du trafic maritime sont cités ci-dessous :

- **Collectivités territoriales** : Conseil Régional de Bretagne, Conseil départemental des Côtes-d'Armor.
- **Structures professionnelles** : CCI 22 (concessionnaire et gestionnaires des ports de commerce et de pêche pour Saint-Cast), Capitaineries, entreprises et agents portuaires.
- **Services de l'Etat** : DDTM des côtes d'Armor, DIRM NAMO notamment les services en charge des phares et balises, du contrôle et de la sécurité et la sûreté maritime. Outre ses prérogatives régaliennes, l'Etat assure la police des matières dangereuses et de la gestion de l'eau (DDTM, DREAL). Il détient l'autorité de police portuaire.
- **Organisme technique /scientifique** : CEREMA, CEDRE, AFNOR

### Cadre réglementaire

#### Réglementation portuaire

Pour les ports de commerce on se rapportera au code des transports et notamment le livre II relatif à la navigation maritime et le livre III sur les ports maritimes.

– Depuis 2010, toute la partie législative concernant les ports maritimes et fluviaux se trouve dans le code des ports maritimes.

– Depuis 2014, la partie règlementaire (décrets) concernant les ports fluviaux et la partie règlementaire du code des ports maritimes ont été intégrées dans le code des transports. Ainsi le code des ports maritimes n'a plus d'existence.

## Réglementation environnementale

Selon la nature des projets, deux types d'évaluation peuvent être requises, l'évaluation environnementale complétée le cas échéant, dans le périmètre des sites Natura 2000, par une évaluation des incidences.

-**L'évaluation environnementale** (examen au cas par cas, annexe à l'article R.122-2 du Code de l'environnement) est soumise à une procédure au titre des articles R.214-1 à 6 du Code de l'environnement (« loi sur l'eau » codifiée) ;

- **Les évaluations des incidences N2000.** Lorsqu'elles sont susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000, une évaluation de leurs incidences au regard des objectifs de conservation du site Natura 2000 est requise. Plus précisément, il faut déterminer si le projet peut avoir un effet significatif sur les habitats et les espèces végétales et animales ayant justifié la désignation du site Natura 2000. Cette évaluation des incidences relève de la responsabilité du porteur de projet.

Pour le transport et la gestion des ports, trois thématiques sont particulièrement encadrées :

- **Conception des navires et rejets en mer** : La Convention MARPOL relative à la prévention de la pollution par les navires, signée le 2 novembre 1973 et entrée en vigueur le 2 octobre 1983. Cette convention vise à encadrer entre autres des procédures et des règles techniques quant à la conception des navires et à leur équipement. Elle définit également les conditions et interdictions de rejets opérationnels ou de cargaison à la mer.

- **Gestion des eaux de ballast** : La Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, signée à Londres le 13 février 2004.

- **Gestion des sédiments de dragage** : Les opérations de dragage doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation ou déclaration selon les volumes à traiter. L'autorisation des pratiques fait l'objet d'un arrêté préfectoral qui peut prévoir notamment, pour une période donnée, le volume annuel maximal à draguer et à immerger, la délimitation géographique de la zone d'immersion, les périodes au cours desquelles le dragage et l'immersion sont autorisés, le type de sédiment autorisé à l'immersion ainsi que les modalités de suivi du site.

L'arrêté du 9 août 2006 relatif aux niveaux à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface ou de sédiments marins, estuariens ou extraits de cours d'eau ou canaux, modifié par les arrêtés du 23 décembre 2009, 8 février 2013 et 17 juillet 2014, définit les valeurs seuils à considérer pour différents éléments-traces métalliques (arsenic, cadmium, mercure, plomb), les PCB (polychlorobiphényles), les HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) et le TBT (tributyletain). Des niveaux sont fixés pour chacun de ces éléments, qui engendrent des contraintes sur les opérations de dragage et d'immersion (Cetmef, 2012) :

- Seuil N1, en dessous duquel l'impact potentiel est jugé négligeable et autorisant le dragage et l'immersion,
- Entre N1 et N2, des investigations complémentaires sont recommandées, en fonction du projet et du degré de dépassement du niveau 1.
- Seuil N2, au-dessus duquel des investigations complémentaires peuvent être nécessaires, et l'opération de dragage ou l'immersion est susceptible d'être interdite. Une étude d'impact approfondie est recommandée.



## Interactions potentielles de l'activité avec les habitats/Espèces Natura 2000

### Sur les habitats marins

#### Impact du dragage :

- **Etouffement /colmatage** : Tout comme le dragage, l'immersion de matériaux de dragage issus de l'entretien des chenaux de navigation et des bassins portuaires provoque avant tout l'étouffement et le colmatage d'habitats et biocénoses associées par leur dépôt sur le fond. Les espèces de poissons et céphalopodes marins peuvent être touchés par un colmatage de leurs voies respiratoires (branchies) et sont touchés par des pertes physiques de leur habitat fonctionnel (notamment des nourriceries). Sur substrat rocheux, la colonisation des algues et des animaux fixés peut être réduite en cas d'envasement ou d'ensablement. Les particules sédimentaires peuvent avoir un effet érosif sur les jeunes plants algaux. Sur substrat meuble, la modification granulométrique et structurelle du sédiment entraîne des changements d'espèces du peuplement benthique.
- **Dommages physiques** (abrasion, extraction de matériaux) : Les dragages, effectués au droit des chenaux de navigation des ports, peuvent impacter également le benthos en provoquant la disparition de l'endofaune et de l'épifaune. Ces pressions entraînent une modification, une suppression ou une destruction des biocénoses et habitats benthiques ciblés par les dragages.
- **Modification de la nature du sédiment et de la turbidité** : Les opérations de dragage et d'immersion peuvent contribuer à la modification de la turbidité et de la nature du sédiment. Cette modification affecte essentiellement le phytoplancton et le phyto-benthos : cette flore a en effet besoin de lumière pour croître (productivité limitée par une augmentation de turbidité).
- **Modification hydrologique** : Les travaux de dragage et d'immersion de sédiments peuvent modifier localement la courantologie et le transport hydro-sédimentaire par modification de la bathymétrie.
- **Contamination par des substances dangereuses** : Les opérations de dragage et d'immersion de sédiments sont susceptibles de générer des pollutions du fait de la remobilisation de sédiments qui peuvent être contaminés. L'impact des dragages est tributaire de la fréquence des travaux, des apports provenant des bassins portuaires et à ceux des bassins versants amont. La teneur en polluant des sédiments est soumise à analyse avant d'obtenir l'autorisation de dragage.
- **Enrichissement en matière organique** : Les quantités de sédiments immergées et/ou rejetées de matériaux de dragage peuvent contenir des matières organiques ou inorganiques et des nutriments.
- **L'enrichissement excessif en nutriments** peut provoquer des blooms phyto-planctoniques limitant les possibilités de photosynthèse des macro-algues subtidales. Cela peut également provoquer des efflorescences massives de macro-algues opportunistes.

#### Impact du transport :

- **Contaminants** : Tous les navires peuvent émettre des rejets polluants de nature chimique (peinture antifouling, résidus de carénage, émissions de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> p. ex.). Les cargos peuvent aussi 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 hydrocarbures, concentrent à eux-seuls près de 88 % des déversements accidentels en 2017 dans le monde, loin devant les déversements de substance chimique et de matière organique, respectivement 6% et 2% d'après le CEDRE (Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux). Parmi les hydrocarbures, le déversement de pétrole brut ne représente que 14 % des accidents,

contrairement aux hydrocarbures raffinés légers (70%) ; mais contribue pour 69% des volumes déversés avec un impact important sur les milieux intertidaux où ils vont se déposer. Il est à noter que les déversements accidentels ont lieu dans 1/3 des cas dans les eaux portuaires et concernent des volumes de faible ampleur (10 m<sup>3</sup>).

- **Déchets** : Le trafic maritime est une source de déchets, dont les quantités sont plus importantes dans les rails de navigation et dans les zones portuaires. Cet apport de déchets présente des risques vis-à-vis de la faune marine (enchevêtrement, ingestion des déchets). Par ailleurs, à l'occasion de tempêtes particulièrement violentes, les cargos peuvent perdre des conteneurs dont le contenu va soit s'échouer sur les plages, soit flotter en mer, occasionnant une pollution par macro-déchets et potentiellement dangereuse si le conteneur contient des substances chimiques dangereuses.

- **Espèces invasives** : Les eaux de ballast peuvent représenter un vecteur de transports de pathogènes microbiens et d'espèces non indigènes favorisant leur dissémination. Les eaux de ballast sont des eaux stockées dans le navire dans le but de maintenir sa stabilité et son assiette. 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 des organismes ne vont pas survivre dans un milieu qui n'est pas le leur, il se peut qu'une partie s'acclimata et se développe de façon importante de sorte à devenir invasive et préjudiciable à la biodiversité locale.

### Sur les mammifères marins

- **Les collisions** entre les navires et les animaux peuvent entraîner des blessures et parfois la mort (Di-Meglio & al., 2010). Les principales espèces concernées par cette pression sont les mammifères marins. Ces accidents augmentent avec la densité de navires présents à la surface des océans.

### Sur les oiseaux marins

- **Perturbations sonores et visuelles** : Dans le cadre du transport maritime, l'approche des colonies d'oiseaux et des mammifères marins peut-être à l'origine de perturbations sonores et visuelles. La perturbation visuelle peut être causée par le simple passage des navires, le rapprochement vers l'espèce concernée, ou encore le déplacement rapide des navires. Les perturbations sonores peuvent causer une gêne ou une douleur réelle pour les espèces. En effet, l'interférence avec l'utilisation de l'ouïe pour se nourrir ou communiquer peut perturber la reproduction, le repos ou l'alimentation des individus. On estime que l'émission sonore générée par un navire est plutôt faible comparativement aux autres activités maritimes, mais peut être non négligeable pour de forte densité de trafic et contribue à une augmentation du bruit ambiant sous-marin.

- **Zones fonctionnelles** : Le dragage peut entraîner le dérangement et la perte de zones fonctionnelles pour les oiseaux marins. Certains oiseaux marins sont sensibles au dérangement généré par les activités de dragage qui, tout comme le trafic maritime, peuvent affecter leur succès de reproduction pour les espèces nicheuses ou l'accès à l'alimentation et le repos des espèces hivernantes et migratrices. Dans le cas du dragage des sédiments et de la dépose sur site, une réduction des zones d'alimentation peut être observée pour les oiseaux et mammifères marins en raison de la perturbation du milieu et d'une baisse des espèces proies et de l'intérêt trophique du secteur.

## Initiatives et leviers d'actions [visant à limiter les interactions]

**Guide national des bonnes pratiques** : Un guide dédié au port de commerce (CETMEF, 2012) propose des exemples de mesures à mettre en œuvre pour limiter les incidences liées aux différentes pressions liées à l'activité. Un autre suggère des bonnes pratiques pour la caractérisation des matériaux en vue d'une opération de dragage et d'immersion en milieu marin et estuarien (GEODE, 2016). On signalera par ailleurs les travaux du GT dragages portuaires engagés au sein de la conférence régionale mer et littoral pour une vision partagée des opérations de dragage portuaire et prolonger les réflexions de la charte des dragages des ports bretons validée en 2011 (CRML Bretagne, 2017).

### Certification et informations locales sur les bonnes pratiques

Outre les procédures de gestion des déchets portuaires sur toutes les zones concédées, la CCI 22 engage des initiatives de sensibilisation à l'adresse des usagers portuaires sur les thématiques de gestion de l'eau, gestion des déchets, économie d'énergie, prévention des pollutions chimiques.



## Bibliographie

### Documents consultés

**CCI, 2019** : La CCI s'engage. Rapport d'activités 2018 de la CCI des Côtes d'Armor. 31 p.  
<https://fr.calameo.com/read/00004064032471526cca2>

**CCI Côtes d'Armor, 2020** : Rapport d'activités des infrastructures portuaires en 2019. Ports de pêche, commerce et réparation navale. 29 p.

**CETMEF, 2012** : Ports de commerce et Natura 2000 en mer. Guide cadre. Espèces Natura 2000. CETMEF. 161 p.

**DDTM-DML des Côtes d'Armor, 2018** : Stratégie de gestion du domaine public naturel des côtes d'Armor. Préfecture maritime des Côtes d'Armor. 52 p.

**GEODE, 2018** : Dragages et immersions en mer et en estuaire – Revues des bonnes pratiques environnementales. 286 p. Egis eau.

**MTES, 2019** : Document stratégique de la façade Nord Atlantique – Manche Ouest. Annexe 1 : description détaillée des activités et usages de l'espace maritime et littoral. 200 p. DIRM NAMO : <https://www.merlittoral2030.gouv.fr>

**Conférence régionale Mer et Littoral, 2017** : Pour une vision partagée du dragage portuaire – Groupe de travail « dragage Portuaire ». 88 p.

### Structures sollicitées pour relecture

CCI 22, Benjamin Rohault, responsable des travaux

CCI 22, Claudie Bodin, responsable Hygiène, sécurité, environnement ([claudie.bodin@cotesdarmor.cci.fr](mailto:claudie.bodin@cotesdarmor.cci.fr))