

La rade aux **3 000 navires**





VISITE

Né de la mer, le territoire de l'agglomération lorientaise inscrit son développement dans celui de ses ports qui représentent à eux tous – commerce, pêche, course au large, passagers, plaisance – une activité très dense et très diverse. *Les Nouvelles* vous propose de redécouvrir à travers ce dossier ces univers parfois méconnus, qui rythment la vie de la rade.

C'est à Lorient et nulle part ailleurs qu'en matière de pêche, les bons résultats se confirment : plus de 26 000 tonnes de poissons débarqués, 80 000 tonnes de produits de la mer transformés, 3 000 emplois, premier port pour la langoustine, premier port français pour son chiffre d'affaires, premier pour la diversité avec environ 60 espèces. Diversité aussi dans la flottille des 300 bateaux qui débarquent leurs poissons sur les quais : s'il y en a pour toutes les saisons et toutes les techniques de pêche, une constante se dessine : « À Lorient, il n'y a que de la pêche fraîche », souligne Carole Boussion, médiatrice scientifique pour la Maison de la mer, une structure qui organise des circuits portuaires de la rade toute l'année. *Sans transformation à bord, et les sorties durent de 7 à 10 jours vers Belle-Île, Groix, Quiberon, le golfe de Gascogne. Il existe aussi une pêche hauturière (en haute mer) en Écosse, qui fonctionne en base avancée : les pêcheurs restent sur place et envoient leur pêche par camion à Lorient.* » Indissociables du paysage lorientais, les navires de la Scapêche (groupe Intermarché), premier armateur de pêche fraîche en France, sont basés à Lorient. Encore une première ►

Franck Galvès

pour le territoire : l'un des plus grands chalutiers du groupe a été transformé en palangrier (bateau de pêche "à la ligne") pour la pêche au large. Le secteur innove pour une pêche plus sélective et durable, mais aussi pour des bateaux plus économes en carburant. « *Un défi pour les chantiers de construction navale* », souligne Carole BouSSION. Premier port de pêche en France, mais pas seulement. Lorient est aussi le 1^{er} port de commerce de Bretagne, le plus grand pôle européen de course au large, un site mondial de construction navale avec Naval Group (ex-DCNS)... Lorient et sa rade recèlent des activités portuaires qui font du territoire une place importante à l'échelle nationale.

L'ancienne base de sous-marins, devenue Lorient La Base, est l'un des symboles de ce territoire qui abrite des activités multiples dans ses ports. Aux pieds des gigantesques blockhaus construits par les Allemands, les maxi-trimarans se préparent pour leur prochaine course transatlantique. Ici, les vestiges de la guerre côtoient les dernières innovations en matière de course au large. « *Après la guerre, la base a été récupérée par la Marine fran-*

çaise jusqu'en 1997. Puis, elle a été reconvertie très rapidement : une dizaine d'années seulement pour devenir un pôle course au large aujourd'hui de renommée mondiale. »

On trouve aujourd'hui sur le site Lorima, l'un des leaders mondiaux de la fabrication de mâts en carbone, Plastimo, bien connu des marins pour sa fabrication de radeau et de gilets de sauvetage, ou encore la société Lyophilisé & CO qui propose de l'avitaillement pour les plus grands skippers... L'un des blocks abrite un port à sec, une innovation mondiale, avec 280 bateaux sur 4 étages, et un système automatisé de mise à l'eau. Carole BouSSION rappelle à cette occasion que le territoire compte près de 3 000

places dans ses ports de plaisance, un nombre qui a fortement augmenté ces dernières années.

À quelques encablures de Lorient La Base, la rade abrite le port de commerce, une zone méconnue du grand public, alors même qu'il accueille 300 à 400 bateaux par an. Ils peuvent mesurer plus de 200 mètres de long, un gabarit baptisé Panamax car il détermine la taille maximale des navires qui peuvent emprunter le canal de Panama. « *Les grues*

Un défi pour la construction navale



+ DE VIDÉOS
lorient-agglo.bzh
 en partenariat
 avec Tébésud

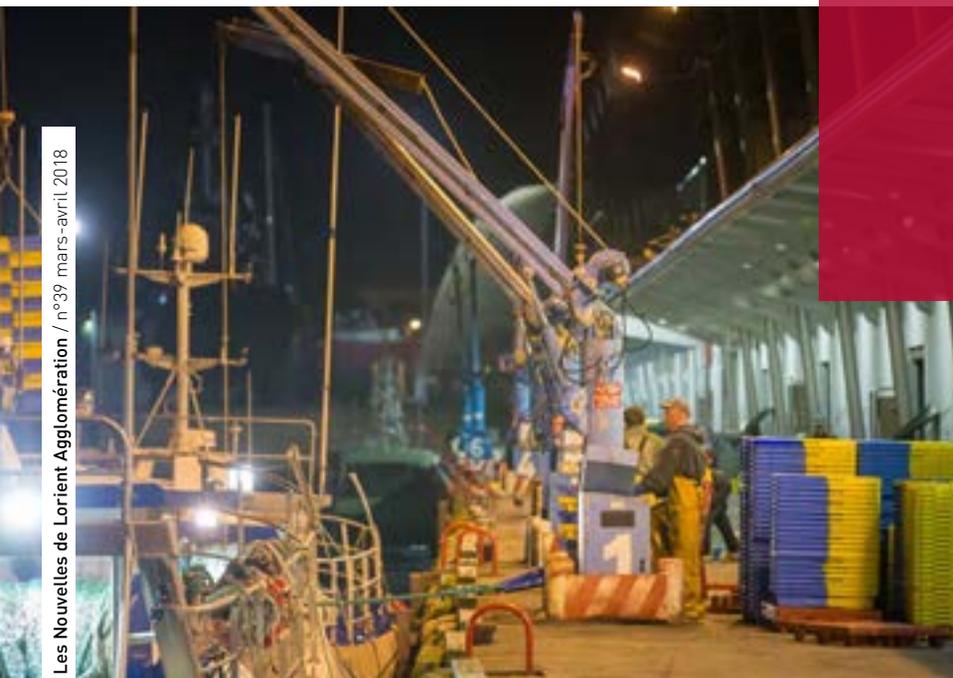
EN CHIFFRES

3000

places dans les ports de plaisance

200

mètres : taille de certains bateaux



Franck Galvrel

Le port de pêche de Lorient Keroman génère 3 000 emplois.



Naval Group

sont de plus en plus rapides : 1 000 tonnes par heure, précise Carole Boussion. Ici, on décharge trois grands types de marchandises : vrac agroalimentaire, sable vrac de construction et hydrocarbures. » Pour guider ces grands cargos, une flotte de bateaux de services : quatre remorqueurs et deux pilotines, « qui transportent des pilotes expérimentés à bord des cargos pour en prendre les commandes et aider à entrer ou sortir du chenal ». Sur l'un des bâtiments du port de commerce, une banderole souhaite la bienvenue dans la langue de Shakespeare : *Welcome to Lorient south Brittany**. « C'est le quai des paquebots de croisière, explique Carole Boussion. Il en passe 6 ou 7 par an, venus d'Angleterre, d'Allemagne, des États-Unis. » (voir aussi p.19)

Si les paquebots s'amarront au port de commerce, les voyageurs vers Groix disposent, eux, d'une gare maritime. En 45 minutes, l'un des deux ferries dépose passagers et véhicules sur l'île aux grenats. Dès la fin du mois de mars, le *Breizh Nevez 1* remplacera le vieux *Saint-Tudy* dans les liaisons quotidiennes vers Groix. Ce nouveau ferry est né dans les chantiers Piriou, entre Lanester (pour la coque), Lorient (l'armement) et Concarneau (les espaces intérieurs), mais aussi sur l'anneau de construction et de réparation navale où il a été peint, armé, équipé et mis à l'eau.

* Bienvenue à Lorient Bretagne Sud

Une charte pour fédérer une communauté portuaire

Après Anvers, Gênes, Le Havre, Dunkerque ou encore Houston (USA) Lorient Agglomération a adopté la charte des missions d'un Port center du réseau mondial des villes portuaires (AIVP). Cette charte a pour ambition d'accompagner les territoires qui souhaitent créer une nouvelle ouverture de leur port aux citoyens, sensibiliser les plus jeunes aux métiers et à l'activité portuaire et développer l'émergence d'une culture vivante ville-port. La force de Lorient par rapport aux autres territoires maritimes est que la démarche rassemble localement l'ensemble des sites et des filières maritimes : construction et réparation navale, pêche, commerce, nautisme et course au large, tourisme maritime.

Lorient est non seulement une place portuaire de premier ordre sur la façade atlantique, mais la diversité des filières maritimes et leur interconnexion sur le plan économique en font une singularité à l'échelle nationale. Si la notion de "Ville aux cinq ports" est bien ancrée dans les schémas de pensée sur le territoire, c'est un positionnement réellement structurant dans lequel le projet de Port center joue le rôle d'action fédératrice.

Au-delà des actions de chacun, les partenaires du projet ont fait le constat d'un manque de fil conducteur (objectifs, périmètre d'actions, coordination) pour permettre une meilleure animation de la thématique portuaire dans la rade de Lorient. Si le réseau et les actions existent déjà, il est désormais nécessaire de travailler sur les enjeux à partager et les orientations possibles à faire émerger, comme par exemple une offre touristique et éducative groupée.

Un site web dédié sera en ligne fin mars : lorientportcenter.com

La filière navale, avec Naval Group, est toujours très présente dans la rade de Lorient.

Héritée de l'implantation de la Compagnie des Indes au milieu du XVII^e siècle et de la construction de navires pouvant traverser les océans, la filière navale est très visible dans la rade avec la présence, immanquable, de Naval Group (ex-DCNS) sur les deux rives du Scorff. « *Le grand programme en cours est celui des FREMM, dix frégates multimissions très polyvalentes, des bâtiments de défense contre les navires, mais aussi les cibles terrestres, aériennes et sous-marines. Les marines française, italienne, marocaine et égyptienne en ont commandé.* »

Si les frégates sont furtives, c'est-à-dire difficilement repérables par les radars, leurs dimensions – 142 mètres de long – les rendent "détectables" par les habitants. Il est possible d'en apercevoir à

l'étape de finition dans un bassin à sec le long du Scorff. Leur fabrication en demi-anneaux suit une logique de série et se finalise lors de l'assemblage dans « la plus grande forme de construction couverte d'Europe avec 245 mètres de long ». Chantier protégé, le site de Naval Group fourmille de près de 2 500 personnes, ingénieurs, ouvriers, sous-traitants : « C'est le premier employeur industriel du Morbihan. » Là encore, la diversification et l'innovation s'imposent : « Naval Group s'est lancé dans les énergies marines renouvelables ; l'entreprise a construit les pales des éoliennes de Paimpol et participe au projet d'éolien flottant au large de Groix. » ■

À la découverte de la rade et des activités de ses ports

L'Espace des sciences Maison de la mer propose des visites thématiques de la rade de Lorient, de ses espaces et de ses différentes activités portuaires. Des visites du port de pêche sont proposées incluant, selon les dates, une visite d'un atelier de marée, une rencontre avec un pêcheur, une dégustation de produits de la mer ; une autre thématique propose une visite commentée de la rade en batobus, une visite de chantier naval. Ces circuits sont animés par un médiateur de la Maison de la mer. Les tarifs varient selon l'activité proposée. Une inscription préalable est obligatoire. Plus d'infos et réservations au 02 97 84 78 00.

En savoir + sur les circuits portuaires par la Maison de la mer :
www.maisondelamer.org

Les ports de plaisance de Lorient Agglomération

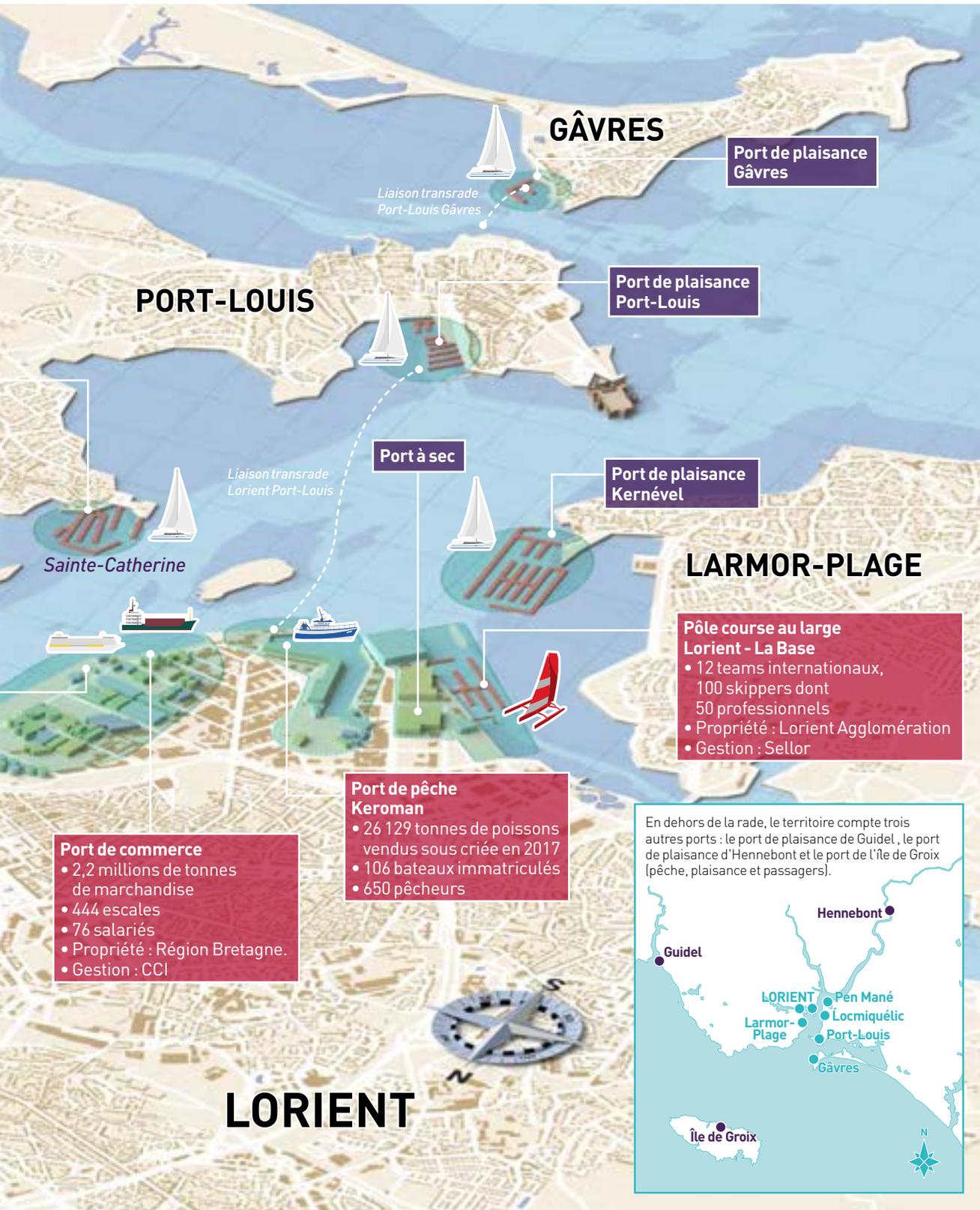
- 6 ports à flot, 1 port à sec, trois aires de carénage
- 2 700 bateaux dans les ports à flot
- 280 places port à sec
- 20 000 nuitées d'escale
- 27 salariés
- Propriété : Lorient Agglomération.
- Gestion : Sellor, société d'économie mixte dont Lorient Agglo est actionnaire majoritaire

Ports de plaisance de Lorient Agglomération

Autres ports

Les ports de la rade de Lorient





HISTOIRE

Auteurs de l'ouvrage *Lorient, ville portuaire**, Gérard Le Bouëdec, professeur émérite d'histoire maritime, et Christophe Cérino, ingénieur de recherche en histoire maritime à l'Université Bretagne Sud, évoquent le développement du territoire.

Une ville, des ports

Comment l'histoire de Lorient est-elle liée aux activités portuaires ?

Gérard Le Bouëdec : À l'origine, en 1666, il n'y a qu'un chantier de construction navale, qui deviendra un port puis une belle cité marchande au XVIII^e siècle. Rapidement, le port arsenal marchand s'accompagne d'un arsenal militaire. Au XIX^e siècle, on aménage le bassin à flot et l'avant-port qui se développent vers 1880 avec la renaissance du commerce à Lorient via le trafic de bois et de charbon. Dans le même temps, les charbonniers voient une opportunité à se lancer dans le chalutage à vapeur. Un nouveau développement est nécessaire : c'est la construction du port de Kergroise en 1920, puis de Keroman en 1927.

Il n'y aurait donc pas de ville sans ses ports ?

Gérard Le Bouëdec : La deuxième Compagnie des Indes décide d'investir pour construire une ville qui accueille déjà 18 000 habitants au XVIII^e. La ville intègre ensuite Merville et Kerentrech au XIX^e siècle. Le développement de l'arsenal donne de l'import-

tance au bourg chantier de Caudan : c'est la naissance de Lanester, issue de l'arsenal rive gauche. Et puis, la construction de l'avant-port de Lorient impulse celle du quartier de Nouvelle Ville par pol-dérivation. Le glissement du développement urbain se fait en direction de Kergroise et de Keroman.

La diversification des activités portuaires était-elle nécessaire pour durer et se développer ?

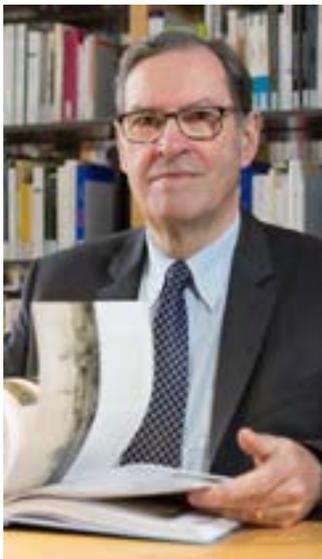
Christophe Cérino : La diversification traduit généralement la capacité de rebond d'un site après des périodes de fin de cycle, voire de crise. À Lorient, le XIX^e siècle ouvre une phase de mutation de la construction navale, qui permet le développement de la Marine, mais aussi de passage au commerce des marchandises lourdes. C'est ensuite la création de Keroman et la diversification vers la pêche industrielle, puis vers les hydrocarbures et l'agro-alimentaire, et la constitution d'une base navale polyvalente (sous-marine et aéronavale). Les deux dernières décennies constituent une nouvelle ère, née là encore d'une crise avec la fin de la prospérité à Keroman et la réduction brutale des activités militaires.

Justement, comment et pourquoi le pari de la reconversion de la BSM a-t-il été gagné ?

Christophe Cérino : À partir de 1995 et la fermeture de la base de sous-marins, il a fallu imaginer très rapidement comment transformer ce site, inventer de nouveaux projets, et surtout trouver des moyens financiers. Des investissements conséquents ont permis la création d'un pôle de course au large de premier ordre. Cette nouvelle fonction portuaire et le développement associé des activités touristiques ont contribué à faire évoluer les représentations de la cité, depuis la "ville industrialo-militaire dévastée par la guerre" jusqu'à l'image d'une ville moderne qui continue à inscrire son avenir dans les activités maritimes.

* *Lorient, ville portuaire - Une nouvelle histoire, des origines à nos jours* - Gérard Le Bouëdec, Christophe Cérino - Presses Universitaires Rennes - 398 p. 39 €

Gérard Le Bouëdec
et Christophe
Cérino.





Région Bretagne

Un moteur économique

EMPLOI

Au-delà des ports, ce sont des filières entières, comme la pêche, qui profitent du développement de services adaptés à leur besoins.

L'aire de construction et de réparation navale de Lorient permet la mise à l'eau de très gros bateaux, comme ici le nouveau courrier qui assurera la liaison vers Groix.

Avec 16 % des emplois du territoire, une moyenne de 210 emplois créés par an, le secteur maritime est l'un des principaux moteurs économiques de l'agglomération. C'est ce qui ressort d'une récente étude de l'Audélor⁽¹⁾ parue en septembre 2017. « *L'économie maritime est stratégique pour l'économie locale et représente un segment majeur* », pointe Gilles Poupard, directeur à l'Agence d'urbanisme et de développement économique du Pays de Lorient. Si l'économie maritime induit un périmètre plus large que celle des strictes activités portuaires, elle y est intimement liée. « *L'ensemble de l'économie maritime existe grâce aux ports*, souligne Tristan Douard, vice-président de Lorient Agglomération. *Par exemple, c'est la pêche qui génère l'acti-*

vité des produits de la mer, même si les deux ne sont pas liés directement. » De même, le nautisme et la plaisance, avec leurs 3 000 places de port, génèrent de nombreuses activités comme l'entretien, les services, l'accastillage... « *C'est l'un des bassins de navigation les plus importants en Bretagne.* »

La filière nautique est assez caractéristique de cet écosystème : une vingtaine d'entreprises, des TPE ou des PME, pèsent localement et nationalement. « *Marport pour la pêche, Lorima pour la construction navale ou NKE pour la navigation sont reconnues par les écuries de course au large*, confirme Gilles Poupard, *elles créent une concentration de compétences.* » On retrouve ce regroupement de compé-

tences et de savoir-faire dans les autres domaines comme la construction navale, la pêche et les produits de la mer. « Avec une chaîne de production, de fournisseurs, et même de marchés, puisque 40 % des clients sont sur le territoire. Une véritable densité et complémentarité locales. » Autre marqueur de cette structuration de l'économie portuaire, la création de groupements d'entreprises pour se positionner sur les marchés et réaliser des infrastructures adaptées : c'est vrai pour la construc-



EN CHIFFRES

14 000

emplois dans le maritime

16 %

des emplois du territoire

210

emplois créés par an

24

entreprises de plus de 50 salariés

À Lorient La Base, le pôle course au large a permis la création d'une filière complète dédiée à la compétition de haut niveau.

Franck Gallinet

tion navale, la plaisance, le port de commerce... « Un mouvement qui va même plus loin : les filières s'unissent pour échanger et mutualiser », souligne Franck Antich du pôle aménagement économique d'Audélor.

Un port de commerce en progression

Le port de commerce de Lorient est pour sa part le seul en Bretagne à afficher un résultat en croissance avec une progression de 2,89 % de son trafic. C'est le pôle hydrocarbures qui est le plus important, avec 950 000 tonnes importées, soit 40 % du trafic. Vient ensuite la nutrition animale avec 700 000 tonnes (34 % du trafic, en baisse). Le vrac de construction comprend les sables et le ciment, avec environ 500 000 tonnes. Le port de commerce cherche à développer des marchés de

niche, comme l'import de mélasse (co-produit issu du raffinage du sucre), ou l'export de pneus broyés (pour le recyclage), de calcaire marin ou de kaolin. En projet, le développement de l'export de céréales vers la péninsule ibérique, l'Europe du Nord et les pays du Maghreb.

Une reconnaissance internationale

Les activités portuaires sont aussi source d'innovation : on retrouve de nombreuses entreprises ou structures dans les pôles de compétitivité Pôle Mer Bretagne Atlantique ou Valorial, dans des clusters. « 40 % des brevets déposés localement concernent les activités maritimes », confirme Gilles Poupard. Autant d'atouts qui participent à l'attractivité du territoire. « Aujourd'hui, on nous invite à présenter les filières lorientaises dans le reste de la France et

en Europe : Lorient est une place importante, citée en référence et prise en exemple notamment pour le port de pêche et le pôle course au large. » Lorient cultive donc sa particularité : celle de pôles très forts et référents au niveau national ou international. Un modèle d'excellence dans la diversité qui ne se retrouve pas ailleurs.

Si les activités portuaires affichent un tel dynamisme et une telle diversité aujourd'hui, c'est qu'elles ont dû sans cesse se renouveler pour se réinventer. Mais c'est aussi grâce au soutien des acteurs publics, dont Lorient Agglomération, qui ont investi dans le port de pêche, l'aire de réparation et de construction navale, les ports de plaisance, sans oublier la reconversion de l'ancienne base de sous-marins. « C'est une force, mais c'est aussi une

économie fragile, rappelle Gilles Poupard. La course au large est liée aux sponsors, la pêche s'inquiète du Brexit... » C'est ce qui s'est passé avec le départ de la Marine en 1997 puis la reconversion de la base de sous-marins, c'est ce qui se profile aujourd'hui avec le développement de la ferme pilote d'éoliennes flottantes au large de Groix. « Les EMR⁽²⁾ constituent un relais de croissance possible, au croisement des secteurs. » L'avenir se dessine selon cette même règle : se diversifier pour rebondir. Tourisme, énergies marines, nouvelles filières... Les options sont encore nombreuses. ■

En savoir + : <http://lorient.port.fr> et keroman.fr

(1) Les emplois maritimes du Pays de Lorient, évolution 2012-2016, www.audelor.com

(2) EMR : énergies marines renouvelables

La nouvelle escale des croisiéristes

Jeudi 12 avril, le paquebot *Braemar* fera escale à Lorient avec 187 passagers à son bord. Ce sera le premier des 10 paquebots accueillis cette année au port de commerce. Une belle progression, puisque 6 à 7 escales avaient été réalisées en moyenne les années précédentes. « Chaque passager dépense entre 70 et 100 euros », précise Vincent Tonnerre, responsable du développement du port de commerce de Lorient à la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) qui a mené avec Lorient Agglomération une campagne de promotion de la destination Lorient Bretagne Sud auprès des tours opérateurs. Sachant que la saison 2017 comptait déjà 3 000 passagers, c'est un enjeu économique et stratégique pour le port de commerce qui cherche à diversifier ses activités. « On développe des produits touristiques spécifiques pour les croisiéristes : visites du centre-ville et de Lorient La Base, et cette année la Route des épices autour de Port-Louis et de la Compagnie des Indes. » L'objectif d'ici 2020 est de faire venir 15 à 20 paquebots par an.



❖ Muioc'h evit 800 post-labour a zo a-barzh gennad obererezh ar porzh hag ar servijoù stag en tolpad hag e ranker kontiñ an embregerezhioù liammet doc'h an obererezh-se, evel gennad an treuzfurmiñ pesked ha ne ya en-dro nemet ma tro mat an traoù gant ar porzh-pesketa. Ouzhpenn-tra ec'h eus etre 8 ha 10 implij evit 100 bag er porzh, hervez Kevread ijinerezh ar sevel-bagoù. Er filierenn emañ mererion ar porzhioù (bageal, kenwerzh, pesketa), razz an obererezhioù kas marc'hadourezh a dremen dre ar porzh-kenwerzh ha beajourion, hag an obererezhioù pourchas servijoù ha meriñ gennad ar mor (stummiñ...).