



Rédaction: Véronique Rolland
Photographies: Thierry Jeandot

Pages 11/12/13

- Port départemental du Légué
Un vent nouveau
- Saint-Brieuc Agglomération
Un port dans la ville

Pages 14/15

- Usagers du port
Des perspectives pour les professionnels
- Corbel shipping
Une escale sous protection

Port départemental du Légué

Un vent nouveau

Posé à l'embouchure du Gouët, le port du Légué est longtemps resté à l'état végétatif, au point de remettre en cause son devenir. À la fin des années 1990, le Département parie sur le développement du port, dans toutes ses activités. Poursuivant sa mutation, il est désormais l'objet d'une démarche cohérente, en coordination avec la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI), les Villes de Plérin et Saint-Brieuc et Saint-Brieuc Agglomération.

Durant plusieurs décennies, le port du Légué a vécu au rythme de dynamiques plus ou moins volontaristes, de travaux d'équipements sporadiques, sans vision d'ensemble.

Divers projets émailleront le XX^e siècle, mais il faudra attendre 1975, avec la construction et l'extension du terre-plein de la Ville-Gillette, pour entrevoir une véritable modernisation. Cela ne retient pas les marins pêcheurs qui quittent le Légué pour le port en eau profonde de Saint-Quay-Portrieux. En 1985, l'endigage de la pointe de Cesson et le désenvasement ouvrent la porte à une activité commerciale, mais le trafic portuaire perd pied... « Le port a été affecté au Conseil général avec les lois de décentralisation, à partir de 1984, rappelle Jean-Philippe Le Fur, directeur de la Mer et du Littoral au Département. À partir de là, des travaux importants ont été engagés pour l'adapter aux nouveaux trafics, lui redonner les espaces qui lui manquaient ». Cette adaptation progressive est surtout notable à partir de 1990, avec la création d'équipements modernes: port de plaisance, aménagement du port de commerce, aire de carénage, pôle de réparation navale... redonnent

un nouveau souffle au site qui change rapidement de physionomie. Des efforts qui doivent se poursuivre.

Un enjeu économique

« Le défaut majeur du port de Légué est qu'il s'assèche, indique Jean-Philippe Le Fur. C'est sans doute le seul port de France accueillant des bateaux de 4 000 tonnes qui doivent s'échouer et attendre la marée avant de repartir ». Or, l'absence d'accessibilité 24 h/24 représente un véritable handicap pour un port de commerce. Malgré cela, le fret poursuit sa progression. « Le transport maritime reste un transport moderne, reprend le directeur. 90 % du transport mondial de matériaux est réalisé par voie maritime. Un moyen de transport compétitif qui permet de massifier les cargaisons, sachant qu'un bateau de 4 000 tonnes représente 220 camions! » L'intérêt économique pour les opérateurs locaux, dépasse les contraintes techniques du port... pour l'instant. Car depuis quelques



Aujourd'hui, 360 000 t de fret transitent par le Légué.

Port départemental du Légué

● ● ● Un vent nouveau

années, les navires grandissent, s'élargissent et ont surtout des tirants d'eau⁽¹⁾ de plus en plus importants. Impossible aux plus gros tonnages de passer l'écluse pour accoster au bassin Mezaubran, le long du quai Surcouf, la partie la plus ancienne du port de commerce. Et si les travaux réalisés à la pointe de Cesson permettent de les accueillir, on estime à 20 % le trafic refusé, faute de place suffisante. « Aujourd'hui, 360 000 tonnes de fret transitent par le Légué, dont

« Le volume perdu représente environ 25 000 tonnes »

près de 70 % d'importations. Son hinterland⁽²⁾ représente un rayon de 50 à 70 km autour de Saint-Brieuc. Il s'agit de desservir les sites de proximité en évitant le transport par camions, via la RN12. Or, le volume perdu représente environ 25 000 tonnes, près de 1 000 camions ». Car malgré la présence de

trois quais à l'avant-port, seuls deux bateaux peuvent accoster, avec des plages d'approches limitées à une vingtaine de jours par mois, selon les marées. « En 1996, un plan de référence a été établi par le Département, souligne Jean-Philippe Le Fur. Un document définissant une stratégie globale sur l'évolution du port. Ce plan, réactualisé en 2005, permettra de répondre aux enjeux économiques et aux demandes des opérateurs du port, notamment avec la création d'un quai supplémentaire accompagné d'un terre-plein ». Pour autant, le plan ne s'arrête pas à la création de nouveaux équipements.

Une stratégie d'ensemble

Un pôle commerce faisant du Légué le 5^e port de commerce régional et le 1^{er} port départemental, un pôle réparation navale reconnu au-delà du département, un pôle plaisance de 250 places⁽³⁾ entièrement modernisé et bénéficiant de nombreux services au Carré Rosengart, réalisé par la CCI... Ces aménagements

concernent avant tout les usagers du port. Mais il s'agit aussi de reconnecter le port avec les villes qui le bordent, et surtout de ramener les habitants vers un site auquel ils tournaient le dos jusqu'à il y a peu. C'est pourquoi le plan de référence prévoyait un pôle urbain et un pôle promenade, en voie de réalisation par chacun des acteurs concernés. « La CCI a aménagé une bande piétonne le long du port de plaisance, l'Agglo a réalisé une passerelle permettant de relier les rives entre Plérin et Saint-Brieuc, et prévoit de réhabiliter le quai Armez, le Département a aménagé le parc de Rohannec'h... », égrène Jean-Philippe Le Fur. Aujourd'hui, il y a une véritable adhésion collective autour du développement du port. Il s'agit de développer les activités économiques tout en renforçant l'attractivité pour les citoyens. Et cela fonctionne. Une dynamique est mise en œuvre et en une quinzaine d'années, le port s'est entièrement métamorphosé ».

(1) Hauteur de la partie immergée.

(2) La zone desservie par le port.

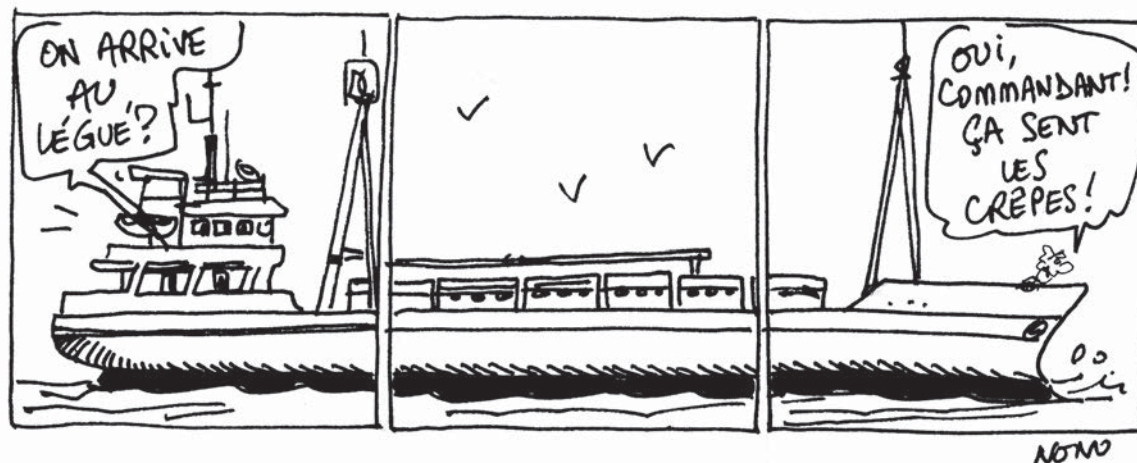
(3) La réalisation du quatrième quai au port de commerce libérera une centaine de places pour la plaisance.



Le trafic commercial en 2014

Avec une augmentation des volumes passant de 321 000 tonnes en 2013 à 366 000 tonnes en 2014 (+14 %), le port voit sa tendance à l'augmentation des tonnages se poursuivre grâce à une progression importante des produits pour l'alimentation animale et des engrais. Ces tonnages représentent 190 escales d'environ 1 900 tonnes chacune en moyenne.

- Sable et graviers: 1 260 tonnes
- Amendements: 30 685
- Agroalimentaire: 159 850
- Ferrailles: 28 195
- Bois: 40 053
- Kaolin: 31 280
- Kerphalites: 2 494
- Engrais: 44 509
- Ammonitrates: 6 173
- Sel: 7 211



Saint-Brieuc Agglomération

Un port dans la ville

Directement concernée par la revitalisation et le désenclavement du quartier du port, l'Agglomération travaille sur un projet urbain visant à ancrer le Légué dans la ville. Rencontre avec Claude Ribieras, directeur de l'urbanisme à Saint-Brieuc Agglomération.

Quel enjeu représente le port pour l'Agglomération ?

Il y a un enjeu urbanistique à la fois pour les villes de Plérin, Saint-Brieuc et l'Agglo.

Le Légué est un lieu remarquable, tout le monde n'a pas la chance de bénéficier d'une façade maritime et d'un port. Côté Plérin, il y a essentiellement de l'habitat et du commerce, avec une vie de quartier intéressante; la grosse activité portuaire étant sur la rive de Saint-Brieuc.

La CCI a apporté sa part en rénovant le Carré Rosengart, dont chacun reconnaît la qualité architecturale.

admettre que ce n'est pas l'idéal en matière d'architecture urbanistique. Il y a notamment les anciennes friches que GDF va finir de dépolluer. La ville vient de lancer le concours Europan*, une compétition de réflexion en matière d'aménagement, afin de réhabiliter ce secteur.

N'a-t-on pas tardé à se préoccuper de ce port ?

On a longtemps reproché à Saint-Brieuc de tourner le dos à la mer, mais il y a des explications. Si la ville est en bord de mer, elle ne dispose pas d'une grande façade maritime. Par ailleurs, son étroit front de mer a longtemps accueilli un centre d'enfouissement des déchets. La décharge de la Grève des courses, créée dans les années 1960, couvrait 28 hectares jusqu'à sa fermeture en 1993... On ne se promène pas dans une décharge!

Quel est votre constat aujourd'hui ?

Les collectivités ont commencé à créer le cadre. Elles vont amener des activités et ensuite, naturellement, la fréquentation suivra. L'été, de nombreuses animations drainent du monde. Depuis l'aménagement des deux rives, de nombreux promeneurs et coureurs investissent les lieux... Inenvisageable il y a 5 ans. Ça fonctionne.

(*) Europe Programme Architecture Nouvelle.

«**Naturellement, la fréquentation suivra**»

rale. L'Agglo veut également y apporter sa contribution. Elle a déjà créé une passerelle entre les deux rives, qui a trouvé sa fréquentation. Aujourd'hui, il y a une volonté unanime de la part des élus.

Quels sont les projets en cours ?

Nous avons engagé des travaux pour la création d'une Maison des cultures de Bretagne, dans l'ancienne maison de l'octroi, ce qui est un symbole. Elle se situe à un endroit stratégique, au carrefour des accès par Saint-Brieuc ou Plérin, au pont de pierre. 1,3 million d'euros seront investis dans cette opération, dont l'ouverture est prévue pour fin 2015.

Vous intervenez également quai Armez ?

C'est un espace entre le carré Rosengart et le pont de pierre qui était à l'abandon. Tout le secteur fait l'objet d'un grand projet de réhabilitation. L'idée consiste à réaménager cet îlot afin d'amener de nouvelles activités liées à la mer, en complément de celles qui existent déjà, avec des loyers supportables. La démolition a été entamée, mais plusieurs années seront nécessaires pour une réhabilitation complète; 3 à 5 ans si tout va bien.

Comment comptez-vous intégrer le port à la ville de Saint-Brieuc ?

En matière de transports, nous menons un travail de réflexion sur l'axe nord-sud: de Brézillet à la gare, jusqu'à la rue des Trois-Frères-Le-Goff et la rue du Légué. Cette action est menée dans le cadre du Comité d'attractivité du centre-ville mis en place par Saint-Brieuc. Aujourd'hui, si on parcourt cet axe à pied, il faut

Le rôle de la CCI



Par le biais de délégations de service public, la CCI gère le port de commerce et la réparation pour le compte du Département, et le port de plaisance pour le compte du syndicat mixte de Saint-Brieuc.

Au port de commerce, elle met notamment à disposition des entreprises opérant sur le site des équipements de levage. Sur le port de plaisance, elle a réalisé un travail conséquent de modernisation et d'équipements. Pour répondre au manque de moyens dédiés à l'entretien des navires, elle a également mis en place un site technique disposant de moyens de manutention et des zones de stockage à proximité de professionnels.

Pour Claude Ribieras, le Légué représente un important enjeu urbanistique.



Usagers du port

Des perspectives pour les professionnels

Spécialiste de la logistique maritime industrielle, BLP-Cogémar est l'un des opérateurs historiques du port. Son activité dépend sensiblement des services et de l'environnement technique offerts aux navires et aux clients. Sans infrastructure adaptée, pas de marché...



Une réparation navale de pointe



Outre les engins de levage, la cabine de peinture de 30 m de long et 16 m de haut peut recevoir des bateaux de tous types : pêche, voilier, barge, passager... Une installation unique qui voit sa fréquentation progresser chaque année, tant en termes de nombre de navires que de jours de location de la cabine de peinture. 191 bateaux en 2014 pour 114 jours en cabine et 1 022 jours de location d'emplacement. Les bateaux côtiers sont les plus représentés (131) suivis par les hauturiers (25), les vedettes à passagers (10), les navires de plaisance (10), les bateaux étrangers (8), les navires de transport et de services (5) et les vieux gréements (2).

Décharger les navires, stocker les produits et les envoyer au client dans les usines de la région, ainsi pourrait se résumer l'activité de BLP-Cogémar. Chaque année, elle traite à l'import de l'alimentation animale, des céréales ou des bois du

Nord, et exporte du kaolin ou de la ferraille. En tant qu'usager du port, ses prestations logistiques réclament une adaptation rapide aux besoins du marché.

« Les bateaux viennent essentiellement de la Manche, de la mer du Nord et de la Baltique, indique Thomas Guillemot, directeur de l'entreprise. À l'export en revanche, les bateaux vont jusqu'en Espagne, notamment pour la ferraille. Ces dernières années, leur

taille s'est clairement agrandie, passant de 1 750 tonnes en moyenne à 2 700 tonnes aujourd'hui. Sans la création de l'avant-port, il ne se

« Un potentiel de développement de +50% »

passerait plus grand-chose au Légué, car la majorité des bateaux ne peut plus y entrer ». Il arrive néanmoins que des navires de 4 200 tonnes fassent escale au Légué, le positionnement central du port en Bretagne restant un avantage remarquable. Mais les quelques jours d'accès disponible créent parfois un goulot d'étranglement, pour des affréteurs qui ne peuvent se permettre de perdre une journée ou plus d'attente – un bateau immobilisé coûte 2 500 euros par jour –. « Ceux qui envisagent de faire escale et arrivent alors que nous avons déjà deux bateaux à quai, ne peuvent être accueillis et se déportent vers Saint-Malo ou Brest. C'est un vrai manque à gagner. Pourtant, notre activité fonctionne bien. On constate que les tonnages augmen-

tent régulièrement, donc c'est un port qui a du sens et il y a du potentiel. D'autant qu'une fois à quai, la prestation de service est au moins égale aux autres ports, si ce n'est plus! »

Des solutions portuaires

Centré entre les ports de Saint-Malo et Brest, le Légué n'est pas en concurrence avec des sites qui n'ont pas le même hinterland. « Les ports sont d'abord choisis en fonction de la destination finale de la marchandise, souligne Thomas Guillemot. Ensuite, il y a les questions de place chez chacun, auxquelles s'ajoute pour nous celle des marées ». Pour s'adapter au trafic du Légué, trois grues de levage sont à disposition et ont permis d'augmenter les cadences de déchargement. Aujourd'hui, une journée suffit pour décharger un bateau de 2 300 tonnes. Désormais, pour BLP-Cogémar comme pour tous les acteurs du port de commerce, la solution du développement à venir tient à un projet : le quatrième quai. « Avec ce nouvel outil, nous aurons un potentiel de développement de +50 %, se réjouit Thomas Guillemot. Mais en parallèle, nous devons également augmenter nos capacités de stockage qui représentent un léger frein aujourd'hui. Les industriels n'ont pas les capacités de stockage permettant de réceptionner 2 300 tonnes d'un coup. Avec la CCI, nous avons construit deux magasins en 2010, portant nos capacités à 8 200 m². C'est ce qui nous a permis de bien nous positionner en agroalimentaire. Avec ces nouveaux équipements, nous pourrions développer de nouveaux produits et de nouveaux trafics, chose impossible jusque-là, pour cause de saturation ».



Corbel shipping

Une escale sous protection

Depuis 1982, l'agence Corbel Shipping propose, parmi ses activités, la consignation des navires. À ce titre, elle prend non seulement en charge le déchargement des marchandises, mais également l'accueil du bateau et de son équipage durant toute la durée de l'escale. Des compétences qui influent beaucoup sur l'image d'un port.

Ce matin-là, à 8h, Michelle Guernion est déjà à bord du Swift, un cargo de 1 400 tonnes battant pavillon britannique, arrivé le vendredi précédent de Southampton pour charger du kaolin. « En tant qu'agents maritimes, nous remplaçons l'armateur, le propriétaire du bateau, lors de l'escale, explique la responsable de l'agence. Quelle que soit la demande, réparations, besoin d'argent, de nourriture ou d'eau douce pour l'équipage, transporter un marin à l'hôpital, faire un saut au supermarché, etc., nous sommes à leur service et nous devons trouver une réponse rapidement ».

« Trouver une réponse rapidement »

Constamment, y compris de son domicile, elle suit le mouvement des bateaux dont elle a la charge via un site internet qui indique leur position en temps réel. « Nous devons les suivre heure par heure, afin de commander le pilote du port au bon moment ». À son arrivée, tout cargo doit en effet se poster au large, à la bouée-pilote, car il lui est interdit d'entrer seul dans le port. Un pilote du Légué le rejoint alors et reste près du barreur pour le guider dans sa manœuvre d'approche. En 2014, Corbel Shipping a accueilli 48 bateaux comprenant de 5 à 12 marins. Ici, la maîtrise de la langue anglaise est de rigueur. « Il est très rare de croiser un membre d'équipage parlant le français

et nous avons affaire uniquement à des étrangers, confirme Michelle Guernion. En grande majorité des Ukrainiens, des Russes, des Philippins, mais aussi des Néerlandais ou des Allemands. » Pour l'heure, elle remplit avec le commandant de bord les documents administratifs, pendant que les représentants de la Soka, l'entreprise qui exploite les carrières de kaolin à Quessoy, s'assurent que les cales sont prêtes à recevoir l'argile. 1 050 tonnes doivent être chargées en 5 heures.

Promptitude exigée

Sous le contrôle de Michelle Guernion, l'opération de chargement s'opère à l'aide d'une sauterie, un tapis roulant qui, entre le hangar et le ventre du navire, charge directement le produit en vrac. « La maintenance est la deuxième partie de notre activité », confirme-t-elle. Une opération réalisée pour le compte du client en France et qui ne doit pas traîner ! « Notre arrivée sur l'avant-port en 2000 a été une grande évolution. Il y a moins de contraintes et les déchargements sont plus rapides. Nous avons un temps déterminé pour les réaliser et le but est d'aller le plus vite possible. Surtout quand il y en a d'autres derrière... Si c'est trop long, ils partent à Saint-Malo ou ailleurs. C'est pourquoi nous sommes toujours pressés, on ne prend pas vraiment le temps de discuter ! »

D'ici la fin de la journée, le Swift aura les cales remplies, selon la répartition ordonnée par le commandant, afin d'équilibrer le navire. Il reprendra aussitôt la mer pour Vlaardingen, près de Rotterdam. De là, le kaolin sera chargé sur des barges, direction la Hongrie. « Notre réactivité est un des points forts du Légué, souligne Michelle Guernion. De ce point de vue, nous n'avons rien à envier aux grands ports. »

Pour le Swift comme pour les autres navires, Corbel Shipping joue l'interface entre tous les acteurs : armateur, équipage, client et administration portuaire. Le garant d'une escale réussie.



Michel Brémont,

vice-président du Département en charge des transports, de la mer et de la sécurité civile

« Nous avons considéré que le port avait un avenir »

Quelle a été l'approche du Département lorsque le port du Légué est passé sous son égide ?

Nous sommes partis d'un port en forte décroissance et dont la fin était programmée. Nous avons souhaité prendre ce problème à bras-le-corps et nous projeter vers l'avenir. C'est pourquoi nous avons lancé en 2005 un plan de référence du Légué. Après diverses études, nous avons considéré que le port avait un avenir à condition de l'envisager dans sa globalité, c'est-à-dire un port dans la ville, avec les fonctions commerce, réparation navale, pêche et port de plaisance.

Quelle est votre ambition pour ce port ?

Le Légué n'a pas la prétention de devenir un port de premier plan, mais avec la création d'un quatrième quai, nous prétendons atteindre durablement 400 000 tonnes de fret au minimum. La réalisation du port d'échouage a permis de relancer la mécanique et à ce jour, le fret atteint 360 000 tonnes. Un tonnage qui progresse malgré la crise mondiale qui a généralement des impacts très forts sur le trafic portuaire. Par ailleurs, la qualité de service de la CCI concernant la réparation navale, permet de toucher une clientèle bien au-delà du département. De même pour le port de plaisance dont le développement est conséquent. Et désormais, les divers aménagements ont permis à la population de s'approprier l'espace portuaire. Elle ne tourne plus le dos à la mer et nous en sommes très fiers !

L'évolution correspond-elle au plan établi en 2005 ?

Nous avons décidé que le Légué avait pour finalité de devenir un port à flot. Aujourd'hui, les collectivités n'en ont pas les moyens mais tous les investissements poursuivent cette optique. La création récente d'un syndicat mixte va nous permettre de consolider la gestion et la gouvernance du port, en restant dans l'esprit du plan de référence de 2005, qui reste l'instrument fondamental de base.

