L'Ile, l'entreprise et le navire : étude de la desserte insulaire et des adaptations des entreprises du Ponant

Marie Guingot

▶ **To cite this version:**

Marie Guingot. L'Ile, l'entreprise et le navire : étude de la desserte insulaire et des adaptations des entreprises du Ponant. Géographie. Université de Bretagne occidentale - Brest, 2019. Français. NNT : 2019BRES0052 . tel-02456036v3

HAL Id: tel-02456036
https://theses.hal.science/tel-02456036v3

Submitted on 29 Sep 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITE SCIENCES BRETAGNE DE LA MER LOIRE ET DU LITTORAL

UBO Université de Bretagne Occidentale

THESE DE DOCTORAT

L'UNIVERSITE DE BRETAGNE OCCIDENTALE (UBO)
COMUE UNIVERSITE BRETAGNE LOIRE

ECOLE DOCTORALE N°598
Sciences de la Mer et du Littoral
Spécialité : Géographie

Marie GUINGOT

L'île, l'entreprise et le navire

Étude de la desserte insulaire et des adaptations des entreprises du Ponant

Thèse présentée et soutenue à Brest, le 11 octobre 2019

Thèse préparée à l'Institut Universitaire Européen de la Mer, avec les laboratoires LETG-Brest (UMR CNRS 6554) et AMURE (UMR CNRS 6308)

Composition du Jury :

Nathalie BERNARDIE-TAHIR – présidente du jury
Professeure de géographie (Université de Limoges)

Colette RANÉLY VERGÉ DÉPRÉ – rapporteure
Maître de Conférences HDR en géographie (Université des Antilles)

Ioannis SPILANIS – rapporteur
Professeur d'économie (Université de la Mer Egée)

Antoine FRÉMONT – examinateur
Directeur de recherche (IFSTTAR)

Louis BRIGAND – directeur de thèse
Professeur de géographie (Université de Bretagne Occidentale)

Jean BONCOEUR – co-directeur de thèse
Professeur d'économie (Université de Bretagne Occidentale)

Eric FOULQUIER – encadrant
Maître de conférences en géographie (Université de Bretagne Occidentale)

Emmanuelle CARIOU – invitée
Représentante de la Région Bretagne (direction des Ports, des aéroports et du fret)

REMERCIEMENTS

J'aimerais remercier tous ceux qui, à leur manière, m'ont accompagnée lors de ce travail de thèse.

En premier lieu, je remercie chaleureusement le biologiste Jacques Clavier, rencontré sur la côté mauritanienne, qui a insufflé un tournant professionnel en encourageant mon envie de m'immerger dans le monde maritime et en étant le premier à me parler de l'Institut Universitaire Européen de la Mer et de ses formations. C'est grâce à lui que j'ai repris en 2010 des études en économie maritime.

Je remercie ensuite Jean Boncoeur, pour ses enseignements clairs et instructifs, son initiation à la recherche durant trois années en tant qu'ingénieure d'étude sur les aires marines protégées, et son engagement en tant que co-directeur malgré une thèse en géographie. Merci également pour ses relectures particulièrement attentives et ses explications toujours éclairantes. C'est un plaisir de travailler ensemble, tant en recherche qu'en enseignement.

Mes remerciements s'adressent ensuite à Louis Brigand. Il a osé proposer une thèse de géographie à une économiste connaissant à peine les îles du Ponant. Je tiens à le remercier de la grande confiance accordée durant ce travail, et des portes qu'il m'a ouvertes sur les îles grâce à sa profonde connaissance de ces territoires.

Cette thèse doit également beaucoup à Eric Foulquier, ses apports théoriques, son expertise portuaire, ses conseils et ses encouragements.

J'aimerais ensuite remercier les diverses structures ayant permis à ce travail de thèse de s'effectuer dans de très bonnes conditions : l'Université de Bretagne Occidentale et la Région Bretagne pour l'octroi d'une bourse doctorale, la Fondation de France et le projet ID-Îles 2 pour le financement des enquêtes de terrain, le laboratoire LETG pour son accueil très apprécié en ses murs, le laboratoire AMURE pour son soutien financier et scientifique, notamment lors des journées des doctorants, et enfin l'UFR Droit-Economie-Gestion de l'UBO de m'avoir permis d'acquérir de l'expérience dans l'enseignement en tant que moniteure puis attachée temporaire d'enseignement et de recherche, ainsi que les collègues avec qui j'ai pu travailler.

Je suis particulièrement reconnaissante à toutes les personnes rencontrées dans le cadre de ce travail pour la confiance et le temps qu'elles m'ont accordés lors de ces enquêtes, ainsi que pour la richesse des discussions et des échanges : entrepreneurs et représentants de communes insulaires, compagnies et autorités délégantes. Ma reconnaissance s'adresse également à tous les marins rencontrés sur un quai ou à bord d'un navire, avec qui les échanges ont toujours été cordiaux et instructifs. Et un grand merci aux compagnies et capitaines qui ont bien voulu m'embarquer pour observer le « dessous des cales » des liaisons insulaires ! Je tiens enfin à souligner le formidable accueil des communes insulaires lors de mes séjours sur les îles.

J'aimerais remercier Isabelle et Laurence du LETG, qui par leur soutien administratif et technique, ont grandement facilité le déroulement de ce travail. Merci à Elizabeth et Elodie de l'EDSML. Un grand merci à l'équipe ID-Îles pour les conseils avisés lors des réunions du projet mais aussi pour les instants partagés lors des moments moins formels. Merci à Laura et Mylène, super coéquipières tout au long de cette aventure. Un clin d'œil à celles et ceux avec qui j'ai partagé le quotidien, le bureau, les discussions lors des pauses durant ces quatre années et demie de thèse. Cette thèse n'aurait peut-être pas débuté sans l'enthousiasme de Mickaël, qui m'a fait connaître son île. Je n'oublie pas non plus la relecture orthographique de Roselyne.

Un travail de thèse n'est pas possible sans des temps de pause. Merci à tous les amis, brestois ou plus lointains, pour les moments de détente partagés, que ce soit sur un air de swing, autour d'un verre ou d'un repas, en mer ou en altitude, ou avec mes chers Simili-Cuivres.

Enfin, au terme de ce travail, je souhaite remercier les membres du jury pour l'honneur qu'ils me font de l'évaluer.

LISTE DES ACRONYMES UTILISES

A

AIP	Association des Îles du Ponant
AIUTTM	Association Ildaraise des Usagers des Transports Terrestres et Maritimes
AOT	Autorisation d'Occupation Temporaire
AQTA	Auray Quiberon Terres Atlantiques (communauté de communes)
AR	Aller Retour
ARMAM	ARMateurs côtiers de passagers Manche-Atlantique-Méditerranée
AS	Aller Simple

B

BTP	Secteur d'activité du Bâtiment et des Travaux Publics

C

CA	Conseil d'Administration
CA	Chiffre d'Affaires
CCAS	Centre Communal d'Action Sociale
CCBI	Communauté de Communes de Belle-Île
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CDOSP	Contrat Définissant les Obligations de Service Public
CEE	Communauté Economique Européenne
CESE	Comité Economique et Social Européen
CGCT	Code Général des Collectivités Territoriales
CIP	Collège des Îles du Ponant
CLAP	Connaissance Locale de l'Appareil Productif (INSEE)
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le Commerce Et le Développement
COCIG	COllectif CItoyen de Groix
CPIE	Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement
CPLRE	Congrès des Pouvoirs Locaux et Régionaux de l'Europe
CPS	Communauté du Pacifique Sud
CRPM	Conférence des Régions Périphériques Maritimes
CTC	Collectivité Territoriale de Corse

D

DGF	Dotation Globale de Financement
DIRMNAMO	Direction Inter-Régionale de la Mer : Nord Atlantique Manche Ouest
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DSP	Délégation de Service Public

E

EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EPIC	Etablissements Public à caractère Industriel et Commercial
ESIN	European Small Island Network
EURISLES	European Islands System of Links and Exchanges
EVP	Equivalent Vingt Pieds

F

FEDER	Fonds Européen de Développement Economique et Régional

G

GASPE	Groupement des Armateurs de Services Publics Maritimes de Passages d'Eau
GIE	Groupement d'Intérêt Economique

I

IDE	Investissement Direct à l'Etranger
ID-Îles	Initiatives et Développement dans les Îles
IDP	Île(s) du Ponant
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
ISPS	International Ship and Port facility Security

L

LOTI	Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs

M

MIRAB	MIgration, Remittances, Aid, Bureaucracy
MOS	Molène, Ouessant, Sein (les trois îles de la mer d'Iroise)

N

NGV	Navire à Grande Vitesse
NIC	Numéro Interne de Classement
NUC	Navire à Utilisation Commerciale
NOTRe	Loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République

O

ONU	Organisation des Nations Unies
ORTB	Observatoire Régional des Transports de Bretagne

OSP	Obligation de Service Public
OTRC	Office des Transports de la Région Corse
P	
PEI	Petit Etat Insulaire
PEID	Petit Etat Insulaire en Développement
PME	Petite et Moyenne Entreprise
PNRA	Parc Naturel Régional d'Armorique
PROFIT	People, Resources, Overseas management, Finance, Transport
PT(A)C	Poids Total (Autorisé) en Charge
R	
RET	Road Equivalent Tariff
RDPEV	Régie Départementale des Passages d'Eau de la Vendée
RP	Recensement de la Population de l'INSEE
RUP	Région Ultra-Périphérique
S	
SEM	Société d'Economie Mixte
SIREN	Numéro d'identification attribué aux entreprises dans la base SIRENE
SIRENE	Système Informatique pour le Répertoire des ENtreprises et leurs Etablissements
SIRET	Numéro d'identification attribué aux établissements dans la base SIRENE
SMD	Service Maritime Départemental
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer
SNCM	Société Nationale maritime Corse-Méditerranée
SOLAS	Convention Safety Of Life At Sea
SPA	Service Public Administratif
SPIC	Service Public Industriel et Commercial
SPL	Société Publique Locale
T	
TCAM	Taux de Croissance Annuel Moyen
TCG	Taux de Croissance Global
TIC	Technologies de l'Information et de la Communication
TPM	Taxe sur les Passagers Maritimes embarqués
U	
UCA	Union des Commerçants et des Artisans (île d'Yeu)
UE	Union Européenne
UFMO	Union Fluviale et Maritime de l'Ouest
UMS	Universal Measurement System
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
V	
VIIV	Vedettes Inter Îles Vendéennes
Z	
ZE	Zone d'Emploi
ZEE	Zone Economique Exclusive

LISTE DES GENTILES INSULAIRES

Île	Gentilé
Aix	Aixois
Arz	Ildarais
Batz	Batzien
Belle-Île	Bellilois
Bréhat	Bréhatin
Groix	Groisillon
Hoedic	Hoedicais
Houat	Houatais
Île-aux-Moines	Îlois
Molène	Molènais
Ouessant	Ouessantin
Sein	Sénan
Yeu	Islais

Nous n'utiliserons pas les gentilés des quatre communes belliloises. Toutefois, nous tenons ici à préciser l'usage variant du nom de la commune « Le Palais ». Sur le site communal (www.lepalais.fr), il est possible de trouver plusieurs usages : le « conseil municipal du Palais », la « mairie de Le Palais » ou encore le « port de Palais ». Pour plus de consistance, nous adoptons un usage unique : la commune de Palais (et non du Palais ou de Le Palais), et à Palais (et non à Le Palais ou au Palais).

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS **3**

LISTE DES ACRONYMES UTILISES **4**

LISTE DES GENTILES INSULAIRES **7**

SOMMAIRE **8**

INTRODUCTION GENERALE **11**

PREMIERE PARTIE : L'ILE ET L'ENTREPRISE **21**

INTRODUCTION DE LA PREMIERE PARTIE 22

CHAPITRE 1 : INSULARITE, TRANSPORT ET DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE 23

1.0 Introduction au chapitre 1 ..... *23*

1.1 Insularité et développement économique *27*

1.2 Desserte insulaire et développement économique *55*

1.3 Conclusion du chapitre 1 : des territoires insulaires variés, mais toujours un rôle majeur de la desserte *71*

CHAPITRE 2 : LE PROFIL ECONOMIQUE DES ÎLES DU PONANT 73

2.0 Introduction au chapitre 2 ..... *73*

2.1 Le territoire économique insulaire du Ponant *79*

2.2 Les établissements des îles du Ponant *105*

2.3 Conclusion du chapitre 2 : la singularité des économies insulaires malgré l'omniprésence du tourisme *129*

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE 131

DEUXIEME PARTIE : L'ILE ET LE NAVIRE : LE SYSTEME DE DESSERTE **133**

INTRODUCTION DE LA DEUXIEME PARTIE 134

CHAPITRE 3 : ACTEURS ET ENJEUX DU SYSTEME DE DESSERTE INSULAIRE 136

3.0 Introduction au chapitre 3 ..... *136*

3.1 Le système relationnel de la desserte *137*

3.2 Les enjeux de la desserte et de sa gestion *155*

3.3 Les autres acteurs associés à la desserte insulaire *184*

3.4 Conclusion du chapitre 3 : la desserte, un système complexe *200*

CHAPITRE 4 : LES FLUX ENTRE ILES ET CONTINENT, REFLETS DE L'ACTIVITE ECONOMIQUE INSULAIRE 202

4.0 Introduction au chapitre 4 ..... *202*

4.1 Méthodologie d'estimation des flux *206*

4.2 Evaluation et analyse des flux entre îles et continent *215*

4.3 Caractéristiques des flux entre îles et continent *230*

4.4 Conclusion du chapitre 4 : des flux saisonniers et déséquilibrés *240*

CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE 242

TROISIEME PARTIE : L'ILE ET LE NAVIRE : LES DISPOSITIFS DE LIAISON.....245
INTRODUCTION DE LA TROISIEME PARTIE.....246
CHAPITRE 5 : LA TRAVERSEE, TRANSPORT PRINCIPAL DE LA DESSERTE.....247
5.0 Introduction au chapitre 5.....247
5.1 La flotte, support de la liaison.....250
5.2 Hétérogénéité de la consistance de service sur les liaisons des îles du Ponant.....281
5.3 La disparité de la tarification.....292
5.4 Conclusion du chapitre 5 : la diversité des traversées.....310
CHAPITRE 6 : L'INTERFACE PORTUAIRE, ESPACE DE LA RUPTURE MODALE 313
6.0 Introduction au chapitre 6.....313
6.1 L'interface portuaire : un espace terrestre et maritime 317
6.2 Le port côté mer 325
6.3 Le port côté terre.....336
6.4 Conclusion du chapitre 6 : des petits ports, nœuds de la qualité de la liaison insulaire 355
CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE.....357

QUATRIEME PARTIE : L'ENTREPRISE ET LE NAVIRE 359
INTRODUCTION DE LA QUATRIEME PARTIE 360
CHAPITRE 7 : EXPERIENCES DE LA DESSERTE PAR L'ENTREPRISE INSULAIRE 363
7.0 Introduction au chapitre 7 363
7.1 L'usage de la desserte comme reflet du rapport de l'entreprise insulaire au continent 365
7.2 Perception de la desserte par les entreprises insulaires 389
7.3 Conclusion du chapitre 7 : « il n'est pas naturel de travailler au paradis » ... 428
CHAPITRE 8 : ADAPTATIONS ET STRATEGIES DE L'ENTREPRISE INSULAIRE VIS-A-VIS DE LA DESSERTE..... 430
8.0 Introduction au chapitre 8 430
8.1 L'entreprise s'adapte à la desserte insulaire..... 432
8.2 Les stratégies insulaires face au transport entre île et continent 459
8.3 Conclusion du chapitre 8 : « on s'adapte et l'entreprise aussi » 481
CONCLUSION DE LA QUATRIEME PARTIE 484

CONCLUSION GENERALE 487
BIBLIOGRAPHIE..... 495
ANNEXES 507
LISTE DES PLANCHES PHOTOGRAPHIQUES 553
LISTE DES FIGURES..... 555
LISTE DES ENCADRES..... 563
LISTE DES TABLEAUX..... 567
TABLE DES MATIERES..... 569

Introduction générale

« […] changements d'horaire, annulation ou report de la traversée, panne de machine, affrètement d'un nouveau navire, visite des autorités responsables des liaisons maritimes sont des informations qui se répandent dans l'île à la vitesse de la foudre en feu, passant d'un quai à l'autre en un battement de cils »

Louis Brigand, Enez Sun, 2017

Si la desserte insulaire constitue un sujet de discussion récurrent sur les îles, c'est parce que le transport maritime revêt pour l'insularité un *« caractère vital »* (Foulquier, 2014a). La desserte insulaire est fondamentale pour l'île habitée, car habiter en territoire insulaire, c'est d'abord pouvoir s'y rendre. Le mouvement des Cirés Jaunes à l'automne 2014 montre l'attachement des îliens à la question de la desserte. Elle conditionne l'occupation, l'appropriation et la valorisation insulaire. Les rotations des navires rythment la vie de l'île. *« Si le balancement des marées est essentiel pour les pêcheurs, le mouvement du bateau de liaison l'est pour tous les habitants »* (Brigand, 2017:54).

Les îles du Ponant sont habitées par de petites communautés[1]. Ces îles pré-continentales de faible superficie sont situées sur le pourtour côtier des façades Manche et Atlantique (cf. Figure 4, p13, pour leur localisation). Malgré leur appartenance à ce groupe d'îles de l'Ouest français et leur structuration en Association des Îles du Ponant, ces territoires insulaires ne se ressemblent pas.

Leur population se situe entre cent et cinq mille habitants. Leur superficie s'étend de 0,6 à 85 km². Belle-Île, la plus vaste, est cent quarante fois plus grande que l'île de Sein, la plus petite (Figure 1). En termes d'éloignement, c'est la distance au port continental qui apparaît la plus pertinente. Car bien que Sein ne soit qu'à huit kilomètres de la pointe du Raz, elle est à vingt-quatre kilomètres du port de Sainte-Evette (Audierne), son port de débarquement sur le continent. La distance considérée est donc

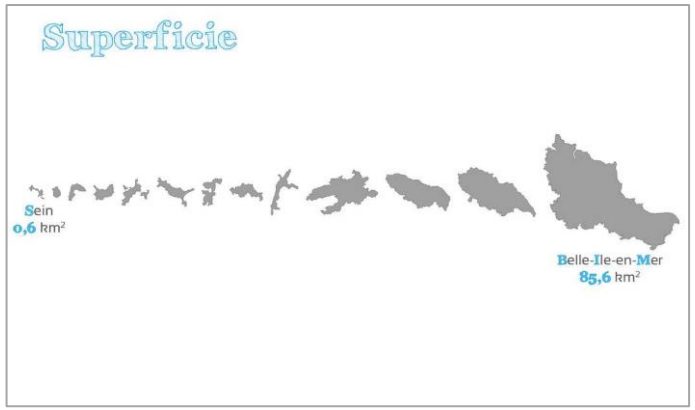


Figure 1 – Classement des îles du Ponant selon leur superficie
(Source : infographies ID-Îles, L. David et L. Corsi, d'après L. Brigand, 1983)

[1] Nous excluons de l'étude les deux archipels de Chausey et des Glénan, qui n'ont pas le statut de commune mais sont rattachées respectivement à Granville (50) et Fouesnant (29).

celle du trajet de la liaison maritime (Figure 2). Alors que l'Île-aux-Moines, la plus proche, est à cinq cents mètres de Port-Blanc, l'île d'Ouessant est à vingt-cinq kilomètres du Conquet, principal port d'embarquement des passagers, et à cinquante kilomètres de Brest, port de chargement de toute la marchandise et d'embarquement d'une partie des passagers.

Ces paramètres et l'étendue des valeurs prises par les îles du Ponant ont conduit Louis Brigand à établir une typologie des îles en fonction de la superficie et de l'éloignement (Brigand, 1983:15–16). Ainsi, il distingue les petites îles, avec moins de trois cent trente hectares, des grandes îles, au-delà du millier d'hectares. De même les îles proches, à moins de trois kilomètres du continent (1,6 milles nautiques) se distinguent des îles éloignées, au-delà de douze kilomètres (6,5 milles nautiques). Trois groupes d'îles ressortent de ce découpage (Figure 3) :

- les petites îles proches du continent : du nord au sud du littoral, il s'agit de Bréhat, Batz, l'Île-aux-Moines, l'île d'Arz et l'île d'Aix ;
- les petites îles éloignées du continent : Molène, Sein, Houat et Hoedic ;
- les grandes îles, toutes éloignées du continent : Ouessant, Groix, Belle-Île-en-Mer et Yeu.

Au sein des îles du Ponant, il n'y a pas de grande île proche du continent. Noirmoutier, Ré et Oléron sont de grandes îles proches mais aussi des îles à pont, reliées par un ouvrage fixe au continent. Les questions d'accessibilité ne se posent plus dans les mêmes termes. *« On peut désormais aller et venir librement, sans se soucier du temps et de l'état de la mer ; il n'y a plus de transports maritimes obligatoires »* (Guilcher, 1985:284). Avec un pont, *« la rupture de l'isolement est franche et se traduit par une accessibilité totale qui exclut d'emblée l'île à pont de la problématique insulaire »* (Brigand, 2000:71). C'est pourquoi ces îles sont exclues de notre périmètre d'étude.

Au sein des trois groupes d'îles, on note des disparités. Ainsi Belle-Île est près de quatre à six fois plus grande que ses homologues. Molène et Houat sont environ deux fois moins éloignées du continent que Sein et Hoedic. Toutefois, ces groupes permettent d'identifier des similitudes et de tirer quelques conclusions. Nous y aurons recours dans le développement de la thèse.

Ces treize îles sont toutes habitées. Pour le maintien de leurs populations, et en raison de l'évolution du style de vie insulaire, il est crucial de relier l'île au continent, car *« dès l'instant où l'homme commence à exploiter le cadre géographique où il passe son existence, et surtout dès qu'il commence à le dominer en créant les éléments d'une activité économique, la mobilité devient un besoin premier ; la nécessité en est d'autant plus importante que les techniques et le niveau de consommation sont plus développés »* (Vigarié, 1968). En un siècle, la qualité de la desserte de ces îles s'est réellement améliorée, passant d'une navigation à voile à bord de sloops, à une navigation motorisée à bord de navires de taille parfois imposante. Initialement proposée

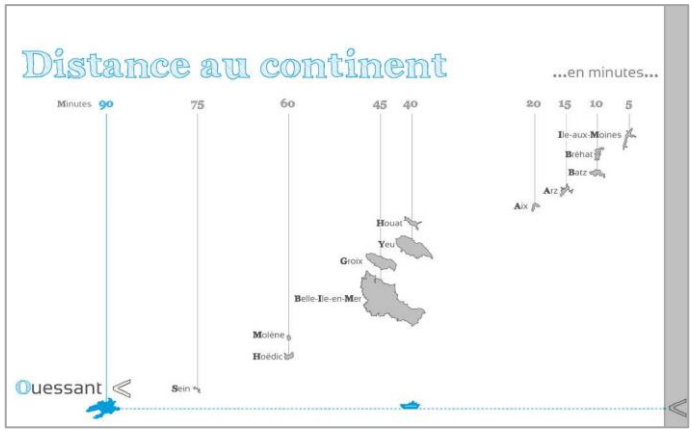


Figure 2 – Eloignement des îles du Ponant au continent en temps de trajet pour les passagers
(Source : infographies ID-Îles Magazine, L. David et L. Corsi)

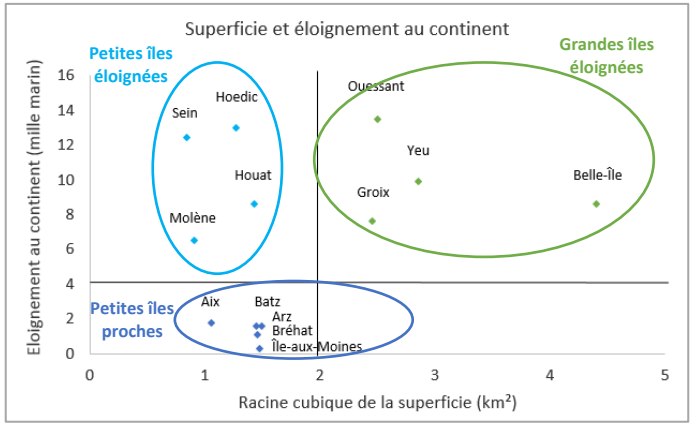


Figure 3 – Répartition des îles du Ponant selon leur superficie et leur éloignement au continent
(Réalisation personnelle, d'après la typologie de L. Brigand, 1983)

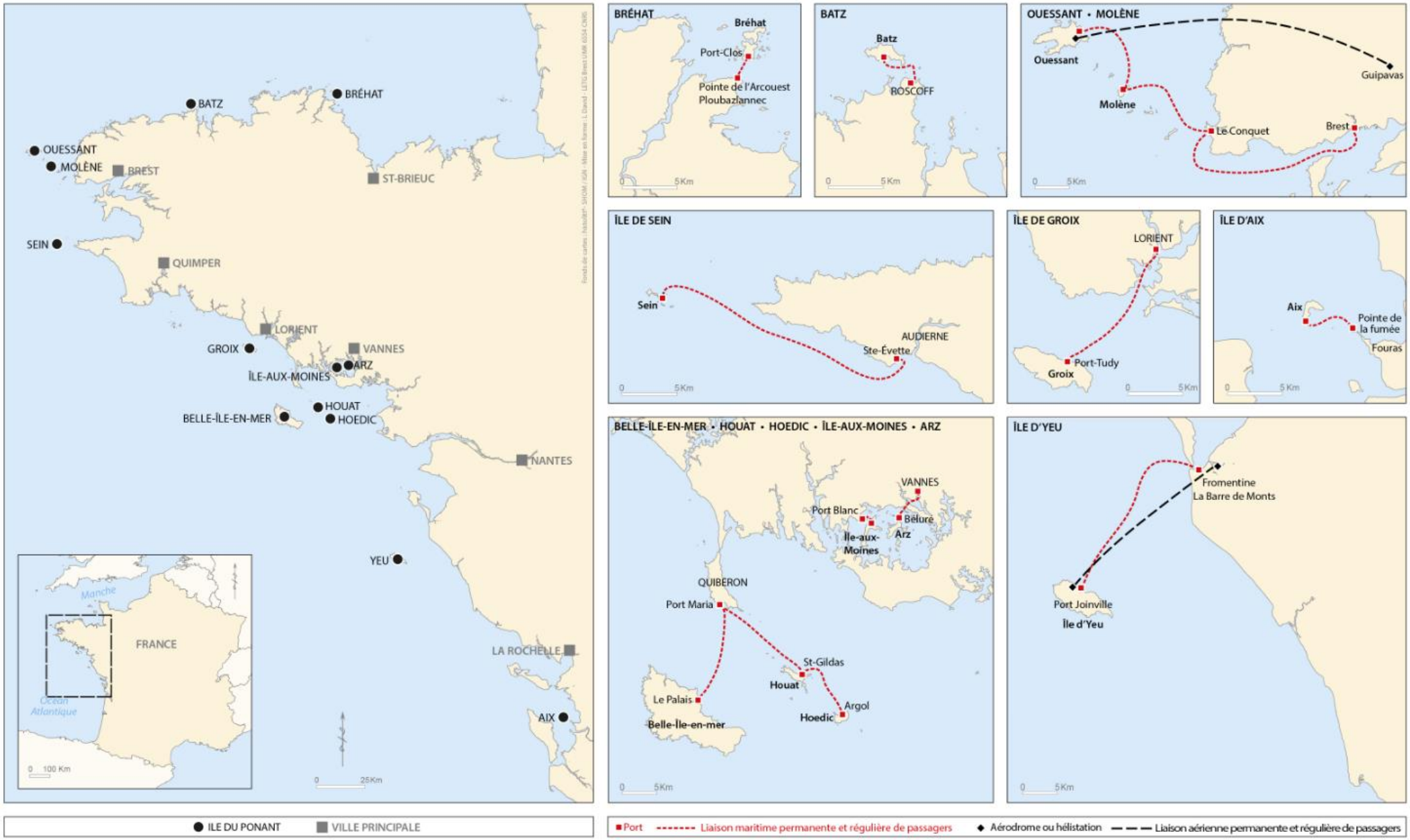


Figure 4 – Localisation des îles du Ponant et des liaisons de transport à passagers considérées dans le cadre de cette étude
(Crédit MG, L. David et J. Bourdaud'hui)

occasionnellement par des pêcheurs, la liaison entre île et continent est aujourd'hui devenue régulière, fréquente et sûre. L'île semble donc s'être rapprochée du continent, facilitant la mobilité grandissante des îliens et permettant de nombreux échanges de marchandises. Les liaisons vers les îles du Ponant sont à la fois maritimes et aériennes.

La liaison est un lien établi entre deux lieux (Brunet et al., 2009), entre deux infrastructures spatialisées. Dans le cadre de cette étude, nous considérons qu'une liaison insulaire est une ligne, maritime ou aérienne, exploitée par une compagnie assurant la traversée entre île et continent. Elle est définie par ces trois éléments constitutifs : la compagnie, le port ou aéroport insulaire et le port ou aéroport continental. Ainsi, deux compagnies différentes exploitant la même ligne entre les deux mêmes ports assurent deux liaisons distinctes. A Batz, il y a par exemple trois liaisons de passagers entre l'île et le port de Roscoff. Il existe également des liaisons desservant plusieurs îles, comme Houat et Hoedic au départ de Quiberon, ou Ouessant et Molène au départ du Conquet et de Brest.

Il convient de définir le périmètre de l'étude. Celle-ci ne s'intéresse pas à l'ensemble des liaisons entre les îles du Ponant et le continent. Nous adoptons deux critères de sélection des liaisons, et donc des compagnies et des ports étudiés. Le premier est la permanence de la liaison. En effet, des compagnies assurent la traversée toute l'année, tandis que d'autres n'interviennent qu'à la belle saison. On distingue donc les compagnies permanentes des compagnies saisonnières. Nous écartons ces dernières car, bien qu'elles permettent la venue de visiteurs sur l'île, favorisant ainsi le développement touristique, elles ne ciblent pas directement les insulaires et leurs entreprises[2], vers lesquels s'oriente notre sujet. Si seules les compagnies permanentes sont considérées ici, l'activité des compagnies saisonnières sera tout de même abordée à travers ses conséquences sur les liaisons permanentes.

Le deuxième critère est celui de la régularité. Selon nous, émerge d'une liaison l'idée de communication régulière entre deux points. Ainsi, ce sont les compagnies régulières et leurs liaisons sur lesquelles porte notre étude. Les quelques compagnies offrant un service à la demande ne sont évoquées que brièvement. Le cas des transports individuels de passagers (navires ou avions privés) est écarté, tandis que celui des transports individuels de marchandises, bien que marginal, sera abordé.

Notre étude se concentre donc sur les liaisons permanentes et régulières de la desserte insulaire du Ponant. Au total, il y a une quinzaine de liaisons à passagers (Figure 4) et une vingtaine de liaisons de fret (Figure 5). La liaison insulaire n'est pas que la route maritime empruntée par le navire pour

[2] Il faut noter toutefois une compagnie saisonnière qui ne se conforme pas à ce schéma : la Compagnie Vendéenne, desservant l'île d'Yeu depuis Fromentine et Saint-Gilles, propose des tarifs dits « insulaires » pour les Islais, sur les mêmes critères que Yeu-Continent (cf. la section 5.3.2).

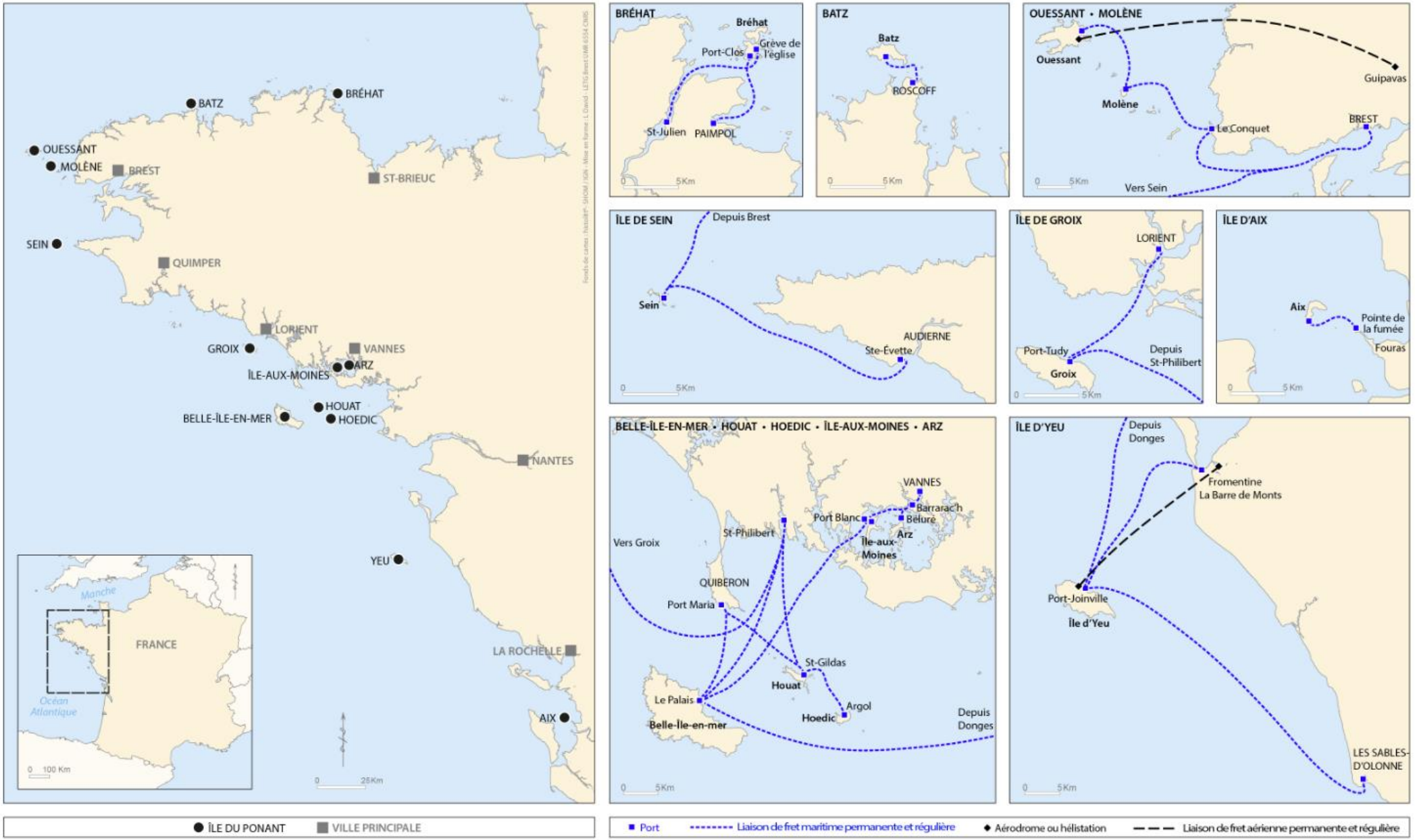


Figure 5 – Localisation des îles du Ponant et des liaisons de transport de fret considérées dans le cadre de cette étude
(Crédit MG, L. David et J. Bourdaud'hui)

desservir l'île. Elle est aussi la matérialisation physique et l'organisation de la desserte, avec sa compagnie et ses usagers, sa fréquence, ses navires assurant la ligne, ou ses ports et leurs équipements à chaque extrémité.

La desserte insulaire est l'ensemble des liaisons conduisant à la mise en relation de l'île au continent et à l'acheminement des biens et des personnes. Elle permet de surmonter la rupture maritime. La proximité des îles du Ponant au continent n'efface pas l'enjeu de l'accessibilité et des ruptures modales. Dans les îles du Ponant, la desserte est assurée par service privé ou service public. Les coûts de cette desserte ont fortement augmenté pour la collectivité, à qui revient l'obligation légale d'assurer la continuité territoriale en l'absence d'une desserte privée suffisante. Face aux évolutions de la société et à des politiques publiques de plus en plus contraintes, on peut se demander quelles sont les perspectives de la desserte et celles de la vie insulaire.

Car ces territoires étant habités, une économie s'y déploie. Pour le développement d'activités économiques, la situation insulaire contemporaine est porteuse d'atouts mais présente aussi des contraintes. Si les îles du Ponant ont connu un déclin démographique au 20e siècle (Brigand, 1983; Guilcher, 1977, 1985), un regain est depuis observé, d'une ampleur variée selon les îles (Brigand et al., 2014; Péron, 1992, 1993). Le projet ID-Îles (2011-2018), à l'initiative de l'Université de Bretagne Occidentale et financé par la Fondation de France, s'est alors interrogé sur les activités professionnelles créées ou reprises par les résidents actifs des îles du Ponant (Brigand et al., 2014). Les néo-entrepreneurs enquêtés estiment que les modalités de transport et d'approvisionnement sont la première contrainte pour leur activité professionnelle. Ainsi, si la desserte conditionne l'installation de la population et d'activités économiques, elle semble aussi en constituer sa principale contrainte. La liaison, bien que réduisant la rupture maritime, peut être perçue comme un frein au développement économique : ruptures modales imposées, allongement du temps de transport, complexité de la chaîne logistique, surcoûts liés au transport et à l'éloignement des marchés, moindre disponibilité et diversité des produits, besoin plus important de stockage pour pallier les aléas de la desserte, dépendance forte aux transporteurs etc. Toutefois, si 44% des néo-entrepreneurs considèrent le transport comme la principale contrainte de l'entreprise en milieu insulaire, 56% ne l'évoquent pas (résultat ID-Îles). A l'île de Groix, une étude est réalisée à l'automne 2015, soit moins d'un an après les modifications des modalités de desserte liées au renouvellement de contrat de délégation de service public (AUDELOR, 2015). Alors que la fréquentation est stable, les trois quarts des entreprises enquêtées constatent une stabilité ou une augmentation de leur chiffre d'affaires, malgré la forte hausse des tarifs de fret, la diminution du nombre de rotations quotidiennes et la suppression de tarifs préférentiels. Les entreprises insulaires semblent donc capables de s'adapter au système de transport, et de parvenir à l'intégrer dans leur fonctionnement.

« Certes, le milieu présente certaines limites à l'activité humaine, mais, face aux différentes ressources qu'il offre, face aux contraintes qu'il fait peser, les hommes et les sociétés n'en sont pas réduits à adopter un seul comportement. Ils ont le choix entre plusieurs possibilités, plusieurs stratégies face à leur environnement » (Staszak, 2012:94). On peut alors s'interroger sur les stratégies de l'entreprise insulaire du Ponant face au transport. Comment intègre-t-elle les modalités de la desserte ? Selon Abraham Moles, le père de la nissonologie, ou science des îles, il y a une *« interaction qui s'établit nécessairement entre le comportement des êtres et le cadre environnemental : en l'occurrence l'espace dans lequel ils se situent »* (Moles, 1982:281). Quelle est l'interaction entre le système de desserte insulaire et l'entreprise du Ponant ? Comment la liaison s'empare-t-elle du territoire qu'elle dessert, et parallèlement, comment l'entreprise s'approprie-t-elle la desserte et son fonctionnement ? L'objet de cette thèse est d'étudier le niveau d'adaptation à la fois de la desserte aux activités économiques des îles, et des entreprises à la desserte.

Nous souhaitons étudier comment les entrepreneurs insulaires du Ponant s'adaptent à leur environnement, et en particulier à la desserte de leur île dans le cadre de leur activité professionnelle. Comment l'entreprise insulaire intègre-t-elle la contrainte géographique pour mener une activité économique ? Face au dispositif de desserte insulaire, quelles sont les stratégies déployées par l'entreprise du Ponant pour asseoir son activité ?

Conjointement, on peut s'interroger sur le rôle de la desserte insulaire pour le tissu économique des îles. Dans quelles mesures les dispositifs de liaisons mis en œuvre permettent-ils d'atténuer la rupture maritime et les contraintes géographiques liées à l'insularité ? Avec treize îles étudiées, il paraît plausible que la réalité du système de transport, dépendant de plusieurs éléments tels que la configuration de l'île, l'espace maritime à traverser, et les moyens mis en œuvre pour assurer la continuité, soit multiple. Il convient pour le montrer d'étudier les caractéristiques du système de desserte et des dispositifs de liaisons. Une fois le service de transport étudié, est-il possible d'établir des éventuelles particularités selon les liaisons insulaires ? L'offre de desserte est-elle adaptée au développement des activités insulaires ?

Selon le principe d'interaction, un élément ne peut être appréhendé sans connaître le contexte dans lequel il interagit (Dortier, 2004). Avant d'étudier le comportement des entrepreneurs face à la desserte, il est nécessaire de saisir le tissu économique dans lequel il évolue et la manière dont la desserte est organisée. La thèse s'articule autour de trois éléments : l'île, l'entreprise et le navire. Le développement de notre propos est donc structuré autour de la combinaison de ces termes : île et entreprise, île et navire et pour finir entreprise et navire. Pour répondre à nos questionnements, le travail se divise en quatre temps.

Dans une première partie, l'étude se concentre sur l'île et l'entreprise, afin d'analyser le développement envisageable dans les territoires insulaires. Le premier chapitre est consacré au lien entre insularité, transport et activité économique. Il s'agit d'évaluer les implications de la situation insulaire pour l'activité économique. Il convient d'aborder l'insularité comme contrainte mais également comme opportunité de développement, notamment à travers le discours insulariste. La desserte de l'île et son accessibilité sont ensuite appréciées au regard du développement économique, afin de mesurer le rôle du transport pour le territoire insulaire et les entreprises y étant localisées. Le chapitre deux vise à caractériser le tissu économique des îles du Ponant. Vivre sur un territoire insulaire implique d'y déployer des activités économiques. Il faut alors se demander quelles activités sont présentes en territoire insulaire du Ponant. Le déterminer permet de mieux cerner la demande de transport entre île et continent.

Dans une deuxième partie, l'étude se penche sur le lien entre l'île et le navire. Nous y abordons la desserte insulaire en tant que système, compris ici comme un ensemble d'éléments organisés dans le même but : desservir les îles. Il s'agit de l'ensemble des acteurs et des moyens mis en œuvre pour la desserte. C'est un système où interagissent les usagers (îliens, responsables d'activités économiques, visiteurs), les décideurs et les gestionnaires de l'exploitation des liaisons insulaires (collectivités, compagnies, gestionnaires portuaires). Ce système de desserte est le fruit d'une organisation et le support d'une circulation entre île et continent. Le chapitre trois présente les acteurs, leurs rôles et leurs relations, ainsi que les enjeux du système de desserte. Le chapitre quatre s'intéresse aux trafics liés à la desserte, et vise à estimer les flux de passagers et de fret entre île et continent. Ces flux sont-ils de bons indicateurs du tissu économique de chacune des îles du Ponant ? Leur circulation nécessite des dispositifs de liaison.

Une troisième partie sur l'île et le navire s'attèle à l'aspect logistique de la liaison, afin d'analyser, en suivant le parcours d'un passager ou d'une marchandise, les dispositifs de liaison des treize îles du Ponant. Quel est le dimensionnement des équipements nécessaires, à terre comme en mer, pour assurer la desserte ? Nous nous interrogeons sur le niveau de service de chaque île et sur la diversité du déploiement de la desserte selon les territoires insulaires. Quelle est l'accessibilité des îles du Ponant ? Le chapitre cinq se consacre au transport principal de la desserte, c'est-à-dire la traversée maritime ou aérienne. Les dispositifs de la traversée sont analysés à travers la flotte, la consistance de service et la tarification. Toutefois la traversée n'est pas le seul maillon de la chaîne logistique, et il est crucial de prendre en compte ce qui se passe également à terre. Le pré- et le post-acheminement commencent notamment dans le port. Le chapitre six aborde les interfaces portuaires, de part et d'autre de la traversée, qui sont les espaces des ruptures modales de la desserte. Les ports d'embarquement et de débarquement sont des éléments essentiels de la desserte, puisque tout y transite. Nous nous demanderons comment ils contribuent à la qualité des liaisons insulaires, en analysant l'accessibilité

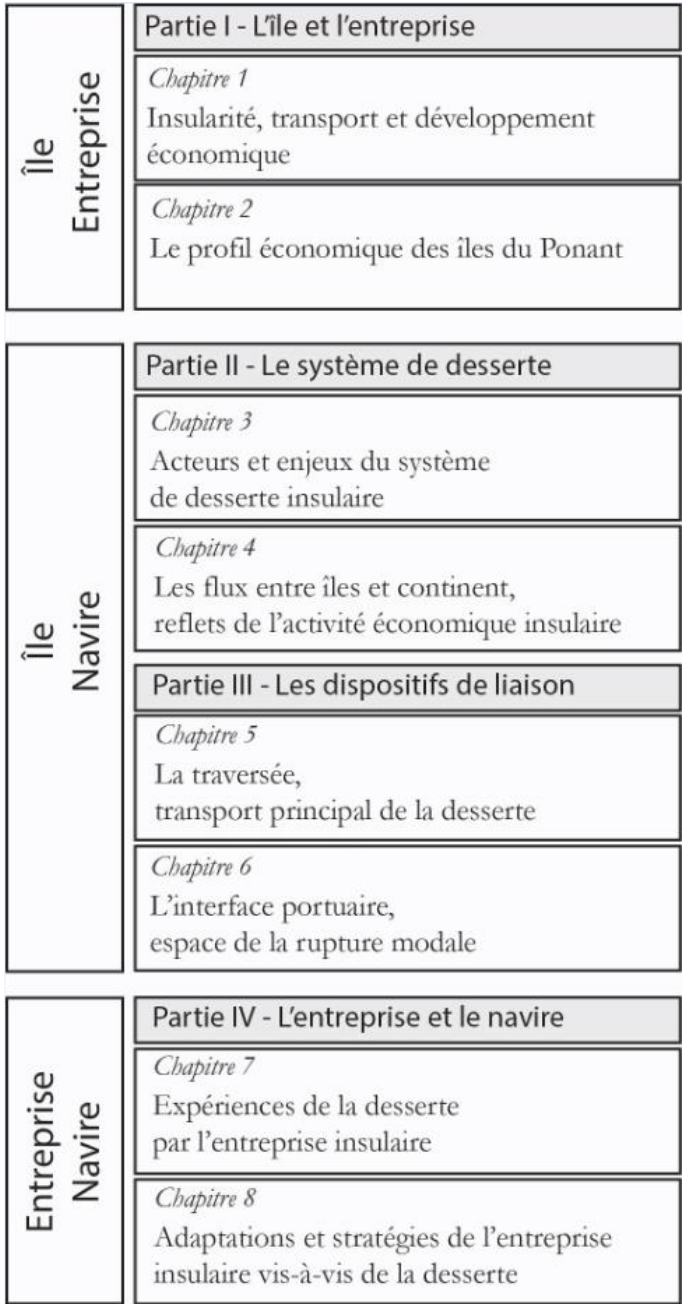


Figure 6 – Plan de la thèse

maritime et terrestre et la circulation portuaire, ainsi que les infrastructures telles que les ouvrages et les équipements.

Dans une quatrième et dernière partie est abordé, dans une approche qualitative, le lien entre l'entreprise et le navire. Quelles sont les implications du système de desserte et des dispositifs de liaisons sur les activités économiques insulaires ? Le chapitre sept traite des expériences de la desserte par l'entreprise insulaire. L'expérience est d'abord approchée par les usages de la desserte, en termes de fréquence, de motif et de coût de déplacement. Quels sont les besoins, les moyens et les pratiques de transport de l'entreprise insulaire ? Ces pratiques de transport, pour le passager ou le fret liés à l'entreprise, constituent des pratiques spatiales. Nous nous interrogeons alors sur l'éloignement des déplacements et sur la localisation des sources d'approvisionnement ou des marchés de commercialisation de l'entreprise insulaire. Dans quelles mesures le recours à la desserte modèle-t-il la spatialité des échanges de l'entreprise insulaire avec le continent ? L'expérience de la desserte par l'entreprise est également traitée par ses perceptions. Leur analyse permet d'identifier les problèmes logistiques liés à la desserte, mais aussi les atouts valorisables que celle-ci peut représenter. Enfin, le chapitre huit examine les capacités d'adaptation des entreprises du Ponant à la desserte de leur île. Nous cherchons à recenser ces adaptations et à en établir une typologie. De manière générale, se pose la question du rapport de l'entreprise au transport. Quelles sont les stratégies déployées par l'entreprise insulaire face à la desserte et à l'ensemble de la chaîne logistique ? Une étude de cas permet d'analyser les stratégies de transport pour l'approvisionnement de biens alimentaires par les épiceries insulaires et par les îliens.

Première partie :
L’île et l’entreprise

INTRODUCTION DE LA PREMIERE PARTIE

Cette première partie traite du lien entre l'île et l'entreprise, entre le territoire insulaire et les activités qui s'y déroulent. De quels types d'activités une île peut-elle être le support ? Le contexte économique d'une île est-il adapté pour toute entreprise ? Quelles sont les conséquences du territoire insulaire pour l'entreprise qui s'y installe et y mène son activité ? Le tissu économique insulaire présente-t-il des spécificités par rapport au tissu économique continental ?

Le premier chapitre traite du lien entre insularité, transport et développement économique. Il aborde l'insularité en tant que contrainte et opportunité pour le développement, avant d'analyser le rôle du transport pour l'économie insulaire et ses effets sur les entreprises locales.

Dans un second chapitre, le tissu économique des îles du Ponant est analysé, afin d'identifier les entreprises en activité et leur besoin en transport, mais aussi de définir les caractéristiques du tissu entrepreneurial sur ces territoires.

CHAPITRE 1 :
INSULARITE, TRANSPORT ET DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

« Dans une île [...], le facteur essentiel est l'idée de limites :
limite de population, limite de la surface, frontières naturelles marquées »

Abraham Moles, 1982

« A côté des contraintes du milieu physique en face desquelles l'homme est parfois impuissant, il en est d'autres qui changent au cours de l'histoire et à travers l'espace : les options politiques »

Emile Mérenne, 2013, Introduction à la Géographie des Transports

1.0 Introduction au chapitre 1

L'insularité est un sujet d'intérêt pour de nombreuses disciplines, dont la géographie, comme en témoignent les très nombreuses publications sur le thème. Les géographes définissent l'insularité comme les *« caractères propres à la situation d'isolement des îles »* (Verger et al., 2018). Les auteurs font remarquer qu'elle est d'autant plus marquée que les dimensions de l'île sont réduites. C'est aussi l'ensemble des manifestations engendrées par la situation de discontinuité géographique entre terre et mer de l'île (Brigand, 2002). Elle peut aussi être définie comme la *« relation dynamique construite entre un espace insulaire et la société qui y vit »* (Ph. Pelletier in Lévy et al., 2013), dépassant alors la seule topographie insulaire.

L'île est une unité géographique en discontinuité terrestre, et c'est là que réside sa spécificité. *« La discontinuité fonde l'insularité […], elle définit littéralement l'île, lui posant des limites, et se traduit par une distance qui la sépare du continent »* (Varlet et al., 2014:96). De cette rupture, maritime ou fluviale, il ressort certains traits caractéristiques de l'île. En effet pour beaucoup, l'île est un objet géographique singulier et de nombreuses études sont consacrées à la délimitation du concept d'île selon divers critères et à la

compréhension de l'effet de l'insularité sur le territoire. La spécificité insulaire est suggérée en affirmant que *« tout changement dans une île a des conséquences plus importantes que sur le continent »*, en raison d'une part, de l'absence d'arrière-pays pour tempérer tout changement, et d'autre part, de la faible diversification des activités insulaires (Brigand et al., 1986).

Critiquant l'approche déterministe de l'insularité, certains auteurs mettent en question la spécificité insulaire et la pertinence de l'île en tant qu'objet géographique spécifique. Ils refusent toute « loi insulaire » qui régirait son fonctionnement, son développement et ses performances économiques. Nathalie Bernardie-Tahir (2008a) par exemple, estime que les corrélats habituellement associés à l'insularité, et qui peuvent être rassemblés sous les quatre « i » (imaginaire, immobilité, isolement et identité) sont discutables, s'appuyant sur le cas concret de Zanzibar. Les évolutions de l'accessibilité pour surmonter l'éloignement et les modifications des caractères de l'isolement ont apporté en effet de nombreuses nuances à la notion d'insularité. Celle-ci peut sembler inutile à certains, car elle est floue et *« peu pertinente comparée à des notions voisines, comme l'isolement ou l'enclavement »* (Gombaud, 2007:96). D'autres ne voient aucune spécificité au territoire insulaire (Knafou, 1996), puisque ses caractéristiques se retrouvent en territoire continental. Jean-Jacques Bavoux (2006) compare par exemple la région Bourgogne à une île, en avançant la concentration de la population et des activités sur sa périphérie, la position décentrée de sa capitale rendant les liaisons intérieures difficiles, ou encore la dissymétrie des relations avec l'extérieur, un peu comme les côtes au vent et sous le vent des îles. Les géographes du transport Jean Varlet et Pierre Ageron (Varlet et al., 2014) se demandent s'il existe des formes d'insularité fonctionnelle parmi les espaces continentaux et tentent de transposer cette notion en milieu continental, notamment montagnard. Les marqueurs de l'insularité topographique se retrouvent sur le continent : l'existence d'un moyen de continuité spatiale pour pallier la discontinuité, une succession de ruptures dans les vitesses et les rythmes de déplacement, et l'importance du périmètre.

Il est toutefois question ici d'îles maritimes, qui malgré des traits communs, présentent une grande diversité. L'insularité est une *« réalité multiforme »* (Mercier, 1990:9) et *« à géométrie variable »* (Bernardie-Tahir, 2008b). Pour les sciences humaines, l'insularité est un concept délicat puisqu'il *« ne désign[e] pas des faits immuables, les éléments qu'[il] représente étant en effet soumis à des dynamiques qui rendent difficile l'utilisation de [cette] notion »* (Chlous-Ducharme, 2004:116). Le « degré » d'insularité peut évoluer au fil du temps, des pratiques, des aménagements, des voies de transport et de communication. L'insularité n'est donc pas qu'un fait topographique, mais également le fruit de l'action de l'homme. Il est ainsi question d'hypo-insularité pour une île en discontinuité terrestre avec le continent, mais dont l'accessibilité est facilitée par des moyens de transport efficients ; et d'hyperinsularité ou de surinsularité pour une île dont les facteurs qui en font un territoire insulaire sont particulièrement présents (Thierry Nicolas, 2001, 2005; Pelletier, 1997; Taglioni, 2006). Afin de saisir cette diversité insulaire, des indices

d'insularité sont construits. François Doumenge (1985) par exemple, tente de mesurer le degré de rupture des îles vis-à-vis des autres terres émergées par un indice d'isolement océanique[3]. Cette approche est critiquée, car cela insiste surtout sur la rupture de la continuité terrestre, sans prendre en compte les relations insulaires avec le monde extérieur (Thierry Nicolas, 2005), relations qui nous intéressent dans le cadre du développement insulaire.

Etymologiquement, le terme développement correspond à l'action de dérouler ou de déployer. C'est *« l'accroissement des richesses associé à l'amélioration des conditions de vie d'une population sur un territoire »* (Lévy et al., 2013). Le développement dépasse ainsi la notion de croissance, phénomène économique, car c'est un processus qui articule transformations économiques et financières et transformations psychologiques, sociales, politiques et institutionnelles (Beitone et al., 2002). Il sera cependant abordé ici sous l'angle économique essentiellement. La géographie peut néanmoins apporter un éclairage sur les facilités et les difficultés liées au milieu pour le développement du territoire étudié (Marthelot, 1964). Pour le géographe, traiter du développement au regard de l'insularité consiste à identifier les appuis et les entraves que l'île peut représenter pour son propre développement.

Il existe de nombreux travaux sur le développement et les performances économiques des Petits États Insulaires (PEI) et des Petits États Insulaires en Développement (PEID). À la croisée de la géographie et de l'économie des îles, ces études proposent les questionnements suivants : quelles sont les conséquences de l'insularité sur ces territoires insulaires ? Quels sont les atouts et contraintes d'une localisation insulaire pour une entreprise ? Quel développement économique est possible en territoire insulaire ?

Nous ferons en partie référence à ces travaux dans ce chapitre, tout en rappelant à quel point les îles du Ponant étudiées ici diffèrent des petits états insulaires. D'abord, il s'agit d'îles proches du continent (entre 500 mètres et 25 kilomètres du port continental), comparativement à certaines îles sur lesquelles s'appuient ces études. Comme c'est le cas des îles françaises métropolitaines, les îles du Ponant sont des îles côtières pré-continentales, *« de petites îles voisines du continent qui ne sont que des détails de la topographie littorale »* (de Martonne, 1958) correspondant à des *« points hauts d'un relief continental ennoyé, remodelés par l'action éolienne et marine »* (Brigand, 2002). En outre, ces îles sont de petite superficie (entre 0,6 et 85 km²). Parmi les typologies et les classements des organisations internationales, elles figurent dans la catégorie des îles très petites, voire en sont exclues car en deçà du seuil inférieur de superficie. Enfin, les îles du Ponant ne sont pas des États. Elles ont un statut de commune, et sont rattachées au territoire national par le biais des régions, des départements et éventuellement des communautés de communes.

[3] Rapport entre la surface émergée de l'île et la surface de sa Zone Economique Exclusive.

Le développement et les performances économiques des îles du Ponant ont été bien moins étudiés, si ce n'est par des études sectorielles avec le tourisme, la pêche ou l'agriculture[4], ou sous l'angle de l'entrepreneuriat avec le projet ID-Îles[5]. Malgré l'intérêt limité de la recherche pour l'économie de si petits territoires, la question du développement économique de ces îles se pose tout autant. L'économie des îles du Ponant sera analysée de manière approfondie dans le deuxième chapitre. Toutefois, ces îles seront déjà l'objet d'illustrations des propos théoriques présentés dans le premier chapitre, sans exclure des exemples plus lointains, y compris parfois parmi des petits états insulaires.

L'objet de ce premier chapitre est de traiter des notions d'insularité et de développement, de mesurer le rôle du transport dans le développement économique insulaire et d'identifier ses effets sur les entreprises locales. Dans un premier temps, le lien entre insularité et développement est abordé, afin d'identifier quel développement insulaire est possible (1.1). Afin de répondre à notre problématique et de situer les enjeux de la desserte insulaire pour les entreprises du Ponant, il semble opportun de se demander ensuite en quoi le transport et l'accès insulaire participent au développement économique de l'île (1.2).

[4] Se référer à (Bioret et al., 1990; Brigand, 1984, 1983; Brigand et al., 1986; Chaussade, 1990; Colas, 2008; Dumortier, 1976; Guilcher, 1977, 1985, 1953; Le Démézet et al., 1987).

[5] Se référer à (Brigand, 2013; Brigand et al., 2019; Chailloux, 2013; Dupont, 2016a, 2016b; Gariglietti-Brachetto, 2013; Lavialle, 2013; Le Gentil, 2012; Lugand, 2016; Lyubareva et al., 2016; Sainleger, 2015; Tesson, 2013)

1.1 Insularité et développement économique

L'insularité constitue de prime abord un frein au développement, en raison de ses caractéristiques géographiques, ayant des effets sur l'économie et l'organisation sociale de l'île (1.1.1). Toutefois, elle peut aussi être considérée comme une opportunité grâce à ses atouts et sa visibilité (1.1.2).

1.1.1 L'insularité comme contrainte au développement

Dans la littérature scientifique, les termes employés par les géographes illustrent bien l'association omniprésente entre insularité et contrainte : *« problèmes »*, *« désavantages »*, *« difficultés »*, mais aussi *« poids »* ou caractère *« limitant »* de l'insularité, *« retard économique et social qui caractérise »* les îles, la *« fragilité »* et la *« vulnérabilité »* des îles, parfois décrites comme des *« angles morts »* ou des *« trappes à sous-développement »*. L'insularité *« fait figure de handicap au développement »* (Taglioni, 2010:435).

Cette idée de handicap est omniprésente lorsqu'on aborde la notion d'insularité. Jean-Claude Maillard (2006) en liste les aspects négatifs : la traversée plus ou moins longue et difficile ; l'accessibilité plus ou moins délicate de ses rivages ; l'espace clos du territoire, replié sur lui-même ; l'isolement pesant et prolongé ; l'isolat pour les hommes ; ou encore la force oppressive des traditions et des contraintes sociales. Dans les Mots de la Géographie, l'insularité *« relève d'un souci d'appréciation objective, externe, empirique, éventuellement fondée sur la mesure »* (Brunet et al., 2009:281), contrairement à l'îléité qui relève du vécu (Meistersheim, 1988). Le dictionnaire évoque les « problèmes » insulaires dès les premiers mots de la définition : *« caractère de ce qui a la configuration, la situation, les problèmes des îles […]. L'insularité se traduit par les effets de la séparation des autres, de la nécessaire traversée du vide pour y accéder ; par la présence de ce vide, de ses ressources et de ses dangers ; par la dimension du lieu, en général réduite »*. On voit dès lors tout l'aspect négatif que la notion d'insularité véhicule. Stéphane Gombaud (2007:68) observe que *« l'étude de l'insularité dégage une multitude de contraintes, montre la fragilité des milieux physiques et biogéographiques et semble donc n'accorder aux sociétés insulaires que peu d'opportunités de développement et peu de chances d'infléchir leur destin à leur guise »*. Ces contraintes insulaires semblent donc peser lourdement sur le développement des îles, à la fois sur les entreprises en limitant leur capacité d'agir, mais aussi sur les acteurs publics en *« prédisposant la construction des stratégies territoriales »* (Dehoorne, 2014:4).

Il est important d'établir dans un premier temps quelles sont les contraintes insulaires afin de comprendre les choix de développement. Nous abordons les facteurs physiques et géographiques de l'insularité (1.1.1.1), pouvant représenter une contrainte pour le développement économique (1.1.1.2) et la vie sociale et politique (1.1.1.3).

1.1.1.1 Les contraintes géographiques de l'insularité

Des éléments géographiques des îles sont perçus comme contraignants pour le développement : l'exiguïté du territoire, la séparation maritime, l'isolement et la sujétion aux aléas naturels.

- *L'exiguïté et l'espace limité du territoire insulaire*

Les études sur la performance économique insulaire se concentrent habituellement sur la petite taille de l'île et l'étroitesse du marché local. De nombreux auteurs ont démontré que la petite taille d'une économie constitue un handicap pour le développement économique, à la fois en termes de surcoûts divers pour les entreprises, de marché du travail ou de fourniture de biens publics de base (Briguglio, 1995; Easterly et al., 2000; Kuznets, 1960; Srinivasan, 1986; Streeten, 1993). Il existe de nombreuses conséquences de l'exiguïté du territoire pour l'île. *« Plus un territoire est exigu, plus sa population est faible, plus ses ressources sont limitées […]et plus jouent des contraintes économiques et politiques »* (Gombaud, 2007:41), dans des mesures non nécessairement proportionnelles.

Les effets se mesurent aussi sur le développement et l'urbanisation. L'exiguïté du territoire implique des contraintes spatiales et des limites pour les projets d'aménagement (Dehoorne, 2014). Il s'agit d'un défaut d'espace. L'exiguïté insulaire limite les espaces habitables, cultivables ou valorisables (Figure 7). En outre les îles, par leur richesse environnementale, sont bien souvent définies comme des espaces naturels à protéger, contraignant alors encore davantage les possibilités d'aménagement. De ce fait, l'île connaît souvent une forte pression foncière (Buhot, 2006), ce qui n'est pas propre à l'île. *« En effet l'exiguïté qui induit un foncier réduit, limité, donc rare, alimente une surenchère foncière et immobilière dans le lieu élu »* (Dehoorne, 2014:6). Cela contraint fortement les projets de développement, que ce soit pour la mise en place d'équipements collectifs, l'installation professionnelle d'une activité privée ou le logement personnel.

Figure 7 – Vue aérienne de l'île de Sein
(Crédit : Anthony Penel)

Si par son exiguïté l'île présente de faibles distances internes, elle est éloignée et connaît de grandes distances avec l'extérieur.

- *La séparation maritime, cause d'éloignement et de ruptures modales*

La rupture maritime du territoire insulaire crée une discontinuité physique, qui est une distance à parcourir et un milieu maritime à franchir pour procéder à des échanges avec le continent. Cette rupture constitue un facteur d'éloignement du territoire continental.

Evolution des perceptions de l'éloignement

Concernant la traversée vers les îles du Ponant, l'historienne Karine Salomé souligne qu'elle est perçue comme dangereuse et constituant une véritable aventure pour les visiteurs, mais aussi comme périlleuse et angoissante pour les îliens. Selon l'auteure, *« l'éloignement est une contrainte dont les conséquences se révèlent intolérables à mesure que la technologie se développe »*.

Dans une première période étudiée, l'éloignement est avant tout perçu par l'interruption de la desserte. Ainsi, *« durant les décennies 1830-1850, les insulaires déplorent avant tout les communications interrompues, pendant des périodes plus ou moins longues, et ce en raison de mauvaises conditions météorologiques […] Certaines îles ressentent plus que d'autres ces contraintes, à l'exemple de Sein, dont les liaisons avec le continent sont fréquemment suspendues. À l'inverse, Belle-Ile dispose très tôt d'un système de communications régulières et, de fait, les reproches de cet ordre sont pratiquement inexistants »*.

Ensuite, l'éloignement est davantage perçu par l'irrégularité de la desserte, conduisant à des revendications pour tenter de réduire la séparation de l'île au continent avec des liaisons suffisantes : *« C'est en effet au milieu du [19e] siècle que sont mis en place dans nombre d'îles des services de transports qui utilisent les bateaux à vapeur et proposent des relations globalement suivies. Dès lors, les retards et l'absence de liaisons journalières cristallisent les mécontentements. Les insulaires exigent des relations en nombre suffisant pour effacer la séparation avec le continent ou tout au moins la rendre supportable. Ils revendiquent par conséquent une adéquation entre les progrès techniques et leurs besoins concrets »*. L'éloignement est perçu comme une entrave, à la fois géographique, sociale et politique, privant les îliens des mêmes droits que les continentaux. Alors *« à maintes reprises, dans les années 1880, le maire d'Ouessant déplore les retards des bateaux. De même, après avoir revendiqué des relations régulières dès 1842, les autorités de Groix aspirent à une desserte quotidienne, à l'exemple de ce qui est pratiqué à Belle-Île »*.

Enfin, l'éloignement peut également être perçu comme un emprisonnement, un isolement du reste du monde. D'ailleurs, *« l'absence de tout déplacement revêt une dimension péjorative »* (Salomé, 2003).

Encadré 1 – Perceptions de l'éloignement et de la traversée

L'éloignement est la distance entre deux éléments, ici l'île et le continent. Elle s'évalue en kilomètres, en coût ou encore en temps de parcours (Pumain et al., 2001; Varlet et al., 2014). Mais l'éloignement ainsi mesuré ne permet pas *« de prendre conscience de la complexité des relations »* (Nicolas, 2005:339). En effet, *« la distance topographique n'est pas la distance géographique. Celle-ci varie largement dans l'espace et dans le temps, en fonction des conditions naturelles (présence ou non de courants marins, de vents favorables ou contraires, d'obstacles ou de facilités) et de conditions humaines (choix politiques et économiques, progrès technologiques bouleversant les moyens de communications et par conséquent les types de relations, les fonctions) »* (Pelletier, 1997). Ainsi, nous serons amenés à manier différentes unités au fil de notre développement, afin d'appréhender au mieux l'éloignement, et la distance telle que vécue par les habitants (Encadré 1) et les entreprises des territoires insulaires.

L'éloignement est une entrave aux déplacements, aux échanges et au développement. Dans les modèles spatiaux, la distance est un facteur *« [réduisant] la probabilité des interactions entre les lieux »* (Pumain et al., 2001:183). Plus l'île est éloignée du continent, plus la probabilité des échanges avec ce dernier est réduite. Toutefois d'autres facteurs expliquent le niveau d'interactions entre les lieux, ce que confirment des cas d'îles éloignées ayant de nombreux échanges avec le continent européen (les bananes et le tourisme des Antilles par exemple). Les îles du Ponant sont, elles, peu éloignées.

En outre, il faut rappeler que l'éloignement n'est pas spécifiquement insulaire, puisqu'un territoire continental peut être éloigné d'un centre de référence. D'ailleurs, *« l'insularité et l'éloignement génèrent des problèmes similaires liés au transport et aux communications »* (Briguglio, 1995:1617). C'est ainsi qu'il est possible de parler d'insularité pour certains territoires continentaux. Cependant, l'éloignement insulaire se distingue par la séparation maritime. Cette distance maritime à franchir est porteuse de plus de contraintes qu'une distance terrestre, en raison des ruptures modales qui en résultent, ces interruptions de mouvement liées au changement de mode de transport. Toutefois, elle peut aussi présenter une facilité de déplacement face à des zones terrestres où il est difficile de circuler (montagnes, déserts). Les routes maritimes sont ainsi parfois privilégiées malgré une distance plus élevée. *« Les îliens, qui vivent d'ailleurs massivement sur les rivages, ont tendance à ne pas considérer la mer comme un obstacle, mais comme un espace de liaison »* (J. J. Bavoux et al., 2014:318). La mer peut en effet être considérée comme une aire d'échanges plutôt qu'une barrière maritime (Bernardie-Tahir, 2008a). Antoine Frémont (2007:21) définit alors l'espace maritime marchand comme un *« système géographique qui consiste à mettre en relation, grâce aux mers et aux océans, le espaces continentaux afin de satisfaire les besoins d'échange »*.

L'étendue maritime encerclant le territoire insulaire reste un obstacle à franchir, un espace à parcourir pour réaliser des échanges avec les terres émergées voisines. Dans le cas des Antilles, Maurice

Burac explique que *« très tôt, la mer constitua une barrière qui devait affecter les relations entre les populations des Petites Antilles, même si les distances inter-îles restent très limitées »* (Burac, 1991:36).

Avec l'éloignement, il y a opposition entre un territoire insulaire d'une part et un autre territoire davantage central d'autre part. L'île est ainsi un territoire défini en opposition au continent. Elle n'échappe pas au modèle centre-périphérie : l'île serait la périphérie du continent, si l'on considère ce dernier comme le centre. Le terme périphérie désigne la *« partie externe d'un espace »* (Brunet et al., 2009:379). Cela a un sens géométrique, avec l'île éloignée du centre continental, et un sens relationnel, fonctionnel ou hiérarchique, avec une relation de domination du centre sur la périphérie. La position de périphérie de l'île dépend à la fois de son éloignement géographique, mais aussi de ses relations au centre. Le territoire éloigné du centre ne subit pas uniquement sa périphéricité, mais peut également en jouir grâce aux effets bénéfiques de répartition des richesses, de valorisation et d'apport d'innovation du centre.

L'éloignement est une notion relative au centre de référence choisi, mais aussi à la période étudiée. Il se réduit avec l'amélioration des techniques de transport et de communication : passage de la navigation d'embarcations à voile à celle de navires motorisés, apparition de l'avion. Ces évolutions techniques permettent de réduire les distances à parcourir et facilitent l'accès à l'île. Ainsi, l'éloignement n'est pas si déterminant si des moyens sont mis en œuvre pour s'en affranchir : moyens techniques selon les époques et moyens financiers selon les enjeux.

Denis Palluel, maire d'Ouessant, rappelle que *« le fait de traverser la mer, cela change beaucoup de choses »*[6]. L'éloignement du centre de référence se lit en termes d'éloignement des marchés et de complication des échanges par la distance physique, mais également en termes d'éloignement des centres de décision, des réseaux économiques, des flux d'échanges et des réseaux de transport. Le bras de mer *« plus ou moins important qui sépare l'île du continent impose bien des contraintes, amplifie les difficultés de communications, crée une rupture dans les relations économiques et culturelles »* (Chaussade, 1990:87).

D'un point de vue de la desserte de l'île, on peut noter trois principales conséquences de l'éloignement (Briguglio, 1995). En premier lieu, l'éloignement implique des coûts élevés de transport par unité, que ce soit pour un intrant à l'importation ou pour une production locale à l'exportation. Cela s'explique notamment par la séparation maritime du continent, qui impose le recours au transport maritime ou aérien, la voie terrestre n'étant pas envisageable[7]. Cela réduit nettement les options à considérer pour le déplacement des biens, comme des personnes. Les îles du Ponant ne sont pas confrontées à la dispersion de l'archipel, qui augmente d'autant plus les coûts. En revanche, à petite

[6] Article « 4 millions d'euros pour les îles du Ponant, les maires satisfaits », du 16.11.2016, France 3 Bretagne.

[7] Nous rappelons ici l'exclusion de cette étude des îles reliées par un pont au continent.

distance, les coûts sont relativement plus élevés, car c'est la gestion des ruptures modales, plus que le franchissement de la distance, qui composent les coûts de transport.

En second lieu, les aléas du transport sont plus grands avec l'éloignement : retards, manque de fiabilité, dommages à la marchandise... Cela participe à l'incertitude de l'approvisionnement, d'autant plus grande pour une île particulièrement éloignée des principaux centres de commerce, mais aussi aux difficultés accrues de la commercialisation à destination d'un territoire en dehors de l'île. *« Molène étalait difficilement, parce qu'elle était loin des marchés, parce que son port était peu sûr et asséchait trop vite »* (Queffélec 2015, première édition 1975, p. 68). Afin d'être commercialisées sur le continent, les captures de pêche doivent en effet, soit être débarquées directement dans une criée continentale après la marée, soit stockées et conditionnées sur l'île avant d'être transférées sur le continent (Tesson, 2013). L'éloignement signifie au moins un maillon supplémentaire dans la chaîne d'approvisionnement ou de commercialisation, avec ce que cela représente en termes de coût et de temps.

En dernier lieu, l'éloignement peut être synonyme de desserte peu fréquente et irrégulière. *« Les entreprises insulaires trouvent alors plus difficile de répondre à des changements soudains de la demande, à moins de disposer d'un stock important. Cela implique des surcoûts de production, liés au capital immobilisé, à la location d'une zone de stockage et à la rémunération des personnes en charge de ce stock »* (Briguglio, 1995:1617).

Enfin, d'autres géographes mettent l'accent sur l'éloignement des centres pourvoyeurs de visiteurs, car *« une île proche du continent permet des modes de fréquentation d'une autre nature qu'une île qui en est fortement éloignée »* (Brigand et al., 2019). L'éloignement n'est pas ressenti uniquement par la population et les entreprises de l'île, mais également par les continentaux qui souhaitent s'y rendre. Or, pour ces derniers, l'éloignement représente aussi un temps et un coût de déplacement. Néanmoins, éloignement et isolement attirent un profil de visiteurs qui peut être favorable au tourisme local.

- ***L'isolement***

Le terme d'isolement est indissociable de la notion d'île, puisqu'il en est tiré étymologiquement. C'est est le *« constat d'un l'éloignement »* (Dehoorne, 2014:2), ou le *« sentiment lié à la faiblesse des relations avec les autres, avec l'extérieur »* (Brunet et al., 2009:284). Concourent à ce sentiment d'isolement le niveau d'accessibilité et l'existence d'un système de desserte. Or, *« en son absence, les insulaires n'ont pas d'autre échappatoire et vivent dans l'isolement total »* (Varlet et al., 2014:98). L'isolement est variable selon la situation géographique insulaire et selon les aménagements liés à la desserte. Cependant, malgré les évolutions des transports et l'équipement des îles pour assurer la desserte avec le continent, l'île reste isolée selon Françoise Péron (1996b:90) : *« A une époque où les barrières matérielles dues aux obstacles du*

relief ou de la distance tombent les unes après les autres sous l'effet des progrès de la technique et de la mutation des moyens de transports en transformant totalement les anciennes hiérarchies d'accessibilité des différents types d'espaces terrestres, la barrière marine qui sépare l'île du continent prend plus de force. Les îles même proches de la côte, sont ressenties comme étant isolées du moment qu'elles sont coupées, ne serait-ce que durant quelques heures, du continent ».

L'isolement n'est pas distinctif du territoire insulaire. Sur le continent, il est lié à l'enclavement, situation des territoires mal desservis par les transports. Un territoire isolé est un territoire dont la desserte ne permet pas une accessibilité suffisante avec l'extérieur, dans le sens de la poursuite du développement, qu'il soit économique ou social. En raison du manque d'échanges avec le continent, le territoire pâtit d'un retard de développement. *« Le préfet maritime considère ainsi en 1868 que l'isolement de l'île de Sein "la tient à l'écart du progrès intellectuel et matériel réalisé sur le continent" »* (Salomé, 2003:375).

Néanmoins, l'île habitée n'est pas pour autant un isolat, territoire enclavé sans liaison avec l'extérieur. Ce n'est pas l'insularité qui crée l'isolat, mais le manque de relation avec l'extérieur.

L'isolement est associé à la notion de marge, qui est une *« aire en bordure d'un territoire et qui s'en distingue par une non-conformité aux caractéristiques d'ensemble »* (J.-J. Bavoux et al., 2014:362). Comme la périphérie, la marge s'oppose à un centre, là où l'activité se produit. Elle est à la fois géographique, économique, sociale, politique et culturelle. La marge n'est pas nécessairement répulsive, elle peut même être attractive. En témoigne par exemple l'installation de nouveaux entrepreneurs dans les îles du Ponant, qui *« après avoir été des terres d'exode, […] deviennent des terres d'accueil sous l'effet de l'arrivée de nouvelles populations d'actifs »* (Brigand et al., 2019). L'isolement et la marginalité géographique ne sont pas nécessairement subis, mais peuvent être recherchés à titre individuel. La marge attire et peut présenter des avantages pour un développement économique. *« Moins soumises aux contrôles sociaux, bénéficiant de normes moins contraignantes et de davantage de souplesse, plus libres en somme, les marges peuvent faire preuve de plus d'inventivité et susciter des contre-cultures bénéfiques qui vont dynamiser la société tout entière »* (J.-J. Bavoux et al., 2014:363).

Nathalie Bernardie-Tahir (2008a) écrit que l'île subit le double effet de la barrière maritime : d'une part l'isolement, du fait de la distance à parcourir jusqu'au continent, et d'autre part l'isolation, entrave aux échanges et aux relations liée à cet isolement. Par son isolement, l'île ne se trouve pas sur les principales routes maritimes et aériennes, ce qui peut engendrer des retards et réduire sa capacité à bénéficier des moyens de transport modernes (Briguglio, 1995). L'isolement est un facteur aggravant de l'insularité pour l'économie insulaire, qui *« rend encore plus difficile la possibilité de profiter de la proximité des marchés »* (Poirine, 1995:12). Dans son étude comparative des régions insulaires à la norme européenne, Bernard Fustier (1995:94) montre *« l'importance de l'isolement géographique en tant que facteur de mal développement »*. Il distingue l'isolement externe, purement physique, lié à l'enclavement maritime

et l'éloignement, de l'isolement interne à l'île, *« résultant d'une mauvaise organisation de l'espace insulaire du point de vue notamment des infrastructures de transports »* et ainsi d'une faiblesse des interactions interindividuelles. Les deux formes d'isolement sont selon lui des handicaps au développement des régions insulaires.

Cet isolement est renforcé en cas de rupture de communication lors d'aléas météorologiques.

- *La sujétion aux risques naturels*

Figure 8 – Vague submergeant le quai des Paimpolais à Sein
(Crédit : Benoît Stichelbaut)

Chaque territoire connaît une servitude propre à son espace naturel. Par sa configuration et sa situation géographique, l'île souffre d'une fragilité environnementale et est sujette à des catastrophes naturelles. Bernard Poirine (1995) évoque les risques volcaniques et sismiques, les cyclones et les raz-de-marée, ainsi que la fragilité des écosystèmes insulaires. Ces derniers sont vulnérables, car les espèces présentes sur l'île sont moins nombreuses, l'écosystème moins complexe et présente donc une moins grande capacité de réaction en cas de perturbation extérieure. Les espèces endémiques sont fragiles en cas de contact avec des espèces extérieures. L'impact des désastres naturels est d'autant plus fort en termes de dommage par unité de surface et de coût par habitant, en raison de la petite taille du territoire (Briguglio, 1995). Celle-ci rend plus probablement irréversible tout phénomène catastrophique puisque l'ensemble de l'île risque d'être concerné (Becet et al., 1990). En plus des coûts impliqués lors de la survenue d'une catastrophe naturelle pour réparer les dommages, il existe des surcoûts d'investissements pour des projets de développement. La plus grande exposition aux risques naturels peut conduire à une réduction de l'attractivité et ne favorise pas la venue d'investissements extérieurs[8].

S'agissant des îles du Ponant, les aléas naturels recensés sont l'érosion, la submersion, les marées noires, mais surtout les épisodes de tempêtes (Figure 8). Nous verrons comment cela impacte la desserte insulaire (5.2.3).

L'exposition insulaire aux risques naturels, conjointement à l'exiguïté du territoire, la séparation maritime et l'isolement, ont des conséquences économiques pour le développement insulaire.

[8] Le cas de Venise et son attractivité touristique malgré son affaissement et la montée du niveau de la mer, ou le cas des paradis fiscaux dans des îles aux conditions météorologiques capricieuses sont toutefois des contre-exemples.

1.1.1.2 Les effets économiques des contraintes géographiques de l'insularité

L'objet de cette section est de recenser les principales conséquences économiques de l'insularité sur le développement du territoire et des entreprises insulaires : l'étroitesse du marché local, la difficulté de réaliser des économies d'échelle, la forte dépendance de l'économie insulaire à des facteurs exogènes et les surcoûts insulaires.

- *L'étroitesse du marché local*

L'exiguïté du territoire implique à la fois la faiblesse locale des sources d'approvisionnement et des débouchés socio-économiques. *« La faiblesse des ressources naturelles et celle du marché intérieur sont les deux handicaps qui viennent le plus souvent à l'esprit »* (Poirine, 1995:12). Sur les îles du Ponant, la faible population est le corollaire de l'exiguïté du territoire. Si le marché local y est exigu, il est néanmoins nettement soutenu par l'activité touristique (cf. 2.1.2.1). Avec un marché interne plus petit, la demande est moins forte. Cela réduit les possibilités de développement pour les entreprises insulaires à stratégie locale.

Pour surmonter la faiblesse des débouchés locaux, l'entreprise doit viser des débouchés socio-économiques extra-insulaires. Ces exportations nécessitent l'usage de la desserte. De même, une demande locale variée, favorisée par un niveau de vie élevé, implique de contourner la faiblesse des sources d'approvisionnement local. L'économie insulaire ne peut alors se soustraire à des importations, car l'étroitesse du marché domestique restreint les possibilités de substitution aux importations.

L'exiguïté du territoire implique aussi l'étroitesse du marché de l'emploi. L'économie insulaire offre parfois peu de débouchés à ses jeunes diplômés, qui ne peuvent pas toujours revenir y travailler après des études en dehors de l'île. À l'inverse, pour une entreprise, il n'est pas aisé de trouver les compétences adaptées pour un poste spécifique, conduisant à faire appel à des expatriés.

Enfin, l'étroitesse du marché conduit à une plus faible concurrence locale, car elle réduit la compétition domestique, avec une tendance à l'oligopole ou au monopole. Cela a plusieurs conséquences (Poirine, 2007) : élévation du niveau des prix domestiques, nombre réduit de produits disponibles et moindre diversité pour le consommateur, et absence d'effets de proximité et d'agglomération (Encadré 2).

L'impact de l'absence d'effet de proximité et d'agglomération

Les effets de proximité et d'agglomération jouent favorablement sur un grand marché, en permettant aux entreprises d'un même secteur de bénéficier d'économies externes grâce à la proximité à la fois des fournisseurs et des concurrents : gain de temps, réduction des coûts de transport et de stockage, livraisons rapides, recrutement aisé avec la disponibilité rapide d'une main d'œuvre qualifiée et expérimentée, mutualisation de services communs, réseau d'information et de recherche, diffusion des innovations, bénéfice d'une image de marque liée à une adresse prestigieuse, facilité pour les clients etc.

Ces effets externes positifs ne sont pas ressentis dans les petites économies. Sur l'île, les distances internes à parcourir et les coûts de transport sont réduits, mais l'entreprise est souvent isolée dans son secteur et doit faire appel à des fournisseurs extérieurs.

Ainsi, *« plus l'économie est petite, plus les "trous" sont grands dans le tissu industriel, plus il devient difficile de rentabiliser un investissement isolé, car l'éloignement géographique des fournisseurs et l'insuffisance des clients locaux renchérissent les coûts : par exemple, aucune petite économie insulaire ne peut avoir de production de biens d'équipement. Ces derniers doivent donc être importés, d'où des coûts de transport, des problèmes de maintenance, de disponibilité et de coût des pièces détachées, de l'impossibilité d'un service après-vente sérieux, de l'inexistence ou du coût très élevé du personnel qualifié nécessaire à l'entretien régulier des installations, etc… »* (Poirine, 1995:21).

Encadré 2 – Les effets de proximité réduits par l'étroitesse du marché insulaire

- *La difficulté de réaliser des économies d'échelle*

Une offre réduite signifie une production réduite, donc à un coût unitaire relativement plus élevé. Ainsi, l'exiguïté du territoire a également pour conséquence de limiter la capacité à générer des économies d'échelle. Ces dernières sont liées à des baisses des coûts moyens de production lorsque les quantités produites augmentent. Cela s'explique notamment par l'existence de coûts fixes, répartis entre unités de production.

Pour le territoire insulaire, l'étroitesse du marché insulaire n'occasionne qu'une modeste demande intérieure. Si elle n'est pas complétée par une demande extérieure, alors la production sera faible. L'absence d'économies d'échelle entraîne des coûts plus élevés pour les équipements et services collectifs (infrastructures, santé et éducation, frais de gouvernement) et pour les entreprises privées. Elle dessert les grosses entreprises et favorise celles à taille réduite. *« Il n'y a guère que dans les secteurs à mi-chemin entre l'artisanat et l'industrie que, les économies d'échelle étant peu importantes, la taille optimale est adaptée à l'échelle d'un micro-marché »* (Poirine, 1995:22). En outre, la difficulté d'optimiser la production n'encourage pas l'entreprise à se diversifier. Il en résulte une faible diversification de l'économie insulaire (Benjamin, 1999:4).

Pour la collectivité ou l'entreprise insulaire, il est parfois difficile de trouver un équipement adéquat pour le petit marché insulaire, car les machines sont pensées pour des productions de masse sur de grands marchés (Poirine, 1995:22). Cela conduit à un surdimensionnement et à des surcapacités des moyens de production. A Belle-Île par exemple, l'abattoir construit en 2010, selon le plus petit modèle d'unité d'abattage suivant les normes européennes, n'est qu'à 10% de sa capacité totale (CPIE, 2015). Le surdimensionnement présente des surcoûts de production, car l'usage du matériel n'est pas nécessairement optimisé.

Il s'agit d'un dilemme sans issue (Poirine, 1995). Dans un premier cas, le nombre de producteurs locaux est suffisamment réduit sur le marché local pour permettre des économies d'échelle, ce qui va effectivement réduire les coûts de production. Mais dans cette situation de faible concurrence, de généreuses marges risquent d'être perçues, augmentant les prix de vente. Dans un second cas, la concurrence est réelle, avec un nombre important de producteurs, à qui il est alors impossible de générer des économies d'échelle par leur production réduite. Les prix de production sont alors élevés, et par conséquent les prix de vente aussi. *« Dans les deux cas, on obtient un niveau de prix élevé, et ceci, […] indépendamment de l'effet des coûts de fret sur les coûts de production, qui viennent simplement s'ajouter aux autres causes d'inflation décrites ci-dessus »* (ibid.:27). Dans un cas, il y a rente de situation, dans l'autre il y a sous-productivité.

L'enjeu des économies d'échelle concerne aussi la desserte insulaire. Bernard Poirine (ibid.) explique que la densité de trafic permet aux compagnies hawaiiennes d'utiliser des avions à plus grosses capacités, qui sont ainsi plus rapides et moins chers (en km/passager transporté) qu'à Tahiti. Pour le transport aérien de passager dans les petites îles du Pacifique, *« le marché est souvent trop petit pour réaliser des économies d'échelle »* (Ward, 1993:7), ce qui explique des tarifs élevés. Le constat est le même pour la desserte maritime et aérienne des îles du Ponant. Bien que la part des importations soit élevée dans les petites économies insulaires, leur volume reste somme toute modeste (cf. chapitre 4). A premier abord cela semble avantageux quant à l'autonomie face à la desserte, mais cela implique également des chargements plus faibles et plus fragmentés qui, avec les systèmes de tarification du transport, génèrent des coûts unitaires plus élevés (Briguglio, 1995), car l'économie du transport est fondée sur la massification selon le principe des économies d'échelle.

Pour conclure, *« les économies insulaires sont construites sur des marchés intérieurs réduits, qui ne permettent pas d'effectuer les économies d'échelle du niveau de celles réalisées par les gros producteurs continentaux. Les économies insulaires ne sont pas en mesure de supporter la concurrence sur les marchés des produits courants, indifférenciés, à faible valeur ajoutée »* (Dehoorne, 2014:3). Des alternatives économiques adaptées au territoire sont donc à rechercher.

- *La faible indépendance économique*

Guy Mercier (1990:13) souligne *« l'état de dépendance dans lequel [les îles] ont tendance à être rejetées en raison de la concentration actuelle des réseaux économiques »*. Il s'agit de dépendance aux territoires extérieurs fournissant les biens et services non disponibles sur l'île, notamment l'approvisionnement énergétique ; de dépendance aux marchés à l'exportation, pour la commercialisation de la production locale (et le besoin de devises étrangères pour payer les importations dans le cas des PEID) ; et de dépendance au système de desserte pour assurer cet import et cet export. Comme tout territoire à l'heure de la mondialisation, le territoire insulaire est fortement dépendant des conditions économiques plus globales. Il connaît généralement un fort degré d'ouverture. Bernard Poirine (1995:30) établit une loi du développement extraverti dans les économies insulaires : *« Les petites économies ont obligatoirement, dès qu'elles cherchent à dépasser le stage de l'autarcie et de l'autosubsistance, un taux de croissance entièrement déterminé par le rythme de croissance des exportations et des autres ressources en devises qu'elles obtiennent de l'extérieur »*. Il n'y a pas de croissance endogène possible pour ces économies, dont la croissance est à moteur externe. Mais dans le fort degré d'ouverture, il est intéressant de distinguer l'export de l'import, car le plus souvent les territoires insulaires connaissent une distorsion des échanges, et une balance commerciale

largement déficitaire (écart entre les exportations et les importations). L'estimation des flux de la desserte des îles du Ponant dans le chapitre 4 nous conduira à analyser leur déséquilibre (4.3.2).

En outre, les exportations dépendent d'un nombre réduit de produits, limitant la répartition des risques. Cette concentration de la production et des exportations fragilise l'économie en cas d'évolution défavorable. Avec de petits volumes, toute tentative d'influencer les prix est vaine. Les petites territoires insulaires sont des « preneurs de prix », qui acceptent les prix proposés, et subissent leur volatilité. Cela est d'autant plus vrai que les volumes échangés avec les autres territoires sont faibles.

Pour conclure, avec un fort degré d'ouverture et une faible diversification des exportations, les économies insulaires sont vulnérables. Le succès de l'export est lié à des facteurs exogènes. Par exemple, *« les recettes touristiques sont soumises aux caprices de la conjoncture […] et des modes »* (Poirine, 1995:16). Il y a une véritable instabilité des recettes d'exportations (Guillaumont, 1988), à moins que l'île ne parvienne à exporter un service stratégique.

- *Les surcoûts insulaires*

Il est possible de lire dans l'avis du CESE sur les « problèmes propres aux îles » que *« certaines des contraintes des territoires insulaires découlent de la discontinuité spatiale et de l'éloignement. Ces handicaps se répercutent sur les coûts de transport, de distribution et de production, plus élevés ».*

Des études constatent la mesure de ces surcoûts insulaires. Armstrong et al. (1993) ont conduit une étude comparative entre l'île de Man et la zone continentale lui faisant face pour estimer les différentiels de prix(Armstrong et al., 1993). Pour cela, les prix d'une centaine d'éléments parmi les biens courants, les autres biens et l'énergie sont recensés simultanément sur l'île et le continent. Les résultats montrent que les prix sur l'île sont plus élevés, attestant de la cherté de la vie insulaire : +10% pour les biens alimentaires (nourriture et boisson), encore plus pour les autres biens, et des surcoûts très variables (entre 1 et 119%) pour l'énergie. Le statut particulier de l'île de Man peut néanmoins expliquer une partie de ces surcoûts.

En ce qui concerne les îles françaises, Thierry Nicolas (2005:332) évoque une étude du ministère de l'Outre-Mer estimant le taux de fret moyen à 5% de la valeur du produit débarqué dans les Antilles françaises. En Corse, l'INSEE publie régulièrement les résultats d'une enquête de comparaison spatiale des prix entre l'île et le continent. En 2015, les prix sont plus élevés en Corse qu'en province de 3,6%, avec des disparités selon les postes de dépenses (INSEE, 2016) : les différentiels de prix sont les plus élevés pour les biens et services liés à la personne (+8,9%), les produits alimentaires (+8,7), l'hôtellerie-restauration (+7,2%) et les loisirs et la culture (+5%).

Les surcoûts sont également rapportés dans les études concernant les îles du Ponant. André Guilcher (1977:125) les constate pour les îles de l'ouest de la Bretagne : *« le prix de toutes les denrées est grevé par le passage maritime »*. S'intéressant à l'île de Molène, Frédérique Chlous-Ducharme (2004) définit l'insularité comme *« une donnée géographique qui s'appuie sur la distance physique, l'isolement et l'exiguïté relative. D'un point de vue économique, cet isolement entraîne des coûts spécifiques dans le cadre des transports, de l'équipement, du logement »*. Plus récemment, une étude (Le Meur, 2015) commanditée par l'Association des Îles du Ponant a été réalisée par une société d'étude privée (Ressources Consultants Finances). Intitulée « Approche évaluative des surcoûts publics locaux entraînés par l'insularité », elle a été réalisée dans le but de mettre en évidence *« de manière concrète, des éléments chiffrés de charges spécifiques aux îles »*, afin de justifier une demande des élus locaux pour introduire un *« indice de discontinuité territoriale »* dans le calcul de la Dotation Globale de Financement. L'étude identifie les sources des surcoûts liés aux activités des collectivités publiques locales et tente de les estimer : chantiers de travaux publics, organisation du transport sur l'île, déplacements des agents publics sur le continent, école publique communale, gestion des déchets, soutien à l'hébergement, gestion des aérodromes ou actions en faveur des activités économiques (abattoir ou collecte de lait à Belle-Île).

Les résultats montrent que les prix unitaires des matériaux de construction sont en moyenne 65% plus élevés sur l'île que sur le continent[9], et que les frais d'installation de chantiers de travaux publics (comprenant le transport maritime des matériaux et des engins de construction, les frais d'hébergement des ouvriers et les frais d'assurance spécifiques liés au déplacement du matériel pour un chantier public) sont 38% plus élevés[10]. Il faut néanmoins être vigilant, car cette étude ne concerne que les frais des communes insulaires. Elle ne concerne pas directement les biens courants, par exemple les biens alimentaires pour les consommateurs insulaires. Pourtant, le chiffre de 38%, surcoût estimé pour les travaux publics uniquement, est largement évoqué, quelle que soit la nature du bien considéré. De plus, l'étude manque cruellement d'indications sur les méthodes d'estimation employées.

Une fois ces constats réalisés, il est intéressant de se questionner sur la part du coût de transport dans les surcoûts insulaires. Plusieurs causes expliquent les surcoûts pour l'économie insulaire. La première, et la plus largement évoquée, est le franchissement de la rupture maritime. Le service de transport de passagers et l'acheminement des marchandises ont un coût. Le milieu marin est pour l'île

[9] L'étude compare 18 matériaux, mais ne précise cependant pas la source des données tarifaires, ni même la localisation des relevés de prix, ni sur l'île (quelle île ?) ni sur le continent.

[10] Estimés à partir de 7 factures et devis de 3 communes continentales et de 17 factures et devis de 5 communes insulaires du Ponant. Aucun point n'est avancé pour justifier la méthode, le choix des communes retenues ou la comparabilité des chantiers de travaux publics dont les factures ou devis ont été utilisés.

un *« élément de coupure d'avec le reste du monde »* (Péron, 1996b), qu'il faut franchir pour permettre des échanges. Cet obstacle physique à surmonter engendre des surcoûts.

Les surcoûts liés à la desserte insulaire sont générés par la rupture modale. Dans un espace homogène, plus on s'éloigne des marchés pour échanger ses produits, plus les coûts de transport augmentent. Cette distance-coût du transport maritime est moins élevée que pour le transport terrestre, ferroviaire ou aérien. Cependant, le transport maritime induit des coûts supplémentaires par rapport aux autres modes de transport, car il nécessite un changement modal : la traversée du bras de mer ne peut se faire que par voie maritime ou aérienne, tandis que le transport sur l'île ou sur le continent est le plus souvent terrestre (route et rail). Le transport est plus long et connaît davantage de transbordements, ce qui augmente les coûts relatifs. *« Toute île a des problèmes particuliers de desserte. Le coût de transport y est augmenté à la fois par l'éloignement (mise à l'écart éventuelle des flux d'échange internationaux) et par le recours obligé aux modes maritime ou aérien (ruptures modales imposées, allongement du temps de transport) »* (J.-J. Bavoux et al., 2014:319). L'étude d'estimation des surcoûts publics dans les îles du Ponant (Le Meur, 2015) souligne que *« la discontinuité territoriale induit une dépendance coûteuse aux moyens de transport maritime collectifs »*. C'est le coût du transport maritime, en plus du prix courant des marchandises achetées sur le continent, qui *« détermine un coût additionnel lié à l'insularité »*, excluant ainsi toute autre cause.

Pourtant, ces surcoûts ne sont que partiellement expliqués par la desserte insulaire. Armstrong et al. (1993) identifient d'autres facteurs explicatifs. Ils estiment les coûts du transport sur deux parcours : de l'origine à une zone témoin sur le continent, et de l'origine à l'île de Man. Dans ce deuxième cas, les coûts de transport sont définis largement et incluent la traversée maritime, la manutention, le transport routier, l'emballage et le conditionnement, l'assurance et les dommages éventuels. Les prix de transport sur les deux parcours sont comparés, et mis en parallèle du différentiel de prix relevé dans la première partie de l'étude (cf. plus haut). Il en ressort que *« les coûts de transport, définis très largement, n'expliquent qu'une partie des prix élevés que les consommateurs insulaires doivent payer pour leurs biens de consommation et leur énergie […] il est clair que les surcoûts de transport subis par les importateurs insulaires n'expliquent qu'une partie des niveaux de prix plus élevés sur l'île »*. Les autres facteurs expliquant les surcoûts observables sur l'île de Man sont l'impossibilité de réaliser des économies d'échelle (cf. 1.1.1.2) et la concurrence imparfaite dans les secteurs insulaires. Les auteurs soulignent les conséquences de ces résultats pour les politiques publiques de transport : *« des améliorations mêmes majeures des services de transport maritime n'auraient qu'un effet mineur sur le niveau des prix sur l'île »*. Cela est confirmé par une étude relative à l'impact du coût du transport maritime sur la formation des prix en Corse : le différentiel de prix est expliqué à seulement 28% par les coûts du transport maritime (Simeoni et al., 2008). Le reste est expliqué de manière équitable par les deux mêmes facteurs : le déficit d'économies d'échelle d'une part et la plus faible

pression concurrentielle subie par les acteurs insulaires d'autre part. En effet, un marché peu concurrentiel, permet au nombre réduit d'acteurs de fixer des prix élevés, voire de s'entendre sur le niveau de prix. Une faible concurrence n'incite pas l'entreprise à des efforts de tarification.

D'autres facteurs rentrent dans la formation des surcoûts, tels que les besoins supérieurs de stockage (1.2.3.1), l'offre réduite qui impliquent des coûts élevés d'invention ou d'adaptation des nouveaux produits ou des nouvelles techniques, les difficultés d'utilisation à plein rendement de certaines technologies en raison d'une trop faible échelle de production, ou encore la pression foncière fréquemment observée en territoire insulaire (Buhot, 2006). Enfin, les surcoûts s'expliquent par des raisons historiques. Les échanges sont parfois réalisés avec des zones lointaines, historiquement liées à l'île. La plus grande distance entraîne des coûts de transport plus élevés de transport que si les échanges étaient réalisés avec des territoires plus proches. La Guadeloupe, la Réunion et la Nouvelle-Calédonie sont ainsi mentionnées pour *« la faiblesse des relations commerciales avec le proche environnement géographique et l'intensité des liens commerciaux à longue distance avec la métropole française »* (Benjamin, 1999:3). Nombreuses sont les îles à entretenir des relations commerciales avec des zones éloignées plutôt que des pays voisins. Ce n'est toutefois pas le cas des îles du Ponant, très proches de leur principale zone d'échanges.

Il faut donc retenir que ces surcoûts insulaires, qui sont bien une réalité, ne sont pas intégralement attribuables au système de desserte insulaire, ce qui est pourtant largement véhiculé, mais peuvent être expliqués par plusieurs facteurs liés à l'insularité.

1.1.1.3 Les effets sociaux et politiques des contraintes géographiques de l'insularité

Outre l'économie, l'insularité a des effets sur la société, la gestion et la gouvernance du territoire.

- *Démographie problématique, recrutement difficile*

La question démographique soulève des difficultés pour la société insulaire. D'une part, l'éloignement peut freiner la croissance démographique et l'installation de nouveaux habitants, donnant lieu à des territoires faiblement peuplés (Becet et al., 1990). Au contraire, l'exiguïté du territoire combinée à une démographie positive peut engendrer une forte densité de population sur le territoire, avec *« une charge démographique de plus en plus lourde »* (Maillard, 2004:2).

L'insularité engendre également des difficultés liées à la formation et à l'emploi. Par sa petite taille, l'île n'offre qu'une faible capacité de formation de sa main d'œuvre. Les ressources humaines compétentes s'en trouvent limitées. Cela donne lieu d'une part à des formations à l'étranger et d'autre part à l'émigration des têtes qualifiées. C'est la fuite des compétences pour le territoire, avec des conséquences sur la démographie et le développement. La faible offre de travail rend le recrutement plus difficile. Ainsi, dans les îles du Ponant des années 1980, *« dans les projets à vocation économique des îles la plus grande difficulté est de trouver les hommes. Le handicap le plus sérieux au développement réside dans l'absence d'actifs ayant le niveau de formation requis. […] La difficulté de trouver sur place des actifs est liée à des causes multiples. Sans revenir sur les aspects démographiques, il faut rappeler qu'aux faibles potentialités humaines s'ajoutent de fort mauvais indices démographiques : populations vieillies, renouvellement de la population non assuré, nombre limité d'actifs »* (Brigand et al., 1986:180).

L'insularité est également une contrainte pour les îliens en termes d'accès aux services culturels ou aux nouveautés. La population sur l'île est *« mise dans l'incapacité de saisir les possibilités de développements offertes aux continentaux »* (Gombaud, 2007:102). Les historiens soulignent que *« la situation géographique des îles empêche également les habitants de participer à la vie sociale »* (Salomé, 2003:375). Cependant, ces remarques sont moins vraies aujourd'hui avec le développement des moyens de communication à distance, et l'amélioration des transports.

- *Gestion insulaire lourde et coûteuse, gouvernance partiale*

La gestion insulaire est selon Louis Brigand *« toujours plus difficile et délicate que celle des sites continentaux. La rupture de charge introduite par la traversée en bateau, la question souvent problématique de l'eau et des déchets, la production d'énergie, les problèmes d'approvisionnement et de stockage des marchandises, les surcoûts liés au transport, le manque d'entreprises spécialisées, ne sont que quelques exemples des difficultés qui caractérisent globalement la gestion des îles »* (Brigand, 1992). L'éloignement, par exemple, n'est pas qu'une distance physique à parcourir, c'est aussi un budget pour financer des aides à la mobilité pour les îliens ou réaliser les infrastructures de transport nécessaires (port, aéroport) (Gombaud, 2007). *« Or ces équipements collectifs sont absolument rendus nécessaires pour que l'île bénéficie des courants d'échanges modernes d'hommes et de matériel […]. L'île qui renonce à ces gros investissements se condamne à l'isolement et à des surcoûts importants en raison de ruptures de charges qui augmentent les frais de transports »* (Poirine, 1995:23).

Dans les années 1980, il est constaté dans les îles du Ponant *« l'apparition de décharges sur le littoral, qui témoignent peut-être du désintérêt que suscitent ces espaces directement improductifs, mais surtout du problème que pose dans les îles l'évacuation de déchets de plus en plus envahissants »* (Brigand et al., 1986). Aujourd'hui,

de telles décharges en territoire insulaire ne sont plus autorisées, compliquant la tâche des communes qui se doivent de les rapatrier sur le continent (Figure 9). Cela génère un flux à l'export des îles vers le continent. Cela peut permettre de rentabiliser les cales des navires de fret qui sont peu remplies dans ce sens de la rotation (4.3.2). Mais pour les collectivités insulaires, l'évacuation des déchets représente un coût indéniable (cf. 3.3.1.1).

Enfin, une problématique insulaire évoquée pour la gouvernance des îles est le népotisme et le clientélisme (Armstrong et al., 2006). Les personnes occupant des postes à responsabilité se connaissent, voire même ont des liens de parenté, ce qui va à l'encontre de l'impartialité, de l'efficacité du service public et de la méritocratie (Briguglio, 1995). La population réduite des petites îles ne permet pas d'éviter ce phénomène.

Si l'insularité par ses caractéristiques géographiques semble freiner le développement de l'île, elle peut aussi être une opportunité pour l'économie.

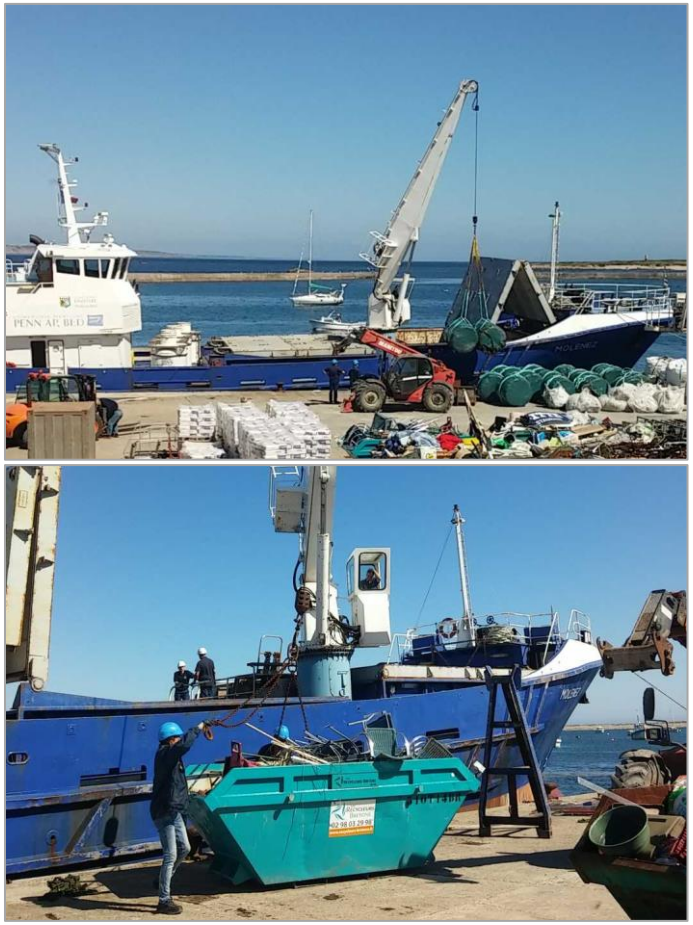


Figure 9 – Evacuation des déchets de l'île de Sein avec le *Molenez*
Haut : balles de déchets ménagers. Bas : déchets recyclables (Crédit : MG 2016)

1.1.2 L'insularité comme opportunité de développement

En quoi l'insularité peut bénéficier à l'économie du territoire ? Contrairement à la vision handicapante de l'insularité, il est possible de voir dans l'insularité des opportunités de développement et des avantages à faire valoir. L'île détient en effet des atouts propres pour le développement de son économie. *« Le développement des petits territoires insulaires est souvent abordé sous l'angle de la vulnérabilité, des limites et autres handicaps qui pénalisent inéluctablement leurs perspectives de croissance. Or force est de constater que quelques îles s'affichent désormais parmi les économies les plus prospères du monde ».* Olivier Dehoorne résume ainsi un de ses articles. L'île détient d'abord des atouts à faire valoir pour son économie (1.1.2.1). En outre, l'insularité est utilisée au profit du développement de territoires insulaires, comme argument pour obtenir des retombées économiques (1.1.2.2).

On peut alors se demander ce qui fait la force de ces économies insulaires. Quels sont les atouts que l'île peut mettre à profit pour son développement économique ?

1.1.2.1 Les atouts insulaires pour l'économie des îles

L'île dispose de ressources locales qui peuvent être exploitées et valorisées. Elle est en outre considérée comme une force par le territoire continental, pour qui elle endosse diverses fonctions, qui

favorisent son développement. Les contraintes liées à l'insularité évoquées en début de chapitre peuvent finalement se révéler comme des opportunités si elles sont abordées astucieusement. Enfin, ces atouts insulaires conduisent à des opportunités économiques qui façonnent divers profils de développement observables en territoire insulaire.

- *Ressources et potentiels de l'île*

L'île a des ressources à valoriser et des potentiels à développer. Les *« principaux avantages comparatifs sont la qualité de la vie ainsi que le patrimoine naturel et culturel »* (Espuny Moyano, 2012:12) sur lesquels peuvent s'appuyer les activités économiques insulaires. Par sa situation maritime aux avant-postes du continent, l'île bénéficie d'une proximité aux ressources de la mer, favorisant les activités de pêche et de transformation, des loisirs nautiques, de production d'énergie maritime etc. Par son éloignement du continent et d'éventuelles sources de pollution, l'île jouit généralement d'une bonne qualité de l'eau, pour l'aquaculture par exemple. Et en dehors des ressources tangibles, l'île bénéficie d'une image positive d'authenticité, de pureté, de préservation.

Les ressources naturelles insulaires sont favorisées par les conditions climatiques. Dans les îles du Ponant, *« le caractère insulaire est mis en valeur par les données climatiques qui diffèrent sensiblement de celles du continent proche. L'amplitude thermique annuelle moins marquée, avec des hivers plus doux, est une constante qui peut être un avantage pour l'agriculture »* (Brigand et al., 1986:51). Le cas de l'île de Batz est une bonne illustration. La production agricole s'y est initialement développée grâce à l'avantage comparatif manifeste pour la vente que constitue la récolte des pommes de terre primeurs quelques semaines avant le continent.

Ces conditions sont aussi favorables au développement de l'activité touristique. *« Les précipitations sont moins abondantes, l'ensoleillement supérieur est un atout non négligeable pour le tourisme, surtout pour une île méridionale comme Groix »* (ibid.). Le tourisme est également favorisé par l'environnement protégé et le cadre paysager fortement appréciés des visiteurs. La richesse de l'histoire du territoire, longuement convoité, et l'originalité des éléments culturels insulaires sont des atouts supplémentaires pour le développement d'activités, notamment touristiques.

Pour toutes ces raisons, le tourisme est un secteur économique majeur pour de nombreuses îles (Lombard et al., 2010). En outre, si l'île est propice à l'activité touristique, celle-ci présente également des atouts pour le territoire, comparativement à d'autres activités économiques, d'une part en surmontant les problèmes de surcoût à l'export, et d'autre part en valorisant les caractéristiques insulaires généralement considérées comme des contraintes (Encadré 3). De plus, le tourisme est moins

Le tourisme valorise les caractéristiques géographiques généralement négatives de l'insularité

En premier lieu, le tourisme permet de surmonter les contraintes liées à la desserte. En effet, *« dans ces petits territoires non industrialisés, toute stratégie d'exportation doit tenir compte du coût de transport additionnel – qui relève de la distance et impacte directement les gains de l'échange – d'où des positionnements qui privilégient les exportations de produits peu affectés par le coût de transport. Dans ces conditions, la solution la plus favorable est certainement le déplacement du consommateur vers le lieu de production »* (Dehoorne, 2014:15). *« Il est évident que l'exportation de services permet d'atténuer le problème des coûts d'approche du marché des pays industriels, puisque l'acheteur vient consommer "sur place" »* (Poirine, 1995:88–89).

En second lieu, les caractéristiques insulaires d'isolement et d'éloignement, limitant le développement d'autres activités se révèlent des atouts (Peuziat et al., 2012; Poirine, 2007), quand il s'agit d'attractivité et de mise en place de projet touristique : *« les investissements requis sont moindres et des singularités (spatiale, physique, paysagère, environnementale, culturelle), limitantes pour d'autres projets économiques, se révèlent être de judicieux atouts qui distinguent favorablement la destination insulaire. Tous ces éléments valorisés dans le cadre d'une spécialisation touristique constituent un avantage comparatif »* (Dehoorne, 2014:15).

En dernier lieu, l'exiguïté s'avère aussi un atout pour le tourisme. Le positionnement touristique insulaire peut aisément viser le haut de gamme et le luxe (Dehoorne, 2014). *« Dans le cas de Saint-Barthélemy, l'exiguité favorise la rareté et cette rareté convoitée n'est accessible qu'aux personnes argentées. La rareté convoitée conduit au luxe »* (Theng, 2014:16). De la même manière, les îles de Polynésie, comme les Maldives, optent pour un tourisme haut de gamme afin d'une part, de minimiser la densité touristique et ses potentiels effets délétères, et d'autre part, de cibler la clientèle qui peut effectivement supporter le coût élevé de la destination en raison de son éloignement des marchés dont sont issus les touristes (Poirine, 1995:91).

Encadré 3 – Le tourisme, activité privilégiée des territoires insulaires

susceptible de dégrader l'environnement que d'autres activités, notamment secondaires. Il emploie une main d'œuvre abondante et peu qualifiée, et permet de fixer la population. Enfin, il a un effet d'entraînement sur les activités locales : Bâtiment et Travaux Publics (BTP), biens intermédiaires, artisanat, transports (terrestres, maritimes ou aériens), activités culturelles et de loisir etc. Le CESE explique dans un avis que *« nombreuses sont les îles européennes pour lesquelles l'activité touristique représente un facteur essentiel pour la survie de la population locale et pour la préservation de leur identité, de leurs traditions et valeurs culturelles et de leur paysage. Cette activité a permis de développer l'économie et l'emploi et de diversifier fortement la base économique, grâce aux services liés au tourisme ».* Le tourisme est une activité efficace en termes de richesse et de croissance pour l'île (Logossah et al., 2007).

En contrepartie, « *l'économie des îles est devenue trop dépendante du tourisme »* (Espuny Moyano, 2012), qui peut être néfaste, en engendrant des bouleversements trop rapides pour les sociétés ; en favorisant des importations élevées pour satisfaire la clientèle, ce qui réduit les effets positifs de la balance des paiements ; en menaçant l'environnement ; en imposant une folklorisation ou une perte de la culture locale. De plus, il faut être vigilant sur la propriété des activités touristiques, qui peut être extérieure au territoire insulaire. En outre, le tourisme connaît des cycles, annuels avec la saisonnalité de la fréquentation, et plus longs selon des effets de mode. Enfin, le succès non maîtrisé d'une destination et le passage à un tourisme de masse ne sont pas souhaitables, car cela conduit à une dépréciation de la destination et à une perte de valeur ajoutée (Dehoorne, 2007).

La diversification des activités est donc préconisée. Pour cela, l'île peut endosser des rôles spécifiques pour le compte d'autres territoires.

- *Le rôle de l'île à l'égard du continent*

L'île présente d'autres fonctions pour les continentaux que celle d'un lieu de villégiature. Dès l'Antiquité grecque, l'île côtière est un point de repère pour la navigation et un point d'appui pour les conquérants. Plus tard, les îles du Ponant sont *« utilisées comme des bases avancées en mer permettant aux bateaux encore mus à la voile de se rapprocher des zones de migration des poissons »* (Péron, 1996a:84). Elle remplit ainsi une fonction maritime forte à plusieurs égards.

Tout d'abord en termes de mainmise territoriale. Comme tout territoire, les ressources locales, terrestres et maritimes, peuvent être exploitées par l'Etat propriétaire. Mais l'île rattachée administrativement au continent apporte également à l'Etat en termes de contrôle maritime, avec la définition des Zones Economiques Exclusive (Ward, 1993:10). *« Au-delà du trait côtier lui-même, de nombreux enjeux géopolitiques se cristallisent sur les îles, îlots et récifs. La souveraineté d'un Etat sur une île ou un*

simple îlot ou rocher, inhabité ou habité, représente un enjeu essentiel puisqu'elle permet le contrôle d'un espace maritime plus ou moins vaste grâce à la définition en particulier d'une vaste ZEE qui l'entoure. » (Deboudt et al., 2014:229). Le contrôle d'îles est un enjeu géopolitique, puisque l'île bénéficie le plus souvent d'une position stratégique remarquable. Elle peut remplir le rôle d'île-prison ; de base militaire, porte-avion ou base arrière ; d'appui stratégique pour les puissances maritimes par le rôle d'aiguade, de point de relâche ou d'avitaillement ; de zone d'expérimentation pour des essais nucléaires en zone isolée ; de poste de surveillance et de signalisation pour la sécurité en mer avec l'exploitation de phares etc.

Ces fonctions attribuées à l'île peuvent parfois lui permettre d'en tirer parti pour son développement, grâce à la construction d'infrastructures ou l'installation de population, et de s'insérer progressivement dans les circuits économiques continentaux.

- *Des caractéristiques géographiques insulaires finalement pas si contraignantes*

En dehors du tourisme qui retourne l'éloignement, l'isolement et l'exiguïté à son avantage, ces caractéristiques insulaires le plus souvent considérées comme des contraintes peuvent s'avérer des opportunités pour l'économie insulaire.

L'éloignement joue un rôle dans la nature et l'intensité du lien entretenu entre île et continent : une île éloignée est moins soumise aux systèmes continentaux, car l'éloignement du continent est synonyme d'éloignement du pouvoir et de la surveillance. *« En fait, l'île et ses habitants observent dans leurs institutions les lois de la proxémique : loin du pouvoir "central", celui-ci en perd son importance, sa force de contrainte, il s'abstrait, et son prestige, par son abstraction même, perd de la valeur coercitive »* (Moles, 1982:285). Dans certaines des îles du Ponant, les forces de police ne sont présentes qu'en saison estivale lors de la forte fréquentation touristique. Et le suivi du contrôle technique est moins strict si aucun centre agréé n'existe sur l'île, car il est considéré difficile de déplacer le véhicule jusqu'au continent pour un contrôle, notamment pour les îles où l'embarquement est effectué par levage et non par roulage (5.1.2.2).

L'éloignement favorise aussi un bon niveau d'équipement. Pour une île liée au continent, *« l'insularité est un facteur qui favorise la mise en place de services et d'équipements »* (Brigand, 1983:172). En effet, vu que l'usage de certains équipements est nécessaire et qu'il est difficile d'accéder à ceux du continent, des services et équipements sont mis en place sur l'île, parfois sans atteindre les seuils nécessaires pour justifier leur installation s'il s'agissait d'un territoire continental.

La rupture maritime est favorable à l'activité des entreprises insulaires puisque si le marché insulaire est certes réduit, la clientèle est davantage captive que sur le continent. Il est difficile pour le consommateur insulaire d'accéder aux commerces en dehors du territoire insulaire, car cela implique

une traversée pour rejoindre le continent. Aujourd'hui cependant, avec le développement de l'usage des TICs, faire ses courses à distance est devenu plus aisé (cf. chapitre 8 et Calderwood & Freathy, 2014; Freathy & Calderwood, 2013, 2016).

L'isolement facilite la protection de l'environnement, un atout pour un tourisme raisonné. C'est aussi une protection naturelle contre des menaces exogènes, et la barrière maritime constitue alors un atout. Dans les îles du Ponant, *« l'océan, s'il constitue un obstacle contraignant les îliens à l'autarcie maximum, est aussi une protection, un rempart qui atténue les grandes épidémies. […] Les crises de subsistance sont plus rares qu'ailleurs et moins graves, car le poisson, et les coquillages ramassés sur le rivage nourrissent les hommes et une partie du cheptel (les patelles servent à engraisser les porcs) »* (Brigand et al., 1986:55).

Le transport pour rejoindre l'île peut aussi représenter un atout. La traversée maritime participe à l'attractivité de l'île pour le visiteur, pour qui elle fait autant partie du voyage que la visite de l'île.

Ainsi, malgré les caractéristiques insulaires contraignantes, l'île peut trouver des potentiels économiques dans son insularité pour définir son propre profil de développement.

o *Les trajectoires de développement de l'île*

Le développement de l'île est conditionné par sa géographie. Chaque île a ses ressources, ses contraintes et ses opportunités, qui vont façonner un parcours de développement insulaire.

Il existe schématiquement deux stratégies de développement pour l'île : le développement autocentré ou le développement extraverti, très largement répandu. S'ouvrir et se développer grâce à l'export permet de réduire la contrainte d'économie d'échelle et pousse à la recherche de compétitivité. Avec la contrainte de l'offre de travail sur l'île, il est intéressant de cibler des marchés de niche et des activités basées sur le capital humain (Armstrong et al., 2006).

Comme tout autre territoire, l'île peut se développer et se spécialiser, selon ses ressources et ses compétences, dans les trois secteurs de l'économie. L'île peut être un espace de valorisation primaire, avec par exemple des activités minière (phosphate, nickel, pétrole etc.), agricole ou halieutique, et l'exportation de ces productions. Il s'agit d'une rente naturelle. L'île exploite les ressources naturelles de son territoire, parfois jusqu'à l'épuisement. L'île peut être un espace de valorisation industrielle, avec l'exportation de produits manufacturés. Groix et Belle-Île ont par le passé été des îles industrielles avec la conservation du poisson (Brigand, 1984). Enfin, l'île peut être un espace d'activités tertiaires. Elle peut servir de relais ou de carrefour commercial. L'exportation de services est une solution intéressante pour surmonter les contraintes liées à l'éloignement (cf. Encadré 3, p43). Les services exportables sont par exemple le tourisme ; les services financiers ; les services de transport, d'escale, d'entreposage et de

Progression du développement économique pour une économie insulaire

Modèle **MIRAB** : Migration, Remittances, Aid and Bureaucracy (Bertram, 2006; Bertram et al., 1986, 1985; Fraenkel, 2006). L'île est extravertie, avec une dépendance économique reposant sur l'aide extérieure, la bureaucratisation et l'émigration (exportation de main d'œuvre, remise de fonds des expatriés)

Modèle **MIRAGE** : Migration, Remittances, Aid and Government Expenditure (Connell, 1991; Poirine, 1993).

Modèle **TouRAB** : développement du tourisme, donc l'économie repose dans une moindre mesure sur les remises de fonds des travailleurs émigrés, l'aide extérieure et la bureaucratie (Guthunz et al., 1996). Cette activité est la bienvenue lorsque la population décroît progressivement, afin d'apporter des compléments de revenu, permettre la vente de maisons inhabitées ou donner un usage aux mauvaises terres (de Beaulieu, 2007).

Modèle **SITE** : Small warm water Island Tourist Economies. L'activité touristique se porte bien et continue à se développer, l'économie insulaire en devient dépendante (McElroy, 2006; McElroy et al., 2010;Goavec et al., 2015).

Modèle **PROFIT** : People Ressources, Overseas Management, Finance et Transport (Baldacchino, 2006). Le tourisme ayant permis le développement de l'économie insulaire, cette dernière peut se diversifier et se réorienter vers d'autres activités : finance, transport, mais aussi compétences politiques et services publics non-marchands stratégiques.

Encadré 4 – Les modèles de développement pour les PEID

Extraits de documents politiques sur l'insularité

Le Plan d'engagement avec les îles du Conseil Général du Finistère (2010-2016) explique que *« les îles du Ponant finistériennes subissent des contraintes spécifiques d'accessibilité, de coût de la vie et disposent le plus souvent de ressources naturelles limitées. Elles sont de petite taille, éloignées du continent et sans raccordement au réseau électrique pour Molène, Ouessant et Sein. L'accès et le transport des matériaux y sont compliqués, coûteux et incertains, car dépendant des intempéries »*. Dans son avis de 2012 sur les *« problèmes propres aux îles »*, le Comité Economique et Social Européen (CESE) signale que *« les îles sont particulièrement affectées par les phénomènes migratoires ou les problèmes liés au vieillissement et au dépeuplement. Ces situations peuvent entraîner la déperdition du patrimoine culturel, la fragilisation des écosystèmes et avoir des retombées économiques graves »* (ECO/300 – CESE 813/2012).

Encadré 5 – Les contraintes insulaires dans les documents politiques

Article du journal Ouest-France du 13 décembre 2007

L'article souligne que, contrairement à ses voisines bretonnes, l'île d'Yeu a été oubliée du plan de contrat Etat-Région : *« Tandis que les problèmes liés à l'insularité ont été pris en compte en Bretagne, la seule île de la région [Pays de la Loire] n'a pas été retenue par l'Etat comme territoire prioritaire. […] [Et pourtant] les handicaps sur l'île d'Yeu, ce n'est pas ce qui manque, rappellent les élus ».*

Encadré 6 – La presse se fait l'écho des contraintes de l'insularité

transbordement ; les services de saisie et de traitement de données informatiques ; les services philatéliques ; les services d'enseignement ; les services d'immatriculation des navires sous pavillon ; les services d'accueil des personnes retraitées en résidence ; ou enfin, les services d'ordre stratégique. Dans les îles du Ponant, les activités tertiaires, dont le tourisme, prédominent, ce qui sera détaillé au chapitre 2.

Les îles profitent d'atouts variés et bénéficient d'économie de rente, naturelle, monétaire ou géostratégique. Mais elles peuvent aussi être le moteur de secteurs économiques dynamiques et profitables pour le territoire : tourisme, services financiers etc. De nombreuses options s'offrent aux îles. Parmi la diversité de stratégies de développement, géographes et économistes identifient des parcours type de développement des îles. Des modèles spécifiques sont établis pour les états insulaires (Encadré 4), qui ne sont pas adaptés aux petites îles côtières du Ponant.

Les théories traditionnelles de développement sont applicables pour les économies insulaires, avec des adaptations : pour rester compétitif, il faut trouver une spécialisation appropriée et tirer avantage des dotations naturelles (Logossah et al., 2007), limiter le transport de produits pondéreux (Srinivasan, 1986) et favoriser l'exportation de produits à forte valeur ajoutée (Armstrong et al., 2006; Dehoorne, 2014; Gombaud, 2007; Poirine, 1995).

Pour finir, les difficultés insulaires évoquées plus haut sont l'occasion pour les îles de faire valoir ces difficultés liées à l'insularité pour revendiquer des aides matérielles ou financières.

1.1.2.2 L'insularité comme argument dans le discours pour le développement

Si l'île fait appel aux autres territoires pour permettre un développement extraverti, elle recourt également à eux pour lui venir en aide face aux contraintes géographiques insulaires. Celles-ci sont davantage perceptibles et semblent plus marquées que pour un territoire continental. Ce qui peut distinguer le territoire insulaire du territoire continental qui souffre des mêmes contraintes (exiguïté, éloignement, isolement etc.), c'est l'évidence de ces caractéristiques pour une île. Les documents politiques (Encadré 5) et la presse (Encadré 6) se font régulièrement l'écho des contraintes insulaires. De ce fait, profitant de la visibilité des handicaps de l'île, ses représentants développent un discours autour de l'insularité, qui peut tendre à l'insularisme.

- *L'insularisme*

L'insularisme est *« l'ensemble des actions et des revendications politiques des îliens soucieux d'afficher et de défendre leur différence insulaire »* (Bernardie-Tahir, 2008a:16). C'est un *« néologisme formé pour désigner ce qui serait un vécu insulaire et les particularités qui le caractérisent »* (Martinaud et al., 2013:128). L'identité insulaire, nous le verrons à propos des tarifs de desserte (5.3.2), peut être un sujet sensible. Mais cette identité insulaire revendiquée est *« une manière de mobiliser, à l'occasion politiquement, les insulaires contre l'"intrus" »*. Guy Mercier (1990:12) parle alors de l'insularisme *« comme il y a des régionalismes ou des nationalismes »*. Il relève de la dimension socio-politique et géopolitique (Meistersheim, 1988).

Mais l'insularisme va plus loin qu'une simple fierté culturelle. François Doumenge (1985) étend le sens du terme dans une optique géopolitique pour désigner l'attitude de revendication des populations insulaires. En effet, l'utilisation d'un tel discours sur les particularités et les handicaps insulaires est souvent observée à des fins revendicatives, notamment pour obtenir des aides provenant de territoires extérieurs, bénéficier d'avantages particuliers, rechercher une situation de rente. Il est considéré comme plus difficile de vivre sur une île que sur le continent, notamment en raison des contraintes géographiques insulaires évoquées précédemment. *« Ces contraintes insulaires, autrefois acceptées, ne le sont plus de nos jours »*, écrit André Guilcher (1985:278) il y a trente ans. Il explique ainsi les motifs des sollicitudes du continent envers les îles de l'Ouest français : « *dans le jugement des gens du continent voisin, les îles du Ponant et surtout les plus petites ont toujours bénéficié d'une faveur particulière : mondes un peu sauvages, mais milieux difficiles dont on admire et respecte les habitants […] Cette sollicitude pour les îles qui se manifeste de divers côtés n'est donc pas qu'une affaire sentimentale. Elle a des liens très directs avec la géographie humaine et économique [...]* » (ibid.).

Les contraintes insulaires impliquent des coûts pour les surmonter ou les contourner. Le poids financier de ces actions, qui semblent aujourd'hui nécessaires au territoire insulaire, représente une difficulté supplémentaire pour la gestion de l'île, et une justification du discours insulaire, car les ressources de l'île ne suffisent pas. Guy Mercier (1990:14) rappelle qu'une *« autre difficulté que rencontrent les politiques, c'est qu'elles demandent bien souvent la mobilisation de moyens (financement, qualification, main d'œuvre, etc.) qui dépassent la seule capacité des îles »*. La capacité insulaire étant insuffisante, l'île fait appel au continent pour mener à bien certaines actions de développement.

Pour cela, les territoires insulaires se sont rassemblés pour parler d'une même voix. Pour un discours efficace sur l'insularité, les auteurs évoquent la capacité à se faire entendre auprès des autorités départementales et régionales (Chaussade, 1990), grâce à l'organisation des îles en regroupement, à la fois économique, politique et technique (Martinaud et al., 2013). Dans la seconde moitié du vingtième

La mise en avant des contraintes insulaires dans le discours insulariste

Stéphane Gombaud (2007:928) relève que Jean-Didier Hache, secrétaire de la Commission des îles de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes, note *« la progressive prise de conscience d'une communauté politique de destin par les pouvoirs régionaux insulaires. Malgré les statuts très différents de ces régions, l'idée d'une insularité fonctionnant partout comme handicap s'est imposée comme clé de voûte de l'argumentaire des forums et colloques […]. Le premier d'entre eux eut lieu en 1975 à Galway en Irlande. Hache parle à son sujet de l'élaboration d'une sorte de "new deal pour la périphérie insulaire" de l'Europe. Les statistiques publiées par Eurostat montrent en particulier des taux de chômage plus élevés dans les îles que dans le reste de l'Europe, illustrant la tendance à produire moins ou à des coûts supérieurs, en raison notamment des durées et coûts du transport des hommes, des matières premières et des produits. Le handicap insulaire est identifié à un frein de l'activité ».*

Encadré 7 – Le discours insulariste

siècle, de nombreuses organisations insulaires apparaissent, et des instances à l'échelle mondiale et européenne reconnaissent les particularismes des PEID ou des régions périphériques européennes. Le discours insulariste a permis de faire reconnaître les spécificités insulaires. L'appellation des Petits Etats Insulaires en Développement est en soi déjà une reconnaissance de la spécificité de ces territoires. Selon François Taglioni (2010:426), c'est une véritable catégorie à part, et il est remarquable qu'ils *« aient réussi le tour de force, avec un poids démographique, économique, territorial et politique aussi faible sur le papier, à se distinguer auprès des organisations internationales de par le monde »*. À l'échelle de l'Europe, de nombreuses îles bénéficient selon lui de différenciations administratives fiscales et législatives : *« ces adaptations sont la preuve de ce qu'insularisme veut dire »*. A l'échelle des îles du Ponant, l'Association pour la Promotion et la Protection des Îles du Ponant est créée en 1971.

Les îles mettent en avant des faits socio-économiques qui soulignent leurs handicaps (Encadré 7). Elles prônent leur insularité, en usant d'une certaine emphase du discours. Selon Olivier Dehoorne (2014:1), *« le contexte est propice à la construction d'un lobbying spécifique, médiatisé à loisir par quelques interventions politiques […], qui confine l'île dans sa vulnérabilité, son inéluctable fragilité ; ce destin insulaire nourrit d'autant plus notre désarroi qu'il semble prophétiser le devenir du monde »*. L'emphase du discours est portée sur l'enfermement et la discontinuité du territoire insulaire. Ce constat de discontinuité *« marque la volonté d'affirmer une identité et de profiter des spécificités naturelles ou sociales, de rentes de situations ou historiques, pour obtenir ou conserver des avantages ou privilèges sociaux, économiques ou politiques »* (Morin, 2010:412).

- *Le soutien envers l'île, notamment à travers le transport*

Comment le continent peut-il aider l'île ? Doit-il le faire ? En 1985, André Guilcher pose la question du maintien de services envers les îles du Ponant pour une population qui ne cesse de décroître. Il évoque pour illustration l'évacuation d'îles britanniques, avec les cas de Saint-Kilda en Ecosse ou des îles Blasket en Irlande, pour réduire les dépenses publiques du continent. Mais dans les îles de l'Ouest de la France, « l*'évacuation étant jusqu'ici rejetée, et souvent avec indignation, la solution la plus générale est une compensation du handicap insulaire par l'établissement d'une "continuité territoriale", c'est-à-dire essentiellement la mise en service de nombreux bateaux modernes pour les liaisons îles-continent, avec de larges subventionnements par les conseils généraux des départements concernés, qui permettent de pratiquer pour les insulaires des prix modérés »* (Guilcher, 1985:279). Les rôles d'avancée stratégique, de surveillance et de signalisation maritime constituent autant de justifications des actions en faveur des îles et pour le maintien d'une population permanente insulaire. Car une île habitée est une île considérée. *« Si Ouessant avait été inhabitée, elle n'aurait sans doute pas été aussi facilement prise en considération [pour la délimitation des*

zones économiques exclusives]. L'appartenance d'une île n'est jamais aussi bien assurée que par l'existence d'habitants sur son sol » souligne André Guilcher. Le continent peut donc avoir intérêt à soutenir l'île.

L'auteur propose alors quelques pistes pour des actions spécifiquement en faveur des îles du Ponant. Il faut selon lui *« dépasser le stade de l'assistance pour tenter d'atteindre celui de la régénération économique »* et moduler l'effort de survie de ces îles grâce à une diversification des actions lorsque cela est possible. « *Pour une survie insulaire, il faut donc qu'existe une autre activité que le tourisme, même si celui-ci est désormais, comme nous le pensons, un élément capital indispensable* » (Guilcher, 1985:282). Les études économiques sur le développement insulaire évoquent le recours à une *« économie extravertie, soutenue par des partenariats et des synergies régionales »* (Gombaud, 2007:949). Le CESE aimerait voir l'UE améliorer l'accessibilité des îles et les possibilités de connexion avec elles et entre elles : *« La question de l'accessibilité étant essentielle si l'on souhaite améliorer l'attrait des régions insulaires, il conviendrait de diminuer les coûts du transport de marchandises et de passagers en appliquant le principe de la continuité territoriale »* (Espuny Moyano, 2012). Le développement du territoire insulaire peut être à la fois initié localement par des dynamiques insulaires, ou favorisé par des actions extérieures, au nom de la continuité territoriale.

La continuité territoriale est l'absence de rupture dans le territoire. Dès les origines de l'Union Européenne avec le Traité de Rome, c'est un souci des États membres d'harmoniser le développement et de réduire les écarts entre les différentes régions européennes. Au niveau français, c'est un principe de service public défini dans les années 1970 pour la Corse, d'abord pour les liaisons maritimes puis les liaisons aériennes (Conte, 2014; Peraldi, 2007). Pour l'île, être rattachée à un territoire continental est censé être un réel atout, car *« l'intégration […] à une logique territoriale dessinée par une puissance extérieure, s'accompagne de transferts économiques et financiers divers, sous couvert d'un politique de "continuité territoriale" ou de "rattrapage économique" »* (Dehoorne, 2014:4). La relation de domination entre l'île et le continent peut ainsi constituer un apport non négligeable pour l'île.

L'objet de la continuité territoriale est de *« réduire les contraintes de l'insularité »* (Cour des Comptes, 2011:551), en renforçant la continuité de l'espace national. Ce principe a valeur constitutionnelle. Il faut noter que *« l'espace naturel n'est jamais discontinu, ce sont les activités que les hommes réalisent sur différents espaces qui sont susceptibles d'être discontinues en raison des caractéristiques physiques de ces espaces ».* Ainsi, *« ce que la continuité territoriale tend à assurer n'est pas la continuité des espaces, mais la continuité des activités que les hommes entendent réaliser sur ces espaces. Elle participe à la construction du territoire en tant que lieu unifié de réalisation des activités des hommes y vivant »* (Lavaine, 2018:6). La recherche de cette continuité par les politiques publiques vise à produire des espaces économiques continus, et par conséquent, des territoires développés économiquement, socialement et culturellement. Cette continuité s'atteint par la continuité des institutions, ou par la continuité de la circulation.

Reconnaissance et actions envers les régions insulaires

A l'échelle européenne, une politique visant à *« réduire l'écart entre les niveaux de développement des diverses régions et le retard des régions les moins favorisées »* est mise en place, parmi lesquelles les régions insulaires (article 174 du Traité sur le fonctionnement de l'UE). Un concept d'ultrapériphéricité est largement utilisé pour renforcer le discours sur les handicaps insulaires. La déclaration annexe n°26 relative aux régions ultrapériphériques de la Communauté du traité de Maastricht note ainsi que *« la conférence reconnaît que les régions ultrapériphériques de la communauté (départements français d'outre-mer, Açores et Madère, et les îles Canaries) subissent un retard structurel important aggravé par plusieurs phénomènes (grand éloignement, insularité, faible superficie, relief et climat difficile, dépendance économique vis-à-vis de quelques produits) dont la constance et le cumul portent lourdement préjudice à leur développement économique et social »*. Les actions en faveur des régions insulaires européennes visent à les relier aux régions plus centrales de la communauté européenne. *« Cette volonté de relativiser les effets de l'insularité afin de permettre une circulation sans entrave des personnes, des biens et de l'information se traduit principalement par une aide financière sans cesse croissante depuis une décennie »* (Nicolas, 2001:11). Les actions du Fonds Européen de Développement Economique et Régional (FEDER) cherchent à faciliter le désenclavement et le déplacement des personnes. Ce fonds a par exemple permis aux îles de la Caraïbe rattachées à l'UE de se doter d'infrastructures de transports parmi les plus modernes de la région.

De plus, il existe la Commission des Îles ainsi que des lobbies efficaces autour des régions ultrapériphériques, favorisant les apports financiers dans des logiques similaires aux programmes de développement sur le continent, mais avec des volumes différents (Martinaud et al., 2013). L'économiste Bernard Poirine (1995:162)constate que pour une île *« le montant de l'aide par habitant est d'autant plus élevé en général que la population est faible, et l'aide est en général plus forte pour les territoires que pour les Etats indépendants »*.

Encadré 8 – Actions en faveur des régions insulaires européennes

Le principe de continuité territoriale permet au territoire périphérique ou insulaire de bénéficier d'aide pour assurer sa desserte depuis le continent. L'article 4 du règlement concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires indique qu'un Etat membre de l'UE peut *« imposer des obligations de service public sur des services aériens réguliers »* vers un territoire dont les liaisons *« sont considérées comme vitales pour le développement économique »* (règlement CEE n°2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992). Le transport est bien souvent au cœur des considérations de continuité territoriale. Dans les Petites Antilles, *« assurer la continuité territoriale est […] l'une des principales missions du transport aérien »* (Ranély Vergé-Dépré, 2008:100). Il s'agit de faciliter le déplacement des personnes et des marchandises, de manière à ce que le territoire concerné s'intègre au mieux au marché européen. *« Le souci de maintenir des dispositifs terrestres, maritimes ou aériens de circulation des personnes et des marchandises, alors même que ces dispositifs pourraient ne pas être rentables durant une partie de l'année, est sous-jacent à bon nombre de régimes juridiques s'articulant autour de la notion de continuité territoriale. La méthode prend la plupart du temps la forme de financements publics à destination des entreprises privées qui seraient, en l'absence de tels financements, dans l'impossibilité économique de maintenir des liaisons – maritimes ou aériennes le plus souvent »* (Lavaine, 2018:3).

Concernant la continuité territoriale dans les îles du Ponant, *« il s'agit de permettre les échanges de marchandises destinées à la vie locale et permettre le développement du tourisme qui constitue un apport économique indispensable à la stabilité de l'entrepreneuriat sur ces territoires »* (ibid.). Pour cela, les délégataires des missions de service public de transport, maritime et aérien, sont soutenus financièrement par les collectivités afin de s'assurer de l'exploitation des liaisons tout au long de l'année, et non pas uniquement en période de fréquentation touristique, la plus rentable (cf. 3.1 et 3.2.3). Les systèmes de desserte mis en place *« visent la continuité territoriale sans la nommer explicitement, ce qui conduit les acteurs locaux en question à revendiquer la création d'un dispositif juridique s'appliquant aux îles continentales comparable à celui de la Corse ou celui de l'Outre-mer »* (Lavaine 2018; voir aussi Le Cornec 2016). Dans son plan d'engagement avec les îles Finistériennes (2010-2016), le Conseil Général du Finistère reconnaît la *« spécificité insulaire »*. Son engagement *« en faveur de la solidarité et de la continuité territoriale sur l'ensemble du Finistère s'adapte en permanence aux spécificités insulaires »*. La continuité territoriale est affichée clairement comme un objectif.

Cependant, les économies insulaires connaissent des politiques tarifaires extrêmement différentes en matière de continuité territoriale (Fustier, 1995:92; Hache, 1988; Hache et al., 1985), même au sein de l'ensemble des îles du Ponant (cf. 5.3). De plus, et malgré ces aides, l'usager insulaire reste contraint par le mode de transport qui lui est offert et par les inconvénients liés aux intempéries ou aux grèves, et il continue de subir le temps mort imposé par la durée de traversée. Finalement, *« le principe de continuité territoriale fondé uniquement sur une politique tarifaire ne suffit pas à vaincre [l']isolement »* (Fustier, 1995:94), ce qui justifie d'autres actions envers le territoire insulaire.

Il y a pour les îles des *« traitements particuliers en matière de développement, d'aide publique, d'échanges commerciaux et de dette publique »* (Taglioni, 2010:429) à plusieurs échelles d'intervention. À l'échelle européenne, de nombreuses actions sont entreprises envers les régions insulaires, à travers une politique qui se veut adaptée à leurs spécificités (Encadré 8). A l'échelle nationale aussi des actions sont entreprises. À l'Outre-Mer, les îles sont soutenues par l'Etat Français grâce à des aides et des statuts particuliers. Les îles pré-continentales sont également traitées de manière particulière. La Corse est une collectivité pourvue d'un statut dérogatoire (Renucci, 1998). Elle est devenue une région métropolitaine avant les autres (1982), puis une collectivité territoriale à statut particulier (1991), renforcé par la loi Notre (applicable en 2018).

Dès le 19e siècle (Encadré 9), les îliens du Ponant sollicitent l'administration pour *« obtenir des aides matérielles ou financières conséquentes »*, en mettant *« l'accent sur le caractère périlleux de la traversée […] L'attention se concentre sur les ports et les embarcadères qui, selon leur configuration, rendent aisés ou empêchent les accostages. Par conséquent, les travaux d'aménagement de ces havres sont attendus et réclamés avec virulence »* (Salomé, 2003:374). Les transports et leurs infrastructures sont un élément important des revendications insulaires et des efforts consentis par le continent pour les îles.

En dehors de la stricte desserte insulaire, des efforts sont entrepris dans d'autres domaines variés, comme la santé ou l'accès à des services de base. A Sein, l'administration attribue par exemple un médecin militaire, ou des bateaux-citernes, dénommés l'*Averse* et l'*Ondée*, envoyés depuis Brest pour *« remplir la citerne municipale, lors des étés secs qui sont une des infortunes de cette terre basse sans le moindre ruisseau ni la moindre source »* (Guilcher, 1985:277).

Aujourd'hui encore, la demande de reconnaissance des spécificités insulaires et de compensation des handicaps est d'actualité pour les îliens du Ponant, comme en témoigne la presse (Encadré 10). Des actions récentes continuent d'attester du soutien du continent envers ces îles. Des exemples seront développés dans le chapitre suivant (2.1.3.2) : renégociation du Contrat de Partenariat Etat-Région, dotation communale d'insularité, création d'une marque territoriale etc.

En conclusion, de nombreuses aides et dispositifs publics existent, qu'il ne s'agit pas ici de recenser exhaustivement. L'île, pour qui ces interventions sont réalisées, est considérée soit en tant que partie du territoire national, comme les autres territoires continentaux, soit en tant que territoire spécifiquement insulaire. Selon les géographes et les aménageurs, l'île profite d'un mode de vie de plus en plus proche de celui du continent, au coût de nombreux efforts consentis pour atténuer ces différences et ces handicaps : *« subis ou détournés autrefois, ces handicaps sont aujourd'hui combattus, corrigés, évités, ce qui a pour conséquence une relative banalisation – parfois coûteuse – des moyens mis à la disposition des insulaires et par suite des modes de vie et des principes d'aménagement »* (Brigand et al., 1986:107).

Historique du sentiment de singularité dans les îles du Ponant selon Karine Salomé

« Le sentiment d'une singularité se construit sur la dualité fondamentale qui oppose l'île et le continent. Le maire de Bréhat, dès 1815, précise que les localités sont "très différentes du continent". Les délibérations municipales et les correspondances de cette île, mais aussi de la plupart des autres îles, recourent massivement à cette rhétorique, qui distingue les îles de l'ensemble des communes rurales du continent. L'utilisation même du terme "continent" atteste de cette logique de différenciation. Elle suggère également la représentation que les insulaires ont de ce dernier, à savoir un ensemble éloigné et indistinct qui leur fait face, un au-delà par rapport au centre que constitue l'île. […] La qualification politique par rapport au territoire national glisse ainsi au cours du 19e siècle vers une désignation géographique, qui envisage désormais l'île par rapport au continent » (Salomé 2003:371-373).

Une opposition entre île et continent est réalisée, notamment pour demander de l'aide matérielle. Petit à petit naît l'idée d'utiliser la marge et la dureté de la vie sur l'île comme argument de revendication.

Encadré 9 – Historique du sentiment de singularité dans les îles du Ponant selon Karine Salomé

Extrait de l'article du 14 mars 2002, intitulé « Le Sous-Préfet Jean-Paul Kihl rencontre les élus », du Télégramme

« Le premier adjoint au maire de Bangor [à Belle-Île], Eric Pannequin, parlant d'un traitement particulier nécessaire aux îles, a souhaité que soit prise en considération la notion d' "exception insulaire". Le sous-préfet, reprenant la formule, a souligné que les lois ne prennent pas en compte les particularismes. "Mais ce n'est pas une raison pour ne pas les résoudre et adapter en passant aussi par une solution politique" ».

Encadré 10 – L' « exception insulaire » mise en avant

- *Critique de l'approche insulariste*

Les géographes des îles tendent à dénoncer l'insularisme et le particularisme des régions insulaires, en évoquant une *« dérive »* du discours insulariste (Doumenge, 1985), avec la production d'un *« discours déterministe quant aux effets de l'insularité supposée sur le développement »* (Taglioni, 2007:3). Avec l'insularisme, les caractéristiques géographiques de l'insularité deviennent systématiquement des entraves au développement. Selon lui, le discours insulariste est développé pour deux raisons principales : la première est le déterminisme et le manque d'objectivité ; la deuxième, concernant l'Europe, est la crainte légitime de voir le traitement des particularités insulaires s'estomper avec l'élargissement de l'Union Européenne de 2004. Joseph Martinetti (2012:4–5) quant à lui dénonce pour la Corse *« l'activisme territorial encouragé […] par la gouvernance européenne »* et souligne les limites d'une *« approche heuristique de l'insularité que véhicule une doxa insulariste, trop largement en cours depuis les années 1980. Elle surinvestit le lien entre insularité et handicap non sans arrières pensées lobbyistes, voire victimaires »*. C'est le lien systématique entre insularité et contrainte qui est ici dénoncé.

Le discours insulariste détient des assertions factuelles, mais qui sont emprises d'exagération, ce qui constitue une deuxième critique de l'insularisme. François Taglioni (2010:428) explique que l'insularisme est le fait *« d'amplifier à souhait des évènements, au départ certes défavorables pour le développement, qui deviennent au final de véritables catastrophes avérées parfois et anticipées toujours »*. Il illustre son propos avec une citation exagérée comme *« Les conditions de vie sont souvent rudes sur les îles, pour les habitants comme pour les visiteurs »*, issue d'un avis du CESE sur les Lignes directrices pour des actions intégrées en faveur des régions insulaires de l'Union Européenne après le Traité d'Amsterdam (Journal Officiel n° C 268 du 19/09/2000 p 32-38). Il évoque également un rapport d'EURISLES (1999), cherchant à déterminer un taux d'insularité par la présence de services ou d'infrastructures disponibles sur l'île, qui permet selon lui de voir *« tout de suite que le parti pris retenu est celui du handicap du fait insulaire avant même que la démonstration ait été établie ! »* (Taglioni, 2007:7). Jean-Christophe Gay (2014:82) souligne l'instrumentalisation de la question du réchauffement climatique et de la montée du niveau de la mer, par les petits Etats insulaires, avec une *« habile mise en scène médiatique »* et leur *« stratégie de victimisation »*.

Mais la critique de l'insularisme va plus loin qu'une simple dénonciation de faits exagérés : *« rares sont les raisonnements sur les handicaps insulaires et nombreuses sont les déclarations qui identifient l'île à un handicap ou à un ensemble de contraintes freinant le développement économique »*. Le manque d'argumentaire et de preuves est avancé. Il définit l'insularisme comme une *« logique insulaire parlant plus au cœur qu'à la raison, […] une sorte de tentation, à la fois ce qui traduit un manque, une puissante aspiration et une certaine mauvaise foi »* (Gombaud, 2007:916 et 926).

Les îles sont ainsi parfois taxées d'insularisme, tout comme les régions européennes sont accusées de régionalisme. Il y a dans les documents officiels de l'Union Européenne une confusion puisque systématiquement est *réalisée « une association entre l'éloignement géographique, l'isolement supposé et la domination politique et économique des centres sur les périphéries »* (Taglioni, 2007). La critique de l'approche insulariste est aussi celle du lien malsain entre centre et périphérie, et de la forte dépendance à l'aide extérieure. Certaines îles surmontent leur déséquilibre commercial uniquement grâce à l'aide de l'Etat. Selon Didier Benjamin (1999:5), *« la couverture monétaire des déficits commerciaux des outre-mers est, en définitive, assurée par le Trésor français et peut être adjointe aux autres catégories de transferts publics »*. L'auteur se demande si cela peut constituer une voie de développement. Janine Renucci (1998:83) parle de la Corse comme d'une île *« sous perfusion »* : *« L'assistanat si souvent attaqué, c'est-à-dire l'apport de fonds publics provenant des départements, de la collectivité territoriale, de l'Etat, de l'U.E., soutient l'édifice insulaire »*.

Certains modèles de développement des états insulaires sont basés sur la dépendance aux aides provenant de l'extérieur (cf. Encadré 4, p46). Ils prennent en compte la relation forte qui peut unir île et continent puisqu'ils intègrent *« l'économie insulaire à une économie dominante. L'île, malgré son indépendance politique formelle, est une apparence d'économie autarcique traditionnelle, devenant en fait une "île banlieue" de l'économie dominante, très dépendante des importations et des transferts publics et privés qui en émanent. Il s'agit donc en fait d'une politique d'autarcie "subventionnée" : le "secteur moderne" de l'économie se trouve ailleurs […] d'où le déficit commercial, compensé par les transferts publics et privés venus de l'économie dominante »* (Poirine, 1995:131). Ces modèles ont d'abord été pensés pour correspondre au développement des îles du Pacifique telles que Tuvalu, Cook, Niue, Tokelau et Kiribati. C'est la théorie de l'économie de la rente insulaire, qui est double : rente par les envois des travailleurs émigrés à leur famille de l'île et rente de l'administration civile et des transferts sociaux, ainsi que de l'aide publique étrangère. Ces modèles soulignent la forte dépendance de l'île aux fonds extérieurs et dénotent la faible autonomie de ces économies, ce qui constitue un élément supplémentaire de la critique de l'insularisme.

Pour conclure, l'insularisme est l'usage de l'insularité portée à son comble, qui permet de bénéficier d'aides extérieures significatives pour les îles. Cependant, l'insularité, avec *« l'éloignement des grands foyers industriels et l'exiguïté du territoire constituent un handicap structurel qu'aucune politique de rattrapage (construction d'infrastructures et même investissements dans la formation) ne peut par définition combler »* (Gombaud, 2007:949). De plus, *« en tant que système de faits observés au sujet des îles et de leur population, la notion d'insularité ne fait pas […] l'unanimité. Elle implique une sorte de déterminisme sur lequel les avis sont très partagés »* (ibid.:96).

L'insularité et le discours insulariste relèvent d'enjeux de politiques territoriales. Se pose alors la question des transports pour le développement insulaire.

1.2 Desserte insulaire et développement économique

Après avoir étudié le lien entre insularité et développement, nous focalisons notre analyse sur le rapport entre desserte insulaire et développement. Si l'insularité rime souvent d'abord avec contrainte, le transport entre l'île et le continent, et le niveau d'accessibilité sont les principales contraintes évoquées.

Dans le cas d'un territoire autarcique, l'île n'est desservie par aucun moyen de transport au continent. Elle est autonome pour son fonctionnement et ne génère aucun flux avec les territoires extérieurs. Dans le cas d'un territoire ouvert au reste du monde, l'île est reliée à d'autres territoires par un système de desserte, permettant des échanges. Pour la géographie des transports, l'insularité topographique se traduit sous forme de trois éléments, dont le premier est l'existence – ou l'absence – d'un moyen de continuité spatiale ou territoriale (Varlet et al., 2014)[11].

Il semble opportun de rappeler ici que *« l'immense majorité des territoires insulaires est désormais reliée au reste du monde par des liaisons maritimes, aériennes, téléphoniques et électroniques, ainsi que par le truchement d'activités internationales comme le commerce, la finance ou le tourisme mondialisés »* (Bernardie-Tahir, 2008b:372). L'île autarcique n'est plus d'actualité. Thierry Nicolas souligne d'ailleurs l'intensification des échanges entre îles et continents : *« l'existence d'une catégorie d'îles ayant connu durant les dernières décennies du 20e siècle une explosion de leurs échanges avec l'extérieur sous l'impulsion des transports – qu'ils soient aériens ou maritimes – et du développement des moyens de communication à distance, invite à repenser la nature de ces espaces définis en termes d'isolement, d'enclavement ou d'éloignement »* (Nicolas, 2005:329–330). L'auteur en vient à créer le néologisme d'hypo-insularité pour définir la condition de l'île pour laquelle le caractère séparateur de l'océan est moins soutenu, relativisant les contraintes classiques de l'insularité, conçues en termes d'isolement, d'éloignement et d'enclavement. *« La diversification des moyens de les désenclaver (les navires, les avions, les téléphones, la télévision, l'internet, la visioconférence, etc.) qui affectent chacun à leur manière la frontière maritime fait disparaître le caractère clos de ces îles »* (ibid.). Parmi d'autres moyens, le transport vers les îles contribue à réduire l'insularité et tend à *« continentaliser »* les espaces insulaires (Varlet et al., 2014:96 et 112).

Cependant les îles, même reliées au continent par une desserte maritime ou aérienne, restent séparées de ce dernier par une discontinuité maritime, qu'il faut franchir afin de procéder à des échanges. Alors que le pont permet de relier l'île au continent de manière continue dans le temps (il est possible de le franchir à toute heure), la desserte insulaire, qu'elle soit maritime ou aérienne, n'est pas

[11] Les auteurs soulignent également l'importance du périmètre et la succession de multiples ruptures dans les vitesses et les rythmes de déplacements, que nous aborderons par la suite.

continue. Quand bien même la fréquence des rotations est élevée, l'usager se voit toujours contraint d'attendre le prochain départ et ne peut quitter ou rejoindre l'île entièrement à sa guise. Cela contraint le comportement des usagers, à la fois des îliens, des entreprises et des collectivités. Mais en quoi les modalités de desserte de l'île peuvent-elles avoir des effets sur le développement des activités insulaires ? L'objet de cette section est d'identifier les contraintes liées à la desserte insulaire pour les entreprises de l'île, et pour le développement du territoire.

Après avoir présenté dans un premier temps la notion d'accessibilité et ses composantes (1.2.1), nous traiterons dans un deuxième temps du rôle du transport dans le développement économique de l'île (1.2.2). Enfin, nous conclurons sur les implications de la desserte insulaire sur l'entreprise de l'île (1.2.3).

1.2.1 L'accessibilité insulaire

Le terme accessibilité provient du latin *accedere*, qui signifie parvenir, s'approcher. Rendre accessible signifie rendre plus proche. L'accessibilité est *« l'offre de mobilité, l'ensemble des possibilités effectives pour relier deux lieux par un déplacement »* (Lévy et al., 2013). Pour l'étudier, il faut tenir compte de l'ensemble des déplacements possibles dans une situation donnée. Concernant les îles du Ponant, il faut donc considérer à la fois le transport aérien et maritime, et à la fois le transport régulier proposé par des compagnies et le transport ponctuel assuré par des particuliers (plaisance, aviation de loisir)[12]. L'accessibilité est le niveau de *« facilité avec laquelle une destination peut être atteinte par un profil d'individu »* (Karampela et al., 2014). La destination peut être un lieu, une personne, une activité économique. *« Il ne s'agit pas de constater la simple possibilité d'aller d'un lieu à un autre en utilisant tels ou tels modes de transport, mais d'évaluer la pénibilité du déplacement, la difficulté de la mise en relation »* (J.-J. Bavoux et al., 2014:17). Elle dépend du système de transport, et non de l'individu amené à se déplacer.

L'accessibilité traduit un effort ou un investissement consenti, qu'il soit temporel, spatial ou monétaire, pour relier deux points, et cela concerne aussi bien le transport de personnes, l'acheminement de marchandises ou le transfert d'information (Varlet et al., 2014). Cet effort peut être appréhendé par la distance entre les points à relier, par le temps nécessaire pour les relier ou par le coût impliqué. Un lieu accessible peut se définir selon divers critères de distance, de temps et de coût : l'acceptabilité des tarifs pour y accéder, la possibilité d'aller et retour dans une période donnée (une

[12] Les moyens de transports privés ponctuels comme la plaisance et l'aviation de loisir ne sont pas utilisés dans le cadre professionnel par les entrepreneurs du Ponant. Ainsi, dans le cadre de cette recherche, seule la desserte régulière a été considérée.

journée, une demi-journée etc.), la possibilité de s'y rendre pour une journée complète de travail, etc. (Brunet et al., 2009). Evoquant le cas ferroviaire, Antoine Frémont rappelle à quel point l'effort consenti, appréhendé par la durée de déplacement, est décisif pour le passager. *« Deux seuils entraînent des changements majeurs dans les comportements de mobilité : l'aller-retour dans la demi-journée et celui dans la journée »* (Frémont, 2014). Cela est clairement transposable pour la mobilité des îliens par la desserte.

Pour le territoire insulaire, l'accessibilité a un rôle primordial dans la capacité d'établir des échanges entre l'île et le continent. Même si une accessibilité réduite peut aussi être facteur d'attractivité, le Comité Economique et Social Européen rappelle que *« la question de l'accessibilité est essentielle si l'on souhaite améliorer l'attrait des régions insulaires »* (Espuny Moyano, 2012). Elle détermine l'avantage de localisation relativement à une autre localisation (Karampela et al., 2014). Au regard de l'égalité face au développement économique, les régions ultrapériphériques européennes sont considérées insuffisamment accessibles, en raison de *« l'éloignement et la fragmentation des régions insulaires de l'espace atlantique »* (Cole et al., 2006:30–31). Un rapport du Réseau Transnational Atlantique des partenaires économiques et sociaux sur la notion d'accessibilité préconise de lutter contre ce manque d'accessibilité en améliorant les liaisons avec le marché communautaire.

La notion d'accessibilité est indissociable de celle du transport. La desserte insulaire peut être considérée comme un dispositif d'amélioration de l'accessibilité, qu'elle se comprenne comme l'accessibilité de l'île depuis le continent ou comme l'accessibilité du continent depuis l'île, selon le référentiel et l'agent économique considéré. Dans quelle mesure le continent est-il accessible pour l'îlien qui souhaite s'y rendre et vendre ses produits ? Et dans quelle mesure l'île est-elle accessible pour l'entreprise continentale qui fournit les commerces insulaires, ou pour le vacancier qui cherche à la découvrir ?

Pour cela il est nécessaire d'identifier les éléments composant l'accessibilité. Il est possible d'en distinguer quatre (J.-J. Bavoux et al., 2014:18; Chapelon, 2006:3) : la performance des réseaux de transport, la distribution spatiale de la ressource à atteindre, les contraintes temporelles liées au fonctionnement de la société et les caractéristiques individuelles des personnes se déplaçant. Nous en inspirant, nous allons examiner ici le rôle du dispositif de transport (1.2.1.1) et des conditions naturelles (1.2.1.2), des caractéristiques de ce qui est transporté (1.2.1.3), de la distribution spatiale des ressources et des marchés (1.2.1.4) et du fonctionnement de la société (1.2.1.5).

1.2.1.1 Le dispositif de transport

La première composante de l'accessibilité d'un lieu est le dispositif de transport : état des moyens de transport, performance des réseaux à disposition et qualité du service de transport. En effet, *« l'accessibilité dépend de la capacité des réseaux à fournir un service de qualité aux usagers »* (J.-J. Bavoux et al., 2014:18). Cette qualité de service dépend des modalités de transport : type de transport proposé, confort et vitesse du moyen de transport, simplicité de l'emprunter, durée du trajet, aspect continu et discontinu de l'offre de transport, fréquence ou encore coût engendré. Par exemple entre le port insulaire et le port continental, *« la vitesse est soit plus lente que celle de la circulation terrestre (liaison maritime) soit bien plus rapide (liaison aérienne) »* (Varlet et al., 2014:99). Cette différence de vitesse influe sur l'accessibilité : une île uniquement accessible par la mer est jugée moins accessible qu'une île que l'on peut rejoindre par les airs. Pensons par exemple au cas de l'île de Sainte-Hélène qui est accessible par une liaison commerciale aérienne depuis novembre 2017, ramenant à 6 heures le déplacement pour rejoindre l'Afrique du Sud, contre 5 jours de navigation avec le Royal Mail Ship St Helena auparavant. Cette nouvelle liaison aérienne améliore l'accessibilité de l'île.

La différence de prix influe également sur l'accessibilité. Il est important de noter que le transport maritime détient des avantages en termes de coûts. Or l'efficacité des transports est le plus souvent mesurée en temps. *« C'est oublier que le transport maritime ne joue pas sa compétitivité sur le temps ou le kilométrage. Il mise plutôt sur d'autres facteurs comme la capacité de transport et le coût d'acheminement qui agissent également sur la distance »*. Ainsi, on *« a souvent eu du mal à juger du formidable impact que le transport maritime pouvait avoir sur les îles »* (Nicolas, 2005:331). L'auteur illustre son propos avec le cas des îles de Martinique et de Guadeloupe, où le transport maritime serait si efficace que sa part dans le prix des produits n'est que de 5%, si bien qu'il est plus intéressant d'importer des marchandises du vieux continent plutôt que de s'approvisionner localement. Cependant, sur des distances maritimes plus courtes, comme pour les liaisons des îles du Ponant, l'essentiel du prix de transport provient de la gestion des ruptures de charge plutôt que de la distance à parcourir. Ainsi, cet avantage est moindre sur de petites distances.

Enfin, l'accessibilité dépend également des avancées technologiques dans le secteur du transport. Les principales étapes à relever sont l'apparition du moteur et de l'avion (Moles, 1982). Ces évolutions permettent une meilleure accessibilité de l'île. Les transports *« sont les premiers à s'être affirmés comme des éléments permettant de véritablement limiter la portée de la rupture de la continuité terrestre. Le transport maritime d'abord qui, en étant plus efficace que par le passé, a permis de pondérer l'éloignement vis-à-vis des grands marchés d'approvisionnement. Puis c'est le transport aérien qui, en s'affranchissant de la pesanteur de l'espace physique, a rompu l'étanchéité de la frontière maritime »* (Nicolas, 2005:330). Quand l'accessibilité est meilleure, l'insularité s'estompe.

1.2.1.2 Les conditions naturelles

Concernant les liaisons courtes comme celles des îles du Ponant, il est nécessaire de considérer les conditions naturelles comme composante de l'accessibilité, qu'elles soient d'ordre topographique, géographique ou météorologique, et qui affectent l'île et le bras de mer la séparant du continent.

En premier lieu, la structure physique de l'île est déterminante pour comprendre les critères d'accessibilité insulaire. La topographie du site est cruciale pour accueillir des infrastructures portuaires ou aéroportuaires, portes d'échange avec le continent (cf. 6.1.1) : surface disponible, déclivité, accès à la mer… *« Au même titre que les infrastructures, les points de rupture de charge et de jonction sont tributaires du cadre physique »* (Mérenne, 2013:29). En effet, l'environnement physique du port et la morphologie de ses côtes – altimétrie, bathymétrie, nature du trait de côte… – influent sur le type de port et les infrastructures portuaires dont l'île peut disposer. Surnommée l'île haute, Ouessant est par exemple une île beaucoup moins maritime que Molène, sa voisine, en raison de ses falaises qui rendent l'accès à la mer moins aisé pour ses habitants (Brigand & Le Démézet 1986). En outre, ces deux îles ne disposent pas de port suffisamment abrité pour permettre d'y accoster un bateau en toutes conditions, ce qui limite leur accessibilité.

En second lieu, les conditions de traversée maritime, déterminées par la morphologie des fonds marins et par les conditions nautiques et météorologiques, participent également à la caractérisation de l'accessibilité insulaire. *« Le climat influence […] l'utilisation des voies de communication à cause de la périodicité de ses variations »* (Mérenne, 2013:31). Parmi les îles du Ponant, on ne navigue pas dans les mêmes conditions dans un golfe abrité des aléas océaniques comme le Golfe du Morbihan et dans un secteur de courants où les tempêtes hivernales sont fréquentes, telle la mer d'Iroise. Certaines liaisons sont davantage soumises à des difficultés de navigation, en raison de brouillard, de vents, de courants, de houle, de hauts-fonds et autres écueils, accroissant les efforts nécessaires pour rejoindre l'île, et donc ayant des conséquences sur son accessibilité.

Figure 10 – Transbordement de passagers du *Fromveur 2* au *Dr. Tricard* devant Molène
(Crédit MG 2017)

1.2.1.3 Les caractéristiques de ce qui est transporté

Une autre composante de l'accessibilité concerne la nature et les caractéristiques des passagers se déplaçant ou des biens à transporter. Pour le passager, l'âge, l'aisance physique et le revenu jouent sur l'accessibilité. Dans certains cas, la traversée maritime requiert des transbordements pour accoster (Figure 10), ce qui peut poser des soucis aux usagers les moins mobiles. Dans d'autres cas, la desserte insulaire ne pose pas de problème d'accès, ni à l'embarquement ou au débarquement, ni à l'intérieur du

navire (si celui-ci peut accueillir des personnes à mobilité réduite). En outre, l'accessibilité se mesure aussi en terme monétaire avec le tarif du billet. Une comparaison des tarifs d'une île à l'autre révèle des degrés d'accessibilité divers selon le revenu du passager.

De même, l'accessibilité varie selon les caractéristiques des biens à transporter : nature, poids, volume, conditionnement etc. Par exemple, l'île est facilement accessible pour un petit colis, dont le chargement est aisé quels que soient le navire et les infrastructures portuaires à disposition. En revanche, le transport d'un véhicule imposant sur une liaison non pourvue de navire roulier est moins aisé, puisque son chargement nécessite alors un levage du véhicule ou des conditions de marées bien particulières. L'île de Groix est par exemple plus accessible aux véhicules que l'île d'Ouessant (cf. 5.1.2.2).

1.2.1.4 La distribution spatiale des ressources et des marchés

L'accessibilité est également définie par la distribution spatiale des ressources à employer, et des marchés à atteindre. Pour l'île, l'absence de certaines ressources ou de marchés sur le territoire insulaire impose des échanges avec le continent. La localisation des acteurs avec qui échanger participe à la définition de l'accessibilité. Sur l'île comme sur le continent, la ressource demandée ou le marché à conquérir ne sont pas nécessairement situés sur le port. La traversée maritime n'est donc pas l'unique maillon de la chaîne entre partenaires insulaire et continental.

L'éloignement des acteurs de l'échange, fournisseur et consommateur, est défini par la séparation maritime, mais aussi par les distances terrestres à parcourir. En cela, la situation portuaire participe à l'accessibilité. Si le port continental subit lui-même un manque d'accessibilité depuis un centre urbain, alors l'accessibilité de l'île sera réduite. Il sera donc pertinent de s'intéresser à la situation portuaire (6.1.2) ainsi qu'à la localisation des partenaires des échanges des entreprises insulaires (7.1.2).

1.2.1.5 Le fonctionnement social

La société, par son fonctionnement et ses perceptions, participe à la définition de l'accessibilité.

Le fonctionnement de la société impose des contraintes temporelles : les horaires habituels des journées de travail requièrent des déplacements aux heures de pointe sur les axes les plus fréquentés. Sur les îles du Ponant, les besoins de déplacement des îliens sur le continent coïncident. De même, la saisonnalité touristique soumet les vacanciers à de la congestion et à des difficultés de réservation.

L'accessibilité est alors définie comme la traduction de *« la capacité du système de transport à répondre à la demande »* (J.-J. Bavoux et al., 2014:18). Face à un surplus de demande, le dispositif de transport peut rencontrer des difficultés pour assurer un certain niveau d'accessibilité. Un trafic congestionné est observé à certains horaires, jours de la semaine ou périodes de l'année, sur les ports continental et insulaire, où convergent toutes sortes de flux.

L'accessibilité est donc relative à la période, mais aussi à la zone étudiée. Elle est aussi question de ressenti de l'usager. Louis Brigand souligne que le fonctionnement proche de l'autarcie des îles du Ponant était possible à *« une époque différente où les critères d'accessibilité et de viabilité n'étaient pas du tout les mêmes qu'aujourd'hui »* (Brigand et al., 2019). La tendance actuelle est à la demande croissante d'accessibilité. Si elle était auparavant considérée comme un privilège, elle constitue aujourd'hui une requête forte des territoires. On perçoit donc que l'accessibilité, outre des critères objectifs de l'offre de transport, est également le fait d'une perception de l'usager, qui fournit l'effort pour rejoindre un lieu depuis un autre.

L'accessibilité de l'île dépend donc de plusieurs facteurs et peut évoluer au fil du temps, avec la saisonnalité, la météorologie, les avancées technologiques, l'organisation de la desserte et les requêtes de l'usager. Mais dans quelles mesures a-t-elle des implications pour le territoire et ses acteurs économiques ? Quel est le rôle de la desserte insulaire pour le développement de l'île ?

1.2.2 Le rôle du transport pour le développement de l'île

Nous distinguons le rôle de la desserte insulaire (1.2.2.1) et du transport terrestre (1.2.2.2) pour le développement de l'île.

1.2.2.1 Le rôle de la desserte insulaire pour le développement de l'île

- *La desserte ne détermine pas le niveau de développement insulaire*

Dans le discours politique, l'idée que le transport apporte le développement est bien ancrée. C'est ce qui est notamment visé par la continuité territoriale. En revanche la recherche scientifique propose une controverse sur les effets structurants du transport.

Les effets structurants du transport sont les conséquences sur le territoire provoquées par une nouvelle infrastructure ou un nouveau service de transport, en termes de développement et de mobilité. Mais le déterminisme entre transport et développement est contesté depuis plus de vingt ans, et les effets structurants sont qualifiés de « mythe » par les géographes des transports (Offner, 1993). Le lien de causalité entre le transport et le développement n'est pas rigoureusement démontré. Il n'y a pas de conséquence automatique sur le développement du territoire. En revanche, une nouvelle infrastructure peut permettre de développer des potentialités, de provoquer une amplification ou une accélération des tendances préexistantes et d'initier de nouvelles stratégies spatiales chez les acteurs (Offner, 2009; Offner et al., 2014). Ainsi, le transport est une condition nécessaire, mais non suffisante pour déclencher une dynamique économique d'un territoire. Il n'est pas le seul facteur de développement pour les îles. Alors, favoriser la desserte insulaire ne semble pas suffisant pour encourager le développement. *« Si l'on reconnaît l'importance des infrastructures de transport comme facteur de localisation, on ne peut cependant affirmer qu'une politique de désenclavement des régions insulaires par l'instauration de dessertes de qualité suffirait à créer des activités nouvelles et à développer les entreprises déjà installées »* (Fustier, 1995:94). La politique doit être plus large pour intégrer les économies insulaires à leur système continental proche. En effet, *« simplement améliorer ou subventionner les coûts de transport maritime ne sera pas suffisant. Cela ne mènera jamais à une totale égalisation des niveaux de prix. Il est nécessaire de mener une politique plus large, non seulement pour améliorer le transport par voie maritime, mais aussi pour réduire les coûts de stockage, développer le nombre de commerces, et prévenir les monopoles locaux d'exercer leur pouvoir sur les prix »* (Armstrong et al., 1993:318)[13].

- *Mais elle demeure cruciale pour permettre un développement*

Pour autant, sans qu'elle soit déterminante, l'existence de la desserte reste indispensable pour le développement de l'île. D'abord, elle est considérée comme un vecteur pour rompre l'isolement. Le biologiste marin Albert Lucas évoque en 1968 le cas d'Ouessant, qui non seulement a vu rapidement l'arrivée de l'électricité, de l'eau courante et des routes goudronnées, mais aussi *« parallèlement l'île a rompu son isolement séculaire, grâce à l'amélioration du trafic maritime et à la création de liaisons aériennes »* (Lucas et al., 1968:35). La desserte est utile au développement de l'île par sa fonction de pont, de liaison entre deux territoires. Elle est souvent qualifiée de « cordon ombilical » pour les îles, rappelant son rôle vital dans l'approvisionnement des territoires insulaires.

[13] L'article dont est issu ce passage étant en anglais, l'extrait a été traduit par Marie Guingot. Il est en de même pour l'ensemble des extraits issus de textes rédigés en anglais dans la suite de cette thèse.

Quel que soit le territoire, *« que les transports s'arrêtent (pour cause d'intempérie ou de grève) et c'est toute la vie économique qui est mise en léthargie ! »* (Mérenne, 2013:9). Selon ce géographe des transports, *« là où les moyens de transport n'existent pas ou lorsqu'ils sont réduits au minimum, comme dans plusieurs régions ou pays en développement, l'activité économique reste au stade de la subsistance et de l'autoconsommation […] »* (ibid.). Les transports sont essentiels pour les autres secteurs de l'économie, ils *« sont à la fois l'alpha et l'oméga de l'organisation de la plupart des activités, qu'il s'agisse de l'agriculture, de l'industrie, du tourisme ou des services. Ils influencent leur localisation et facilitent ou freinent leur développement »* (ibid.:11).

Dans le cas des îles, la desserte insulaire permet d'effacer, partiellement, la rupture maritime. *« Une liaison assurée par un moyen de transport collectif résout un problème de distanciation entre une île et le continent en supprimant, de façon discontinue dans le temps, un effet-barrière »* (Varlet et al., 2014:98). Si le transport consiste à *« vaincre l'espace avec du temps »* (Savy, 1993:213), la desserte insulaire permet de surmonter la discontinuité physique de l'île au continent. L'effet-barrière de la discontinuité maritime persiste, mais la barrière se lève par intermittence grâce à la desserte, maritime ou aérienne. Ainsi, *« les régions maritimes insulaires [sont] extrêmement dépendantes des transports maritimes »* (Cole et al., 2006:30).

Le transport entre l'île et le continent est essentiel pour permettre des échanges avec d'autres territoires, si une stratégie de développement extraverti est retenue pour l'île. *« Les liaisons maritimes avec les îles sont une nécessité permanente, un facteur de développement du fait de la forte dépendance des microsystèmes insulaires à l'égard des macro-systèmes nationaux et communautaires »* (Marcadon, 1990:61). Avec ses faibles dotations en ressources naturelles, l'économie insulaire génère des flux entrants pour son approvisionnement. Avec son marché local réduit, elle produit des flux sortants pour les activités exportatrices. En amont comme en aval, l'économie insulaire a donc besoin d'un dispositif de transport pour effectuer des échanges avec d'autres territoires.

Ecartant tout déterminisme, les géographes reconnaissent donc le rôle joué par le transport dans le développement économique, à l'instar de Colette Ranély Vergé-Dépré qui introduit ainsi un numéro spécial de la revue Géotransports sur le transport et les territoires insulaires : *« Dans le contexte géographique si particulier de l'insularité, les transports jouent, en effet, un rôle fondamental ; ils participent aux dynamiques d'ouverture et de fermeture de ces territoires et sont un vecteur essentiel de cohésion territoriale et de développement économique »* (Ranély Vergé-Dépré, 2014:3).

En dehors de permettre la circulation des flux, la présence d'infrastructures de transport et la qualité du service peuvent rendre le territoire plus attractif économiquement, car plus accessible. Dans les îles du Ponant, l'essor économique et la mise en place de liaisons régulières coïncident : *« Au moment du réveil économique, démographique et social des îles de l'Atlantique, la création dans les années 1880, pour celles qui sont les plus éloignées du continent, de liaisons régulières à vapeur a eu pour conséquence de permettre à un premier*

Henry Queffélec, 1975 (p66)

« Le développement des voyages, la facilité de l'excursion en belle saison grâce à des "vedettes" qui partent de Bestrée, anfractuosité de la Pointe du Raz utilisée comme embarcadère et débarcadère, ont attiré des millions de visiteurs dans une île que son héroïsme de juin 1940 avait popularisée ».

Encadré 11 – La fréquentation touristique à Sein favorisée par l'amélioration de la desserte

public de touristes de se rendre sur les îles » (Péron, 1996b:85). Les facilités de déplacements favorisent la fréquentation touristique (Encadré 11).

De plus, le transport est un élément important dans la formation des prix. Son coût est un facteur de localisation des activités (Wolkowitsch, 1992) et constitue un levier par lequel optimiser les coûts de production. Pour un territoire insulaire, qui a amplement recours aux importations et aux exportations, les tarifs de la desserte sont primordiaux, car ils concourent à définir quelles sont les activités qui peuvent se maintenir sur l'île. Ainsi, il est fréquemment conseillé pour une île de s'orienter vers des biens et des services à forte valeur ajoutée, pour lesquels le prix du transport est négligeable (Armstrong et al., 2006:80; Dehoorne, 2014:5; Gombaud, 2007:945). Cela permet de surmonter les inégalités de compétitivité économique générées par les prix de transport.

En outre, si le transport participe en partie au développement économique de l'île, ce dernier permet aussi de façonner et d'améliorer le dispositif de transport. Dans une perspective d'étude de l'évolution de quelques îles du Ponant, des géographes brestois écrivent que *« l'augmentation de la fréquentation justifie en partie l'amélioration quantitative et qualitative des transports. Ce sont les touristes en séjour de quelques heures sur l'île qui rentabilisent les services maritimes. Entre 1954 et 1984, le trafic est multiplié par neuf. Cette augmentation est liée à l'accroissement du nombre de touristes et non des insulaires »* (Brigand et al., 1986:176). Cela reste vrai aujourd'hui. Dans la relation entre dispositif de transport d'une part et développement des activités d'autre part, les effets induits s'observent donc dans les deux sens.

Enfin, il paraît nécessaire de ne pas uniquement évoquer ici les aspects bénéfiques de la desserte insulaire sur le développement de l'île. Certains auteurs soulignent effectivement des effets négatifs de l'amélioration des transports pour les îles (exemple en Encadré 12). En rendant les îles plus accessibles, les transports peuvent dénaturer les ressources et l'image de l'île. Abraham Moles explique que parallèlement au tourisme qui *« dévore les îles »*, *« l'avion détruit leur statut privilégié »* (Moles, 1982:288). L'amélioration de la desserte favorise la venue de visiteurs, mais elle facilite aussi le départ des îliens. La liaison insulaire s'emprunte en effet dans les deux sens, comme le rappelle Jean-Marc Offner (2009) à propos des transports terrestres : *« les autoroutes comme les TGV peuvent se prendre dans les deux sens »*. Dans les îles du Ponant, André Guilcher (1977:123) souligne également que *« les progrès des relations avec le continent favorisent l'exode au lieu de le freiner »*. Nous verrons dans le dernier chapitre comment cette amélioration de la desserte pose de nouveaux enjeux pour les épiceries insulaires.

Un exemple d'amélioration du transport à l'encontre du développement du territoire insulaire

Dans les îles du Pacifique Sud, Ralph Gerard Ward relate l'exemple des îles Fidji et Tonga qui sont, dans les années cinquante, bien desservies par un cargo mixte depuis la Nouvelle-Zélande toutes les deux semaines. Cela permet l'export fréquent et régulier de la production bananière.

Puis, avec les avancées techniques du transport aérien qui permettent la chute des tarifs, les compagnies aériennes capturent le trafic maritime passager, ne laissant que le fret au navire. Le cargo maritime perd en rentabilité, et cesse alors, provoquant la chute des exportations de bananes. Ainsi, *« les changements de technologie dans le transport ont remodelé la géographie de la région, désavantageant de nombreuses îles »* (Ward, 1993:18).

Encadré 12 – Un potentiel effet négatif de l'amélioration de la desserte

1.2.2.2 Le rôle du transport terrestre insulaire pour le développement de l'île

Il ne faut pas oublier le transport terrestre sur l'île. Bien que ce maillon de la chaîne logistique ne concerne pas directement la desserte insulaire, il paraît indispensable d'évoquer les conditions dans lesquelles se font le post-acheminement des importations ou le préacheminement des exportations. De plus, en complément de la traversée, le transport au sein de l'île représente un coût supplémentaire (Armstrong et al., 2006) pour l'entreprise insulaire par rapport à l'entreprise localisée dans le port continental.

Comme sur le continent, le transport terrestre joue un rôle de facilitateur des échanges. Mais les îles peuvent connaître un déficit d'équipement, par leur exiguïté qui contraint les possibilités d'aménagement. *« Dans l'espace insulaire, la vitesse de déplacement est très variable selon que l'île est vaste, et susceptible d'être équipée d'un réseau autoroutier ou ferroviaire, ou qu'elle est de petite taille et ne dispose que d'un modeste réseau de routes étroites et sinueuses, sans offre de transports en commun. Une certaine lenteur est introduite dans les déplacements, caractère qui est même souvent devenu une qualité recherchée par le touriste, lequel devient un adepte des modes doux (marche à pied, vélo)* » (Varlet et al., 2014:99). Ainsi, bien que pouvant représenter une contrainte pour le professionnel insulaire qui doit déplacer de la marchandise, l'aspect atypique, lent et doux du transport de passagers sur l'île peut être un facteur d'attractivité pour le secteur touristique.

Mathieu Strale (2014:80) explique que les conditions physiques sont à même de compliquer le transport de marchandises en milieu insulaire. Nous verrons par la suite que le transport est très varié d'une île du Ponant à l'autre, selon ses possibilités d'aménagement et la volonté politique des élus (chapitres 6 et 7).

Mais revenons à présent au rôle de la desserte insulaire. Au-delà de sa contribution dans l'existence et la localisation des activités, le transport a également des conséquences pour la gestion au quotidien des entreprises installées en territoire insulaire.

1.2.3 Les effets de la desserte sur les entreprises insulaires

Nous allons voir dans cette section quelles sont les conséquences du niveau d'accessibilité et des modalités de desserte pour les entreprises insulaires : les effets des surcoûts insulaires (1.2.3.1), le besoin de stockage (1.2.3.2), la moindre diversité de produits (1.2.3.3), la chaîne logistique plus longue et plus complexe (1.2.3.4), la dépendance à la desserte (1.2.3.5).

1.2.3.1 Les conséquences des surcoûts insulaires pour l'entreprise

L'existence et les raisons des surcoûts insulaires ont déjà été évoquées (cf. 1.1.1.2). En voici quelques conséquences pour l'économie et l'entreprise insulaire.

Des surcoûts de production sont engendrés par les surcoûts l'importation ou l'exportation. A l'import, le coût du transport conduit à des tarifs de vente plus élevés sur l'île. L'entreprise s'approvisionnant localement en pâtit. A l'export, les surcoûts impliquent des marges réduites ou limitent la compétitivité des produits exportés. *« Les coûts de transport sont largement considérés comme la principale entrave à l'intégration des économies insulaires à celles du continent et d'autres pays »* (Armstrong et al., 1993:312). Ils sont considérés comme une entrave aux échanges avec les territoires extérieurs. A Belle-Île, *« l'insularité, en augmentant les coûts des produits, tant pour l'importation (engrais, graines, machines…) que pour l'exportation (productions laitières, animales) entraîne des difficultés de commercialisation »* (Brigand, 1979:107). Une piste d'amélioration pour l'entreprise insulaire concerne la qualité des produits à l'export : *« les quelques alternatives viables pour ces petits territoires faiblement compétitifs sur des produits courants passent par une montée en gamme qui autorise de meilleures plus-values »* (Dehoorne, 2014:3), freinant la réduction des marges de l'entreprise.

1.2.3.2 Un plus grand besoin de stockage

Le stockage est plus important en territoire insulaire. La discontinuité spatiale a *« pour conséquence une moindre sécurité des approvisionnements et la nécessité de disposer de stocks et de capacités de stockage plus importants »* (Espuny Moyano, 2012:6). Sur l'île de Man, le besoin de stockage est supérieur d'environ un tiers par rapport au continent (Armstrong et al., 2006, 1993). Les auteurs avancent trois raisons (Armstrong et al., 1993). La première est le risque d'interruption de l'approvisionnement, l'éloignement des marchés d'approvisionnement et de commercialisation et les aléas de la desserte insulaire. En effet, afin de parer à tout souci d'approvisionnement, les commerces insulaires ont tendance à augmenter le volume de leurs réserves afin d'être en mesure de répondre à toute demande, même si par exemple une rotation de navire n'a pas pu être assurée en raison d'un coup de vent, qu'une palette a été oubliée dans la gare maritime continentale ou qu'un carton a été détérioré. Les auteurs soulignent le manque de fiabilité du transport, et de manière peu courante, mais possible, les dommages causés à certains produits lors du transport. La deuxième raison d'un stockage plus important est le besoin d'importer des volumes de taille économique. Il faut parfois commander au-delà d'un certain seuil pour rentabiliser les frais de transport, voire atteindre le franco de port de la part du fournisseur. Or le commerce insulaire n'a pas à faire face à la même demande qu'un homologue continental en raison d'un marché

plus réduit, et ce seuil peut représenter un important volume pour son activité. La troisième raison du supplément de stockage sur l'île est la volonté d'acheter en gros afin de négocier et d'obtenir des remises sur le prix courant de la marchandise, en dehors des coûts de transport.

Or ce stockage plus important requiert des efforts financiers pour les entreprises insulaires. Selon Bernard Poirine (1995:29), *« l'éloignement et l'insécurité de l'approvisionnement imposent de détenir des stocks importants, coûteux en trésorerie »*. Car le stock, en attente d'être vendu, constitue de la trésorerie immobilisée. De plus, le stockage génère des coûts : besoin de locaux de stockage, qu'il faut louer ou acquérir, aménager et entretenir ; risque de détenir du stock, qui peut se détériorer ou passer de mode. Ce plus grand besoin de stockage des entreprises insulaires est donc source de surcoûts.

1.2.3.3 Une moindre diversité et disponibilité des produits

La gamme de produits proposée en magasin insulaire est moins étendue que sur le continent (Armstrong et al., 1993). Outre le manque de diversité, il peut être ardu de trouver certains produits en grande quantité. Pour une société insulaire qui se voit contrainte d'importer l'essentiel de ses besoins, la gamme réduite des produits disponibles est une difficulté supplémentaire. Certains produits sont difficiles à trouver sur l'île. En dehors des produits très courants, il peut s'avérer impossible de trouver dans un des commerces de l'île un produit plus spécifique. Les petites îles du Ponant ne disposent généralement que de quelques commerces, parfois chichement approvisionnés. A Sein par exemple, il est impossible de trouver certains articles d'habillement, d'entretien, d'outillage…

Cela a un impact sur le consommateur, mais également sur l'entreprise insulaire, elle-même consommatrice de biens sur l'île. Elle doit d'autant plus faire appel à des fournisseurs du continent pour réaliser sa production ou fournir son lieu de vente.

1.2.3.4 La chaîne logistique plus longue et plus complexe

La chaîne logistique, que ce soit à l'amont ou à l'aval de l'activité, est généralement plus complexe pour une entreprise insulaire. *« Le système de distribution des biens vendus sur l'île de Man est plus complexe que la livraison de biens dans la région de Northwest England parce qu'il y a habituellement une liaison maritime (ou aérienne) de fret supplémentaire dans la chaîne de distribution »* (Armstrong et al., 1993:313). Le système d'approvisionnement ou de distribution est composé de davantage de tronçons consécutifs, pour

lesquels il faut faire appel à des transporteurs distincts. La gestion logistique pour les entreprises insulaires nécessite parfois le recrutement de personnes dédiées. Elle est ainsi coûteuse et chronophage.

Le temps est une contrainte de transport. D'abord en termes de nécessités techniques, lorsqu'une livraison rapide est impérative, pour une question de fragilité des produits, tels que les produits agroalimentaires. Ensuite en termes de productivité, pour deux raisons. *« D'une part transporter plus vite peut permettre l'extension d'une aire de marché ou d'un bassin de clientèle d'un site touristique, d'un centre commercial etc. D'autre part un bien en phase de transport coûte de l'argent et, par conséquent, réduire le temps de déplacement limite d'autant cette séquence stérile »* (J.-J. Bavoux et al., 2005:26–27).

Or le temps d'acheminement est plus long, à la fois pour le passager et pour la marchandise. La traversée reste un temps mort pour un passager, ce qui a des conséquences sur la rentabilité des entreprises dont les salariés sont amenés à se déplacer hors de l'île (Hache, 1988). De plus, avec l'éloignement des principaux marchés mondiaux et la complexité des déplacements, il y a une difficulté à organiser des rencontres en face à face (Armstrong et al., 2006), ce qui peut entraver les relations commerciales. Dans les lointaines îles des Marquises par exemple, la courte escale de la liaison aérienne (5 heures, alors que l'aéroport est à une demi-heure et que la présence des passagers est obligatoire une heure avant l'embarquement) *« contraint les passagers à conclure très rapidement des affaires »* (Cerveau, 2001:107). Les courtes escales des rotations insulaires du Ponant contraignent également les déplacements (cf. chapitre 7).

Pour la marchandise, le trajet vers les îles est plus long, en raison du passage de la discontinuité maritime, que ce soit par voie maritime ou aérienne, et du passage par des zones de jonction. La rupture modale est l'interruption du mouvement lié au changement de mode de transport : d'un camion à un navire par exemple. Toutefois, elle ne requiert pas nécessairement la manipulation de la marchandise à transporter : le camion embarque directement à bord du navire, sans que sa cargaison ne soit manipulée. En revanche, la rupture de charge est une rupture modale nécessitant de la manutention : la cargaison du camion est déchargée de ce dernier pour être rechargée à bord du navire. Cette manipulation ralentit le transport et implique un surcoût (Finlay et al., 2003; Mérenne, 2013; Strale, 2014).

Pour une liaison insulaire, il y a deux points de rupture modale, à laquelle s'associe parfois une rupture de charge : au port ou aéroport insulaire et au port ou aéroport continental. Cela crée de la rugosité lors du déplacement, avec une vitesse irrégulière. *« Au passage par un port ou par un aéroport est alors associée une halte obligée (porte continentale) qui, tout en rendant possible l'accès à l'île, ralentit la vitesse moyenne du voyage : cheminer dans le terminal en voiture ou à pied voit se succéder plusieurs temps d'attente et de déplacements brefs (guichet, formalités administratives, policières, douanières, embarquement) ; autant d'étapes répétées en sens inverse et plus rapidement au lieu de débarquement (porte insulaire) »* (Varlet et al., 2014:99). Les

ruptures sont plus nombreuses dans le cas d'une petite île archipélagique, quand la marchandise transite par l'île principale, mais ce cas ne se présente pas pour les îles du Ponant. Lorsque les navires ne peuvent accoster directement sur l'île en raison d'infrastructures portuaires inexistantes ou inadéquates, alors cela augmente le nombre de ruptures et le coût afférent (Poirine, 1995:29). Il peut alors y avoir deux points de rupture de charge pour le débarquement sur l'île : en mer du navire principal au transbordeur, puis à quai du transbordeur à l'engin terrestre qui poursuit le transport sur l'île. C'est le cas à Molène, avec le transbordeur *Dr. Tricard* (cf. Figure 10, p59), employé quelques jours par mois selon la marée pour assurer le transport des passagers et de la petite marchandise entre le navire de liaison de la Penn Ar Bed et la digue du Bon Retour. La rupture de charge, en raison de la manipulation de la marchandise, accroît les risques de dommages. Cela peut engendrer des efforts supplémentaires de la part de l'entreprise insulaire pour le conditionnement de sa marchandise, afin de limiter les dégradations.

Enfin, les ports et aéroports sont des points de passage obligés pour la circulation des flux. Il y a une concentration des échanges en ces lieux. Ce n'est pas propre aux îles, mais la problématique y est *« d'autant plus forte que tous les échanges de marchandises avec l'extérieur doivent transiter par ces points »* (Strale, 2014:79). En conséquence, les entreprises insulaires subissent une congestion aux abords de ces infrastructures, ce qui est également chronophage. Les entreprises du Ponant en témoignent (partie IV).

1.2.3.5 Les autres effets de la desserte pour l'entreprise

L'entreprise insulaire peut être considérée comme ayant un choix restreint de stratégie en raison de la desserte. En effet, les acteurs insulaires sont en situation de dépendance face à l'accessibilité. Leurs pratiques reposent de plus en plus sur les dispositifs de transport. L'économie insulaire connaît une certaine vulnérabilité, car elle est *« dépendante des importations en provenance des métropoles, et donc des prestataires de services de transport qui en garantissent l'accessibilité et la régularité d'accès […] L'interruption du flux peut avoir des conséquences spatiales et économiques importantes pour tous les acteurs de la chaîne de transports, de l'opérateur à l'usager »* (Varlet et al., 2014:97). Il y a donc une forte dépendance des entreprises insulaires aux transporteurs, maritimes ou aériens. Or le marché du transport est parfois réduit, en raison de l'étroitesse des besoins et de la faible rentabilité du secteur. Les entreprises sont le plus souvent contraintes dans le choix du transporteur. Nous analyserons la situation concurrentielle de la desserte dans les îles du Ponant dans le chapitre 3 (cf. 3.2.2). L'entreprise peut certes internaliser le transport (cf. 8.2.1), mais cela implique des compétences et des investissements particuliers.

Louis Brigand et al. (2019) évoquent de nombreux impacts de la discontinuité maritime et de la desserte insulaire sur l'activité des entreprises des îles du Ponant : *« la distance au continent induit des*

ruptures de charge et des surcoûts liés à des stocks plus importants pour certaines activités. La question du transport, en lien avec l'éloignement, limite l'accès au marché du travail continental, autant pour les travailleurs îliens que pour les entreprises. Ces dernières peuvent en outre avoir des difficultés d'accès à certaines activités de soutien aux entreprises (administrations, banques, comptables, etc.) ».

L'éloignement relationnel peut être le corollaire de l'éloignement physique, conduisant à des liens moins resserrés de l'entreprise à ses partenaires du continent. Aujourd'hui, avec la mobilité croissante des îliens et l'usage répandu des nouvelles technologies de l'information et de la communication, la proximité relationnelle est toutefois rendue possible malgré l'éloignement physique.

En conclusion, le transport, l'accessibilité et les échanges avec l'extérieur sont au cœur de la question insulaire. Le sujet est incontournable pour évoquer l'île et son économie. La desserte détermine le lien possible de l'île au reste du monde. Elle contribue ainsi à l'économie de l'île, sans pour autant la déterminer.

1.3 Conclusion du chapitre 1 : des territoires insulaires variés, mais toujours un rôle majeur de la desserte

Deux points essentiels sont à retenir de ce premier chapitre.

Dans un premier temps, nous avons pu constater la diversité des territoires insulaires en termes de contraintes et d'atouts, et la multiplicité de voies de développement de l'île en résultant.

En termes physiques, insularité rime avec exiguïté, éloignement et isolement. En termes économiques, elle résulte en un petit marché local, une dépendance économique, des surcoûts et l'impossibilité de réaliser des économies d'échelle. Pourtant l'insularité est également une opportunité de développement économique par les ressources et la visibilité qu'elle procure. Mais si les îles affichent une certaine unité par leur définition de terres émergées entourées d'eau et par des caractéristiques communes évoquées à l'instant, cet ensemble de territoires présente une forte hétérogénéité. Car *« au-delà de tous les stéréotypes, l'île est […] d'abord multiple et diverse »* (Maillard, 2006:4).

En effet les opportunités du territoire et les contraintes liées à l'insularité, selon leur ampleur, façonnent des territoires qui ne se ressemblent pas. Car ces facteurs affectent chaque île à des degrés divers, et la *« multiplicité des îles introduit une grande diversité dans le fait insulaire »* (Brigand, 1992:5). Cette diversité se retrouve aussi dans les parcours de développement insulaire.

Dans un second temps, nous avons pu nous rendre compte du caractère incontournable de la question de la desserte insulaire et de celle de l'accessibilité de l'île pour traiter convenablement du développement et des activités économiques insulaires, et d'une manière générale de la vie sur une île.

Île et continent sont reliés par liaison maritime ou aérienne. Cette desserte insulaire rend les échanges possibles entre ces deux territoires et permet ainsi un développement extraverti, et non uniquement autarcique, de l'île. S'il n'y a pas d'effets automatiques des infrastructures de transport, ces dernières ne suffisant pas à générer le développement économique, elles demeurent toutefois indispensables pour l'installation, le maintien et le développement d'activités économiques sur les îles. Si le tourisme, comme c'est le cas dans les îles du Ponant, est une activité majeure pour l'économie de l'île étudiée, son accès est alors un enjeu important pour son développement. Même si ce n'est pas le seul facteur explicatif, l'accessibilité, définie par les modalités de la desserte insulaire, participe au niveau de développement de l'île et au potentiel des activités économiques insulaires. Comme nous le verrons par la suite, la desserte insulaire joue un rôle sur les prix, les délais de livraison, l'afflux touristique ou l'organisation des entreprises.

Transport et accessibilité sont au cœur de la question du développement insulaire, et au centre des préoccupations des entreprises des îles. Il nous semble alors indispensable de bien saisir le fonctionnement de cette desserte insulaire pour ensuite aborder les enjeux posés pour les entreprises insulaires. Les parties II et III sur l'île et le navire seront donc consacrées à l'analyse de la desserte des îles du Ponant. Mais auparavant, nous souhaitons dans le second chapitre présenter le tissu économique insulaire et dresser le portrait de l'entrepreneuriat insulaire sur les îles du Ponant.

CHAPITRE 2 :
LE PROFIL ECONOMIQUE DES ÎLES DU PONANT

« La variété des facteurs à considérer pour comprendre la vie d'une île interdit tout déterminisme. […]
Ainsi, on ne devrait pas considérer comme acquises les conséquences de l'insularité
et voir comment elles se marquent dans les îles considérées, mais adopter la démarche inverse :
étudier ces […] îles telles qu'elles sont et voir ce qu'elles doivent à l'insularité. »

Brigitte Dumortier, 1976

2.0 Introduction au chapitre 2

Afin de pouvoir répondre à notre problématique sur l'intégration de la desserte dans le fonctionnement des entreprises insulaires, il paraît nécessaire de connaître les activités professionnelles présentes sur les îles du Ponant. Quelles sont les entreprises en activité, et quel est le poids économique des différents secteurs socioprofessionnels sur ces îles ? Nous nous interrogerons sur les besoins en transport de ces activités. D'autres questionnements concernent la spécificité insulaire. Est-il possible de détecter des spécificités économiques insulaires par rapport au territoire continental ? Discerne-t-on des spécificités économiques parmi les îles du Ponant ? C'est-à-dire présentent-elles des traits communs ou bien leurs tissus économiques se distinguent-ils ? Le cas échéant, qu'est-ce qui peut expliquer ces différences d'une île à l'autre ?

Avant de décrire le profil économique des îles du Ponant, il est nécessaire de procéder à un point terminologique pour l'ensemble de la thèse et à un point méthodologique pour ce deuxième chapitre en particulier.

2.0.1 Clarification terminologique autour de l'entreprise

Compte tenu du sujet de ce chapitre et de l'importance de ces termes pour les parties suivantes, il est nécessaire dans un premier temps de définir les termes utilisés : l'entreprise et son ou ses établissements, l'entrepreneur ainsi que le tissu économique.

Pour les économistes, l'entreprise est une *« unité économique dotée d'une autonomie juridique qui combine des facteurs de production (capital et travail) pour produire des biens ou des services destinés à être vendus sur un marché »* (Beitone et al., 2002:169).

Pour les géographes, l'entreprise est un *« des grands acteurs de l'espace »* qui organise la production en vue d'un profit (Brunet et al., 2009:187). Elle est inégalement sensible à la situation géographique selon sa stratégie, mais elle entretient une relation réciproque avec le territoire : si elle participe au territoire en créant de l'emploi et en dynamisant l'économie locale, le territoire participe au fonctionnement de l'entreprise en lui fournissant ressources et marchés.

L'approche de l'entreprise que l'on souhaite adopter ici rejoint la définition d'Etienne Duchâtel (2016:5), qui définit l'entreprise comme *« une organisation dont l'objectif est de produire des biens et services à partir de ressources localisées dans un ou plusieurs espaces géographiques à destination de marchés eux aussi situés dans un ou plusieurs espaces géographiques »*. La référence aux espaces géographiques de l'entreprise, en amont comme en aval, implique d'inclure les flux physiques générés par l'entreprise, et donc d'englober la question du transport qui nous intéresse, notamment en distinguant l'ici (l'espace insulaire) de l'ailleurs (le continent). Nous garderons en effet à l'esprit tout au long de ce chapitre, puis dans le reste du développement de cette thèse, la distinction entre ces deux espaces. D'où proviennent les ressources nécessaires à l'activité ? Où sont commercialisées les productions liées à l'activité ? Lorsque la réponse est le territoire insulaire, l'acheminement des ressources et l'expédition des productions nécessitent uniquement du transport sur l'île, qui bien que présentant dans le cas des îles du Ponant quelques spécificités, n'implique qu'un moyen de transport terrestre. Lorsque la réponse est le continent, l'acheminement depuis le continent et l'expédition vers celui-ci nécessitent une traversée, maritime ou aérienne, qui complexifie la chaîne logistique. Au-delà de sa production ou de son fonctionnement, c'est la relation aux territoires (le territoire local ou les territoires distants), qui nous intéresse dans les stratégies d'adaptation de l'entreprise à la desserte insulaire.

Alors que l'entreprise est un objet économique et juridique, l'établissement est un objet géographique (Brunet et al., 2009:187). L'établissement est une partie de l'entreprise. Il est une unité géographique tandis que l'entreprise est une unité de décision stratégique. Selon l'Institut National de la Statistique et des Études Economiques (INSEE), dont nous utiliserons de nombreuses données dans ce chapitre, c'est *« une unité de production géographiquement individualisée, mais juridiquement dépendante de*

l'entreprise ». Il s'agit d'une installation de l'entreprise, qui peut en compter plusieurs, comme par exemple une usine de production d'une part et un magasin de vente d'autre part. Etymologiquement, le terme provient de « stat », qui signifie se tenir là, être établi. Il est ainsi *« situé dans un lieu défini »* et il est *« la manifestation géographique de l'entreprise »* (Brunet et al., 2009:197). C'est, selon l'INSEE, le niveau d'analyse le mieux adapté pour une approche géographique de l'économie d'un territoire. En effet, alors que le siège peut être établi dans un premier territoire, les installations de production peuvent se tenir dans un deuxième et les locaux de vente dans un troisième. En ce qui concerne les îles du Ponant, l'entreprise se réduit le plus souvent à un seul établissement.

L'entrepreneur est l'*« agent économique qui dirige »* l'établissement (Beitone et al., 2002:168). Il peut également, mais non nécessairement, en être le fondateur ou le propriétaire. Il est surtout celui qui a un rôle décisionnel. Il peut être simple gestionnaire, en combinant les ressources et coordonnant les marchés (Walras, 1874), ou être innovateur, en étant *« l'élément actif »* de l'*« exécut[ion] de nouvelles combinaisons »* de facteurs de production (Schumpeter, 1911). Nous dénommons par la suite entrepreneurs du Ponant les gestionnaires d'établissement dans les îles du Ponant, dont l'objectif est a minima la pérennité de l'activité et du revenu qui en découle, en gérant la production et sa commercialisation.

Le projet ID-Île 1 se consacrant aux néo-entrepreneurs pose la définition suivante à ses débuts en 2011 : *« un nouvel entrepreneur désigne toute personne ayant créé ou repris une ou plusieurs activités depuis le 01/01/2006. Il peut s'agir de la création/reprise d'activité ou d'une diversification d'activité »* (Brigand et al., 2014:15). Le seuil de cinq ans a été retenu pour une néo-entreprise, avec l'hypothèse qu'à cet âge, le projet est mature et ne relève plus du processus entrepreneurial, que les premiers prêts sont remboursés et les charges sociales régularisées. Depuis, le projet ID-Îles 2 a élargi son étude à l'ensemble de l'entrepreneuriat insulaire, quel que soit l'âge de l'entreprise.

Le tissu économique est, comme le tissu géographique, un terme peu rigoureux mais évocateur (Brunet et al., 2009:484). L'INSEE n'en donne pas de définition dans son glossaire malgré l'usage répété du terme dans ses études[14] ou ses données. Cependant, les données statistiques de l'INSEE sur le « tissu économique » comprennent les variables suivantes : le nombre d'établissements et la répartition par secteur, le nombre d'établissements de service aux entreprises ou aux particuliers, le nombre d'établissements selon l'effectif salarié, les créations et transferts d'établissements et enfin le nombre d'autoentrepreneurs parmi les créations d'établissements ; le tout à l'échelle considérée : la commune, l'aire urbaine, l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI), la zone d'emploi, le

[14] Par exemple « Un tissu économique en constant renouvellement » (Reynaud et al., 2015), « Un tissu économique sous dépendance » (Naulin et al., 2016), ou « Un tissu économique diversifié dans l'ensemble de la région » (Blin et al., 2006).

département, la région, le territoire national. On constate donc qu'il s'agit de la dynamique économique à travers la création, le maintien et la disparition d'établissements, leurs caractéristiques, leur répartition sectorielle et géographique mais aussi les relations mutuelles.

Cependant, le tissu économique n'est pas composé que des entreprises et de leurs établissements. Tel le textile avec ses fibres entrelacées, le tissu économique évoque les relations de complémentarité entre le territoire et ses acteurs économiques. Le territoire est essentiel à considérer pour le tissu économique local car il constitue le support des activités, le fournisseur de certaines ressources et le potentiel lieu de commercialisation. Les acteurs économiques sont les consommateurs sur le territoire, les entreprises, productrices de biens et de services, ainsi que les structures institutionnelles, les services publics et les réseaux d'acteurs impliqués dans le développement local. Nous les aborderons tous durant ce chapitre.

2.0.2 Une double méthodologie : statistiques nationales et enquêtes de terrain

Concernant la méthodologie, nous souhaitons présenter le profil économique des îles du Ponant par une analyse statistique complétée par des informations de terrain, selon deux approches.

La première approche est une analyse comparative à plusieurs échelles : l'échelle communale des îles du Ponant, celle des zones d'emploi et celle de la France métropolitaine. En effet, pour tenter de distinguer des spécificités insulaires, il est intéressant de comparer des indicateurs à plusieurs niveaux. Parmi les évolutions observées dans les îles du Ponant, qu'est-ce qui est spécifique à l'insularité et qu'est ce qui relève de tendances plus générales ?

Les treize îles du Ponant étudiées représentent seize communes, car Belle-Île est composée de quatre communes distinctes[15]. Puisqu'il ne s'agit pas dans cette approche de les comparer les unes par rapport aux autres, mais ensemble par rapport à des éléments de référence continentale, nous allons considérer ces seize communes comme un ensemble territorial agrégé.

Les zones d'emploi sont des zones d'étude établies par l'INSEE : c'est *« un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts »*. C'est un découpage pertinent pour une étude locale du monde du travail (localisation et caractéristiques de l'appareil productif, de l'offre et de la demande de travail). Il est fondé sur les flux de déplacements pendulaires, entre le lieu de domicile et le lieu de travail des actifs. Ces derniers sont plus ou moins intenses et polarisants selon l'organisation

[15] Des tentatives récentes de fusionner les quatre communes belliloises en une seule sont restées vaines à ce jour.

urbaine, la concentration de l'emploi, le réseau routier et les caractéristiques géographiques des territoires (INSEE et al., 2011). Chacune des communes insulaires du Ponant est rattachée à une zone d'emploi. Avec le dernier découpage du territoire national par l'INSEE, les îles du Ponant sont incluses dans sept zones d'emploi (cf. annexe 2.1). Cette échelle permet de comparer les îles du Ponant à la frange littorale qui leur fait face. Les zones d'emploi jouent dans cette approche le rôle de zones témoins pour distinguer l'effet insulaire de la tendance générale.

Enfin, il nous apparaît intéressant de comparer les divers indicateurs utilisés au niveau national. Lorsque cela est disponible, ce sont les données de la France métropolitaine que nous utilisons, celles-ci nous apparaissant plus pertinentes que celles concernant la France entière.

Les données sont toutes issues de l'INSEE car elles permettent justement ces comparaisons d'échelle. Il s'agit de données sociales, démographiques et économiques. Les données sur l'entrepreneuriat sont issues du Système Informatique de Répertoire des ENtreprises et des Etablissements (base SIRENE). Est répertorié dans cette base l'état civil de toutes les entreprises et établissements immatriculés lors de leur création. Ils se voient alors attribuer un numéro SIREN (entreprise) ou SIRET (établissement) par lequel ils sont identifiables[16].

Le projet ID-Îles a acquis les données de cette base pour les seize communes concernées en 2012 puis en 2015. Depuis 2017, en vertu de la loi pour une République numérique, les données SIRENE sont librement accessibles. L'INSEE met alors à disposition à la fois la base des entreprises et des établissements mais également des indicateurs sur les créations, les stocks, les secteurs etc.

Malgré des mises à jour de la base SIRENE par l'INSEE, il est remarqué, en la confrontant à nos terrains d'étude, qu'elle comporte tout de même des établissements qui ne sont plus en activité. Alors que chaque établissement créé est systématiquement répertorié, l'établissement qui cesse son activité n'est pas automatiquement retiré de la base. Cela peut être le cas pour un arrêt provisoire de l'activité, lors d'une mise en dormance de l'établissement par exemple, ou pour un établissement créé pour développer un projet qui n'a finalement pas vu le jour et dont l'activité n'a jamais commencé. Ainsi, si leur existence juridique est encore attestée, il n'y a concrètement pas ou plus d'activité. Il peut donc y avoir des entreprises « fantômes » dans cette base. Ainsi, une approche de terrain a été adoptée et la base SIRENE acquise en 2015 a été mise à jour avec l'aide de personnes ressources sur chacune des îles du Ponant. Il en résulte que 25% des établissements répertoriés sur les îles du Ponant (entre 7 et

[16] Le numéro SIREN est composé de 9 chiffres. Le numéro SIRET est un identifiant numérique de 14 chiffres, avec le numéro SIREN de l'entreprise à laquelle l'établissement est rattaché (9 chiffres), puis le NIC (numéro interne de classement, 5 chiffres), numéro attribué spécifiquement à chaque établissement.

35% selon les îles) ne sont en réalité pas en activité au moment de la vérification effectuée par l'équipe ID-Îles et les équipes municipales (Lugand, 2016; Sainleger, 2015).

La deuxième approche de ce chapitre est une analyse comparative des îles du Ponant, afin de distinguer d'éventuelles spécificités économiques au sein de ce sous-ensemble. Ainsi, chacune des treize îles est alors considérée pour elle-même au regard des douze autres. La typologie des îles du Ponant (Brigand, 1983) sera également utilisée afin de détecter d'éventuelles tendances par groupe d'îles, définis par des facteurs physiques de superficie et d'éloignement (cf. explications en introduction générale). Cette analyse comparative permettra de voir si cette typologie est également pertinente pour des questions sociales et économiques.

Pour cela, les données utilisées sont celles issues des observations réalisées sur le terrain par l'équipe ID-Îles, de la littérature pour un recul historique de la question économique dans les îles du Ponant, et des données de l'INSEE à l'échelle communale, pour une vision à la fois plus récente et plus quantitative.

De nombreux graphes illustrant les données chiffrées seront utilisés. Pour en simplifier la lecture, un code couleur est mis en place par zone géographique (Figure 11) : bleu foncé pour les petites îles proches du continent, bleu turquoise pour les petites îles éloignées, vert pour les grandes îles (cf. l'introduction générale pour une explication de cette typologie). Les îles du Ponant rassemblées en un tout sont représentées en gris, leurs zones d'emploi de rattachement en orange et la France métropolitaine en noir.

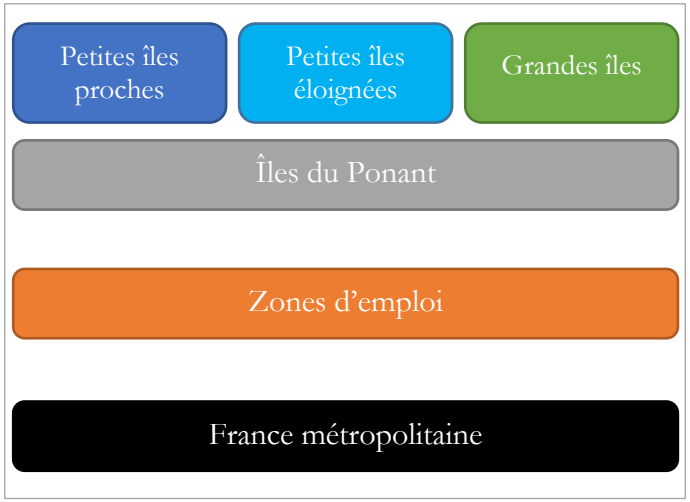


Figure 11 – Code couleur utilisé pour les illustrations comparatives de ce chapitre

Avant de commencer la présentation du tissu économique du Ponant, une mise en garde est nécessaire concernant les petits effectifs sur lesquels nous travaillons, que ce soit pour la population, l'habitat ou les entreprises. Par exemple, le décès de quelques personnes et le départ de quelques familles peuvent vite représenter une variation non négligeable de la population quand celle-ci ne s'élève qu'à quelques centaines d'âmes. Une petite évolution en effectif peut représenter un fort taux d'évolution. Nous souhaitons donc mette en garde face à la taille réduite des effectifs, dont les évolutions amplifient les variations relatives.

Dans ce chapitre, nous verrons dans un premier temps ce qui compose le territoire économique insulaire du Ponant, en dehors du tissu productif : les ressources insulaires, les consommateurs et les structures accompagnant le développement (2.1). Dans un second temps, nous présenterons les établissements des îles du Ponant et leurs caractéristiques, ainsi que les entrepreneurs qui les dirigent (2.2). Pour conclure, nous tenterons de dresser un bilan des besoins de transport de ces établissements et de l'impact du tissu économique sur l'aménagement de la desserte insulaire (2.3).

2.1 Le territoire économique insulaire du Ponant

Le territoire est un espace géographique agencé *« de ressources matérielles et symboliques capables de structurer les conditions pratiques de l'existence d'un individu ou d'un collectif social, et d'informer en retour cet individu ou ce collectif sur sa propre identité »* (JP Ferrier in Lévy and Lussault, 2013). Il s'agit d'un espace approprié par l'homme. C'est donc plus que l'espace géographique, c'est une notion juridique, sociale, culturelle et affective. Le territoire est la manière dont les acteurs vivent et aménagent l'espace. Le territoire économique est le résultat des ressources valorisables sur cet espace, des activités qui ont lieu sur celui-ci, des comportements de ses acteurs économiques et des projections qu'ils s'en font.

Même si notre sujet s'intéresse spécifiquement aux entreprises, il nous apparaît tout de même important pour traiter du territoire économique des îles du Ponant, d'aborder les autres éléments composant ce territoire, et qui sont en relation avec les entreprises. Le territoire sera abordé dans un premier temps comme support d'activités, à travers ses ressources, ses atouts et ses contraintes (2.1.1) ; dans un second temps, à travers le marché insulaire pour les activités économiques, à la fois comme marché de commercialisation, mais aussi comme marché du travail (2.1.2) ; puis par le biais des acteurs accompagnant le développement économique des îles (2.1.3).

2.1.1 Le territoire insulaire comme support des activités économiques

Nous avons vu dans un premier chapitre quels peuvent être les atouts et contraintes de l'insularité pour le développement économique. Quels sont les atouts et contraintes des îles du Ponant ?

2.1.1.1 Le territoire insulaire comme atout économique

Quand la parole est donnée aux entrepreneurs du Ponant, ils évoquent différents atouts que représente l'insularité pour leur activité. Les données chiffrées présentées ci-après sont issues des enquêtes auprès des entrepreneurs dans le cadre du projet ID-Îles, à travers des entretiens semi-directifs, s'appuyant sur une grille d'entretien abordant les caractéristiques de l'entreprise et de l'entrepreneur, les contraintes et atouts de l'insularité pour l'activité, la perception de l'avenir sur l'île. Alors que le projet ID-Îles 1 s'est consacré en particulier aux néo-entrepreneurs, c'est-à-dire les entrepreneurs ayant créé ou repris une activité entre 2006 et 2012 (Brigand et al., 2014; Lavialle, 2013), le projet ID-îles 2 s'intéresse à toute la population des entrepreneurs. Il a ainsi été jugé bon

d'approfondir les connaissances sur l'entrepreneuriat insulaire en étudiant les entrepreneurs dits « anciens », qui ont entamé leur activité avant 2006 (Lugand, 2016; Sainleger, 2015). Les guides d'enquêtes étant similaires, il est possible de comparer les réponses entre les « nouveaux » et les « anciens » entrepreneurs, sous oublier une limite de ces entretiens de terrain : l'effectif déséquilibré d'échantillonnage. Alors que 110 néo-entrepreneurs ont été rencontrés, seulement 39 anciens entrepreneurs ont été enquêtés, ce qui représente respectivement 9% et 4% de leurs sous-ensembles (Tableau 1).

	Nouveaux	Anciens	Total
Entrepreneurs des îles du Ponant	1 219	913	2 132
Part	*57,2%*	*42,8%*	*100%*
Entrepreneurs enquêtés	110	39	149
Part du total	*9,0%*	*4,3%*	*7,0%*

Tableau 1 – Répartition des entrepreneurs du Ponant selon l'ancienneté, et part des entrepreneurs enquêtés dans le cadre du projet ID-Îles

Nouvel entrepreneur : dont l'activité a été créée à partir de 2006, définition ID-Îles 1
(Sources : INSEE, ID-Îles)

- *Le marché touristique*

Sur le terrain d'étude, l'atout qui ressort principalement des entretiens est celui lié à la présence d'un marché touristique. Il est cité par les trois quarts des entrepreneurs, nouveaux comme anciens. La manne touristique est l'argument principal pour le choix d'une activité d'un entrepreneur îlien ou l'installation d'une activité sur l'île d'un entrepreneur continental. Ainsi, avant même d'aborder la répartition sectorielle des activités, ceci laisse présager l'importance de l'activité touristique dans l'économie des îles du Ponant. Bien que les dirigeants enquêtés sont rarement attirés par des critères purement économiques (cf. 2.2.3.2), on observe quelques comportements opportunistes liés au marché touristique. Un entrepreneur aixois en restauration rapide affirme par exemple avoir établi son activité sur l'île, car c'est une *« concentration de touristes »*. Il n'est pas rare de voir sur les îles les plus touristiques des commerces qui ne sont ouverts qu'en saison estivale, ciblant uniquement des clients non îliens. En dehors de stratégies purement opportunistes, le marché touristique reste un atout pour tout entrepreneur. En effet, si l'activité est parfois difficilement rentable en saison hivernale, elle le devient grâce au surplus dégagé en saison touristique. *« C'est eux qui nous font vivre »*, explique une restauratrice de l'île de Batz, se référant aux touristes. Et un homologue bellilois d'affirmer : *« la clientèle d'hiver elle fait chaud au cœur, mais elle sert juste à payer les charges »*. Quant à la pharmacienne d'Ouessant, elle explique que son *« activité est très marquée par la saisonnalité. C'est d'ailleurs la présence de résidents secondaires et de touristes qui permet une activité à l'année. Car avec seulement 800 habitants en hiver, la clientèle ouessantine n'est pas suffisante »*. En dehors des commerces, le marché touristique est également un atout pour d'autres secteurs. Par exemple, un entrepreneur du bâtiment à l'île d'Yeu travaille surtout pour des *« résidents secondaires à gros budget »*.

Outre le marché touristique, les entrepreneurs évoquent un autre atout lié à la demande : celui du bouche-à-oreille. Ils estiment que la commercialisation de leurs produits ou services marche bien sans effort de publicité, puisque la clientèle s'en charge. Un fort écart de perception est à noter ici puisque seulement 5% des néo-entrepreneurs citent cet avantage contre plus de la moitié des anciens

Figure 12 – Exemples de produits vantant l'origine insulaire
Les moules de l'île de Groix, les terrines Saveurs Islaises fabriquées à l'île d'Yeu et le baume tempête de NividiSkin à Ouessant.
(Crédits : MG, maboiteaboite.com)

entrepreneurs. On peut prudemment avancer que la raison d'une telle différence tient notamment à la durée de vie de l'entreprise, car le système de recommandations par les pairs nécessite du temps.

- *L'image de l'île*

Le deuxième atout des îles, évoqué par environ un tiers des entrepreneurs rencontrés, est l'image de l'île. L'image renvoyée par l'île peut être celle de la pureté, de l'authenticité, de la ténacité, de l'originalité etc. Les îles du Ponant ne font pas exception. Erwan Tonnerre, de Groix Haliotis, estime que 20 à 30% de son chiffre d'affaires tient à cette image. Les entrepreneurs insulaires aiment à rappeler l'origine de leurs produits. On trouve ainsi les pommes de terre de l'île de Batz ou les fraises de Houat, l'ormeau de Molène ou de Groix, l'huître de Sein ou les moules de l'île de Groix, ou encore le baume tempête d'Ouessant. La provenance de la production se retrouve dans le nom de l'entreprise : la biscuiterie La Bien Nommée (surnom de Belle-Île), Les Verreries de Bréhat ou la conserverie Groix et Nature. Un représentant de cette dernière explique que l'image positive de l'île favorise celle de l'entreprise : *« S'embêter à produire sur une île crée une belle image pour l'entreprise »*. Des labels sont mis en place, comme les Produits de l'île d'Yeu, ou plus récemment la marque territoriale Savoir-faire des îles du Ponant (cf. 2.1.3.2). Les entrepreneurs n'hésitent pas à mettre en avant un élément insulaire pour leur commercialisation. L'abeille noire d'Ouessant est mise en avant par un apiculteur. L'air iodé de Belle-Île est vanté par un fabricant de whisky. Cela ne concerne pas que les activités primaires ou artisanales. Certains services, tels que les commerces et l'hôtellerie-restauration, mettent aussi en avant les atouts de l'île en tant que lieu de villégiature, propice à la détente, aux loisirs ou aux plaisirs de bouche. Cependant, on remarque une forte disparité entre nouveaux entrepreneurs (l'image de l'île n'est évoquée qu'à 16%) et anciens entrepreneurs (72%). Ces derniers étant davantage présents dans le secteur primaire, cela peut d'une part expliquer l'attachement à l'image de l'île pour la valorisation de leur production. D'autre part, nous supposons que l'ancienneté légitime l'usage de l'image de l'île. Erwan Dubois de Groix et Nature relate l'inquiétude des Groisillons lors de l'installation de l'entreprise sur l'île en raison de la crainte d'un usage abusif de l'image de l'île : *« les îliens avaient l'impression qu'on leur volait l'image de l'île pour du marketing pur »*. Quelques exemples d'usurpation de l'image insulaire sont en effet à noter, avec des produits qui n'ont pas de lien avec l'île (à ce sujet, voir plus loin 2.1.3.2).

- *La ressource et sa proximité*

Les ressources de l'île, qu'elles soient naturelles ou culturelles, constituent l'atout suivant évoqué par les entrepreneurs (23%). Pour les ressources naturelles, cela comprend le climat, le paysage, les

ressources minérales, agraires ou halieutiques etc (Figure 13). Un agriculteur bréhatin souligne les bonnes conditions météorologiques et climatiques pour son activité : *« Il ne gèle pas à Bréhat, la saisonnalité est donc différente de celle que l'on a sur le continent »*. L'agriculture de Batz, on l'a vu (1.1.2.1), doit son essor au climat qui lui donne un avantage comparatif face à la région continentale toute proche du Léon. L'île bénéficie d'avantages climatiques et s'affirme comme terre de primeurs (Brigand et al., 1986:58). Outre l'agriculture, les conditions climatiques ont aussi des conséquences sur les *« aptitudes touristiques »*, différenciées selon les aires d'ensoleillement (Guilcher, 1985:281) : les îles méridionales connaissent des climats plus lumineux que les îles septentrionales. Mais *« on trouve presque toujours plus de soleil et moins de pluie dans nos îles que sur le continent qui les jouxte, et la différence de pluviosité est quelquefois considérable. La cause est évidemment que les dépressions atmosphériques qui circulent d'ouest en est déchargent leur humidité en fonction des reliefs qui forcent l'air à s'élever, et que les îles ne forment pas des masses suffisantes pour bien jouer un tel rôle »* (ibid.). D'autres ressources naturelles peuvent concerner la proximité des stocks halieutiques pour l'activité de pêche, la qualité de l'eau pour l'aquaculture, la beauté des paysages ou l'aspect abrité des plages pour le tourisme et les loisirs (surf à Belle-Île, kayak à Sein etc.). Les ressources culturelles quant à elles sont le patrimoine insulaire : son histoire, son bâti, ses traditions etc. On peut citer les balades en calèche à l'Île d'Aix, les nuitées dans un fort à Houat ou les visites guidées à Ouessant. Les anciens entrepreneurs citent davantage les ressources insulaires (33%) que les nouveaux (20%). Une fois encore, cela peut s'expliquer par les activités des anciennes entreprises, davantage tournées vers le secteur primaire.

Figure 13 – Champ de l'espèce Himantalia Elongata autour de Molène, exploitée par un récoltant d'algues de rive
(Crédit MG 2016)

- *Faible concurrence et autres atouts*

Les atouts suivants concernent les relations aux autres professionnels sur l'île. Tout d'abord, l'entrepreneur évoque l'absence de concurrence sur son marché (15%). L'exiguïté insulaire peut imposer un marché trop étroit pour la présence de plusieurs entreprises. Les activités citant cet atout sont des commerces tels qu'une boulangerie, une épicerie, une charcuterie, un bar-tabac ou encore un opticien, mais également quelques entreprises du bâtiment. Puis, la solidarité professionnelle est citée en atout par un entrepreneur sur huit. Il s'agit d'entraide entre professionnels, malgré des situations parfois concurrentielles. Cela concerne tous les secteurs d'activité. C'est un élément évoqué deux fois plus par les anciens entrepreneurs que les nouveaux, peut-être moins bien implantés encore dans le tissu économique local et les réseaux professionnels.

Une poignée d'entreprises mise enfin sur le savoir-faire comme atout insulaire (5%). Il s'agit essentiellement d'activités primaires et artisanales : réalisation de toitures pigeonnées islaises et pêche

de patagos[17] à l'île d'Yeu, fabrication de girouettes à Ouessant[18] ou recette de la saucisse aux algues à Molène.

Il y a donc des atouts à l'activité économique dans les îles du Ponant, ce qui incite Louis Brigand à décrire *« l'insularité comme composante positive »* du développement économique (Brigand et al., 2019). Mais entreprendre sur les îles du Ponant ne présente pas que des atouts. Quelques difficultés liées au territoire insulaire sont soulignées par les entrepreneurs.

2.1.1.2 Les difficultés liées au territoire insulaire

Nous l'avons dit en introduction, la principale difficulté recensée par les entrepreneurs du Ponant est celle du transport et de l'approvisionnement. Elle est citée par la moitié des entrepreneurs, mais davantage par les anciens (72%) que les nouveaux (44%). Ces derniers l'ont peut-être étudiée et intégrée à leur projet économique. Les soucis liés au transport concernent son coût, les délais de livraison, les horaires inadaptés, les risques de perte ou de dommage liés aux ruptures de charge, le temps de travail et le souci que son organisation implique, l'effort d'emballage supplémentaire, l'offre réduite et la faible marge de négociation etc. Cependant, nous nous intéresserons plus longuement aux motifs de dysfonctionnement, aux points d'insatisfaction et aux revendications des entrepreneurs insulaires envers la desserte dans une partie ultérieure, sans oublier les avantages que celle-ci peut représenter pour une entreprise insulaire (cf. partie IV).

La contrainte suivante est liée à la demande : trois entrepreneurs sur dix se plaignent de la saisonnalité de l'activité sur l'île. Les conséquences de cette saisonnalité sont multiples. Il peut s'agir de dépendance à l'activité réalisée en haute saison, avec un risque lié à une mauvaise année (pour des raisons météorologiques, citées à 16%, ou pour des raisons générales de contexte économique). La saisonnalité est également soulignée par des entrepreneurs dont les moyens de production arrivent à saturation en haute saison, et qui ont du mal à répondre à la demande. En 2016, le boulanger de l'île de Houat explique par exemple que *« certains jours la demande en pain est trop importante »* par rapport à ce qu'il peut produire. Le reste de l'année, les moyens de production sont sous-utilisés. Avec une forte saisonnalité de l'activité au niveau de la demande, il est en effet difficile d'ajuster ses moyens de production. Nous verrons par la suite que cela est vrai également pour l'offre de transport entre l'île et le continent (cf. 5.1.3 et 4.3.1). Enfin, la saisonnalité est soulignée comme une contrainte pour mettre

[17] Nom local du mollusque plus couramment appelé spisule.
[18] L'entrepreneur en question a depuis quitté l'île et poursuit son activité artisanale de girouettes sur le continent.

en exergue le manque de clientèle en hors-saison. Les néo-entrepreneurs ont l'air moins gênés par cette caractéristique de l'activité (26% contre 36%), peut-être parce qu'ils l'ont intégrée dès la réflexion de leurs projets, alors que pour les anciens entrepreneurs, c'est un fait qui va en s'amplifiant. Une entrepreneuse de l'île d'Arz note pour son activité de bar restauration et épicerie fine qu' *« il y a plus de monde qu'auparavant, mais sur des périodes plus courtes (les trois premières semaines d'août essentiellement). On refuse parfois 150 personnes dans une journée [à cette période]. Et pourtant, il y a aussi de grandes périodes de creux, ce qui nous empêche d'embaucher une personne supplémentaire ou d'agrandir ».* Cependant, cette saisonnalité est aussi parfois louée afin d'adopter en hiver un mode de vie calme ou de voyager.

La troisième difficulté évoquée par les entrepreneurs insulaires pour leur activité économique est l'accès au foncier : 3 entrepreneurs sur 10 le citent comme contrainte. Cet accès au foncier est rendu difficile pour au moins trois raisons, qui ne sont pas spécifiquement insulaires mais littorales. Premièrement, l'exiguïté du territoire limite par essence la disponibilité des surfaces exploitables ou valorisables. Certaines petites îles connaissent un véritable manque d'espace. Deuxièmement, il existe une forte demande générée notamment par l'attrait des îles pour les résidents secondaires. Avec une offre réduite et une demande importante, les prix du foncier et de l'immobilier s'en trouvent élevés. Troisièmement, les îles sont protégées par de nombreuses réglementations[19] qui contraignent d'autant plus les possibilités de valorisation de certains terrains et la construction de bâtiments. La difficulté d'accès au foncier et à l'immobilier concerne ainsi la disponibilité de terrains ou de locaux, que ce soit à l'achat ou la location. Cela a des conséquences sur la nature des activités présentes sur les îles : celles qui ont besoin d'une grande surface sont désavantagées. À Sein, l'espace disponible est tout simplement trop restreint pour envisager une activité agricole. À Ouessant, le morcellement parcellaire limite les possibilités d'activité agricole. De nombreuses tentatives de relance agricole ont vu le jour depuis les années 1970, sans rencontrer les résultats espérés (Brigand et al., 1994:561). Aujourd'hui encore, la commune d'Ouessant et le Parc Naturel Régional d'Armorique (PNRA) ont initié un programme de relance de l'agriculture, en soutenant les candidats à l'appel d'offres pour trouver assez de parcelles contiguës pour une exploitation viable.

Le problème d'accès au foncier peut se poser à l'entrepreneur pour son activité professionnelle, mais également pour son logement personnel. Cela représente un réel obstacle pour un jeune entrepreneur qui souhaite s'installer sur l'île. Il est en effet difficile de trouver des locations à l'année, de nombreux logements étant prioritairement loués à la semaine en saison touristique. *« Il n'y a pas de logement sur l'île. Les jeunes vivent tous chez leurs parents ici »* annonce un gérant d'hôtel de l'île de Groix. L'exemple des ostréiculteurs à l'île de Sein est révélateur : ils ont vécu de manière précaire lors du lancement de leur entreprise, avant de trouver un logement convenable puis d'obtenir de la commune

[19] Loi littoral, comme sur le continent, mais aussi de nombreux espaces naturels protégés.

un logement social[20]. La question du logement se pose également pour les employés, permanents ou saisonniers. C'est une contrainte mentionnée par un entrepreneur sur six. Un tenancier de bar de l'Île-aux-Moines explique ainsi qu'il est *« difficile de loger les employés sur l'île. Les saisonniers ne sont jamais des professionnels, mais souvent des jeunes du continent ou des enfants de résidents secondaires qui possèdent déjà un logement sur l'île »*. Les entrepreneurs n'hésitent pas à loger eux-mêmes leurs employés pour leur permettre de travailler sur l'île. C'est le cas d'un restaurateur bellilois, qui a hébergé gracieusement deux années durant son apprenti : *« C'est le problème du logement. Ça freine énormément de personnes. Je trouve pas ça normal qu'un patron continue à penser que l'employé dorme dans un camping et qu'on lui demande tous les jours d'être en forme avec le sourire devant la clientèle »*[21].

Cette contrainte du logement des employés est fortement liée à celle du recrutement, citée par 17% des entrepreneurs interrogés. En effet, les entrepreneurs constatent un déficit de qualification. Un entrepreneur dans l'agroalimentaire avoue que *« le recrutement est compliqué : lorsque l'entreprise cherche un employé, tout le monde est au courant et de nombreuses personnes se présentent à l'usine, mais la main-d'œuvre n'est pas qualifiée sur l'île »*. Un entrepreneur dans l'aquaculture explique qu'il embauche des îliens quand il cherche de la main-d'œuvre peu qualifiée et des continentaux pour des postes supérieurs. Un hôtelier fait le même constat : *« il est difficile de trouver des îliens pour travailler, car ils sont peu formés »*. Le recrutement semble donc être une difficulté pour le développement d'activités économiques sur les îles du Ponant.

D'autres contraintes sont évoquées par les entrepreneurs du Ponant, non nécessairement liées à l'insularité. Il s'agit de difficultés financières (20%), de contraintes d'ordre administratif ou législatif (19%), des conditions météorologiques (16%) et de la pénibilité physique du métier (11%).

2.1.2 Le marché insulaire

Nous attribuons au marché insulaire une double signification : à la fois le marché de consommation (2.1.2.1), de commercialisation des produits et services insulaires, mais également le marché du travail (2.1.2.2), la main-d'œuvre nécessaire à la production de ces biens et services. Tous deux sont des éléments essentiels pour le développement économique, et leur analyse contribue à saisir pleinement le tissu économique des îles du Ponant.

[20] Cf. ID-Îles Magazine n°4 « Heurts et bonheurs des créateurs d'entreprises insulaires » où Marie Robert et Stanislas Jousseaume sont interrogés à ce sujet (22'10), évoquant le « bonheur » d'avoir trouvé un logement.

[21] Entretien filmé issu du rapport ID-Îles 1 (Brigand et al., 2014:83).

2.1.2.1 *Les consommateurs sur les îles du Ponant*

Le marché de consommation sur les îles du Ponant est constitué à la fois de la population résidente et de la population de passage, résidents secondaires et touristes.

- *La population résidente*

La population résidente sur les îles du Ponant est la population permanente, vivant sur l'île toute l'année[22]. Cette population a fortement chuté au cours du 20e siècle, passant de 28 790 habitants en 1901 à 15 862 en 2014, soit une baisse de 45% de la population (Figure 16). Certaines petites îles éloignées du continent ont perdu les trois quarts de leur population (-75% à Molène et -77% à Sein). Sur cette même période, les petites îles proches du continent ont perdu près de 60% de leur population, et les grandes îles 40% (Figure 14). Seule l'île d'Yeu connaît une évolution positive de sa population entre 1901 et 2014, avec +23% d'augmentation.

Sur une période plus récente entre 1968 et 2014, alors que les îles du Ponant ont perdu 17% de leur population (soit un taux de croissance annuel moyen[23] de -0,41%), les zones d'emploi de rattachement des îles et la France métropolitaine ont gagné autour de 30% de population (soit un TCAM de 0,58% et 0,55%) (Figure 15). Les îles du Ponant ne semblent donc pas suivre la tendance nationale. Ces évolutions démographiques divergentes sont liées à plusieurs facteurs.

Tout d'abord, il faut distinguer plusieurs phases durant cette période. Chaque île a en effet d'abord connu une augmentation de sa population avant d'atteindre un sommet ou un plateau. Ensuite, les îles du Ponant ont connu une longue chute de leur population. Enfin, la plupart d'entre elles connaissent aujourd'hui une stabilisation ou un regain démographique.

Ces trois phases ne sont pas synchronisées pour toutes les îles. Alors que certaines comme Bréhat ou les îles du Golfe du Morbihan ont connu leur apogée démographique au milieu du 19e siècle, l'île d'Yeu a connu son pic de population plus d'un siècle plus tard, en 1990. On constate que le début de la chute démographique est le plus ancien pour les petites îles proches du continent, entre 1846 et 1872 (sauf Batz en 1911), peut-être en raison d'un éloignement réduit au continent et d'un attrait d'autant

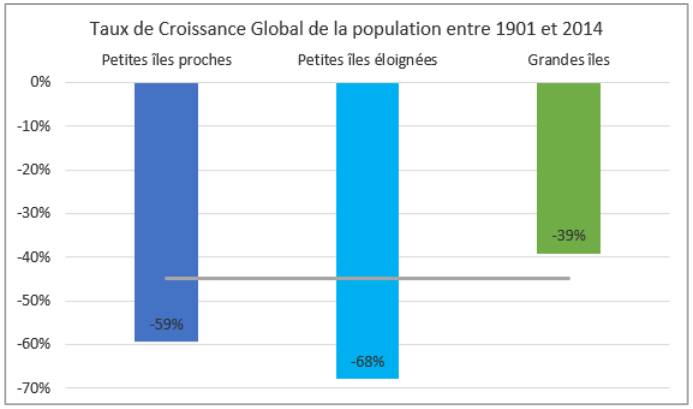


Figure 14 – Taux de Croissance Global de la population des îles du Ponant par groupe d'îles, entre 1901 et 2014
(Source : INSEE)

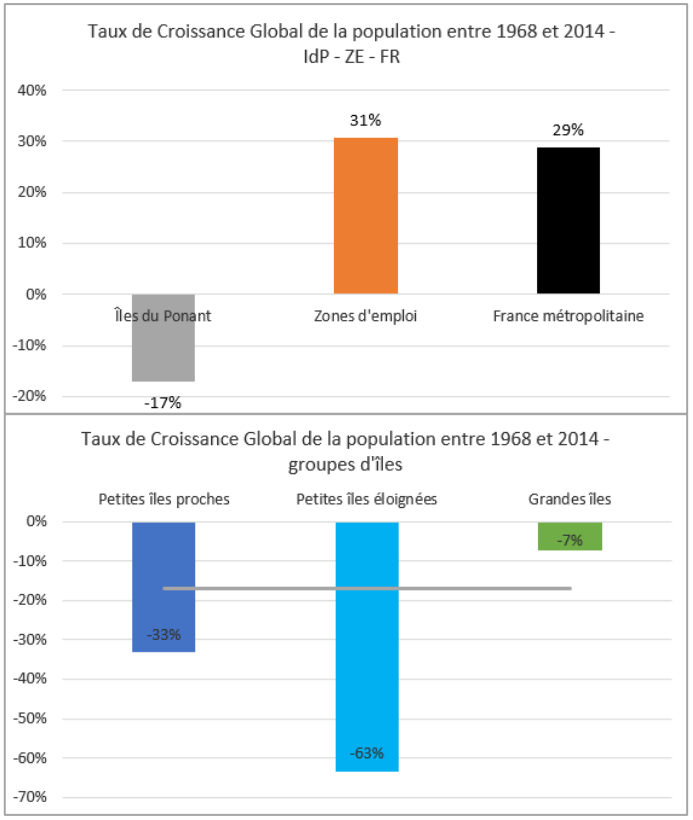


Figure 15 – Taux de Croissance Global de la population des îles du Ponant et des zones de comparaison entre 1968 et 2014
(Source : INSEE)

[22] Pour l'INSEE, la population d'une commune comprend la population des résidences principales, la population des communautés de la commune (établissements de santé, maisons de retraite, foyers et résidences sociales, communautés religieuses et établissements militaires) et les personnes sans abri ou vivant dans des habitations mobiles.

[23] Le TCAM indique la croissance moyenne annuelle d'une variable qui évolue sur une période pluriannuelle. Ici, cela signifie que dans les îles du Ponant, la population a perdu en moyenne -0,41% de sa population chaque année entre 1968 et 2014.

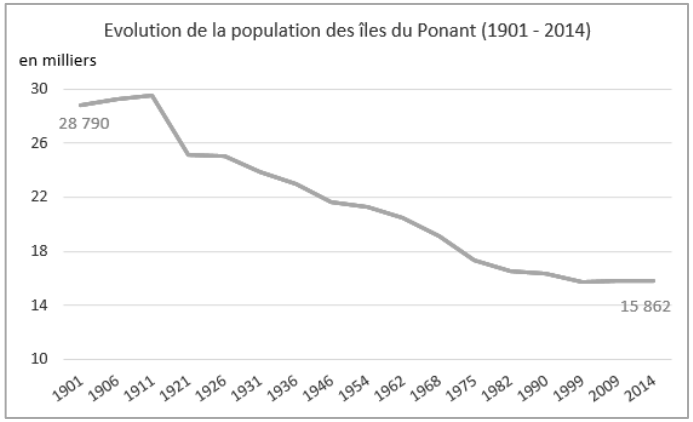


Figure 16 – Evolution de la population des îles du Ponant entre 1901 et 2014

(Source : INSEE)

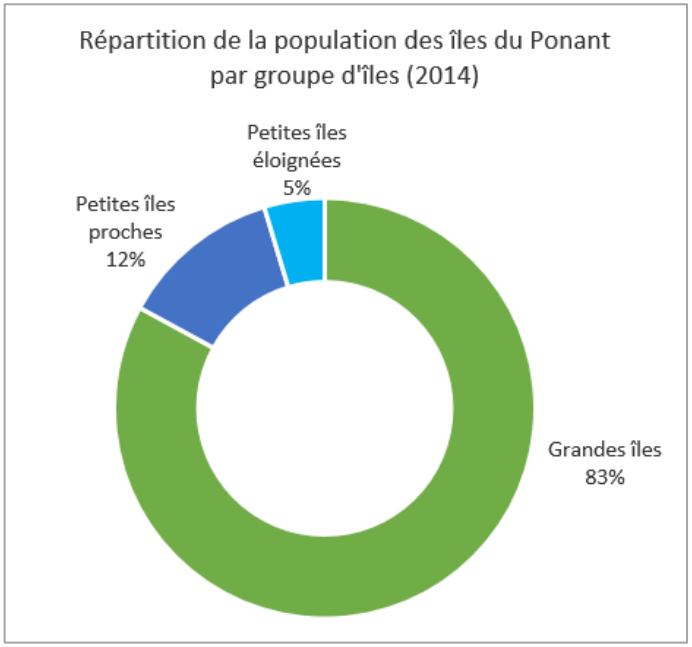
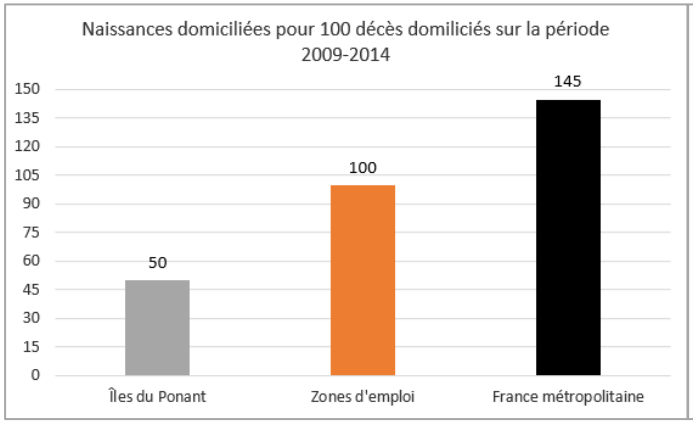


Figure 18 – Répartition de la population des îles du Ponant par groupe d'îles (2014)

(Source : INSEE)



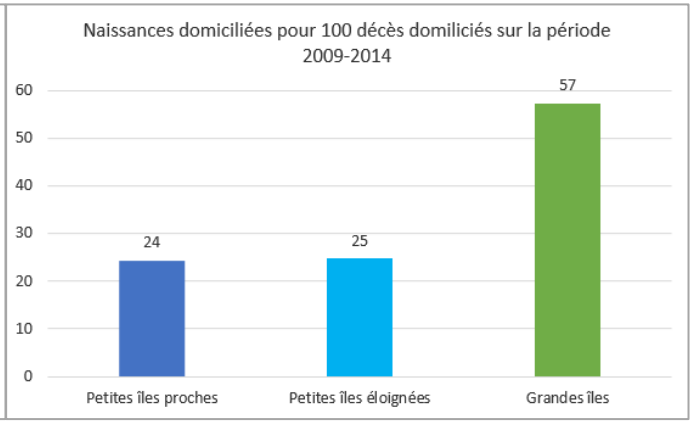
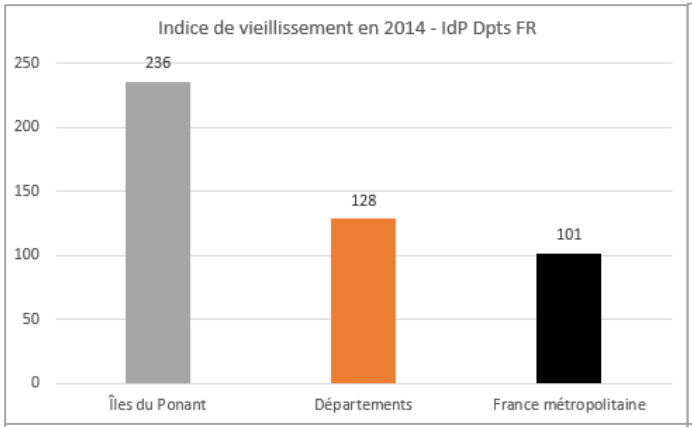
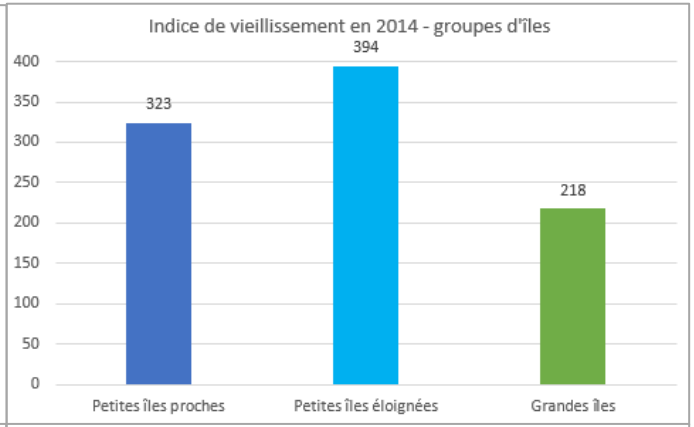
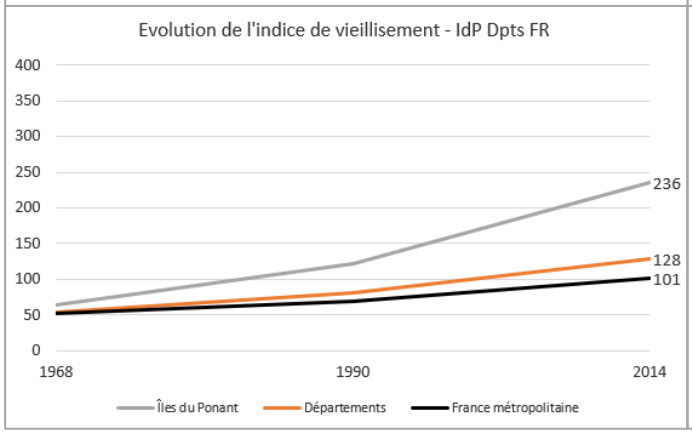


Figure 17 – Nombre de naissances domiciliées pour 100 décès sur la période 2009-2014

(Source : INSEE)







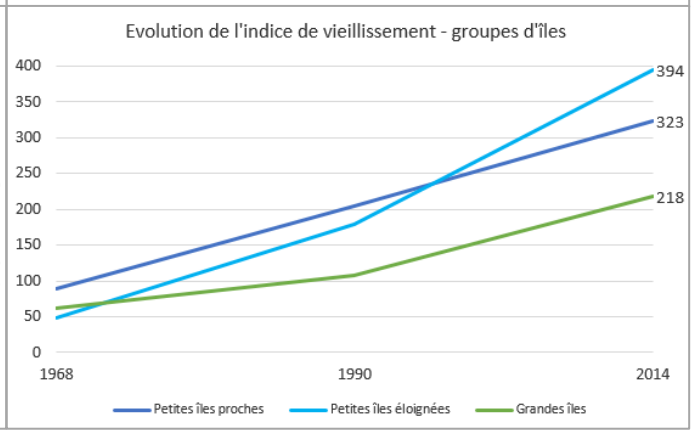


Figure 19 – Indice de vieillissement en 2014 et évolution depuis 1968 dans les îles du Ponant, les départements et la France métropolitaine

Pour une définition de l'indice de vieillissement, cf. la note de bas de page n°26, p.90 (Source : INSEE)

plus fort pour les communes littorales continentales. Les petites îles éloignées quant à elles observent un pic de population plus tardif, entre les deux guerres (sauf Houat dans les années 1960, en raison du dynamisme de la pêche sur cette île jusqu'à cette période, lié notamment à la reconstruction du port et la présence d'acteurs actifs autour de l'écloserie). Sur les grandes îles, la survenue de la baisse démographique est plus variable : Belle-Île en 1872, Ouessant et Groix en 1911 et Yeu en 1990. Mais le dynamisme démographique est grandement lié à l'essor sur chaque île des activités traditionnelles, notamment la pêche. Les activités primaires ont longtemps permis de faire vivre une population nombreuse sur les îles.

Mais avec le déclin de ces activités, les îles ont connu une chute démographique au 20e siècle, liée d'abord à un solde migratoire négatif, puis à un solde naturel déficitaire. Le solde migratoire négatif est causé par un fort exode insulaire vers le continent. Françoise Péron (1993:118) compte par exemple le départ d'Ouessant de 5 à 7 familles par an dans les années 1965 à 1975. Les motifs sont nombreux. D'abord, avec le déclin des activités traditionnelles insulaires, il devient plus facile de trouver un emploi sur le continent que sur l'île. De plus, il y a un attrait pour le mode de vie continental et ses facilités. En effet, *« jusque dans les années 1960, toutes les îles ne disposent pas du courant électrique dans les maisons, l'eau courante n'arrive pas sur les éviers, les chemins sont encore mal viabilisés, les intérieurs des maisons restent peu commodes, les équipements médicaux indigents, et souvent les établissements scolaires n'accueillent pas les enfants au-delà du primaire »* (Péron, 1993:56). Enfin, les îles ne répondent effectivement plus à la demande de scolarisation des enfants et de formation des jeunes îliens, qui se voient contraints à l'internat sur le continent pour poursuivre leurs études. Pour notamment éviter le départ précoce des jeunes du cercle familial, c'est alors parfois des familles entières qui migrent sur le continent.

Le déficit naturel est la deuxième raison de la chute démographique des îles du Ponant au 20e siècle. Il est favorisé par l'exode insulaire. Ce sont en effet essentiellement les jeunes et les familles qui ont quitté l'île, c'est-à-dire la population en âge de procréer. Aujourd'hui, le solde naturel reste déficitaire sur toutes les îles. Elles comptabilisent 50 naissances pour 100 décès (indicateur calculé sur la période 2009-2014)[24], alors que les zones d'emploi des îles sont à l'équilibre avec 100 naissances pour 100 décès. La France métropolitaine affiche quant à elle un excédent naturel avec 145 naissances pour 100 décès (Figure 17). Au sein des îles, ce sont les plus grandes qui réalisent un solde naturel le moins déficitaire, avec 57 naissances pour 100 décès, contre 1 naissance pour 4 décès dans les petites îles, proches ou éloignées.

Île	Population en 2014
Bréhat	392
Batz	482
Ouessant	862
Molène	151
Sein	230
Groix	2 247
Belle-Île	5 343
Houat	242
Hoedic	113
Île-aux-Moines	606
Arz	242
Yeu	4 703
Aix	249
Îles du Ponant	**15 862**

Tableau 2 – Population des îles du Ponant (2014)
(Source : INSEE)

[24] L'île est la commune de domicile de la mère, et non pas le lieu de naissance. Depuis les années 1980, il n'y a plus de naissances sur les îles, à quelques rares exceptions près.

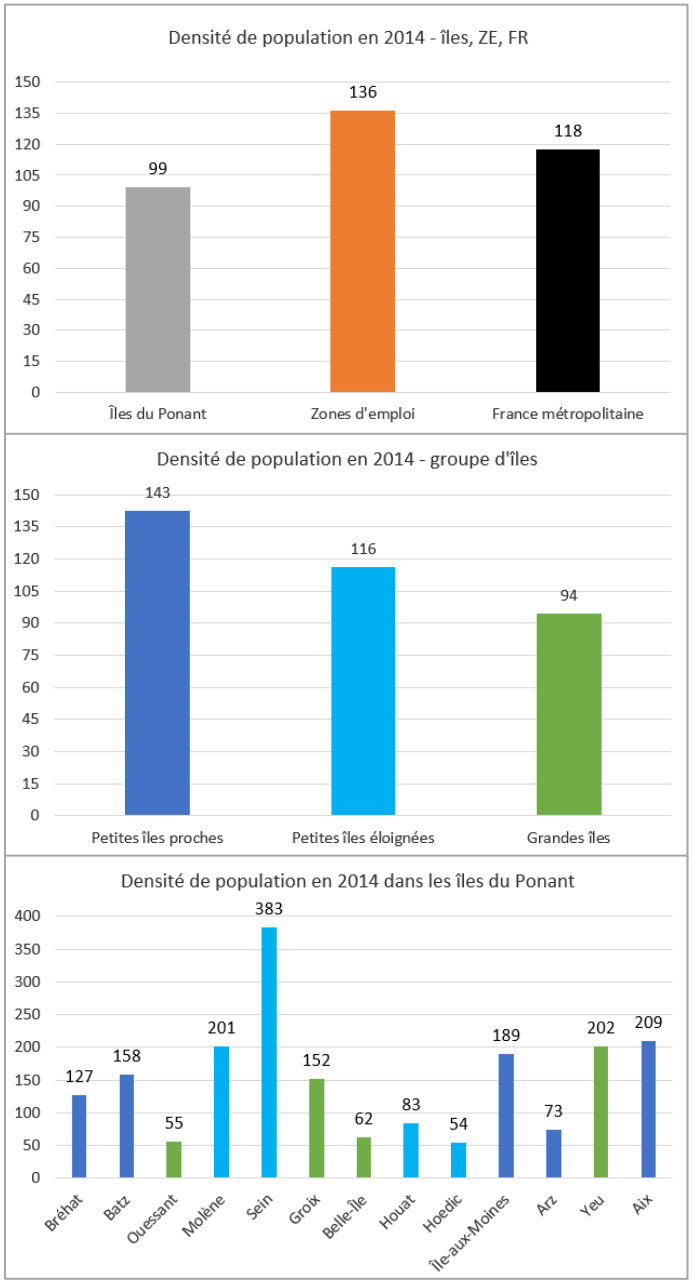


Figure 20 – Densités de population en 2014
(Source : INSEE)

Suite à cette chute démographique au 20e siècle, certaines îles commencent à observer une stabilisation voire un regain démographique. La population globale des îles du Ponant connaît un minimum en 1999 (15 711) avant d'augmenter légèrement : 15 841 habitants en 2009 et 15 862 en 2014. Le regain démographique est observé à Belle-Île dès les années 1980, grâce à un solde migratoire redevenu positif, qui compense le solde naturel déficitaire. C'est donc l'inversion du solde migratoire qui permet sur les îles du Ponant d'expliquer la repopulation. On observe cependant des disparités. Entre les recensements de 1999 et de 2014, seules trois îles connaissent un véritable sursaut démographique : Aix (+34% sur la période), Belle-Île (+13% en 15 ans) et l'île d'Arz (+5% en 15 ans). En revanche, la chute démographique se poursuit à Molène (-43% sur la période 1999-2014), Houat (-28% en 15 ans) ou Batz (-16% en 15 ans). Les autres connaissent une stabilisation de leur population.

Dans ce phénomène de reprise démographique, la localisation semble importante, puisque les îles de Nord Bretagne et de l'Iroise attirent moins que celles de Bretagne méridionale. La distance au continent de chaque île semble également jouer, car le solde migratoire positif est observable dans les petites îles proches depuis plusieurs décennies, bien avant Belle-Île par exemple. D'autres critères géographiques et historiques jouent également un rôle dans l'évolution démographique des îles.

Aujourd'hui, la répartition de la population des îles du Ponant est inégale. Alors que les grandes îles rassemblent 83% de la population globale (soit 13 155 habitants), les petites îles proches en comptent 12% (soit 1 971 habitants) et les petites îles éloignées 5% (soit 736 habitants) (Figure 18). Belle-Île dépasse les 5 000 habitants. Les deux îles les plus peuplées, Belle-Île et Yeu, se partagent à elles seules près des deux tiers de la population. Si l'on rajoute Groix, la troisième île la plus peuplée, ce sont plus des trois quarts de la population. Ouessant, bien que classée comme une grande île par sa superficie, s'apparente en ce qui concerne sa population plutôt aux petites îles proches du continent. Celles-ci ont entre 250 et 600 habitants, tandis que les petites îles éloignées ont moins de 250 habitants. La moins peuplée est Hoedic, avec 113 habitants, soit 47 fois moins que Belle-Île (Tableau 2).

La densité de population en revanche ne suit pas la même tendance. Ce sont les petites îles proches du continent les plus denses, avec 143 habitants au kilomètre carré. Viennent ensuite les petites îles éloignées (116hab/km²) et les grandes îles (94hab/km²). C'est la plus petite île, Sein, qui connaît la densité la plus élevée avec 383 habitants au km². Au total, les îles du Ponant sont moins denses que les zones d'emploi auxquelles elles sont rattachées ou la France métropolitaine (Figure 20).

Si l'on observe la composition de la population insulaire, on constate son vieillissement. Avec l'exode des jeunes et l'installation de retraités[25], les îles déplorent un indice de vieillissement très élevé,

[25] Il s'agit soit du retour d'îliens partis sur le continent durant leur vie active, soit de l'arrivée de continentaux qui cherchent un lieu de résidence agréable.

puisqu'il atteint une valeur de 236[26]. Dans les départements des îles, il est de 128, et seulement de 101 en France métropolitaine. (Figure 19). Au sein des îles du Ponant, ce sont les grandes îles les moins touchées par le vieillissement avec un peu plus de deux habitants de 60 ans et plus pour un jeune de moins de 20 ans (218). Les deux îles les plus peuplées, Belle-Île et Yeu, ont les indices de vieillissement les plus faibles de l'ensemble des îles du Ponant (181 et 191 respectivement). Viennent ensuite les petites îles proches (323) et les petites îles éloignées (394), où l'on compte près de quatre habitants de 60 ans et plus pour un jeune de moins de 20 ans. L'indice atteint des sommets à Houat (940), avec plus de neuf personnes de 60 ans et plus pour un jeune de moins de 20 ans. Quand on observe les évolutions de cet indice depuis 1968, on constate que les écarts s'amplifient entre les groupes d'îles, mais aussi entre les îles et les références continentales (Figure 19).

Enfin, il est intéressant de distinguer la population des îles selon leurs niveaux de vie. Les îles de Sein et Molène bénéficiant d'un statut fiscal particulier, avec l'absence d'impôts directs locaux, la donnée n'existe pas pour ces deux îles[27]. Néanmoins pour les autres îles du Ponant, on constate que les petites îles proches du continent sont globalement plus riches que les îles éloignées, grandes ou petites (Figure 21). On observe un écart de près de 6 000 euros annuels entre le revenu disponible de l'île la plus riche, l'île d'Arz avec 23 958€, et celui de l'île la plus pauvre, Ouessant avec 17 981€. La médiane nationale est de 20 369€. Or cette disparité de revenu de la population permanente est de nature à influencer le type d'activités présentes sur chaque île, comme le sont l'effectif et les caractéristiques de la population de passage.

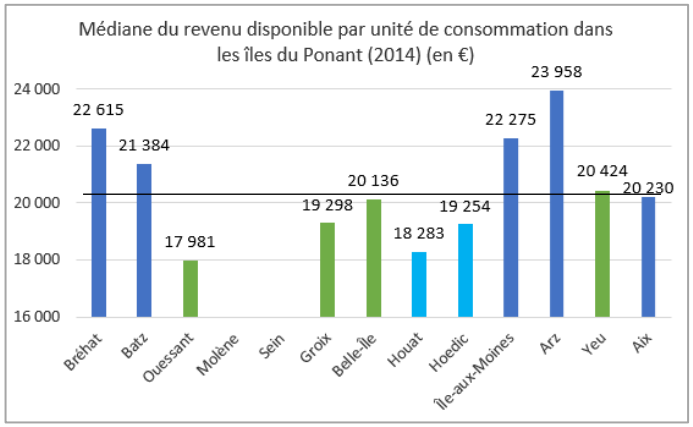


Figure 21 – Ecart de revenus dans les îles du Ponant

La barre noire marque la médiane nationale à 20 369€. (Source : INSEE)

○ *La population de passage*

Les îles sont des lieux de villégiature et attirent en conséquence une population de passage non négligeable. Celle-ci est composée de sous-ensembles qui ne se ressemblent pas. Tandis que certains vivent sur l'île plusieurs mois dans l'année, d'autres n'y passent que quelques heures. Il existe donc une grande diversité de la population non résidente des îles. Nous aborderons en premier lieu la fréquentation touristique générale, avant de nous concentrer en second lieu sur les résidences secondaires.

[26] L'indice de vieillissement est le rapport du nombre d'habitants de 60 ans et plus au nombre d'habitants de moins de 20 ans (multiplié par 100). Ainsi, un indice de vieillissement de 100 signifie que l'effectif de population de moins de 20 ans est comparable à celui de population de 60 ans et plus. Plus l'indice est faible, plus la part des jeunes est importante. À l'inverse, plus l'indice est élevé, plus la part des habitants de 60 ans et plus est élevée.

[27] Pour plus de détail sur les origines et les conséquences de cette particularité fiscale, se référer à (Cuillandre, 1998).

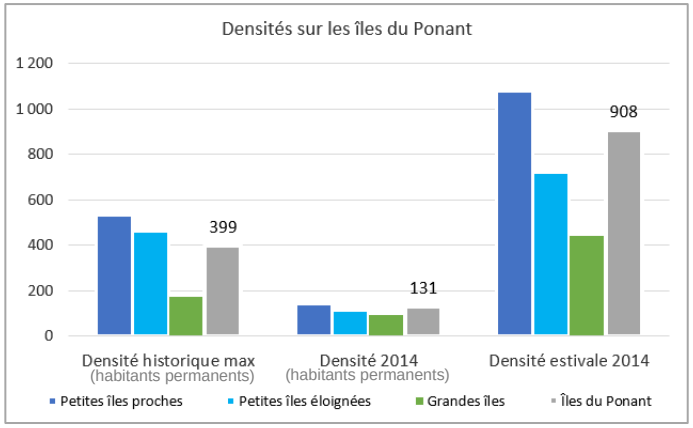
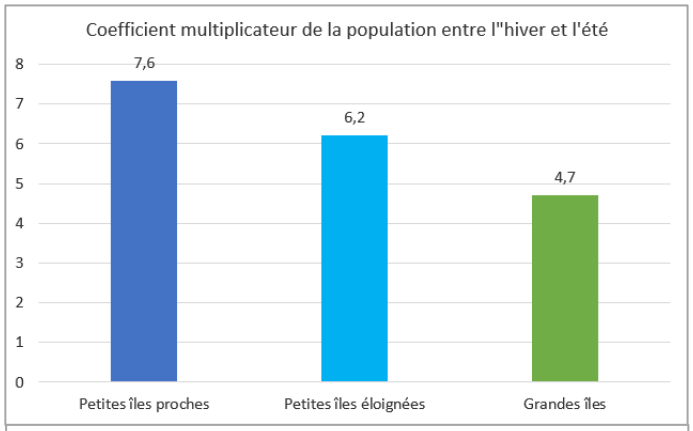


Figure 22 – Densités comparées
(Source : INSEE)



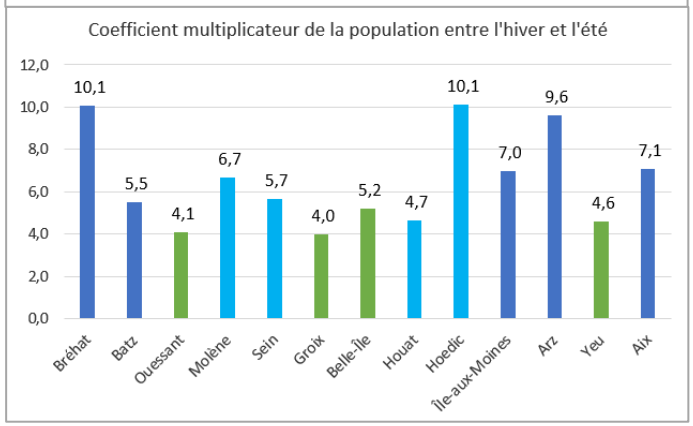
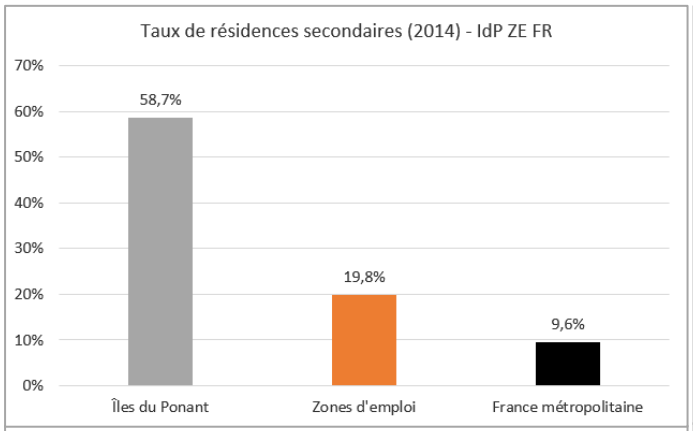
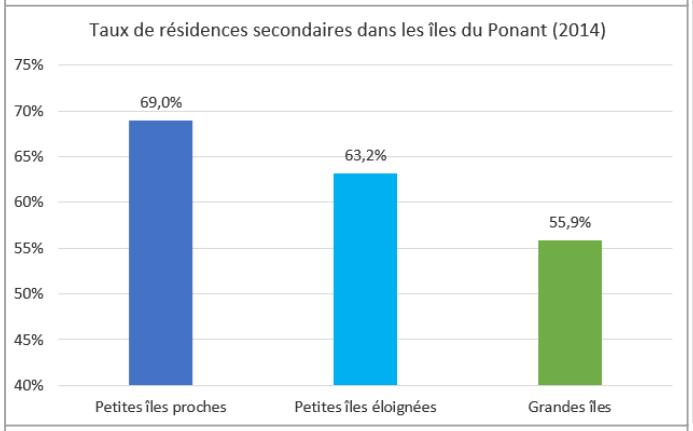


Figure 25 – Coefficient multiplicateur de la population entre saisons
(Sources : INSEE, Compagnies maritimes, Office du Tourisme)





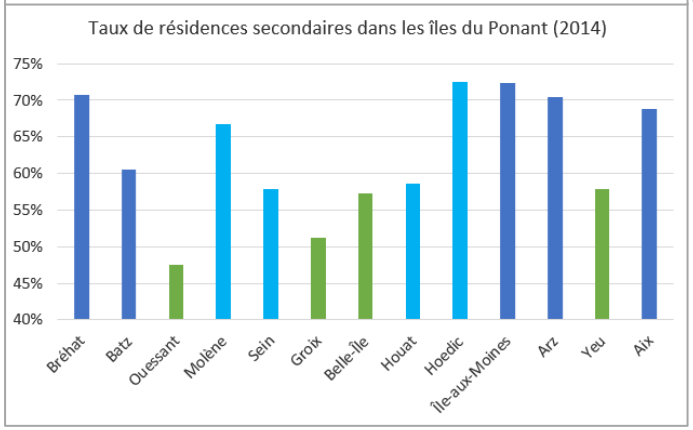
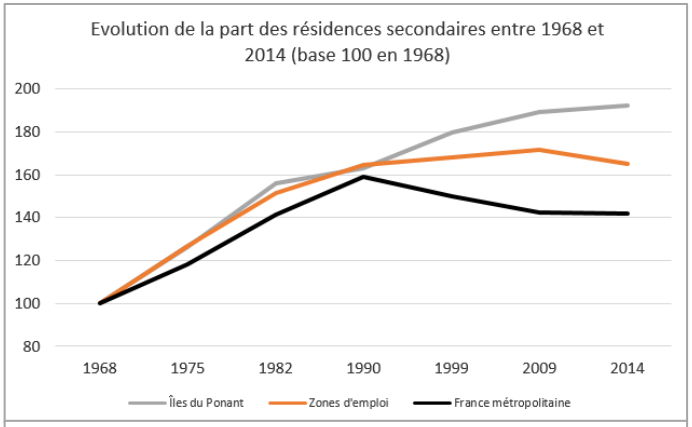


Figure 23 – Part des résidences secondaires dans le parc de logements
(Source : INSEE)



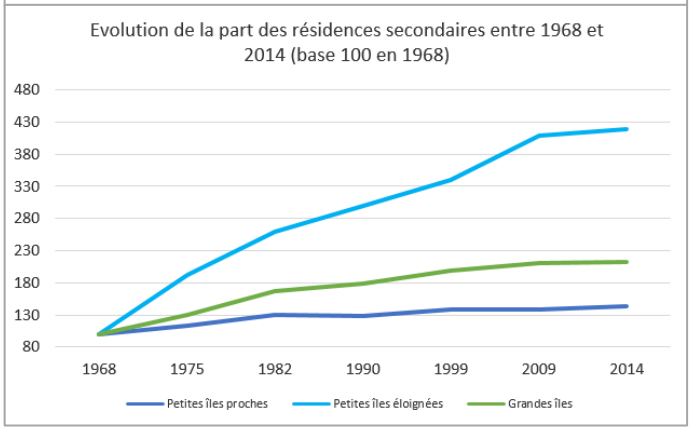


Figure 24 – Evolution de la part des résidences secondaires depuis 1968
(Source : INSEE)

Certaines îles du Ponant connaissent une fréquentation touristique depuis le 19e siècle. À Belle-Île, le premier hôtel à vocation touristique voit le jour en 1855 (de Beaulieu, 2007). Le développement touristique à Belle-Île dans les années 1850-1860 précède celui dans les îles proches du continent, vers 1880-1890 (Salomé, 2003). Pour les îles éloignées, l'arrivée du tourisme est plus tardive. À Ouessant par exemple, *« le tourisme est une activité récente dont le développement remonte aux années 1950. Estival et concentré plus particulièrement autour de la fin de semaine, ce tourisme reste largement dominé par des excursionnistes à la journée »* (Brigand et al., 1986).

Le tourisme est un phénomène important sur les îles aujourd'hui. Avec au moins deux millions de visiteurs annuels (cf. 4.2.2.2, p218), les Îles du Ponant en tant qu'entité unique dépassent les grands sites naturels de France les plus visités[28]. La population îlienne est ainsi multipliée par cinq entre les saisons hivernale et estivale[29] (Chailloux, 2013). À Bréhat ou Hoedic, la population décuple entre les deux saisons. Ce sont les petites îles proches du continent qui ressentent la plus forte augmentation de leur population durant l'été (coefficient multiplicateur de 7,6), suivies des petites îles éloignées (6,2) puis des grandes îles (4,7) (Figure 25). Les densités estivales sur les îles aujourd'hui dépassent largement celles correspondant aux périodes d'apogée démographique de la population permanente (Figure 22). Mais les îles accueillent une population estivale d'un poids inégal, en lien avec leurs capacités d'accueil très différentes. Le flux touristique annuel est par exemple de 15 000 personnes à Molène, quand il peut atteindre 400 000 personnes à Belle-Île[30]. Les flux de passagers seront abordés en détail dans le chapitre 4.

Ces flux touristiques incluent la venue de résidents secondaires. Des études seraient nécessaires pour approfondir les connaissances encore lacunaires de cette population, aux profils variés : il y a ceux qui séjournent sur l'île en saison estivale, ceux qui y passent la moitié de l'année, ou ceux encore qui viennent toute l'année dès qu'ils sont disponibles, notamment la « diaspora » îlienne vivant sur le continent, mais encore très attachée à son île d'origine. Sur les îles de l'Iroise, de nombreux résidents secondaires sont des îliens d'origine. A Sein par exemple, île comptant 58% de résidences secondaires, trois sur quatre sont la propriété de personnes d'origine sénane (Brigand, 2017). Malgré la variété des profils, les résidents secondaires partagent un point commun. Contrairement aux touristes, en excursion

Figure 26 – Population de passage.
En haut : retraités durant la traversée vers l'île d'Arz (2016). En bas : arrivée de touristes à l'île de Sein (2017). (Crédit MG)

[28] La Baie de Somme avec 2 millions de visiteurs annuels ou la Dune du Pilat avec 1,9 million de visiteurs annuels (Réseau des Grands Sites de France, 2016).

[29] La population estivale insulaire est la somme de la population des résidents principaux et des touristes en séjour. Ces derniers sont estimés à partir du nombre de lits touristiques en haute saison (ou la capacité maximale d'accueil), qui comprend les chambres dans les hôtels classés (estimation 2 lits), les emplacements de camping (estimation 4 lits) et les résidences secondaires (estimation 5 lits). Les données sont issues de travaux d'Alexandre Chailloux, à partir des données tourisme de l'INSEE.

[30] D'après les données des compagnies maritimes, du port de Palais et de l'Office de Tourisme.

Figure 27 – Résidence secondaire fermée à l'île d'Yeu (octobre 2016).
(Crédit MG 2016)

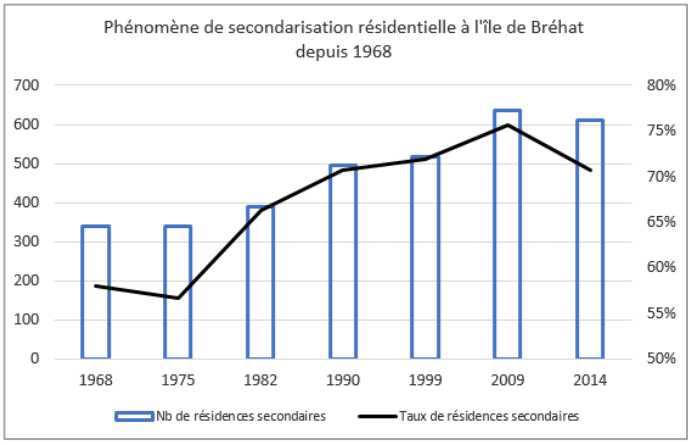


Figure 28 – Evolution des résidences secondaires à Bréhat depuis 1968
(Source : INSEE)

ou en séjour sur l'île, qui n'ont pas d'intérêt patrimonial sur l'île, les résidents secondaires sont propriétaires d'un bien insulaire. Leur comportement économique n'est sans doute pas le même que celui des autres. Leur impact sur l'économie locale est d'un autre ordre. Non seulement on peut supposer que la durée de leur séjour est plus longue, et donc que leur recours aux commerces locaux est plus soutenu, mais en plus ils ont besoin de services supplémentaires qui peuvent être satisfaits sur l'île (blanchisserie, bricolage et jardinage, quelques services publics etc.). En outre, leur bien immobilier nécessite construction (de plus en plus rarement), puis rénovation et entretien par des entreprises du bâtiment, potentiellement insulaires. De nombreux secteurs économiques de l'île en sont dynamisés.

Le phénomène de secondarisation résidentielle sur les îles du Ponant est plus tardif que celui de leur mise en tourisme. En 1968, il y avait près de 3 000 résidences secondaires sur l'ensemble des îles du Ponant, soit 30,5% des logements. En 2014, c'est plus de 12 000 résidences secondaires qui sont comptabilisées, représentant 58,7% des logements. Comparativement, les zones d'emploi de rattachement des îles ont un taux de résidences secondaires de 20%, et la France métropolitaine de 10% (Figure 23). La secondarisation résidentielle insulaire est donc d'une ampleur remarquable. Depuis 1968, c'est une augmentation moyenne annuelle de 3,2%. Certaines îles sont davantage touchées par la secondarisation résidentielle. Le taux de résidences secondaires est plus élevé dans les petites îles proches du continent (69,0%), pour qui le phénomène a commencé plus tôt, que dans les petites îles éloignées (63,2%) ou les grandes îles (55,9%) (Figure 23). Cependant, les petites îles éloignées, où la secondarisation résidentielle s'est lancée plus tardivement, sont celles qui ont connu un taux de croissance le plus soutenu sur la période 1968-2014, avec une augmentation moyenne de 4,35% chaque année (Figure 24). Les résidences secondaires ne représentaient en 1968 que 15% des logements dans ces îles, contrairement à certaines petites îles proches du continent, comme l'Île-aux-Moines ou Bréhat, où les résidences secondaires dépassaient déjà les résidences principales. L'évolution du taux de résidences secondaires sur le continent a connu une augmentation similaire aux îles du Ponant jusque dans les années 1990, date à partir de laquelle le taux ne cesse de chuter (Figure 24), non en raison d'une chute du nombre de résidences secondaires, mais plutôt en raison d'une augmentation plus forte du nombre total de logements. Dans les zones d'emploi littorales liées aux îles du Ponant, la part des résidences secondaires diminue à partir de 2009, avec un ralentissement de la croissance du nombre de résidences secondaires. Dans les îles du Ponant, alors que le phénomène ne cessait de s'amplifier jusqu'à présent, les dernières données de l'INSEE (2014) montrent que le taux de résidences secondaires a baissé pour six îles sur treize par rapport à 2009. Cela peut traduire le dynamisme démographique et l'installation de familles en tant que résidents principaux, notamment avec la construction de logements sur certaines îles du Ponant. Mais pour trois des îles évoquées, la baisse du taux de résidences secondaires est aussi liée à une baisse de leurs effectifs (Bréhat, Sein et Aix, Figure 28), amorçant peut-être une stabilisation ou un inversement de tendance qu'il faudra suivre.

En conclusion de cette section sur les consommateurs présents localement, et qui vont favoriser les activités présentielles, les îles du Ponant recouvrent des réalités différentes sur le plan du marché potentiel de consommation. Schématiquement, les grandes îles disposent d'un grand marché de population résidente et de passage ; les petites îles proches du continent ont une population permanente plus réduite, mais une forte fréquentation touristique et un nombre élevé de résidences secondaires ; enfin, les petites îles éloignées connaissent plutôt un marché restreint avec des populations résidentes et de passage plus réduites. Bien sûr ces propos restent à moduler pour chaque cas insulaire. Voyons à présent l'état du marché du travail insulaire.

2.1.2.2 Le marché du travail

Pour cette section, une mise en garde est à faire. En effet, les données de l'INSEE sur l'évolution de l'emploi concernant l'île d'Aix présentent une anomalie qui affecte les statistiques (cf. Figure 29 et Encadré 13). Afin de ne pas biaiser notre analyse, le cas de cette île est donc exclu de notre étude sur l'évolution de l'emploi au lieu de travail. En revanche, quand il s'agit d'analyser des données 2014 de l'emploi (sans aspect évolutif) ou d'autres variables que l'emploi au lieu de travail, l'île d'Aix est incluse dans nos observations.

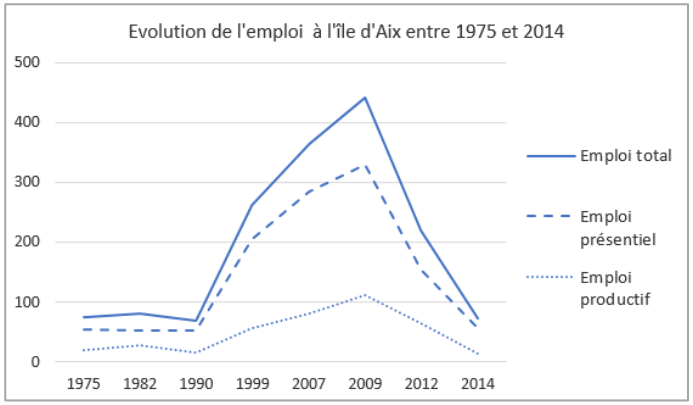


Figure 29 – L'étonnante évolution de l'emploi au lieu de travail sur la commune de l'île d'Aix entre 1975 et 2014 (base 100 en 1975)
(Source : INSEE)

- *Une répartition inégale de l'emploi*

En 2014, il existe 5 702 emplois sur l'ensemble des îles du Ponant, ce qui représente 0,8% de l'emploi des zones d'emploi (743 548). À titre de comparaison, la France métropolitaine compte près de 26 millions d'emplois. Sans grand étonnement, ce sont les grandes îles qui cumulent le plus d'emplois sur leur territoire, avec 82% du total. Et ce sont les deux plus grosses îles, Belle-Île et Yeu, qui en affichent le plus. Dans le groupe des grandes îles, Ouessant fait pâle figure avec seulement quelque 250 emplois. Il reste alors 14% des emplois dans les petites îles proches du continent (entre 84 et 229 emplois chacune) et 4% des emplois dans les petites îles éloignées (comptant entre 43 et 84 emplois) (Figure 30).

Entre 2009 et 2014, l'emploi est très légèrement à la baisse sur l'ensemble des îles du Ponant (-0,05%), baisse plus légère que dans les zones d'emploi (-0,45%). L'évolution est par contre positive en France métropolitaine (+0,1% d'emplois entre 2009 et 2014). Les variations sont plus prononcées sur les îles considérées par groupe. Alors que sur les grandes îles, l'emploi augmente de +0,9% sur la période, il baisse dans les petites îles (Figure 32). Ce sont les petites îles proches du continent qui

Étonnante variation de l'emploi à Aix entre 1990 et 2014

En moins de deux décennies, l'emploi au lieu de travail (nombre d'emplois sur la commune, occupés par des résidents ou non) connaît une augmentation de +548%, passant de 68 à 441 emplois entre 1990 et 2009 (INSEE). Dans la période suivante, l'emploi au lieu de travail connaît une chute encore plus rapide, passant de 441 emplois en 2009 à 72 emplois en 2014, son niveau d'origine (cf. Figure 29). Or le nombre d'actifs occupés (nombre d'îliens résidant et travaillant sur la commune) reste stable sur cette période.

D'après les indices fournis par Alain Burnet, maire de la commune de l'île d'Aix, il a d'abord été envisagé que cela puisse avoir un lien avec l'implantation en 1999 à Fort Boyard (au large de l'île, mais qui est sur la commune), d'un établissement d'une société de production (Adventure Line Productions, dont le siège est à Paris, et qui produit notamment les émissions Fort Boyard et Koh Lanta). Cependant, celle-ci n'affiche qu'entre 0 et 12 salariés dans les données Sirene historiques disponibles entre 2006 et 2015, n'expliquant pas une variation de quelque 350 emplois. De plus, bien que celle-ci fasse venir de nombreux employés ou sous-traitants sur le Fort à la belle saison pour des tournages, ces emplois ne se concrétisent pas par des emplois physiquement sur l'île d'Aix, car ils ne transitent pas par l'île. De plus, ils n'ont pas d'effet induit pour la commune (en termes d'hébergement, de restauration, etc.). Il pourrait alors s'agir d'une question d'enregistrement administratif, pour une raison qui nous échappe.

Après vérification auprès de l'INSEE, il s'avère qu'il s'agit en réalité d'une erreur de codage informatique, qui a été réglée depuis 2014.

Aujourd'hui, les données de l'INSEE sont donc viables et le niveau de l'emploi au lieu de travail connaît un niveau plus cohérent avec les activités réellement et physiquement présentes sur l'île. Cependant, il faut se défendre d'utiliser les données historiques de l'emploi pour cette commune si l'on veut éviter toute erreur d'analyse. Cela montre tout l'intérêt de confronter les données statistiques officielles aux observations de terrain.

Encadré 13 – Variation étonnante de l'emploi sur l'île d'Aix

perdent le plus d'emplois, avec une baisse de -5,6% en 5 ans, suivies des petites îles éloignées (-1,5%). Les petites îles semblent donc moins bien résister aux effets de la crise de la fin des années 2000.

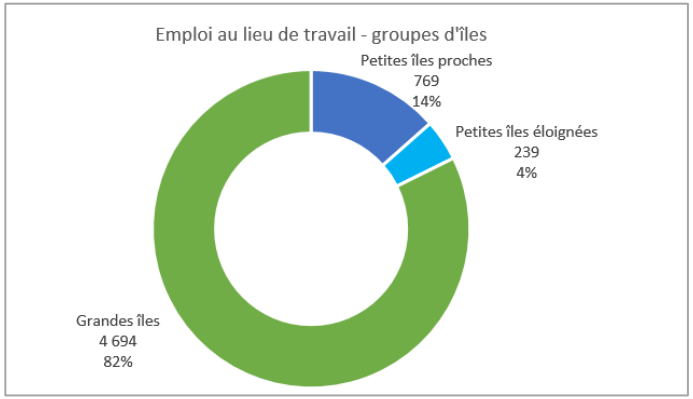
- *Un taux d'activité équivalent, mais un chômage plus important sur les îles*

Le taux d'activité des 15-64 ans, qui est le rapport de la population active[31] de 15 à 64 ans à la population totale de cette tranche d'âge, est au même niveau sur nos cas d'étude (72,6%), que sur le continent (respectivement 72,6% et 73,6% dans les zones d'emploi et en France métropolitaine). On recense néanmoins des écarts importants selon les îles (Figure 33). Les petites îles proches du continent sont les moins actives, avec seulement 69,5% de population active. La part de la population active sur les petites îles éloignées correspond à celle de France métropolitaine. En revanche, sur les grandes îles, la population active atteint 80% de la population totale.

Le taux de chômage est lui plus élevé sur les îles que sur le continent (Figure 31). Alors que plus d'une personne active sur sept est à la recherche d'un emploi sur les îles (14,7% de taux de chômage), c'est seulement une personne sur huit dans les zones d'emploi de rattachement des îles (12,7%). Le taux de chômage de France métropolitaine est légèrement supérieur à celui des zones d'emploi (13,5%). Ce sont les grandes îles du Ponant qui pâtissent d'un taux de chômage le plus élevé (15,0%), contrairement aux petites îles, proches ou éloignées, dont les taux avoisinent ceux du continent.

Sur la période 2009-2014, le taux de chômage a gagné un point sur les îles du Ponant, passant de 13,6% à 14,7%. Alors qu'il a peu évolué sur les petites îles éloignées (+0,2 point) et modérément sur les grandes îles (+1 point), le taux de chômage a augmenté de 20% sur les petites îles proches du continent (+2,2 points en 5 ans) (Figure 31). En 2009, le taux de chômage était jusqu'à deux fois moins élevé sur certaines petites îles proches du continent comme Arz ou Bréhat que sur les grandes îles comme Groix ou Yeu : cela traduisait peut-être la plus grande facilité des Ildarais ou des Bréhatins à élargir leur bassin d'emploi en cherchant du travail sur le continent, puisqu'il leur est possible de s'y rendre quotidiennement. Aujourd'hui, malgré ces possibilités, les petites îles proches du continent ne se démarquent plus : leur taux de chômage a rejoint le niveau des petites îles éloignées et se rapproche de celui des grandes îles.

[31] Pour rappel, la population active regroupe la population active occupée, ayant un emploi, et celle au chômage.



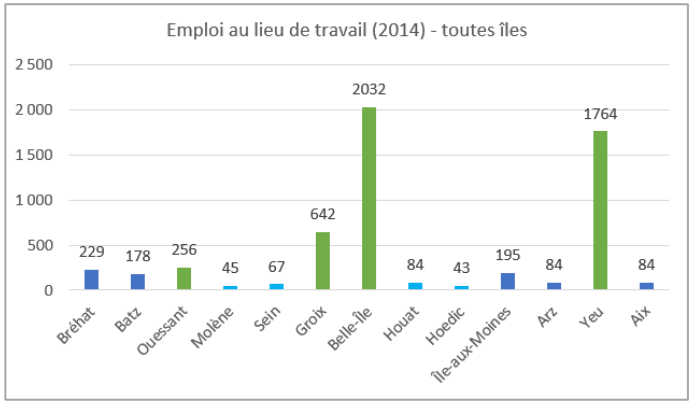


Figure 30 – Répartition de l'emploi au lieu de travail dans les îles du Ponant

(Source : INSEE)

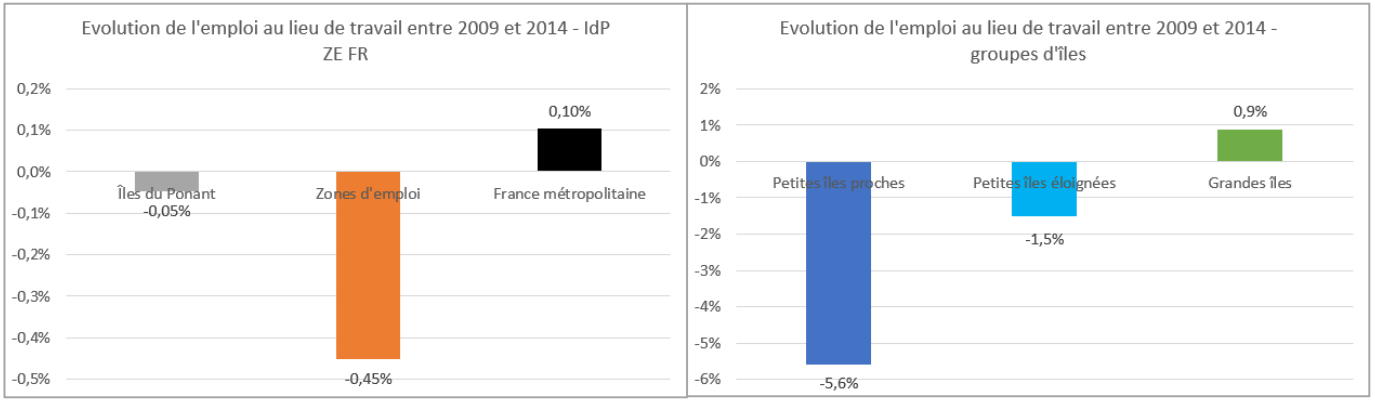


Figure 32 – Evolution de l'emploi au lieu de travail entre 2009 et 2014

(Source : INSEE)

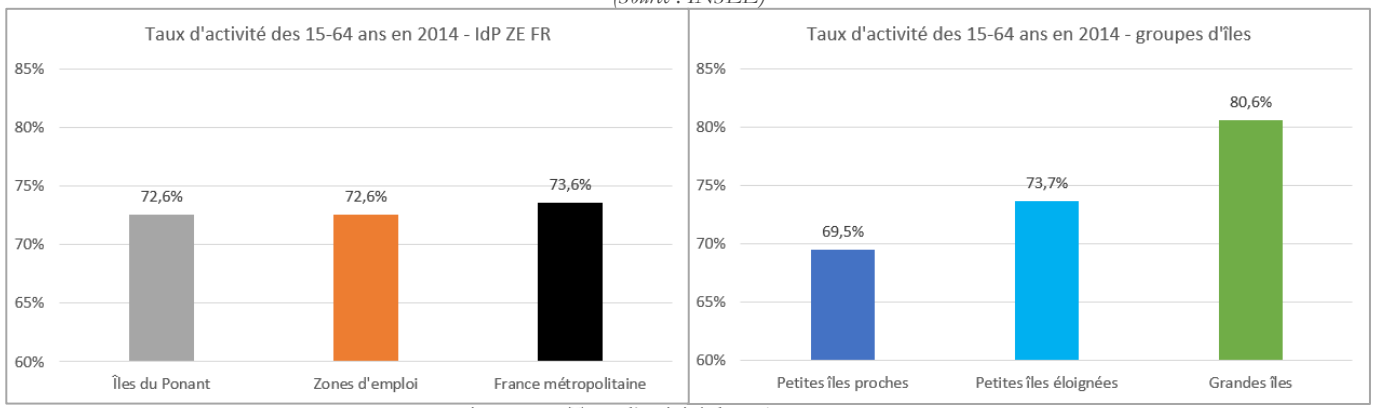


Figure 33 – Taux d'activité des 15-64 ans en 2014

(Source : INSEE)

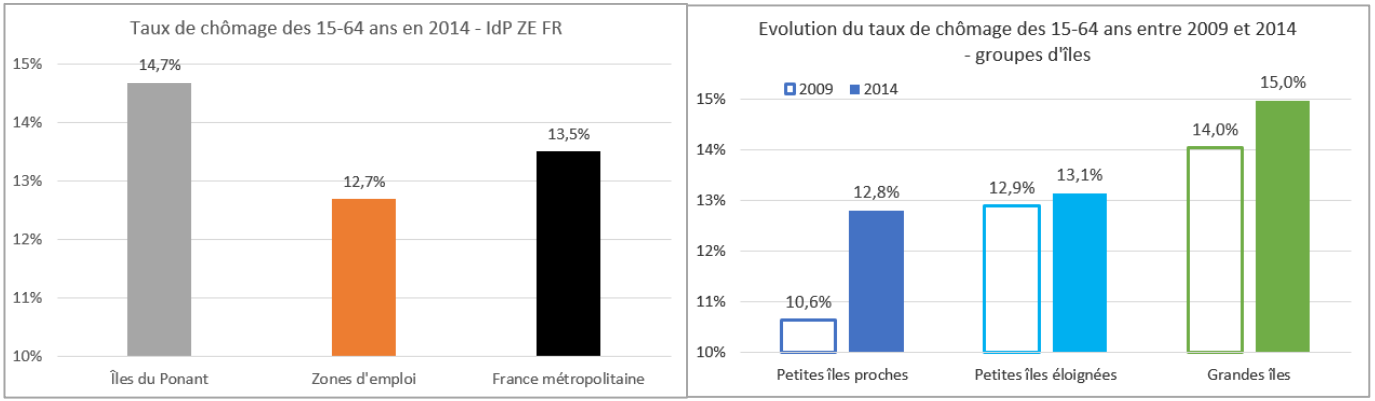


Figure 31 – Taux de chômage des 15-64 ans en 2014

(Source : INSEE)

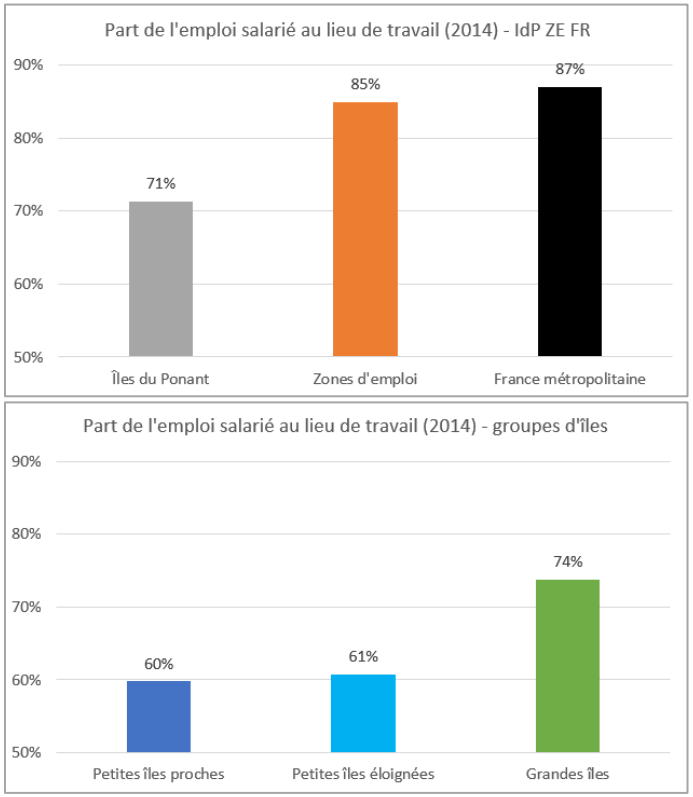


Figure 34 – Part de l'emploi salarié au lieu de travail en 2014
(Source : INSEE)

- *Une faible part du salariat*

Le travail salarié est peu important sur les îles du Ponant. En 2014, seulement 71% des emplois au lieu de travail sont salariés, contre 85% dans les zones d'emploi et 87% en France métropolitaine (Figure 34). Sur les îles, le secteur salarié se réduit à la fonction publique et à quelques établissements privés assez grands pour embaucher. La part du secteur non salarié est deux fois plus élevée dans les îles du Ponant. Cela traduit l'importance de l'entrepreneuriat dans les îles (nous y reviendrons dans la section 2.2.1.2 sur la taille des établissements). Le constat est d'autant plus prégnant dans les petites îles, qui ne comptent qu'autour de 60% d'emploi salarié.

- *La disparité des flux de travailleurs entre îles et continent*

Des flux de travailleurs entre les îles et le continent existent : des îliens travaillent sur le continent, et des continentaux travaillent sur l'île.

Le recensement de l'INSEE renseigne sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail[32]. En France métropolitaine, 66% des actifs ont un emploi en dehors de leur commune de résidence. Sur les îles du Ponant, cette part s'élève à seulement 21%, voire même à 11% si on exclut les quatre communes de Belle-Île où cette part est plus élevée[33]. C'est-à-dire que 11% des actifs îliens ont un emploi sur le continent.

Les îles, par la rupture maritime avec le continent, sont donc davantage des bassins d'emplois pour leurs résidents qu'une commune continentale. La taille de l'île et son éloignement ont un impact sur l'importance des flux des actifs îliens ayant un emploi sur le continent : 17% des actifs des petites îles proches sont amenés à travailler sur le continent, contre seulement 12% des actifs dans les petites îles éloignées et 10% dans les grandes îles (hors Belle-Île) (Figure 35). Cela peut s'expliquer à la fois par le fait que les grandes îles offrent davantage d'opportunités d'emplois, mais aussi que l'éloignement, trop contraignant pour les îles les plus distantes, est un frein à l'installation sur l'île si l'on n'y trouve pas un emploi. L'emploi est pour les îles éloignées un réel enjeu pour fixer la population. Comme le rappelle Denis Palluel, maire d'Ouessant : *« Sur le continent, les problèmes économiques se traitent à un niveau*

[32] A partir des variables « nombre d'actifs travaillant dans la commune de résidence » (C14_ACTOCC15P_ILT1) et « nombre d'actifs travaillant dans une autre commune » (C14_ACTOCC15P_ILTAUT).

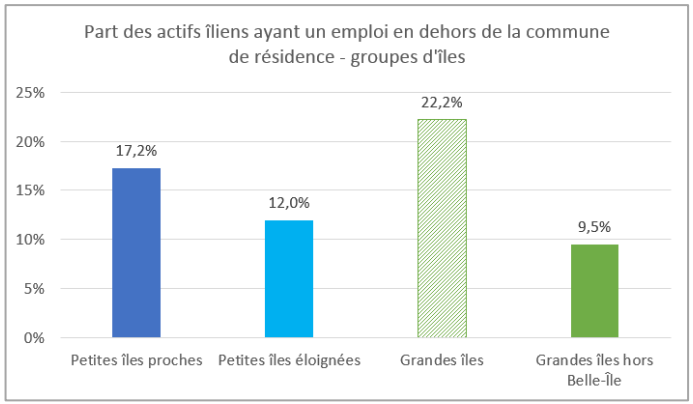
[33] En effet, pour Belle-Île, il faudrait raisonner avec l'entité de l'EPCI de Belle-Île-en-Mer et non avec le cumul des quatre communes de Bangor, Le Palais, Locmaria et Sauzon. Effectivement, il peut y avoir des emplois occupés par des non-résidents de la commune, mais tout de même îliens, résidents d'une autre commune belliloise. Cependant, l'INSEE ne met à disposition ces données qu'à l'échelle communale (ou pour les arrondissements concernant Lyon, Marseille et Paris).

plus large. Un bassin économique c'est plusieurs communes, voire un bassin beaucoup plus large. Ce qui est vraiment particulier dans les îles c'est que nous sommes à nous tous seuls des bassins d'emploi »[34]. A l'inverse, les petites îles éloignées ont moins besoin de fournir un emploi aux actifs pour qu'ils résident sur l'île, car il est plus facilement envisageable de traverser quotidiennement pour travailler sur le continent. Dans le cas des actifs des îles éloignées, un emploi sur le continent signifie le plus souvent une absence de l'île durant la semaine et l'obligation de trouver un hébergement sur le continent.

Il est également possible d'appréhender les flux de travailleurs continentaux venant travailler sur les îles grâce aux données de recensement de l'INSEE. En comparant d'une part l'emploi au lieu de travail[35] et d'autre part le nombre d'actifs occupés[36], il est possible de saisir les flux net de travailleurs entre communes, et ici en particulier entre l'île et le continent. Nous avons calculé pour l'année 2014 l'écart entre les valeurs prises par ces deux variables : emplois au lieu de travail moins actifs occupés. Un résultat positif indique donc un excédent d'emplois sur l'île par rapport au nombre d'îliens occupés, donc un flux net de continentaux venant travailler sur l'île. A l'inverse, un résultat négatif correspond à un déficit d'emplois sur l'île par rapport au nombre d'îliens occupés, donc un flux net d'îliens allant travailler sur le continent.

L'emploi au lieu de travail sur les petites îles proches du continent est bien plus important que le nombre d'actifs occupés (Figure 36). Ainsi, un flux net de travailleurs venant du continent vient pourvoir ces postes que les îliens n'occupent pas. C'est à Bréhat que le besoin d'actifs du continent est le plus important (64 emplois, soit 28% des emplois au lieu de travail). Sur les petites îles éloignées, ce besoin d'actifs du continent pour occuper des emplois sur l'île est bien moindre. Sur les grandes îles (hors Belle-Île, cf. note de bas de page 33), il y a un déficit d'emplois sur l'île, ce qui signifie qu'une part des îliens de ces grandes îles se voient contraints de trouver du travail en dehors de l'île.

Au final, les petites îles proches du continent sont celles où les flux d'actifs entre île et continent sont les plus marqués, quel que soit le sens de la navette domicile-travail. Par exemple, un Ildarais sur quatre travaille en dehors de l'île (Figure 35), et un poste sur quatre sur l'île est occupé par un continental (Figure 36). Ces déplacements entre lieu de résidence et lieu de travail sont plus faibles sur les îles éloignées, en raison de la traversée maritime qui complique la dualité entre lieu de travail et lieu de résidence. Sur les grandes îles, l'éloignement limite également ces déplacements, mais la taille de l'île et



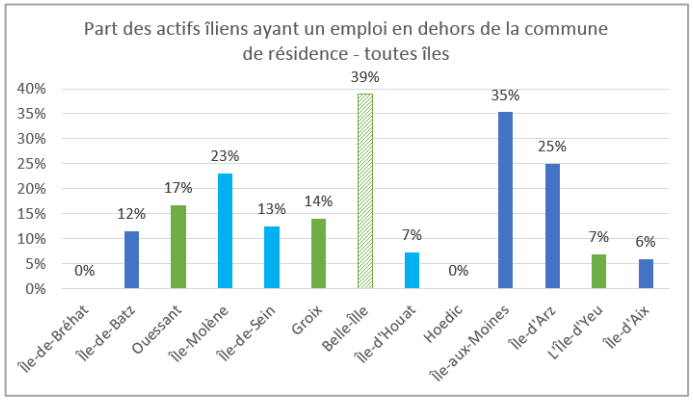


Figure 35 – Part des actifs îliens ayant un emploi en dehors de la commune de résidence, i.e. sur le continent (excepté pour Belle-Île) *(Source : INSEE)*

[34] Dans le Magazine ID-Îles n°2 « Enjeux de l'entrepreneuriat insulaire » (voir 4'45) (Corsi et al., 2015).

[35] L'emploi au lieu de travail est une variable qui comptabilise le nombre d'emplois dans la zone considérée, quelle que soit la résidence des personnes qui les occupent. Ainsi, l'emploi au lieu de travail d'une commune insulaire est le nombre d'emplois enregistrés sur la commune, occupés par des îliens ou des continentaux (variable P14_EMPLT).

[36] La variable de l'INSEE « actifs occupés » est, quant à elle, le nombre de personnes résidant dans la zone considérée ayant un emploi. Sur les îles, ce sont donc des résidents insulaires ayant un emploi sur l'île (variable P14_ACTOCC).

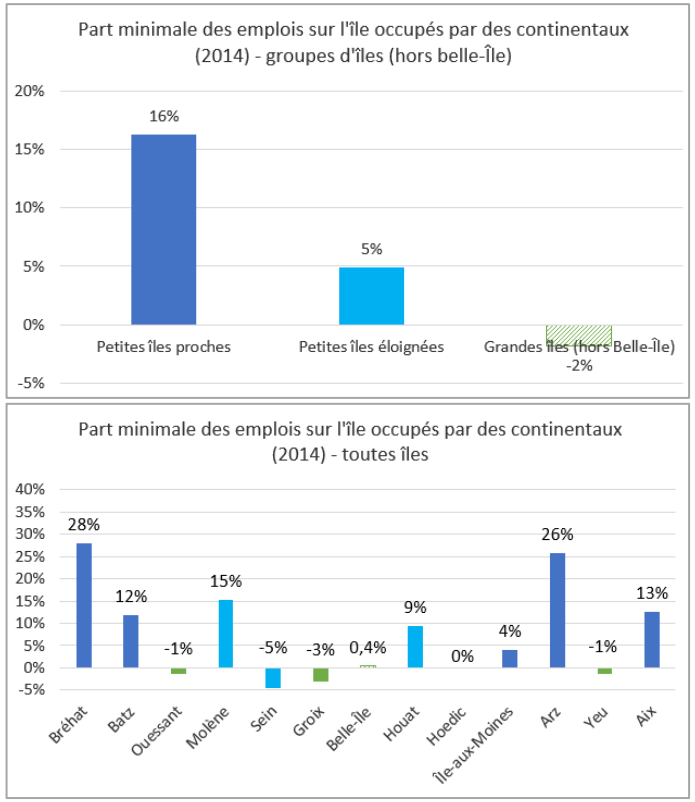


Figure 36 – Estimation des flux de navetteurs à partir de l'emploi au lieu de travail et du nombre d'actifs occupés

(Source : INSEE)

du marché permet de fournir davantage d'emplois. Ainsi, les actifs occupés y sont moins nombreux à exercer sur le continent, bien qu'une petite partie y soit contrainte vu que les emplois au lieu de travail ne permettent pas à tous les actifs d'être occupés sur l'île.

Sur les îles du Ponant, on note donc un taux d'activité équivalent mais un taux de chômage supérieur au continent, avec un emploi moins salarié. Le marché du travail est le plus dynamique sur les grandes îles, en lien avec la population et la taille du marché.

Un marché dynamique de l'emploi n'est pas le seul élément composant un facteur d'attrait. La présence de services particuliers et l'existence d'actions en faveur du développement insulaire peuvent être des éléments convaincants pour l'installation et le maintien de la population ou d'entreprises, et ils font tout autant partie du tissu économique insulaire.

2.1.3 Des acteurs et des mesures de soutien pour l'économie insulaire

C'est un dernier élément que nous souhaitons aborder pour finaliser la présentation du territoire qui accueille des activités économiques. Il existe des actions en faveurs des particuliers et d'autres en faveur des entreprises.

2.1.3.1 Pour les particuliers

Les services publics sont des éléments institutionnels visant fortement la population. Ils sont un aspect important du tissu économique local, car ils conditionnent l'installation et le maintien de la population. Sans école, sans commodités efficientes (électricité, eau courante, réseaux de communication), sans service postal et sans soins médicaux, une île est bien moins attractive. Comme le cadre environnemental et social, les services publics sont des aménités fortes pour la fixation de la population.

Un recensement des services et des équipements publics réalisé en 2013 (Brigand et al., 2014; Chailloux, 2013) concerne les équipements scolaires (Encadré 14), les soins de santé (médecin, infirmier, pharmacie, etc.), les commerces alimentaires de proximité, les autres services (agence postale, librairie, banque etc) et enfin la présence de certains métiers du bâtiment. La présence de ces équipements et services, publics ou privés, favorise la vie des îliens.

Ce recensement permet de constater une disparité entre les îles du Ponant. Cela est largement lié à la taille de l'île, puisque les plus grandes sont les mieux équipées. Ainsi on note la présence d'un dentiste sur les quatre grandes îles (à Ouessant, il s'agit d'une présence hebdomadaire d'un dentiste continental), alors qu'aucune des petites îles ne dispose de la possibilité d'un tel soin médical.

Le niveau d'équipement est également lié à la proximité au continent, puisqu'on observe que les petites îles proches du continent disposent d'une moindre variété de services sur leur territoire. Toutefois, pour un habitant de ces îles, il est plus aisé de se reporter sur un service d'une commune continentale, car il est possible de s'y rendre à la journée, à la demi-journée voire même pour quelques heures, selon la consistance de service de desserte (cf. 5.2.2). Ainsi, le niveau d'accessibilité de ce type de service est comparable dans les petites îles proches à celui du milieu rural (Pennec Études Conseils 2008:13). Un déplacement est plus compliqué à organiser et davantage chronophage pour un résident des îles éloignées. Ainsi, les Aixois ne disposent ni d'un infirmier ni d'une pharmacie, tandis que les Houatais bénéficient de la présence d'un infirmier toute l'année et d'une parapharmacie.

Outre les services publics, certains services privés sont utiles, voire indispensables à la vie sur l'île. C'est le cas des petits commerces de proximité, et en premier lieu de l'alimentation générale, qui peut parfois endosser le rôle de véritable service public en saison hivernale (cf. 8.2.3.1). Les îles les plus peuplées sont les mieux équipées. La gamme des commerces non alimentaires s'étend avec la taille et la population de l'île. De plus, du fait de leur éloignement par rapport au continent, et du plus grand effort nécessaire pour se reporter sur une commune voisine en cas d'absence d'un commerce, les îles comme Yeu ou Belle-Île sont parfois mieux équipées que des villes continentales de taille équivalente. Sur les petites îles, on constate une diversification des commerces de proximité. Dans les années 1980, Louis Brigand (1983:170) note déjà que *« dans bien des cas un seul commerce concentre de nombreuses activités. Ceci est très fréquent, notamment sur les petites îles, où le même commerce peut vendre indifféremment de la viande, du pain, de l'épicerie et de la quincaillerie, tout en faisant office de café et en distribuant le journal local »*. La boulangerie d'Ouessant est aussi un bar, celle d'Hoedic un tabac (Figure 37). L'alimentation générale de Houat, en l'absence d'une boulangerie et d'une presse en saison hivernale, propose dépôts de pain et de presse quotidienne. En plus de magasin de souvenirs à destination de la clientèle touristique, la maison de la presse de Bréhat fait également office de quincaillerie bien fournie. Ainsi, *« le nombre de commerces ne reflète qu'imparfaitement leur importance respective et le nombre de consommateurs »* (ibid.).

Ainsi, alors que les plus grandes îles sont quasiment autonomes en termes de commerces et d'équipements publics, les petites îles proches comme éloignées disposent d'une gamme réduite de commerces, et les petites îles proches du continent sont pénalisées par un déficit de services publics.

Les services d'enseignement dans les îles du Ponant

Toutes les îles ont une école primaire. Par manque d'effectifs, les plus petites îles se voient contraintes d'organiser la scolarisation en classe unique. Les élèves des trois plus grandes îles ont le choix entre école privée ou publique.

Certaines petites îles ne disposent pas de collège. Il s'agit de quatre îles proches (Bréhat, Aix et les deux îles du Golfe du Morbihan), dont les collégiens se rendent sur le continent, ainsi que d'Hoedic, dont les élèves se rendent au collège de Houat. Afin de pallier un manque d'enseignement secondaire et d'endiguer le départ de familles sur le continent, le Collège des Îles du Ponant voit le jour dans les années 1970 sous l'impulsion de l'Association des Îles du Ponant. Ses antennes sont localisées à Batz, Ouessant, Molène, Sein, Groix et Houat. En 2016, on y comptait respectivement 17, 23, 4, 4, 40 et 5 élèves.

Il n'existe qu'un seul lycée, il s'agit du lycée maritime de l'île d'Yeu.

Encadré 14 – Services d'enseignement dans les îles du Ponant
(Sources : Id-Îles Magazine n°9 « Éducation et Entrepreneuriat » (Corsi et al., 2016b) *et Collège du Ponant).*

Figure 37 – Boulangerie-tabac le Fourn'île à Hoedic
(Crédit MG 2016)

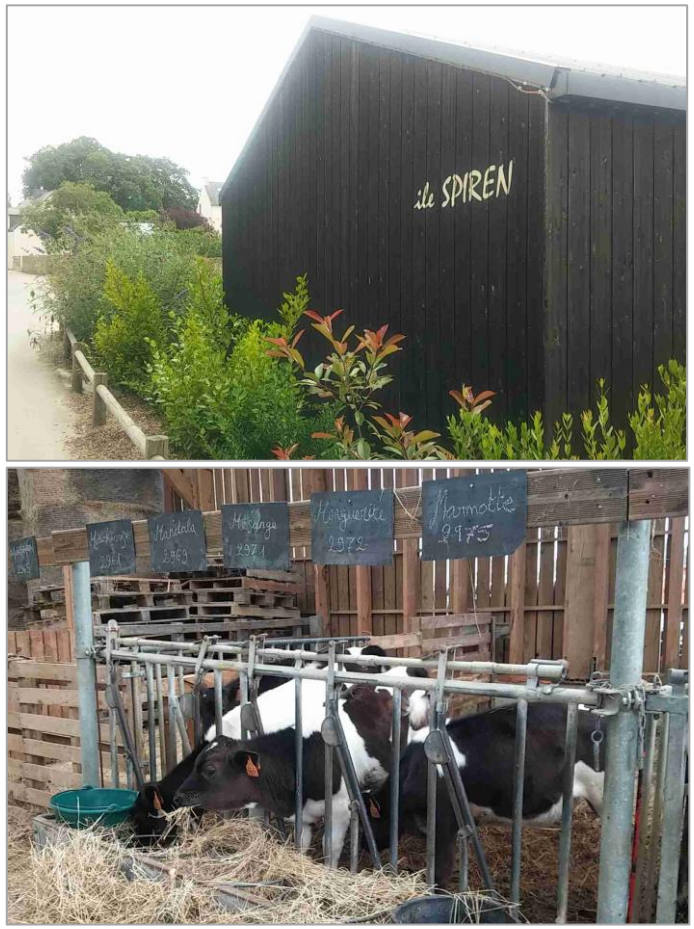


Figure 38 – Actions de la commune de l'île d'Arz en faveur des activités économiques

Haut : construction d'une zone artisanale. Bas : mise à disposition de terrains pour une relance agricole (Crédit MG 2016)

2.1.3.2 Pour les entreprises

Il existe de nombreux dispositifs en faveur du développement économique sur les îles. En dehors des actions générales dont les îles peuvent bénéficier comme tout territoire, il existe des actions spécifiquement dirigées vers les îles. Nous ne souhaitons toutefois pas en dresser une liste exhaustive ici, mais simplement en évoquer quelques-unes afin de souligner le développement significatif de l'assistance continentale depuis la deuxième moitié de 20e siècle et de pointer la volonté d'équiper et de structurer les îles sur le même modèle que celui du continent (Brigand, 1983:231).

De nombreux acteurs institutionnels travaillent en faveur du développement économique des îles, à plusieurs niveaux. A l'échelle insulaire, il existe des initiatives communales, avec par exemple des projets de relance agricole (Arz, Ouessant) ou la construction et la mise à disposition de bâtiments à destination des activités économiques (zones artisanales à l'île d'Arz ou à Groix) (Figure 38).

Outre les actions communales, les îles agissent également ensemble. Ainsi les îles de Belle-Île, Groix et Yeu se rassemblent en 1970 en une Fédération des Unions de Défense des Intérêts des Îles Atlantiques, pour sensibiliser les pouvoirs publics aux handicaps de l'insularité et tenter d'obtenir des aides de l'État (Brigand, 1983:255). L'initiative s'élargit et donne lieu, en 1971, à la création de l'Association des Îles du Ponant[37], rassemblant l'ensemble des îles que nous étudions ainsi que l'île de Ré avant que celle-ci ne soit reliée au continent par un pont en 1988[38]. L'objet de cette structure est explicitement de protéger les espaces insulaires et de les promouvoir économiquement. L'association existe aujourd'hui encore, et dispose d'un budget propre et de travailleurs permanents. Ses actions concernent le soutien de l'activité économique, la transition écologique et énergétique, le logement insulaire ou le maintien de services collectifs essentiels au territoire. Elle finance des études et contribue au lobby insulariste. Concernant le développement économique, elle accompagne la mise en place d'une marque territoriale dénommée « Savoir-Faire des Îles du Ponant », lancée en 2017, afin de favoriser les productions insulaires et de soutenir ainsi la création d'activités et d'emplois dans les îles. Parmi les critères d'adhésion à la marque, on retrouve en effet la localisation de l'entreprise (siège social, unité de production ou résidence principale situé sur l'une des îles), le fonctionnement ou la présence sur l'île à l'année, l'emploi (justifier d'au moins un travailleur résident permanent sur l'île) ou les retombées économiques favorables pour le territoire insulaire[39]. L'objectif affiché est de ne favoriser ainsi que les réelles productions insulaires, et d'écarter les entrepreneurs « cueilleurs » qui viennent uniquement

[37] Initialement, l'association s'intitulait l'Association pour la Promotion et la Protection des Îles du Ponant (APPIP).

[38] Les îles d'Oléron et de Noirmoutier n'ont jamais fait partie de cette association, puisqu'elles ont été reliées par un pont respectivement dès 1966 et 1971.

[39] Pour en savoir plus sur cette marque, il est possible de consulter le site : savoirfaire-ilesduponant.com

profiter de la manne touristique estivale sans participer à la vie îlienne. Une motivation de cette marque territoriale est également de défendre les productions insulaires contre l'usurpation de l'image de l'île par des entreprises qui n'ont pas de lien insulaire[40]. D'autres activités de soutien de l'AIP dans les domaines de la santé, de l'environnement, de la transition énergétique et de l'économie sociale et solidaire peuvent être recensées.

Ensuite, au niveau supra-insulaire, d'autres collectivités interviennent localement. Nous verrons notamment comment les Régions sont fortement impliquées dans le développement insulaire, avec la compétence des liaisons maritimes entre îles et continent (cf. 3.1.2.3). Mais les départements sont également impliqués, et peuvent entreprendre des actions en faveur des îles. Le Conseil Départemental du Finistère a par exemple établi avec l'île de Batz et les îles de l'Iroise un plan d'engagement sur la période 2010-2016 selon deux axes : permettre une vie sur l'île en harmonie avec un environnement naturel d'exception, et permettre le maintien sur les îles d'une population résidente à l'année. Alors que le premier axe concerne l'assainissement, la gestion des déchets, l'énergie et l'environnement, le deuxième souhaite faciliter le logement des résidents, conforter l'activité économique et développer les services à la population.

Au niveau national, on note aussi plusieurs actions d'ampleur variable. Certes anecdotique, il existe par exemple un régime d'imposition spécifique pour les îles de Sein et de Molène, privilège ancien qui remonterait peut-être jusqu'à Louis XIV, qui aurait affirmé que *« vouloir imposer Sein ou Molène, déjà accablés de tous les impôts de la nature, ce serait vouloir imposer la mer, les tempêtes et les roches »* (Cuillandre, 1998). Ainsi, il n'y a pas d'impôts directs locaux sur ces deux îles, exonérant donc les activités économiques (bien que pénalisant le budget des communes). Le calcul de la Dotation Globale de Financement (DGF) est également aménagé pour les îles, puisque ses critères de calcul sont adaptés aux réalités géographiques insulaires[41]. L'État participe grandement au financement de l'AIP, et l'Assemblée nationale a voté en 2016 une dotation communale annuelle d'insularité de quatre millions d'euros sur les budgets de l'État, à répartir entre les îles selon leur population. Selon Denis Bredin, directeur de l'AIP, cela permet de *« rééquilibrer les budgets communaux, et [de] pallier le déséquilibre entre le continent et les îles »*, mais aussi entre territoires insulaires puisque la Corse ou Saint-Pierre-et-Miquelon bénéficient d'un traitement budgétaire similaire depuis longtemps. De plus, les îles du Ponant bénéficient d'un partenariat particulier dans le cadre du contrat de plan Etat-Région, dont la

Figure 39 – Les représentants de l'AIP, de la Région Bretagne et de l'État signent le contrat de plan Etat-Région-Îles à Ouessant (2015).
(Crédit : site de l'AIP)

[40] Par exemple, la conserverie La Belle-Iloise, de Quiberon ; les conserves Les Ouessantines, à Pencran ; ou encore la biscuiterie de Belle-Île(-En-Terre).

[41] En 2012, l'AIP a fait adopter par le Parlement une disposition qui permet d'aménager les critères qui rentrent dans le calcul de la DGF : la longueur de voirie est doublée pour le calcul des charges pour la Dotation de Solidarité Rurale, comme pour les communes de montagne. Cependant, les autres critères pris en compte (la part des jeunes et la superficie) restent défavorables aux communes insulaires qui ont une population vieillissante et une faible superficie.

renégociation a été signée à Ouessant en 2015 (Figure 39), mettant l'accent sur les enjeux insulaires de logement, de soutien de l'activité économique, de transition écologique et énergétique, et le maintien de services collectifs essentiels au territoire. Le directeur de l'AIP, explique que *« normalement le contrat de plan Etat-Région n'est pas territorialisé. Sauf pour les îles ! C'est une exception : cela montre l'intérêt de l'État et de la Région pour le traitement particulier des îles »*. Pour finir, la création du Collège des Îles du Ponant est également une action de l'État spécifiquement en faveur des îles.

Enfin, un développement unifié étant un de ses objectifs, l'Union Européenne définit de grands axes de développement pour les régions insulaires et périphériques[42] par des axes stratégiques tels que *« l'accessibilité au marché unique »* ou *« l'accroissement de la compétitivité par la modernisation et la diversification des économies »*[43]. On peut souligner des études sur l'insularité réalisées par le Comité Economique et Social Européen, qui conseillent par exemple des efforts en termes de nouvelles technologies de la communication et de l'information pour atténuer l'impact négatif de l'isolement, ou qui évoquent des exemples de bonnes pratiques dans le domaine commercial, comme la production de qualité, la singularité ou la création d'une marque (Espuny Moyano, 2012). Les îles du Ponant sont un ensemble trop petit pour faire partie de la Commission des Îles de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes, qui représente les autorités régionales insulaires et appelle les institutions européennes à reconnaître les handicaps insulaires afin de les prendre en compte lors de l'élaboration des politiques. Toutefois, elles participent au réseau européen des petites îles (ESIN)[44], qui agît à deux niveaux : le niveau local pour renforcer la culture insulaire et faciliter l'échange d'informations entre ses membres ; mais aussi le niveau européen pour influencer les politiques européennes en informant les autorités de l'Union et en augmentant leur compréhension des problématiques des petites îles.

Ces acteurs publics présentent plusieurs motifs au soutien en faveur des îles. En 2003, la Vice-Présidente du Conseil Général du Finistère, Yvette Duval, affirmait : *« Nous avons la volonté claire de maintenir le maximum de résidents permanents sur [les îles]. Sans le Conseil Général, ce service ne serait pas possible. […] Le transport maritime participe aussi au développement local avec le transport de matériaux, de denrées et d'équipements, de touristes […]. Cela explique notre politique pour les îles qui contribuent beaucoup à notre image finistérienne »*. Il y a donc un intérêt sociétal à maintenir des îles vivantes, qui ne soient pas des lieux

[42] Les régions insulaires englobent les grandes îles européennes, autour du continent ou à l'Outre-Mer, mais pas les petites îles telles que celles du Ponant. Les régions périphériques de l'UE ne sont pas forcément insulaires. La Région Bretagne en fait partie par exemple. A ce titre, les îles du Ponant sont incluses dans ce grand ensemble.

[43] Communication de la Commission Européenne, Les Régions ultrapériphériques de l'UE : vers un partenariat pour une croissance intelligente, durable, inclusive, Bruxelles, le 20/06/2012 (SWD2012-170).

[44] L'ESIN rassemble des îles pré-continentales européennes (et non océaniques). Le réseau compte en tout 1 640 îles et 359 357 îliens.

morts l'hiver et des parcs d'attraction l'été, mais aussi un intérêt de visibilité pour les collectivités et leurs représentants qui soutiennent publiquement les îles. Nous notons en effet une forte présence politique sur les îles du Ponant, que ce soit en visite officielle ou en villégiature. De plus, les îles peuvent présenter un intérêt historique, géostratégique et économique (cf. 1.1.2.1). Ainsi, concernant l'exonération d'impôt à Sein et Molène, *« la bienveillance des pouvoirs publics était intéressée : il s'agissait de maintenir sur des îles ingrates, des marins capables de piloter les vaisseaux du roi jusqu'au port de Brest à travers des zones dangereuses et de recueillir le cas échéant les naufragés »* (Cuillandre, 1998:533).

Pour conclure cette section, les îles du Ponant, bien que présentant les handicaps généraux des territoires insulaires, présentent également des atouts pour le développement économique. Tandis que les paysages naturels, les bonnes conditions d'ensoleillement et l'aspect culturel et imaginaire autour de l'île attirent de nombreux visiteurs, dopant ainsi le tourisme, le cadre de vie quant à lui motive l'installation et le maintien de la population. Le marché insulaire de consommation, composé tout au long de l'année par les résidents permanents, est favorisé par la venue de visiteurs de passage en saison estivale. Le marché du travail montre une faiblesse de qualification, mais peut mettre à disposition des entreprises de la main-d'œuvre active qui recherche un emploi. Enfin, les îles sont plutôt bien dotées en services publics et services privés de proximité, et bénéficient de l'accompagnement de nombreuses structures dans le cadre de leur développement.

Voyons à présent comment est composé le tissu productif des îles du Ponant et comment les entreprises mettent à profit ces éléments du territoire.

2.2 Les établissements des îles du Ponant

La suite de l'analyse du tissu économique du Ponant est réalisée par le prisme des établissements : leurs effectifs et leurs caractéristiques de taille et d'âge (2.2.1), leur répartition selon les divers secteurs de l'économie (2.2.2), et un portrait des entrepreneurs (2.2.3).

2.2.1 Effectifs et caractéristiques des établissements

Quels sont les effectifs et les caractéristiques des établissements localisés sur îles du Ponant ?

2.2.1.1 Dynamisme à la création et forte densité d'établissements sur les îles

Selon la version corrigée de la base Sirene par le projet ID-Îles, les treize îles du Ponant rassemblent 2 132 établissements en activité[45], soit 1,2% des établissements des zones d'emploi auxquelles elles sont rattachées (183 594 établissements) et 0,03% des établissements de la France métropolitaine (6 370 660 établissements). Il est donc nécessaire de rappeler ici que nous travaillons sur de petits effectifs au regard des populations choisies comme références continentales.

De manière assez attendue, ce sont les grandes îles qui comptabilisent le plus d'établissements sur leur territoire (Figure 40). Les petites îles éloignées ne comptent que pour 6% de ces établissements, les petites îles proches du continent pour 18% et les grandes îles pour 77%. Le maximum s'observe à Belle-Île, avec plus de 700 établissements (34% du total). L'île d'Yeu rassemble quant à elle plus d'un quart des établissements du Ponant, et l'île de Groix un dixième. Ouessant semble un peu hors-jeu en termes d'effectif d'établissements et se retrouve plutôt au niveau des petites îles (avec 94 établissements soit 4% du total), dépassée par l'Île-aux-Moines (108) et l'île de Batz (95).

Les petites îles proches du continent comptent entre 44 et 108 établissements chacune, soit entre 2% et 5% de l'ensemble des établissements des îles du Ponant. Ces écarts s'expliquent notamment par

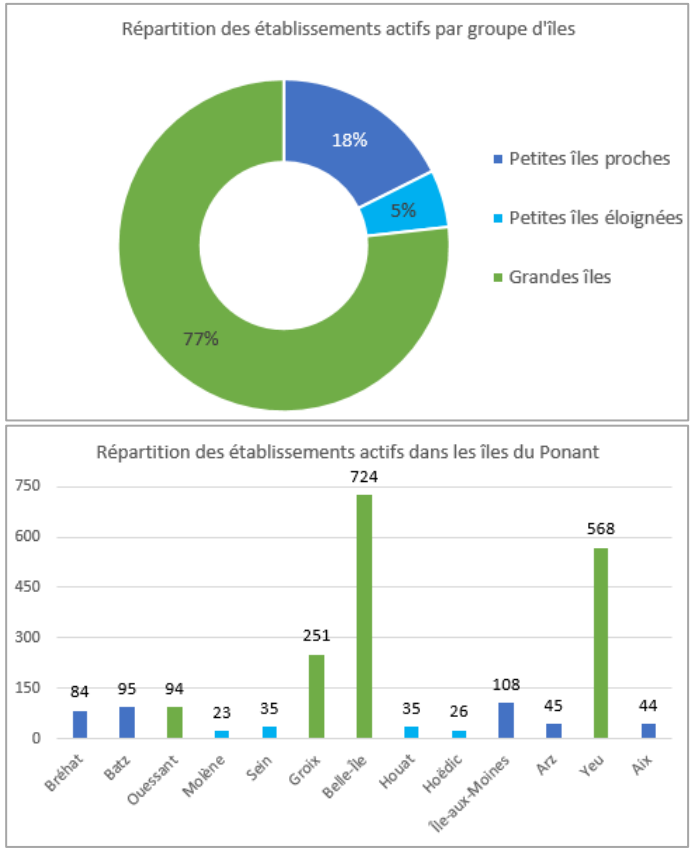


Figure 40 – Effectifs d'établissements actifs par île et groupe d'îles
(Source : Sirene corrigée)

[45] La base Sirene de l'INSEE au 31/12/2015 comptabilise 2 528 établissements actifs sur les îles du Ponant. Nous serons toutefois amenés à utiliser cette version non corrigée des données Sirene ainsi que les données issues des dossiers CLAP (connaissance locale de l'appareil productif), car l'INSEE met à disposition des informations plus complètes (notamment en termes d'emploi) dans ces derniers que dans sa base brute. Autant que possible, nous nous efforçons de préciser l'origine des données sur lesquelles nous travaillons : version corrigée (base Sirene 2015 revue par le projet ID-Îles conjointement avec les municipalités en 2015-2016) ou non corrigée (base Sirene au 31/12/2015).

la population : Bréhat, Batz et l'Île-aux-Moines comptent au moins deux fois plus d'établissements que les îles d'Arz et d'Aix, mais leur population est également deux à trois fois plus importante (Tableau 2).

Enfin, les petites îles éloignées du continent comptent entre 23 et 35 établissements chacune, soit entre 1% et 2% de l'ensemble. On peut considérer que, par leur insularité forte en termes d'éloignement et d'exiguïté du territoire, ces îles connaissent des contraintes plus marquées pour le développement d'activités économiques (marché restreint, faible concurrence possible, transport etc.).

Selon Bernard Fustier (1995:89), invoquant la théorie de la localisation[46] et la périphéricité insulaire, l'île n'est pas une localisation optimale, ce qui conduirait à une faible densité d'entreprises en milieu insulaire. Les îles du Ponant semblent au contraire disposer d'un nombre notable d'établissements économiques en activité en 2015. Afin de prendre la mesure de la dynamique entrepreneuriale, nous abordons la densité d'entreprises en rapportant le nombre d'établissements à plusieurs paramètres pour les comparer entre îles et zones de références.

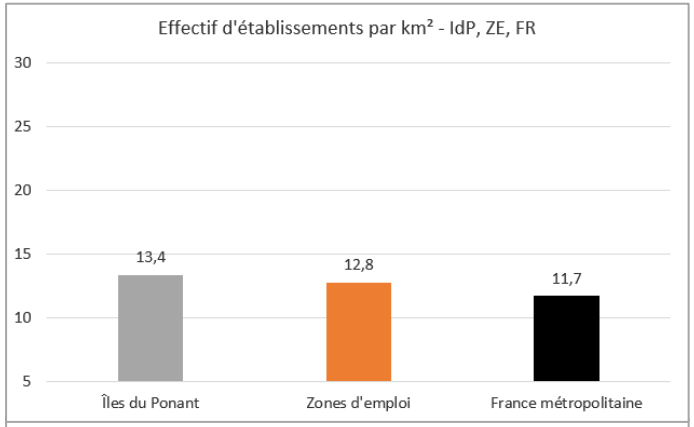
Dans un premier temps, nous comparons l'indicateur du nombre d'établissements par kilomètre carré (Figure 43). L'indicateur est plus élevé sur les îles du Ponant (13,4 établissements par kilomètre carré) que dans les zones d'emploi (12,8) ou la France métropolitaine (11,7). Au sein des îles du Ponant, nous notons un effet taille. Alors que les grandes îles disposent de 12 établissements par kilomètre carré, ce qui correspond à la moyenne métropolitaine, les petites îles éloignées du continent en comptent 19 et les petites proches 27 pour la même surface. Parmi les petites îles éloignées, Sein présente une valeur maximum de 58 établissements par kilomètre carré, en raison de sa très petite superficie, mais aussi d'un dynamisme entrepreneurial non négligeable[47]. Sur les petites îles proches du continent, on peut supposer que l'intense activité touristique, nous le verrons, vient soutenir cet indicateur.

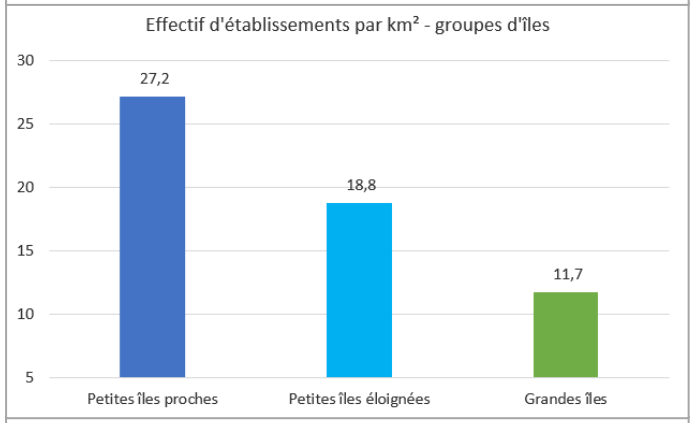
Un autre indicateur permet de prendre la mesure de la dynamique entrepreneuriale : le nombre d'établissements pour 100 habitants (Figure 42)[48]. Cet indicateur rend possibles les comparaisons en dehors des considérations démographiques. Les îles du Ponant comptent plus de treize établissements pour 100 habitants, quand les zones d'emploi continentales en comptent neuf et la France dix pour le

[46] D'après la théorie de la localisation, l'implantation de l'entreprise est déterminée afin de maximiser son profit.

[47] En 2012, plus de la moitié des établissements actifs ont été créés ou repris par un néo-entrepreneur, attestant d'un dynamisme récent certain, et plaçant l'île de Sein à la troisième place parmi les îles du Ponant.

[48] Il est également possible de faire appel à l'indicateur inverse, mais équivalent du nombre d'habitants par établissement actif (Figure 41). On note alors qu'il y a 7 habitants pour 1 établissement dans les îles du Ponant, contre autour de 10 habitants pour 1 établissement dans les zones d'emploi de rattachement ou en France métropolitaine.





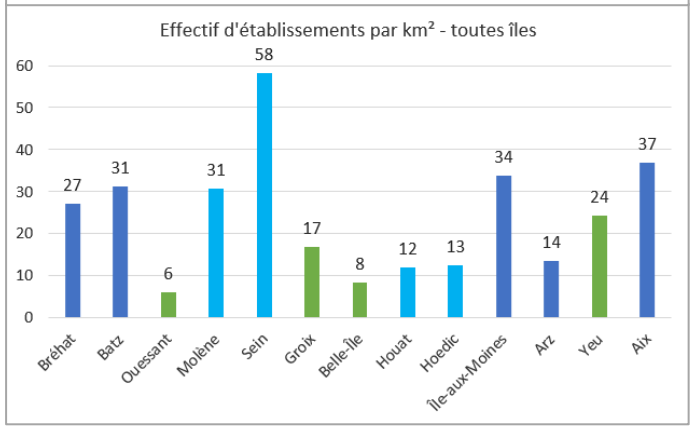
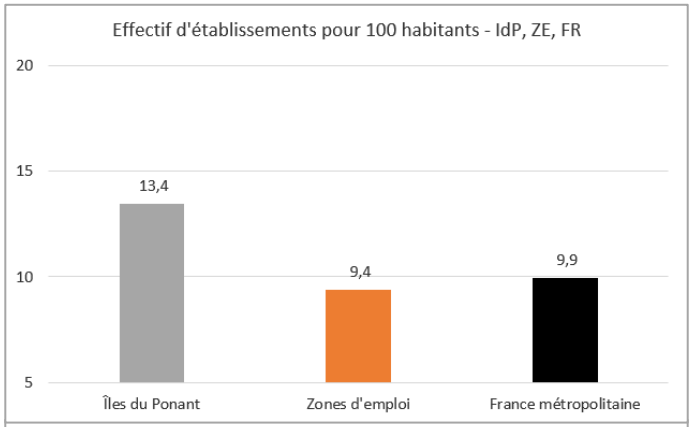
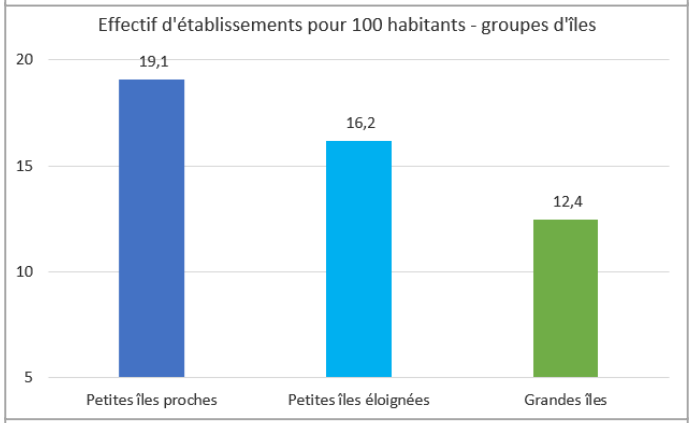


Figure 43 – Effectif d'établissements par kilomètre carré
(Source : INSEE)





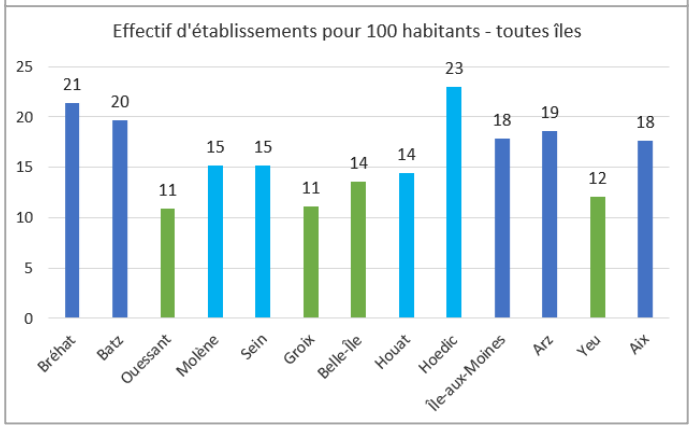
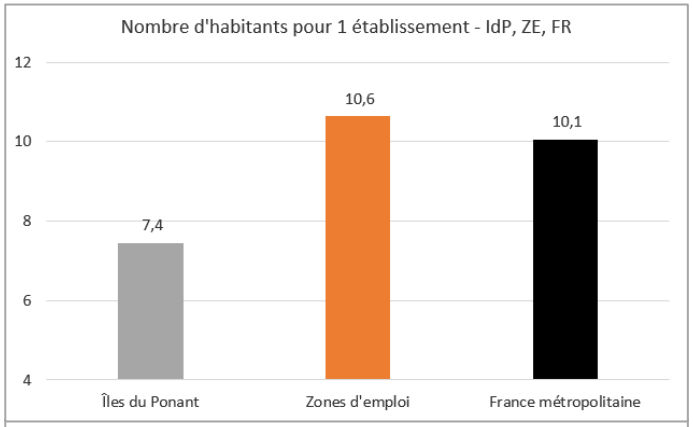
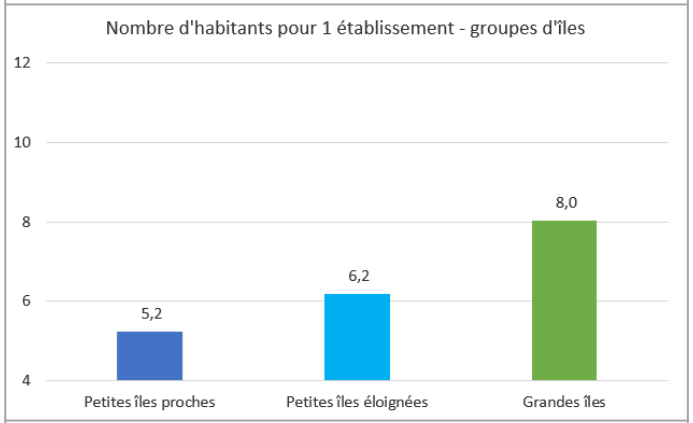


Figure 42 – Effectif d'établissements pour 100 habitants insulaires
(Source : INSEE)





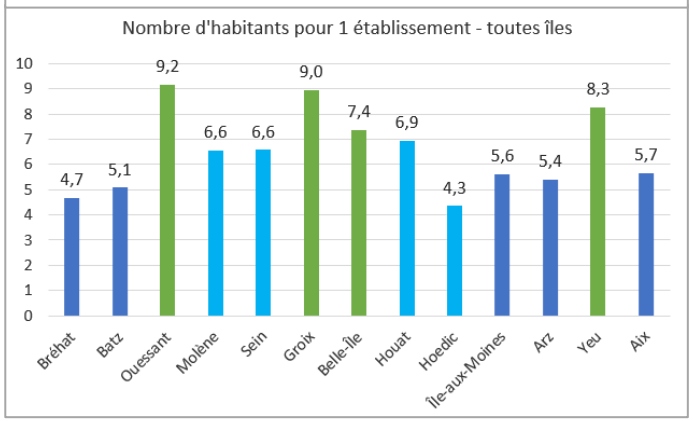


Figure 41 – Nombre d'habitants pour un établissement actif
(Source : INSEE)

même nombre d'habitants. Cela semble refléter un plus fort dynamisme à la création entrepreneuriale sur les îles que sur le continent. Cela est certainement à mettre en lien avec la faiblesse des opportunités d'emploi sur les îles, qui encourage la population active à créer son emploi par le biais de la création d'une entreprise. Cependant, au sein des îles, on observe une certaine disparité. Alors que les petites îles proches du continent sont les plus dynamiques avec 19 établissements pour 100 habitants, les petites îles éloignées en comptent 16 et les grandes îles 12 pour la même population. La proximité au continent semble favoriser le dynamisme entrepreneurial, ainsi que la petitesse de l'île, où par défaut d'emploi il faut créer le sien.

Néanmoins, si les îles du Ponant semblent disposer d'une plus forte densité d'établissements que le continent, l'historique[49] de cet effectif depuis 2008 montre une évolution moins marquée sur les îles. Alors que l'effectif d'établissements a progressé de 14% sur la période 2008-2015 sur les îles, il a gagné +20% et +21% dans les zones d'emploi et la France (Figure 44). Rappelons ici que la base Sirene de l'INSEE inclut automatiquement toutes les créations d'établissements, mais pas forcément toutes les cessations d'activité. Ces chiffres de progression sont donc certainement surestimés pour toutes les zones d'étude.

Ainsi, les îles du Ponant, et les petites îles proches du continent avant tout, semblent particulièrement dynamiques par le nombre d'entreprises. Toutefois, l'effectif d'établissements ne suffit pas à caractériser le tissu économique du Ponant.

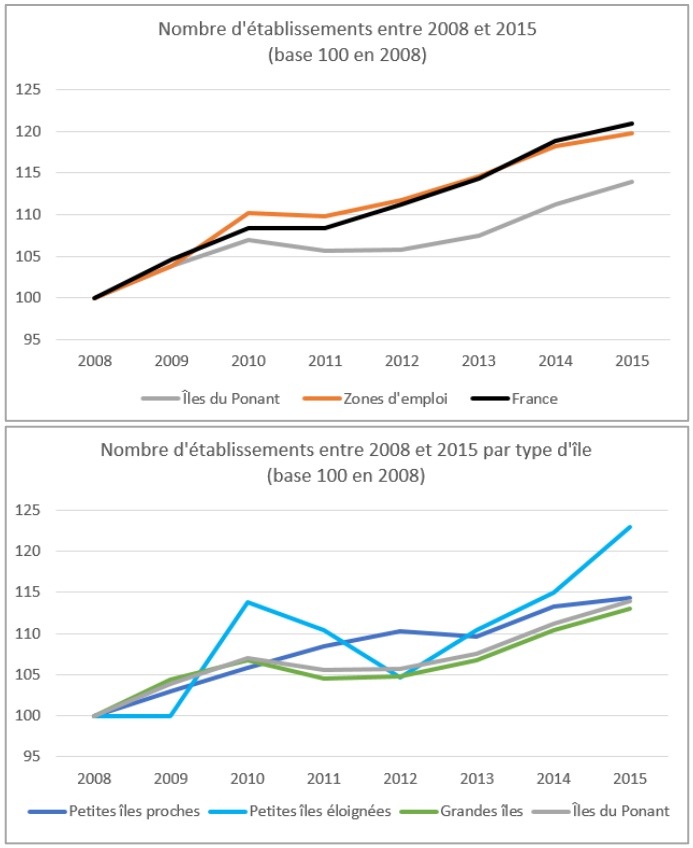


Figure 44 – Evolution du nombre d'établissements dans la base Sirene entre 2008 et 2015
(Source : INSEE Sirene)

2.2.1.2 *Une taille moyenne réduite*

Pour travailler sur la taille des établissements, nous nous basons sur les données disponibles d'effectif salarié[50].

Les établissements des îles du Ponant sont plus petits que ceux du continent. Les établissements de 0 à 9 salariés représentant 96,8% des établissements sur les îles du Ponant, contre 94,2% sur les zones d'emploi et en France métropolitaine (Figure 45). Cela s'explique par un plus grand nombre de microentreprises (0 salarié) et de petites et moyennes entreprises (PME) (1 à 9 salariés) sur les îles.

[49] L'INSEE met à disposition les stocks et les créations d'établissements par commune depuis 2006 jusqu'à 2015. Cependant, les données de 2006 et 2007 concernent le secteur marchand non agricole, tandis que les données des années suivantes concernent l'ensemble du champ. Nous nous concentrons donc sur les données depuis 2008.

[50] Données issues de la base Sirene ID-Îles ainsi que des dossiers CLAP INSEE 2015.

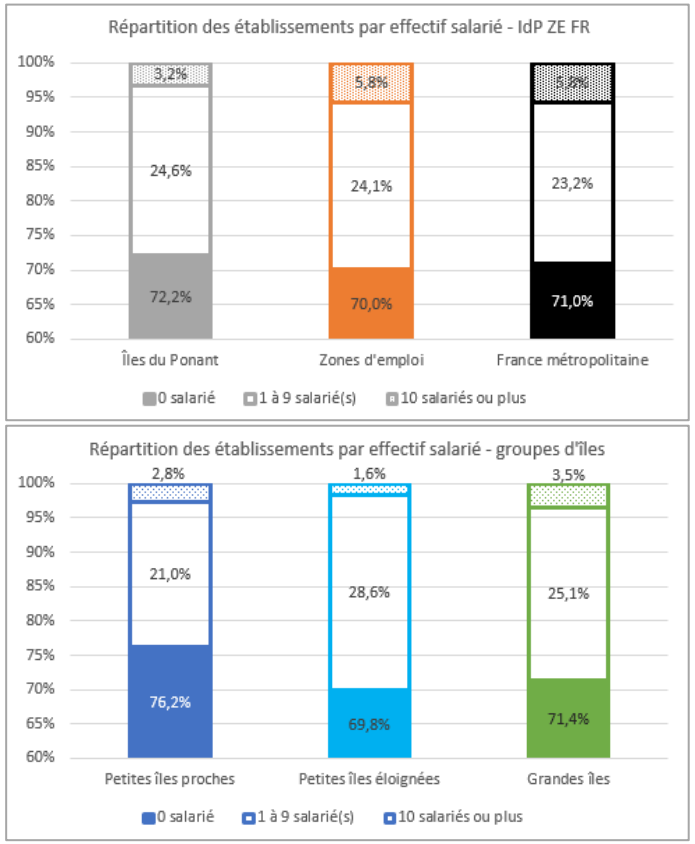


Figure 45 – Répartition des établissements par effectif salarié, dans les îles du Ponant, les zones d'emploi et la France métropolitaine
(Source : INSEE 2015)

Cela est d'autant plus vrai sur les petites îles. Parmi les petites îles éloignées, seule Houat compte un établissement de dix salariés ou plus, tandis que les petites îles proches en comptent entre une et trois. Il peut s'agir de la commune (bien souvent le premier employeur dans les petites îles), du Centre Communal d'Action Sociale ou de la compagnie de transport maritime effectuant les liaisons avec le continent. Bréhat semble assez dynamique puisqu'en dehors de ces secteurs, deux établissements comptent dix salariés ou plus : les Verreries de Bréhat ainsi que Bréhat Bâtiment. A part Ouessant dont le profil une fois de plus ressemble davantage aux petites îles (où seulement la commune a dix salariés ou plus), les grandes îles comptent entre cinq et seize établissements de dix salariés ou plus. Il s'agit essentiellement d'établissements du secteur de la construction (16 en tout), du commerce (12, avec notamment les grandes surfaces alimentaires) et du transport (10, avec le transport terrestre sur l'île, mais aussi les compagnies maritimes qui sont basées sur les îles). Les établissements relevant des secteurs primaires et secondaires (hors BTP) sont beaucoup plus rarement de grands établissements de plus dix salariés : on en recense deux dans la pêche et deux dans l'industrie manufacturière.

Sur les îles du Ponant, un établissement compte en moyenne 1,4 poste salarié, contre plus de trois sur le continent (Figure 46). Même les grandes îles, disposant pourtant d'établissements plus grands, ne comptent que 1,54 poste salarié pour un établissement. Les établissements des petites îles ont moins d'un poste salarié en moyenne, ce qui signifie que l'entrepreneur est le plus souvent seul à travailler. A Sein par exemple, on compte 35 établissements pour seulement 18 postes salariés sur l'île.

Ces observations reflètent deux réalités des îles du Ponant. D'une part, la faiblesse des opportunités d'emploi salarié sur les îles favorise la création d'établissements unipersonnels. Ces derniers représentent 72,2% des établissements dans les îles contre 70,0% et 71,0% dans les zones d'emploi et la France métropolitaine (Figure 45). D'autre part, et bien qu'il soit possible de trouver des établissements de grande taille sur les îles, les éléments de l'insularité comme l'exiguïté du marché, les difficultés de recrutement ou la saisonnalité semblent tout de même limiter les possibilités de développement des activités en de gros établissements. C'est le cas d'une restauratrice de l'île d'Arz qui en raison de la saisonnalité ne peut pas s'agrandir, alors qu'elle se voit obligée de refuser du monde lors des pics de fréquentation estivale. C'est aussi le cas d'un agriculteur batzien qui souhaiterait agrandir son exploitation, mais pour qui le prix du foncier est un obstacle (7,5€/m² sur l'île contre 1,5€/m sur le continent selon ses dires). Cependant, parmi les entrepreneurs insulaires, certains ne souhaitent pas voir leur activité prendre trop d'ampleur, comme cet artisan à Ouessant ou ce loueur de vélo à l'Île-Aux-Moines, car cela signifie des complications de gestion, de recrutement, de local etc. C'est donc aussi une volonté de gérer un petit établissement, permettant à l'entrepreneur de subvenir convenablement à ses besoins.

En conclusion, si les petites îles comptent davantage d'établissements par habitant, elles accueillent des entreprises plus petites en termes d'effectif salarié. Les établissements des grandes îles se rapprochent du profil de ceux du continent, avec moins d'établissement de dix salariés ou plus, mais davantage de PME avec 1 à 9 salariés (Figure 45).

2.2.1.3 *Des établissements plus âgés dans les îles les moins dynamiques*

Si une forte dynamique à la création entrepreneuriale dans les îles du Ponant semble se dégager de ces premiers constats, il paraît intéressant d'analyser l'âge de ces établissements pour en percevoir leur pérennité. Le projet ID-Îles 1 s'est intéressé en particulier aux néo-entrepreneurs, qui ont créé ou repris une activité à partir de 2006. Le projet ID-Îles 2 a ensuite élargi le périmètre en abordant les entrepreneurs dits « anciens », ayant repris ou créé leur établissement avant cette date. Il aurait été souhaitable également d'étudier l'échec de l'entrepreneuriat et ses motifs. Cependant, ce pan d'étude n'a pas abouti en raison de nombreux obstacles pragmatiques : aucune statistique officielle n'existe[51] ; la mise en contact avec les entrepreneurs peut s'avérer difficile puisque ces derniers ont parfois quitté l'île ; et il n'est pas facile d'évoquer ces sujets d'échec et d'abandon.

Cependant, l'étude de l'âge des établissements est une approche de ces questions. Si un tissu économique ne comporte pas d'établissements matures, alors on peut se questionner sur les facteurs limitant la durée de vie des établissements. La longévité des établissements signe leur pérennité et une certaine réussite, ou marque l'absence de renouvellement du tissu économique.

Pour les îles du Ponant, la moyenne d'âge des établissements est, en 2015, de 10 ans[52]. Les établissements sont les plus matures sur l'île de Houat, avec un âge moyen de 17 ans. En effet, l'île compte 16 établissements de plus de vingt ans (soit plus de la moitié) dans les secteurs comme la pêche (moyenne d'âge 24 ans) et les commerces de proximité ainsi que l'hôtellerie-restauration (moyenne d'âge 19 ans). À l'inverse, les établissements sont en moyenne plus récents à Molène, qui en 2015, compte dix établissements de moins de deux ans, sur dix-neuf établissements privés. Cependant, d'après les informations de terrain, seulement six de ces dix établissements sont réellement actifs sur l'île[53]. On

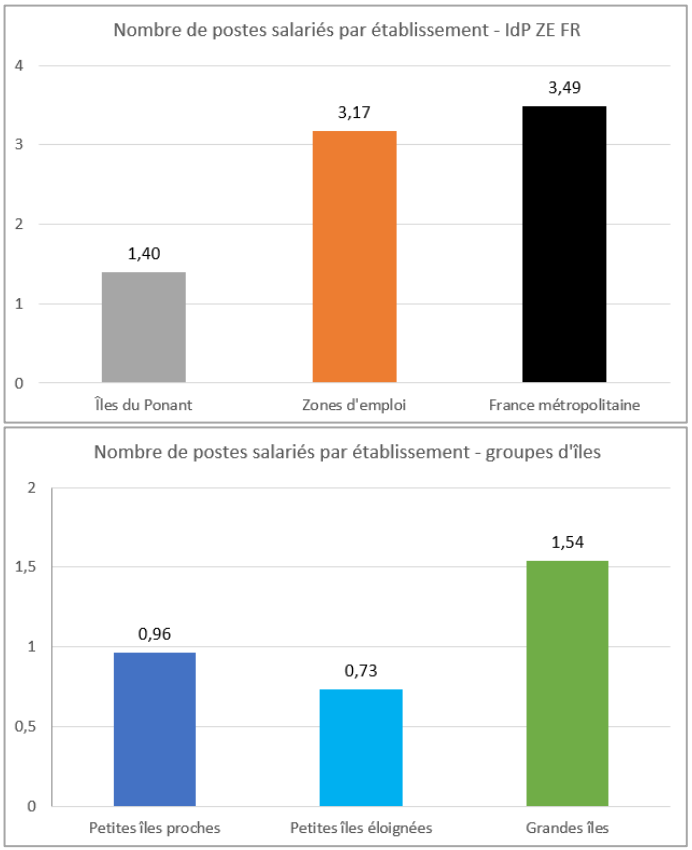


Figure 46 – Nombre de postes salariés pour un établissement
(Source : INSEE Sirene)

[51] Une fois que l'établissement est retiré de la base Sirene, il n'est pas recensé dans une base des anciens établissements.

[52] Donnée issue de la base Sirene 2015 ID-Îles (nettoyée). Nous raisonnons ici uniquement sur les établissements privés. Les établissements publics sont deux fois plus âgés (20 ans en moyenne).

[53] Les autres correspondent à des enregistrements administratifs sur la commune, mais dont l'établissement n'est pas réellement actif, ou dont l'activité se déroule en réalité sur le continent, sans emploi ou ressources sur l'île.

perçoit ici les limites du travail sur de petits effectifs et il faut traiter ces informations avec une grande prudence. Globalement, la moyenne d'âge des établissements dans les petites îles éloignées est de près de treize ans, contre dix dans les petites îles proches et les grandes îles (Figure 49). Cela pourrait dénoter un moindre dynamisme dans les petites îles éloignées, pour qui les facteurs d'insularité sont davantage présents. Cela révèle aussi une plus forte représentation du secteur primaire (hormis Sein), dont les activités relèvent davantage de la vocation, avec ainsi une durée de vie supérieure de ces établissements (Lavialle, 2013:20).

Quant à l'âge médian, il est de cinq ans pour les établissements des îles du Ponant dans leur ensemble, ainsi que pour chaque groupe d'îles. Cela signifie que la moitié des établissements actifs en 2015 sur les îles du Ponant ont été créés ou repris depuis 2010. Cela révèle un nombre important de jeunes établissements, comparé à l'âge moyen de dix ans. Là encore, l'île de Houat se singularise avec un âge médian de ses établissements de 21 ans (Figure 48). L'activité traditionnelle de la pêche joue un rôle dans cette médiane élevée. Il faut toutefois mettre en garde puisque les pêcheurs de l'île ne sont plus très loin de la retraite. De jeunes pêcheurs viendront-ils prendre la relève ?

Si l'on raisonne par classe d'âge de création, on observe que les plus jeunes établissements (créés après 2006) constituent la majorité des établissements actifs en 2015 (Figure 47). Plus les établissements sont matures, moins ils sont nombreux. Cela paraît naturel avec la durée limitée de la vie active des entrepreneurs, dont l'activité cesse ou est revendue à la retraite. Les établissements créés ou repris depuis 2012[54] constituent 28% des établissements actifs dans les îles du Ponant. Ceux créés ou repris entre 2006 et 2011 forment 33% des établissements encore actifs en 2015. Mais les établissements de cette classe d'âge ne représentent que 21% des établissements dans les petites îles éloignées du continent[55]. En l'absence de données sur les échecs entrepreneuriaux, cela peut traduire un moins grand dynamisme entrepreneurial ou un plus fort taux d'échec dans les premières années d'activité dans ces îles. En outre, les établissements des petites îles éloignées, créés ou repris dans les deux classes d'âge les plus anciennes, sont proportionnellement deux fois plus importants que dans l'ensemble des îles du Ponant. Cela dénote à la fois la moindre tendance à la création récente d'établissements, mais aussi la pérennité de certains établissements sur ces îles, notamment dans les secteurs de la pêche, du commerce et de l'hôtellerie-restauration. Cela pose la question du renouvellement de ces activités et de la reprise de ces établissements, puisque logiquement, les entrepreneurs à leur tête arrivent bientôt à la fin de leur vie active.

[54] La base de données Sirene ayant été acquise au printemps 2015 avant d'être nettoyée et validée par les communes insulaires, cette cohorte correspond aux établissements créés entre janvier 2012 et avril 2015, soit moins de 4 ans.

[55] L'île de Sein sort néanmoins du lot puisque 35% de ses établissements actifs en 2015 ont été créés entre 2006 et 2011.

Pour conclure, le dynamisme entrepreneurial observé dans les îles du Ponant semble plus marqué dans les grandes îles, favorisé par leur taille ; et dans les petites îles proches, par leur proximité au continent. Les petites îles éloignées pâtissent d'un moindre dynamisme, à lier peut-être à leur indice de vieillissement plus élevé (Figure 19). Dans tous les cas, on relève des disparités insulaires.

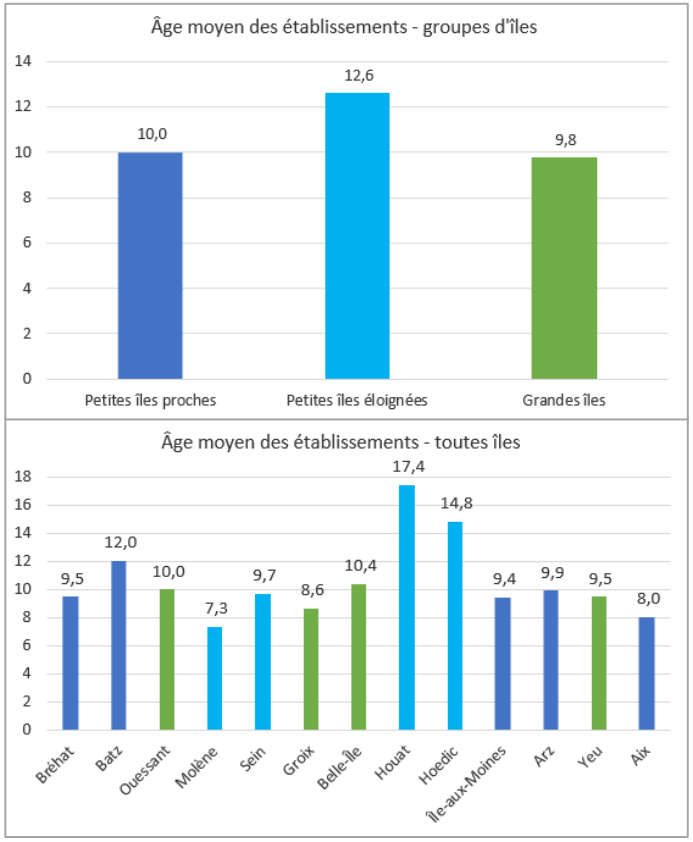


Figure 49 – Âge moyen des établissements privés des îles du Ponant
(Source : INSEE Sirene nettoyée)

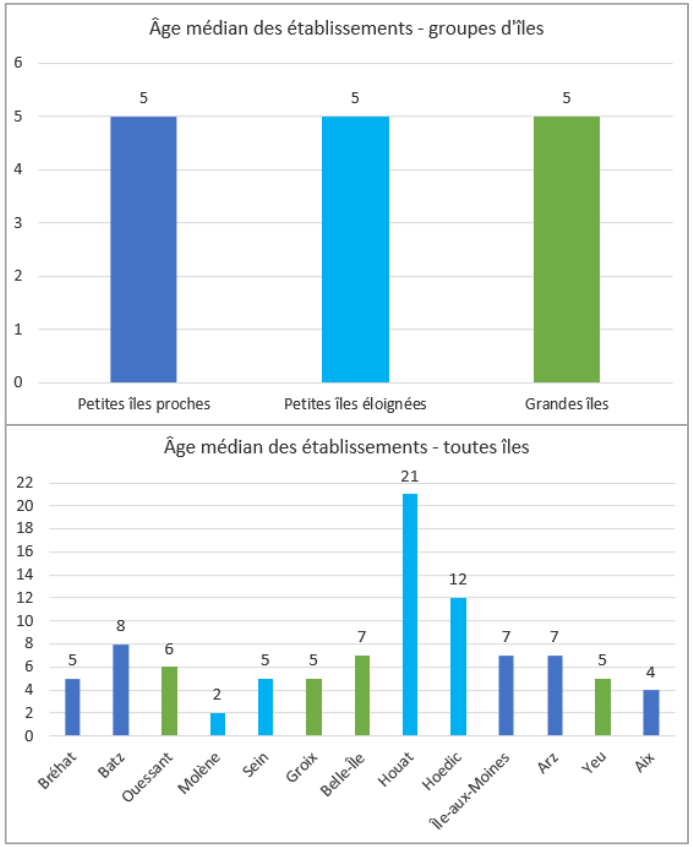


Figure 48 – Âge médian des établissements privés des îles du Ponant
(Source : INSEE Sirene nettoyée)

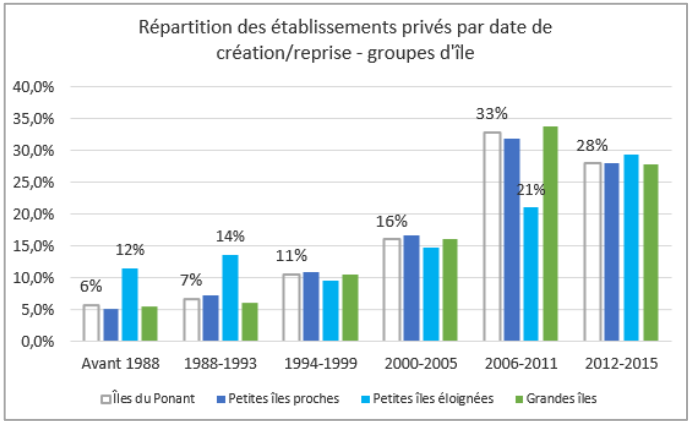


Figure 47 – Répartition des établissements par classe d'âge dans les îles du Ponant et par groupe d'îles
(Source : INSEE Sirene nettoyée)

2.2.2 Les activités des établissements

La répartition des établissements dans les différents secteurs d'activité permet également de les caractériser : d'abord selon les secteurs privé et public (2.2.2.1), puis selon les secteurs économiques (2.2.2.2), et enfin selon les sphères présentielle et productive (2.2.2.3).

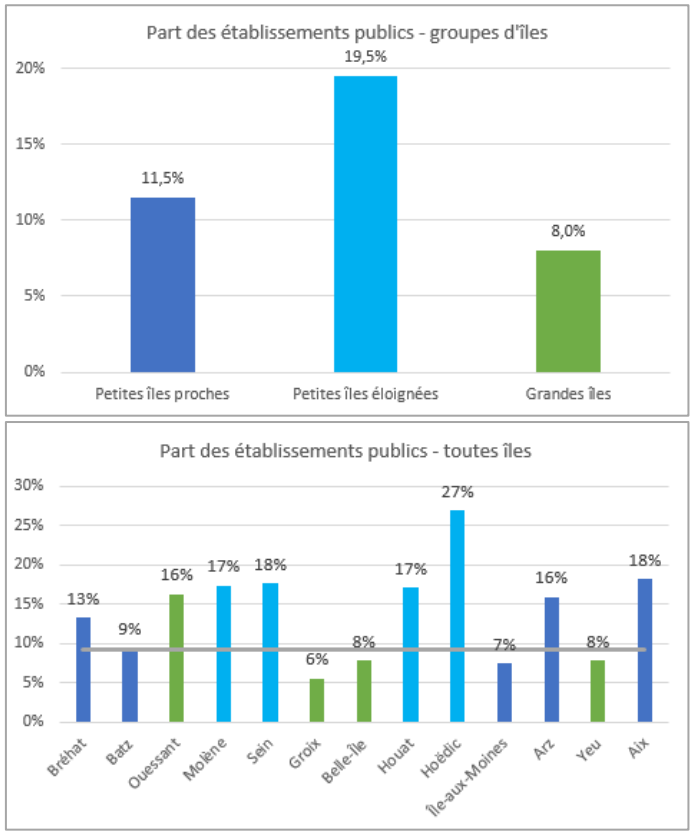


Figure 50 – Part des établissements publics dans l'ensemble des établissements des îles du Ponant

(Source : Sirene ID-Îles)

2.2.2.1 Secteurs privé et public

C'est un aspect que l'on a évoqué en filigrane avec nos illustrations. Le secteur public rassemble les établissements à caractère public ou remplissant une mission de service public. Cela couvre les personnes morales que constituent l'Etat, les collectivités territoriales et les établissements publics.

Parmi les 2 132 établissements actifs en 2015, on recense 195 établissements publics, soit 9,3% du total. Cette part est moindre dans les trois grandes îles (entre 6 et 8%), Ouessant se démarquant encore une fois avec plus de 16% d'établissements publics (Figure 50). Dans les petites îles proches du continent, on compte en moyenne 11,5% d'établissements publics. Les petites îles éloignées se distinguent nettement puisqu'un établissement sur cinq y relève du secteur public (soit 19,5%). L'économie d'une grande île dépend donc moins des revenus générés par le secteur public que celle d'une petite île, tout en étant pourvue d'un nombre d'établissements publics plus important et de services plus variés pour la population. On compte quatre établissements publics à Molène contre 44 à Yeu par exemple. Belle-Île atteint 56 établissements publics, mais compte des doublons, en raison de ses quatre communes.

Ces établissements publics dépendent en effet principalement des communes : la mairie ; l'école ; le camping municipal ; les services des déchets, de l'eau ou de l'assainissement ; le centre communal d'action sociale ; la gestion des infrastructures communales, comme le port ou l'aérodrome, l'abattoir (Belle-Île) ou le dépôt d'hydrocarbures (Belle-Île et Yeu). Mais cela inclut également les établissements de santé (maisons de retraite et hôpitaux), les sociétés de gestion des réseaux (La Poste, EDF, France Télécom), les compagnies de desserte maritime ou aérienne, les fonctions régaliennes (douanes, finances) ou des activités liées au tourisme (musée, office de tourisme etc.).

Près de 10% des établissements publics emploient entre 10 et 19 salariés (contre 3% des établissements privés). Ils sont donc de grands employeurs sur les îles. De plus, ces établissements offrent davantage d'emplois à l'année, avec moins de saisonnalité. Ainsi, bien que notre étude sur les stratégies d'adaptation des entrepreneurs insulaires ne les concerne pas directement, il faut souligner l'enjeu qu'ils représentent en termes de services et d'emploi pour la population îlienne.

2.2.2.2 *Secteurs économiques*[56]

Pour rappel, le secteur primaire rassemble des activités d'agriculture, de sylviculture et de pêche, tandis que le secteur secondaire est constitué de l'industrie et de la construction. Le secteur tertiaire est quant à lui composé des activités de commerce, de transport et de services divers, mais également de l'administration publique, de l'enseignement, des services de santé et d'action sociale.

De manière générale, on constate une plus grande variété sur les grandes îles, dont la structure économique tend vers celle du continent. Au contraire, sur les petites îles, les spécificités apparaissent et la structure des activités est plus hétérogène, en raison de l'impossibilité pour ces petits territoires d'avoir une économie aussi diversifiée que les grandes îles.

- *Des petites îles éloignées marquées par le secteur primaire*

Alors que la part du secteur primaire dans les grandes îles équivaut à celle de France métropolitaine (autour de 6%), et celle dans les petites îles proches à celle des zones d'emploi (autour de 10%), les petites îles éloignées se démarquent avec 15% d'établissements actifs dans ce secteur. L'exploitation des ressources primaires permet de contourner la contrainte de la taille de marché limitée, en commercialisant la production en dehors de l'île, en plus d'une éventuelle commercialisation sur l'île. De plus, la valorisation insulaire compense une productivité plus faible liée à la taille réduite des moyens de production (navires ou exploitations agricoles).

Le secteur primaire est davantage représenté parmi les anciennes entreprises. C'est donc un secteur vieillissant, mais c'est une tendance également régionale et nationale, avec la diminution des effectifs. Sur les îles, le déclin de ces activités traditionnelles de pêche et d'agriculture s'amorce entre la fin du 19e siècle et la moitié du 20e siècle (Brigand, 1984). Le déclin s'intensifie avec le tournant des années 1950. Pour la pêche, l'avantage des îles en tant que bases avancées en mer s'amenuise avec l'introduction et la généralisation du moteur. Pour l'agriculture, c'est essentiellement l'accès au foncier qui freine le développement agricole, comparativement aux exploitations continentales qui ne cessent de s'agrandir, permettant l'usage d'outils modernes.

Aujourd'hui, on observe des situations contrastées. Les petites îles éloignées (hors Sein) semblent spécialisées dans le secteur primaire, avec 15 à 20% des établissements y étant actifs. C'est essentiellement la pêche qui y joue un rôle encore important. Les activités de pêche et d'agriculture

Figure 51 – Champ couvert de goémon et champ de chou à l'île de Batz, parfois dénommée l'île aux tracteurs
(Crédit MG 2016)

Figure 52 – Bateaux de pêche dans le port de Port-Joinville, Yeu
(Crédit MG 2016)

[56] La description sectorielle des établissements des îles du Ponant reprend largement les informations tirées de Lavialle, 2013.

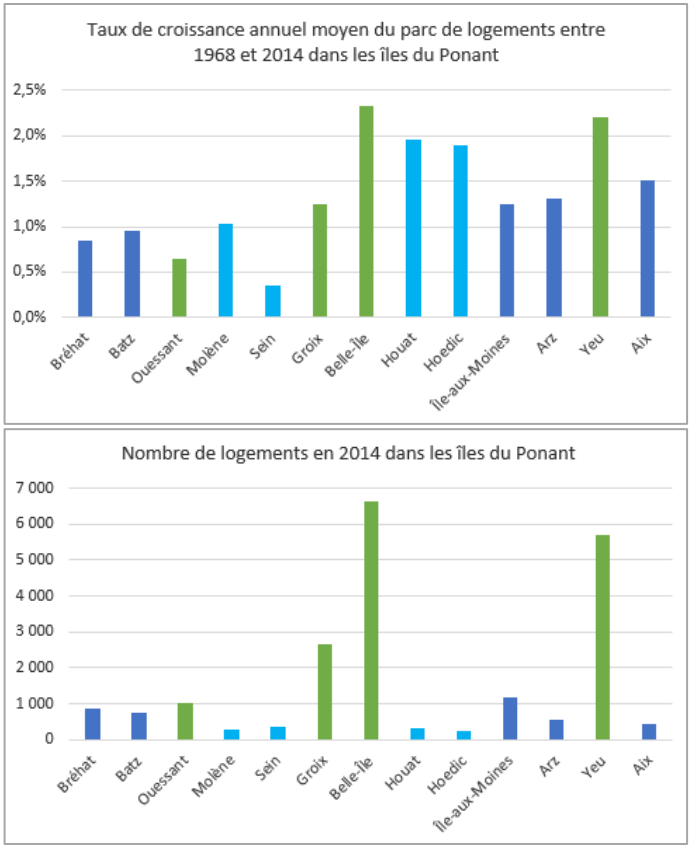


Figure 53 – Effectif et évolution du parc de logements entre 1968 et 2014 dans les îles du Ponant.

(Source : INSEE)

tiennent une place hors du commun à l'île de Batz, puisqu'elles représentent 35% des établissements actifs. Ailleurs, les activités primaires comptent entre 3 et 9% seulement des établissements (Figure 54).

Pour les activités halieutiques, alors que le nombre de pêcheurs a diminué dans l'ensemble des îles du Ponant, Batz, Houat et Yeu se démarquent en conservant une activité de pêche côtière artisanale relativement importante : respectivement 13, 14 et 33 navires (Tesson, 2013). Cependant, des évènements récents à l'île d'Yeu font évoluer la situation : fermeture de la Criée de Port-Joinville fin 2016, et apparition d'un nouvel acteur du transport de produits frais entre Yeu et la Criée des Sables d'Olonne (cf. 3.1.1). Des initiatives intéressantes semblent pouvoir soutenir l'activité, avec des locaux portuaires à usage collectif, comme à Houat ou à Groix par exemple.

Pour les activités agricoles, on compte entre 0 et 53 exploitations par île (Gariglietti-Brachetto, 2013). 38% du territoire sont occupés par l'agriculture sur l'île de Batz. C'est sur cette île ainsi que sur les trois plus grandes îles que l'on recense le plus d'activités agricoles. Cette activité est timide, voire inexistante ailleurs. Cependant, on note sur les îles du Ponant des initiatives pour relancer l'agriculture, avec l'installation d'un couple d'éleveurs laitiers avec l'aide de la commune de l'île d'Arz, le projet en cours de relance agricole à Ouessant avec la commune et le PNRA, ou encore le soutien à Belle-Île de ce secteur par le Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement (CPIE).

- *Le secteur secondaire favorisé dans les grandes îles*

Dans les îles du Ponant, le secteur secondaire est davantage représenté que sur le continent : 18% contre autour de 15% sur le continent (Figure 55). Cela est dû à la surreprésentation de ce secteur dans les plus grandes îles, où les établissements secondaires représentent près de 20% du total. Dans les petites îles éloignées, cette part est au niveau du continent. Dans les petites îles proches, on note une sous-représentation du secteur secondaire avec seulement 11%.

Le secteur de la construction est très dynamique sur les grandes îles[57], avec une plus grande variété des métiers qu'ailleurs, ainsi que des activités en amont du bâtiment, comme le négoce de matériaux ou le conseil en architecture. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette forte représentation du secteur dans ces grandes îles. Premièrement, la croissance du parc de logements favorise la construction. A Yeu et Belle-Île, le taux de croissance annuel moyen du parc de logements est supérieur à 2% entre 1968 et 2014 (Figure 53). Les trois plus grandes îles rassemblent plus de 70% des logements de l'ensemble du Ponant. Il y a donc une forte demande de construction, mais aussi de rénovation. Deuxièmement,

[57] Hormis à Ouessant dont le profil ressemble davantage à une petite île proche en termes de secteur du BTP.

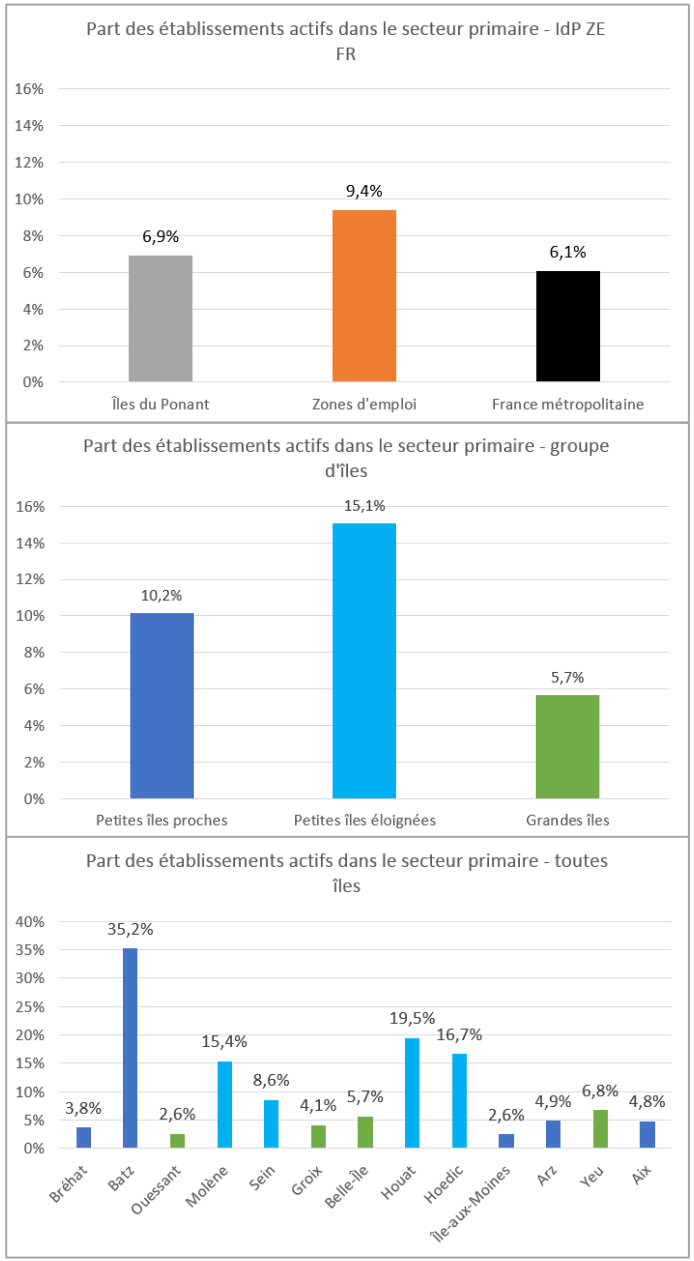


Figure 54 – Part des établissements actifs dans le secteur primaire
(Source : INSEE)

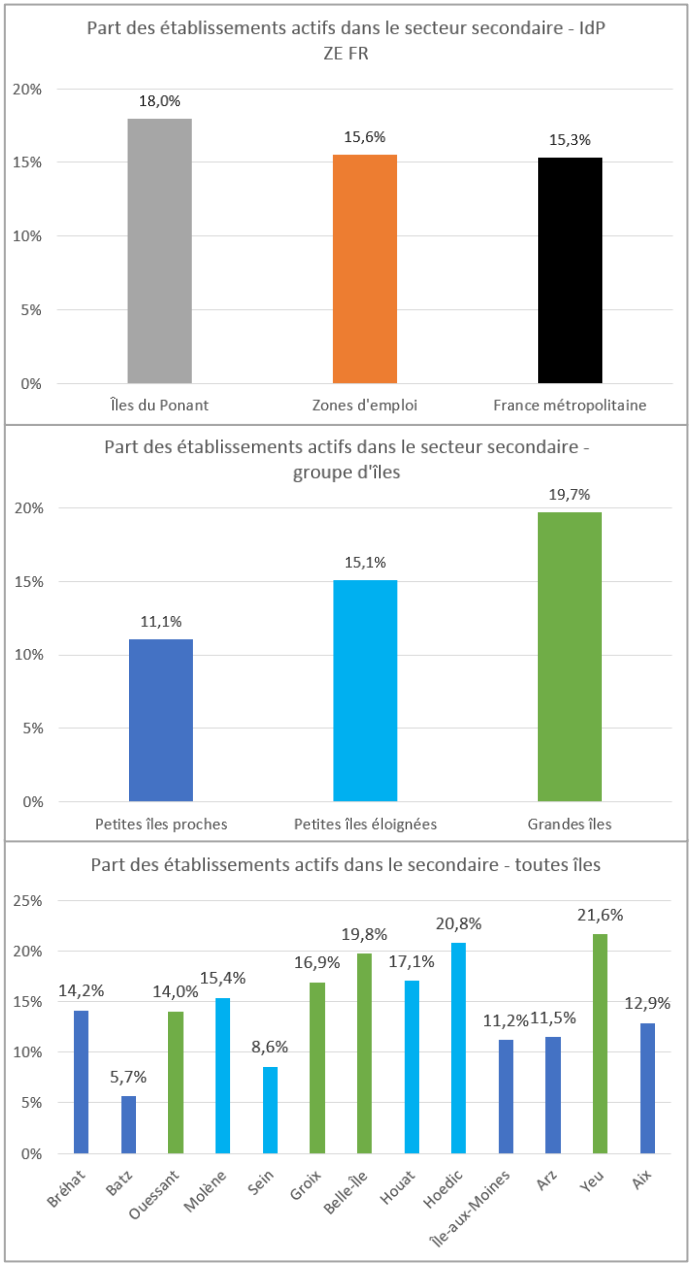


Figure 55 – Part des établissements actifs dans le secteur secondaire
(Source : INSEE)

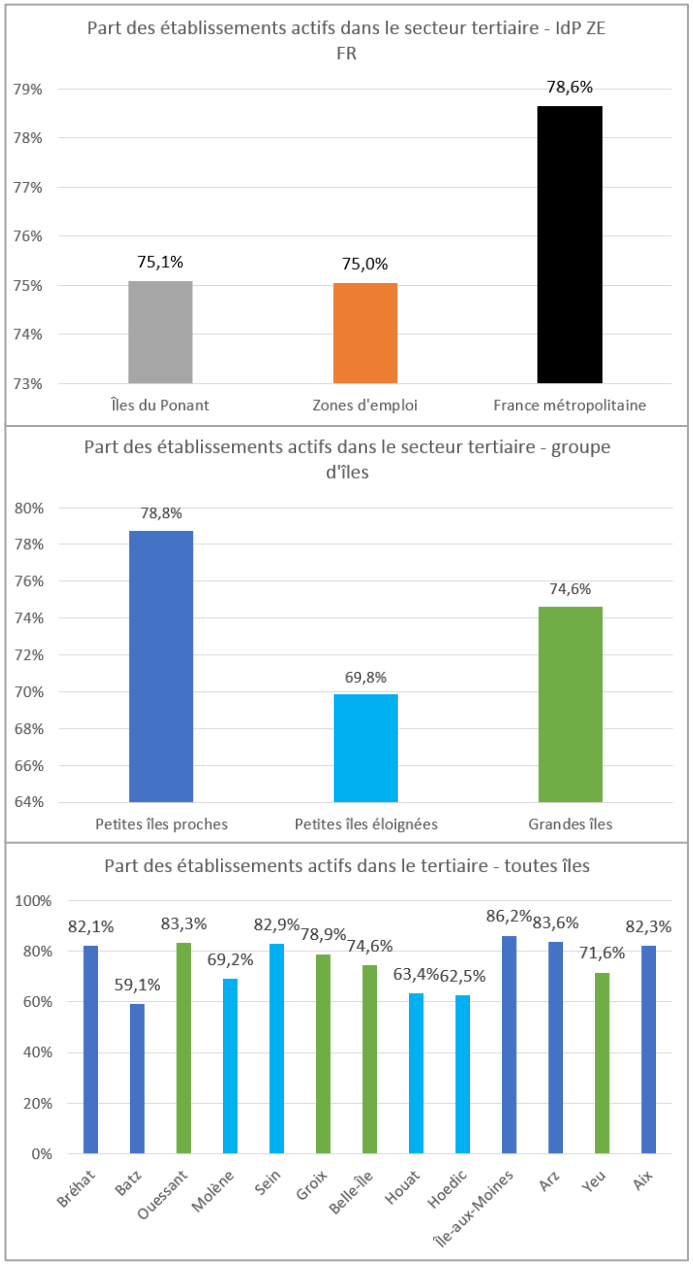


Figure 56 – Part des établissements actifs dans le secteur tertiaire
(Source : INSEE)

Figure 57 – Activités insulaires de construction et d'artisanat
Haut : Goustan Niquel, BTP, Houat. Centre : Cédric Wicht, menuiserie, Arz. Bas : Marc Gallic, voilerie, Arz (Crédit MG 2016)

les résidences secondaires constituent une clientèle à fort pouvoir d'achat et avec de fréquents besoins de rénovation. À Yeu dans les années 2000, les résidents secondaires constituent environ 80% des chantiers des artisans islais (Gautier, 2000:64). Troisièmement, l'éloignement des grandes îles peut s'avérer être un atout pour se prémunir d'une concurrence continentale en la matière.

Dans les petites îles proches, la croissance du parc de logements est relativement élevée, favorisant les activités de construction. Cependant, la proximité du continent favorise la concurrence continentale, surtout sur les travaux de gros œuvre, laissant la rénovation, l'entretien et la finition aux établissements insulaires (Lavialle, 2013:19). Un soir de juin 2016 sur l'île d'Arz, une observation a été réalisée sur les véhicules garés sur le petit parc de stationnement proche de l'embarcadère de Béluré. Sur 51 véhicules, 23 étaient des véhicules utilitaires dont au moins 12 étaient assurément des véhicules d'artisans continentaux[58] qui, quand ils ont un chantier sur l'île, traversent avec leur véhicule pour la durée des travaux et l'y stationnent chaque soir avant de rentrer passer la nuit chez eux sur le continent.

Dans les petites îles éloignées, l'espace constructible est saturé par la densité élevée de l'habitat (Molène et Sein) et les espaces classés nombreux (Houat et Hoedic). Cela limite les opportunités dans la construction. On trouve cependant quelques artisans dans la rénovation et l'entretien.

En dehors de la construction, le secteur secondaire se compose aussi de l'industrie. Or, *« sur les petites îles, l'activité industrielle est généralement peu importante. Les possibilités d'action dans ce domaine restent limitées notamment en raison de l'absence de tissu économique et de l'impact sur l'environnement. [De plus] le développement industriel, dans l'espace restreint d'une île, est susceptible d'entrer rapidement en conflit avec les activités touristiques et la pêche »,* en raison de la convoitise commune de ces activités pour des installations littorales (Brigand, 1992:38). Sur les îles du Ponant, le secteur secondaire n'est pas industriel, puisqu'il s'agit d'activités essentiellement artisanales de conception, fabrication et réparation, avec 110 établissements en tout. Cela comprend des activités agroalimentaires (conserverie, biscuiterie, brasserie etc.), de l'artisanat manufacturier (meubles, textile, joaillerie etc.), ou de réparation, notamment en lien avec la plaisance et le secteur maritime. Ces établissements sont tournés vers le tourisme avec l'artisanat d'art, la fabrication de bijoux ou de textiles, mais aussi vers le marché local des résidents principaux ou secondaires, notamment en lien avec la construction (taille de pierre, construction de charpente, fabrication de meubles). Les grandes îles sont les mieux pourvues en termes d'effectif et de diversité de ces activités, réduisant alors la part du secteur tertiaire.

[58] Par manque de logo ou de nom, l'origine des 11 autres n'a pu être clairement identifiée.

- *Le poids du tourisme*

La répartition des établissements insulaires par secteur montre clairement une très forte part du secteur tertiaire (75%) (Figure 56). Cela est vrai aussi pour les zones d'emploi de rattachement et pour la France métropolitaine. Quand on distingue le tertiaire en deux sous-secteurs, on peut noter un écart entre les îles et le continent. En effet, alors que les activités relevant de l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale représentent moins d'un établissement sur dix dans les îles, elles constituent près d'un établissement sur sept sur le continent. À l'inverse, les établissements relevant du commerce, du transport et des services divers sont relativement plus nombreux sur les îles que dans les zones d'emploi limitrophes : 66% contre 61% (Figure 58).

Au sein des îles, on note de fortes disparités (Figure 56). C'est dans les petites îles proches que le secteur tertiaire est le plus présent (79%), suivi des grandes îles (75%) et des petites îles éloignées (70%). Mais les services de proximité sont les plus représentés dans les grandes îles (30%) dont la taille permet une plus grande diversité de commerces, tandis que la part des activités d'hébergement, restauration et locations saisonnières est nettement plus élevée dans les petites îles que dans les grandes (24% dans les petites îles proches, 29% dans les petites îles éloignées, contre 15% dans les grandes îles). Il y a donc une prédominance des activités touristiques, qui est cependant atténuée dans les grandes îles, dont l'économie est plus diversifiée.

Le tourisme est donc un secteur fort, qui dynamise non seulement les services de proximité et l'hébergement-restauration, mais aussi des activités non tertiaires ciblant cette clientèle, comme le transport, la pêche et l'agriculture par la vente directe de leurs productions, l'artisanat d'art ou la construction. Le marché touristique guide donc en grande partie les économies insulaires.

Le tourisme est le *« moteur essentiel de l'activité contemporaine »*, écrit déjà André Guilcher (1985:281) il y a trente ans. Cette tendance à la monoactivité n'est pas nouvelle. Dans une perspective historique, les géographes la notent et constatent *« que les îles évolu[ent] sur le plan socio-économique, dans le sens d'une spécialisation vers une monoactivité. Si la coexistence d'activités variées exist[e] dans une certaine mesure à la charnière du 20e siècle, l'évolution actuelle tend à prouver que les choix de développement se font dans le sens d'une monoactivité. À l'instar des gisements miniers, on exploite une ressource (la mer pour la pêche, ou la terre pour l'agriculture, ou le paysage pour le tourisme…) jusqu'à l'épuisement de la ressource, ce qui implique qu'on se tourne alors vers une nouvelle ressource. […] il n'existerait pas de complémentarité entre les activités îliennes, mais au contraire une série de profonds antagonismes entraînant progressivement l'exclusion d'un secteur d'activité au profit d'un autre »* (Brigand et al., 1986:18). Le tourisme est la spécialisation économique de la période actuelle.

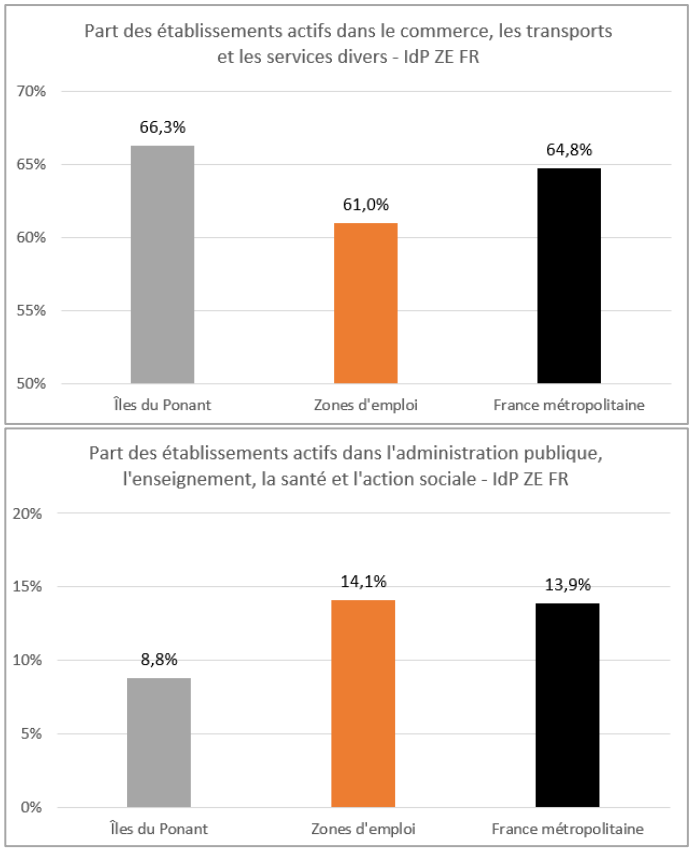


Figure 58 – Part des établissements tertiaires selon leur activité
(Source : INSEE)

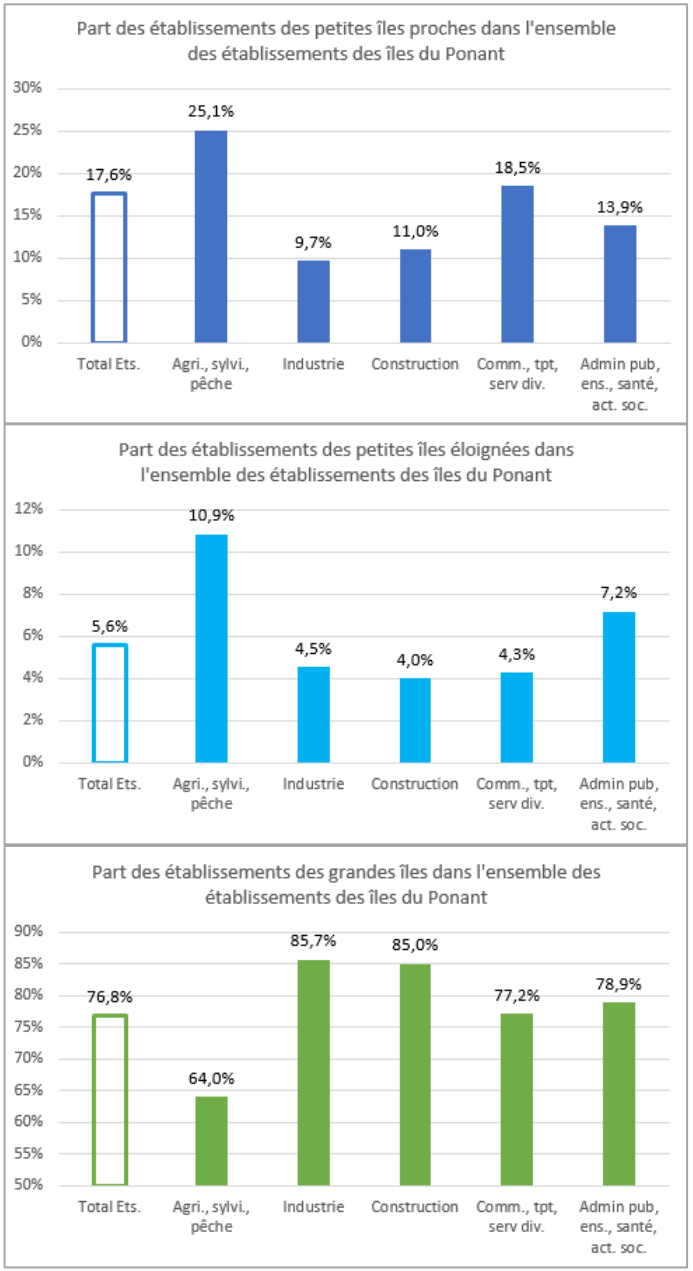


Figure 59 – Part des établissements dans l'ensemble des établissements des îles du Ponant par groupe d'îles

(Sources : Sirene corrigée pour le total, Sirene non corrigée pour la répartition par secteur)

Cela a des répercussions, positives comme négatives. En suivant la saisonnalité de la fréquentation, l'économie devient « à temps partiel », avec le recrutement d'emplois saisonniers qui ne permettent pas toujours l'installation d'actifs à l'année. De plus, les équipements collectifs comme le réseau d'eau, l'approvisionnement en énergie, la gestion des déchets etc. doivent être calibrés sur les besoins estivaux qui impliquent des surcoûts avec l'inutilisation complète des infrastructures en saison hivernale. Enfin, il y a des risques de dommages environnementaux liés à la (sur)fréquentation. Cependant, la présence du tourisme a également des conséquences positives pour l'économie des îles, notamment avec un *« profit généralisé pour les commerçants insulaires »*, et la *« rentabilisation au moins partielle de la flottille moderne de passage »* (Guilcher, 1985:282) (cf. aussi 3.2.3).

Ce sont les petites îles proches du continent qui connaissent la plus grande spécialisation dans ce secteur, avec des indices d'intensité touristique des activités plus élevés. Bréhat est spécialisée dans le tourisme et la villégiature (Buhot, 2006:51), mais aussi l'Île-aux-Moines et l'île d'Aix, depuis le tournant du 20e siècle. Cette spécialisation des petites îles proches du continent, qui connaissent de fortes fréquentations touristiques, est liée à l'histoire mais aussi à la proximité du continent, qui facilite leur accessibilité pour un visiteur extérieur.

- *Synthèse : répartition déséquilibrée dans le primaire et le secondaire selon les groupes d'îles*

Des disparités entre les groupes d'îles sont essentiellement notées pour les secteurs primaires et secondaires.

Les petites îles proches rassemblent 17% de l'ensemble des établissements de tous secteurs des îles du Ponant. Pour autant, un quart des établissements du Ponant relevant du secteur primaire est localisé dans ce groupe d'îles (cf. Figure 59 et note de lecture[59]), cette forte représentation étant tirée vers le haut par l'île de Batz. À l'inverse, les établissements du secteur secondaire, avec l'industrie et la construction, sont sous-représentés dans les petites îles proches (autour de 10%). La concurrence continentale joue fortement dans ce secteur. Enfin, les établissements liés aux activités publiques sont légèrement sous-représentés. On peut émettre l'hypothèse que par leur proximité au continent, ces îles ne nécessitent pas absolument la présence d'une gamme complète de services publics, puisque les îliens peuvent plus facilement se tourner vers les établissements continentaux que ceux des îles éloignées.

[59] Note de lecture pour la Figure 59 : Les établissements dans les petites îles proches représentent 17,6% des établissements des îles du Ponant. Les établissements du secteur primaire dans les petites îles proches représentent 25,1% des établissements de ce secteur dans l'ensemble des îles du Ponant.

Dans les petites îles éloignées du continent, on ne trouve que 5% de l'ensemble des établissements actifs des îles du Ponant. Dans ces îles, le secteur primaire est ici aussi davantage présent avec près de 11% des établissements, pour des raisons historiques en lien avec la pêche et la proximité de la ressource. Le secteur de l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale est également bien représenté. L'éloignement au continent semble justifier la présence des établissements de ce secteur.

Dans les grandes îles, qui rassemblent 78% du total des établissements actifs des îles du Ponant, le secteur primaire est largement moins représenté, avec seulement 64% des établissements de l'ensemble des îles du Ponant. En revanche, les activités industrielles et de construction, composant le secteur secondaire, sont davantage présentes dans ces grandes îles : 85% des établissements des îles du Ponant de ce secteur sont localisés sur les grandes îles. L'éloignement du continent et la taille du marché sur ces îles permettent à ce secteur de se développer.

En revanche, pour chaque groupe d'îles, la représentation du secteur tertiaire (commerce, transport et services divers) est équilibrée. Les établissements tertiaires se répartissent en effet de manière proportionnée entre les petites îles proches (19% des établissements tertiaires du Ponant pour 17% des établissements totaux du Ponant), les petites îles éloignées (4% pour 5% des établissements) et les grandes îles (77% pour 78%). Ces dernières ont une économie locale davantage diversifiée, tandis que l'économie des petites îles, proches ou éloignées, est plus spécialisée. Concernant la nature des activités et la prépondérance du secteur tertiaire, la partition en sphère présentielle et productive est également informative.

2.2.2.3 Sphères présentielle et productive

- *Partition de l'économie en deux sphères*

L'INSEE distingue les activités en deux sphères, la sphère présentielle et la sphère productive[60], afin de *« mieux comprendre les logiques de spatialisation des activités et de mettre en évidence le degré d'ouverture des systèmes productifs locaux »* (INSEE, 2015).

[60] Suite à la publication « Trente ans de mutations fonctionnelles de l'emploi dans les territoires », INSEE Première n° 1538 de février 2015, la dénomination de la sphère non présentielle est changée en sphère productive. La répartition des activités n'est pas modifiée. Le changement est effectif à partir de 2015. Cependant, on peut regretter cette nouvelle dénomination, qui laisse sous-entendre que la sphère présentielle n'est pas, ou moins, productive que la sphère productive.

Ainsi, les activités relevant de la sphère présentielle sont celles *« mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes »*. Les activités présentielles sont les activités qui nécessitent une proximité entre l'établissement et la clientèle ciblée : par exemple les services publics tels que l'école ou La Poste, mais aussi les commerces de proximité (boulangerie, alimentation, coiffeur) ou l'hôtellerie-restauration.

Les activités relevant de la sphère productive sont déterminées par différence. *« Il s'agit des activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises de cette sphère »*. Ce sont des établissements qui peuvent exporter les produits de leur activité.

Cette partition de l'économie distingue donc la destination de la production en fonction de l'ici et de l'ailleurs, des productions exportables ou non. Cela pourrait s'avérer intéressant dans le cadre de notre étude sur les échanges entre les îles et le continent, et notre approche pour l'estimation de ces flux (cf. Chapitre 4)[61]. Cependant, cette partition nous paraît inadéquate pour deux raisons.

La première est que l'échelle de la zone est définie par l'INSEE pour des territoires de 50 000 et 100 000 personnes ou pour les zones d'emploi. Or dans le cadre de notre étude, la zone des personnes présentes est plus réduite et assez facilement définissable comme le territoire insulaire. Ainsi, un établissement insulaire qui commercialise sa production à destination de ménages sur le continent dans la zone d'emploi de rattachement de l'île relève selon l'INSEE de la sphère présentielle. Or, le continent est selon nous considéré comme une « zone d'exportation », qui nécessite la traversée maritime et engendre des ruptures modales, voire des ruptures de charge. Le véritable arbitrage pour la commercialisation d'une entreprise insulaire se joue effectivement entre cibler le marché local insulaire ou le marché continental, qui implique une organisation logistique supplémentaire, parfois lourde (cf. chapitre 7). On ne peut donc pas associer les entreprises insulaires générant des flux à l'export, compris comme à l'extérieur de l'île, avec la sphère productive telle que définie par l'INSEE.

La deuxième raison concerne la commercialisation des productions îliennes. L'INSEE ne tient pas compte des tendances marquées à la vente vers les circuits courts. Cela est d'autant plus vrai dans les îles, où les producteurs cherchent à minimiser leurs coûts de transport et donc à préférer commercialiser localement, sur l'île. Ainsi, l'INSEE comptabilise par exemple les établissements de la pêche en mer ou du maraîchage comme productifs. Or, il n'est pas rare de trouver des pêcheurs et des

[61] Une limite évoquée à cette partition de l'économie est l'inclusion du tourisme dans le présentiel. Toutefois, dans notre analyse des flux, cela n'est pas gênant : car le tourisme n'est pas une activité exportatrice au sens physique du terme. Il est consommé sur place et n'est donc pas générateur de flux sortants de fret (hormis des déchets). Toutefois, il génère de nombreux flux entrants et sortants de passagers (cf. chapitre 4).

agriculteurs îliens préférant commercialiser leurs captures et leurs productions sur l'île, en vente directe ou auprès des commerçants, pour approvisionner la population locale[62].

Ainsi, bien qu'elle nous fournisse déjà une tendance des éventuels flux sortants, on ne peut pas tout à fait utiliser cette partition de l'économie pour distinguer les entreprises ciblant la clientèle présente sur l'île de celles « exportant » tout ou partie de leur production sur le continent. Les activités productives de l'INSEE sont susceptibles d'exporter leur production, pas nécessairement exportatrices.

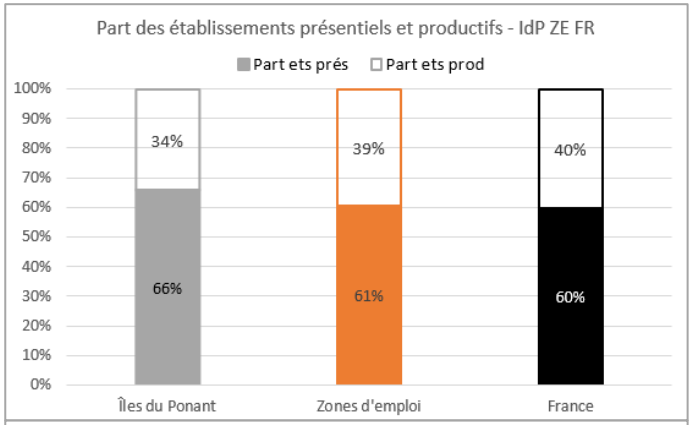
Nous abordons cette partition de l'économie dans un premier temps par la répartition des établissements dans ces deux sphères en 2015 (données INSEE), puis dans un deuxième temps par l'évolution de l'emploi relevant de chaque sphère sur les îles du Ponant depuis 1975 (données INSEE, hors Aix, cf. Encadré 13).

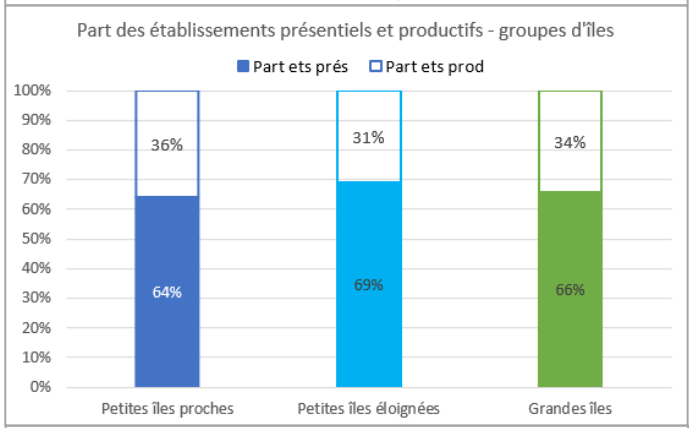
- *Un tissu d'établissements fortement présentiel*

Dans les îles du Ponant, les établissements se répartissent pour 34% dans la sphère productive et pour 66% dans la sphère présentielle. Cette dernière est surreprésentée par rapport au continent, puisque les zones d'emploi et la France métropolitaine recensent autour de 60% de leurs établissements dans cette sphère (Figure 60). Ainsi, l'économie insulaire du Ponant est très largement tournée vers les activités présentielles ciblant les personnes sur place. Cela est à mettre en lien avec la prégnance des activités tournées vers le tourisme.

Les petites îles éloignées sont les plus tournées vers les activités présentielles (69%) (Figure 60). Cela s'explique notamment par la part élevée du secteur public, mais aussi par les commerces de proximité et l'hôtellerie-restauration. Les établissements productifs relèvent pour l'essentiel de l'activité de pêche. Les grandes îles du Ponant sont, avec leur grand nombre d'établissements, dans la moyenne des îles du Ponant. On distingue cependant d'un côté Ouessant et Groix, avec 72% d'activités présentielles, et Belle-Île et Yeu de l'autre, avec 66% et 62% d'établissements présentiels. Sur ces deux dernières en effet, on recense proportionnellement davantage d'établissements du secteur primaire et de la construction (relevant du productif), et moins d'établissements de l'hôtellerie-restauration. Enfin, les petites îles proches comptent légèrement moins d'activités présentielles, mais cette moyenne est tirée vers le bas par l'île de Batz, qui présente un taux très faible d'établissements présentiels (43%) en raison de la très forte présence de l'agriculture dans son économie, qui exporte la majeure partie de sa production sur le continent.

[62] Cela est même très important sur les petites îles, où cela est parfois réalisé de manière « souterraine ».





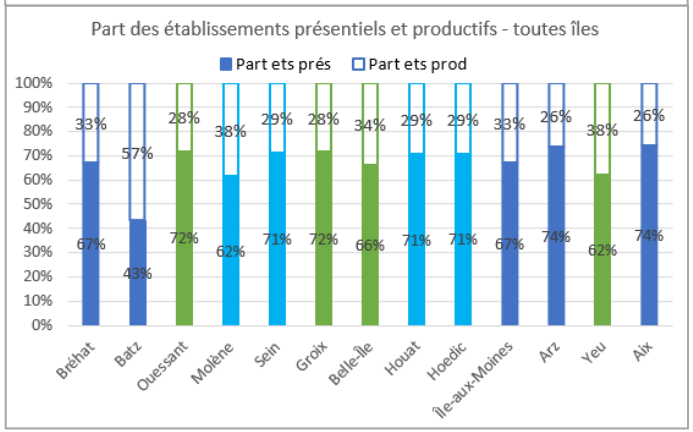
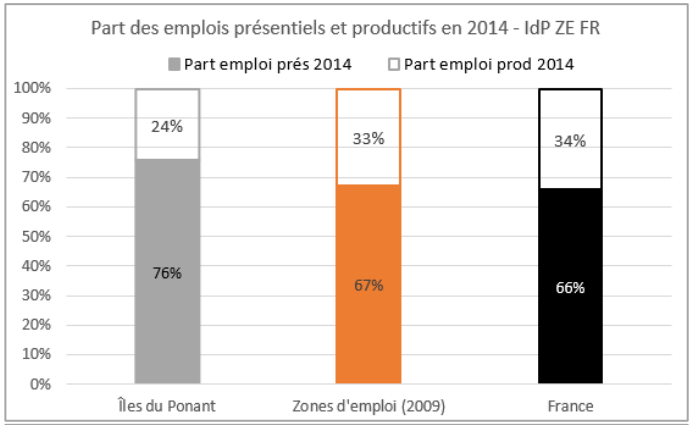
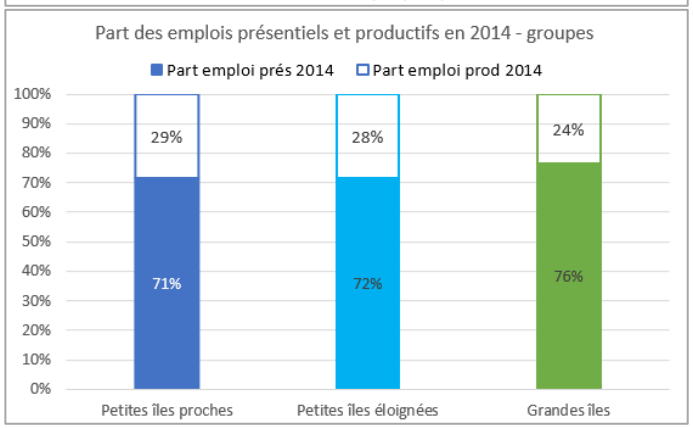


Figure 60 – Répartition des établissements par sphère en 2014
(Source : INSEE)





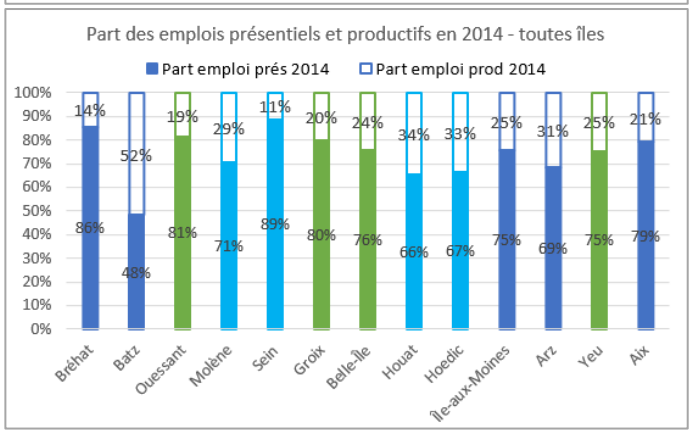
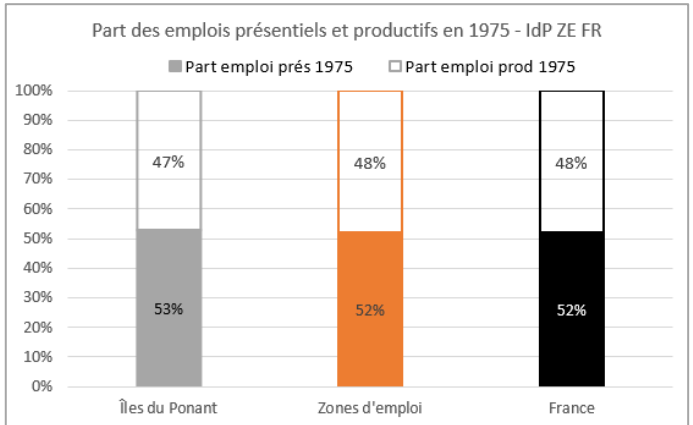
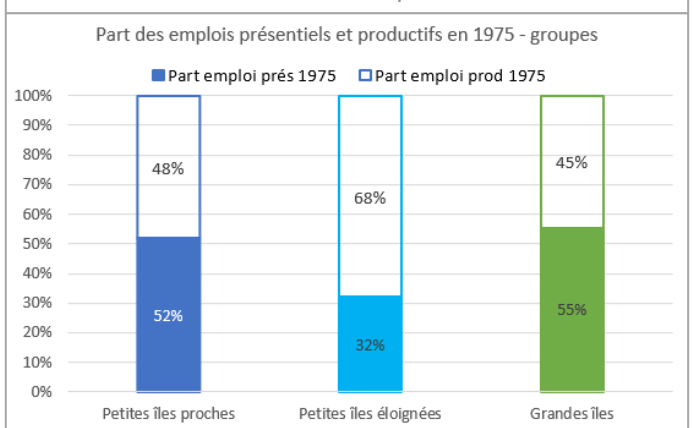


Figure 61 – Répartition des emplois par sphère en 2014
(Source : INSEE)





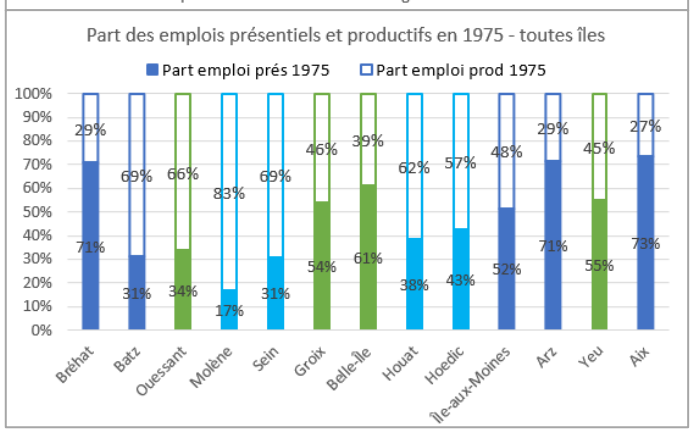


Figure 62 – Répartition des emplois par sphère en 1975
(Source : INSEE)

Les emplois présentiels représentent 76% des emplois totaux sur les îles du Ponant, contre 67% dans les zones d'emploi et 66% en France (Figure 61). Les emplois productifs représentent donc un quart des emplois sur les îles, et un tiers des emplois sur le continent. En termes d'emplois salariés, la tendance est encore plus forte, avec 80% des emplois salariés relevant de la sphère présentielle sur les îles (contre 68% dans les zones d'emploi et 65% en France).

- *Une évolution insulaire plus marquée et induite par le tourisme*[63]

L'étude de l'évolution de la répartition des emplois par sphère nous apprend que la part des activités présentielles était moins forte il y a quarante ans. En 1975, elle était de 53% dans les îles du Ponant, un taux à l'époque équivalent au continent (Figure 62). D'ailleurs, cela se retrouve dans la représentation des sphères de l'économie selon l'âge de l'entreprise. En effet, les entrepreneurs ayant créé ou repris une activité après 2006 sont davantage actifs dans le secteur présentiel que leurs aînés ayant créé ou repris une activité avant 2006 (entretiens ID-Îles). Il y a donc une chute des activités productives au profit des activités présentielles.

Globalement, l'emploi total a évolué conjointement sur les îles et sur le continent, bien qu'un peu plus fortement sur ce dernier entre 1999 et 2009. Les courbes évoluent parallèlement, et l'on note clairement l'effet de la crise de 2008 sur les emplois, avec leur stagnation entre 2009 et 2014. Ainsi, il n'y a pas de spécificité insulaire concernant l'évolution de l'emploi total ces cinq dernières décennies (Figure 63, haut).

Cependant, des différences apparaissent entre les îles et le continent quand on distingue l'emploi productif de l'emploi présentiel. En effet, l'augmentation de l'emploi total est le résultat à la fois d'une hausse forte de l'emploi présentiel, et d'une baisse de l'emploi productif :

- D'une part, l'emploi présentiel connaît partout une hausse sur la période, et plus fortement sur les îles du Ponant depuis les années 1990 (Figure 63). Alors que cette tendance s'accompagne sur le continent d'une augmentation de la population qui soutient la sphère présentielle, il y a divergence sur les îles entre la hausse de l'emploi présentiel et la baisse démographique (cf. section 2.1.2.1, Figure 15 et Figure 16). Ainsi, la hausse de l'emploi présentiel insulaire, ciblant les personnes présentes dans les îles, ne résulte pas de celle de la population résidente des îles du Ponant, mais bien de la population de passage qui, on l'a vu, multiplie la population îlienne par 5 en été. L'importance grandissante de l'emploi présentiel

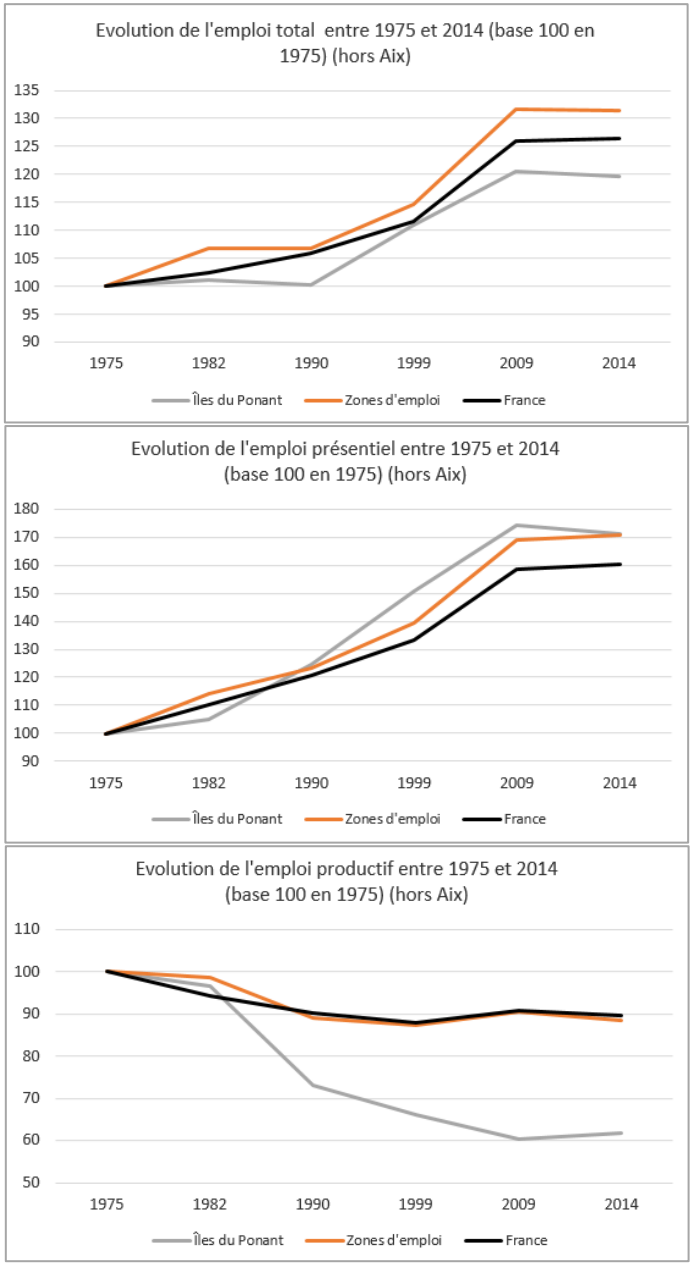
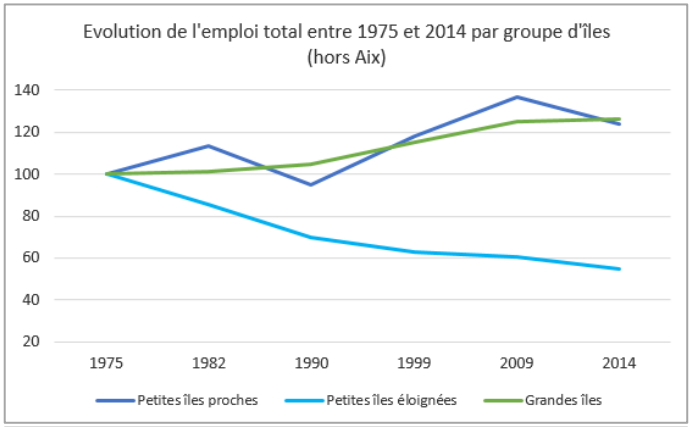
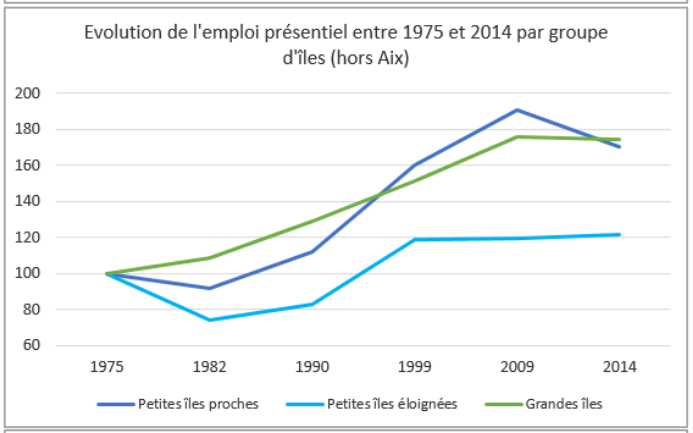


Figure 63 – Evolution de l'emploi total, présentiel et productif entre 1975 (base 100) et 2014 dans les îles du Ponant, les zones d'emploi et la France

(Source : INSEE)

[63] Cette sous-section sur l'évolution de l'emploi productif et présentiel reprend largement les informations issues de (Boncoeur, 2013).





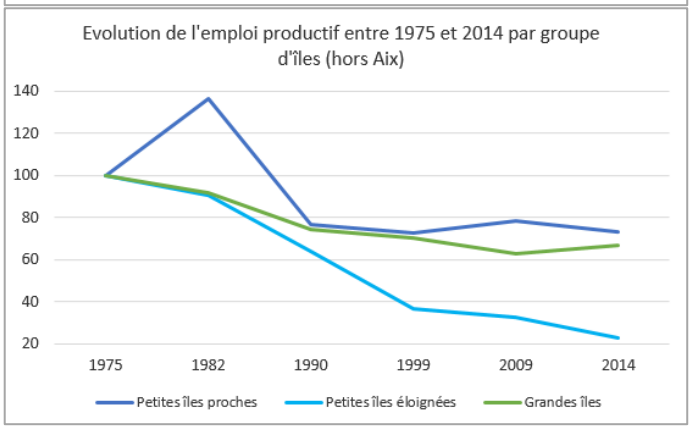


Figure 64 – Evolution de l'emploi total, présentiel et productif entre 1975 et 2014 (base 100 en 1975) dans les îles du Ponant
(Source : INSEE)

reflète donc la montée du secteur touristique dans les îles. De plus, avec une population résidente vieillissante, il y a sans doute une demande plus forte pour des services à la personne, également dans la sphère présentielle.

- D'autre part, l'emploi productif connaît une baisse sur la période 1975-2014 (Figure 63). Alors que la baisse est légère et similaire dans les zones d'emploi et en France (autour de 11% sur la période), elle est beaucoup plus prononcée dans les îles, où l'emploi productif recule de 38% sur la période. Il connaît une forte régression dans les années 1980 puis progressivement un ralentissement de la chute jusqu'en 2009. On distingue une légère reprise entre 2009 et 2014. Ce fort recul de l'emploi productif est une spécificité insulaire, qui se distingue nettement de l'évolution de l'emploi productif sur le continent. Cela peut notamment s'expliquer par la disparition de nombreux emplois dans le secteur primaire, que ce soit la pêche ou l'agriculture.

- *Diversité des trajectoires insulaires*

Dans cette évolution de l'emploi, les petites îles éloignées se démarquent avec une baisse plus forte de l'emploi total depuis 1975. Elles ont perdu 45% de leurs emplois, tandis que les autres îles du Ponant en ont gagné près d'un quart.

Cela est largement dû à une chute plus marquée de l'emploi productif : -77% en 40 ans, contre autour de -30% pour les autres îles. Mais il faut également noter la moindre augmentation de l'emploi présentiel : +22% pour les petites îles éloignées, contre plus de 70% pour les autres îles. Alors que le secteur présentiel ne représentait en 1975 que quelque 30% des emplois, cette part est aujourd'hui au même niveau que les petites îles proches du continent (Figure 64).

2.2.3 Les entrepreneurs du Ponant

Avant de conclure cette section sur les établissements des îles du Ponant, il semble important de donner un visage au tissu économique insulaire et de présenter brièvement le profil des entrepreneurs[64] gérant les établissements que nous venons d'évoquer.

[64] Pour des portraits d'entrepreneurs, se référer aux portraits vidéo de néo-entrepreneurs (cf. Brigand et al. (2014) ou le site www.id-iles.fr) ainsi qu'aux portraits d'anciens entrepreneurs (Sainleger, 2015).

2.2.3.1 *Portrait des entrepreneurs*

Les 110 entretiens réalisés dans le cadre du projet ID-Îles auprès des néo-entrepreneurs et les 39 entretiens auprès des anciens[65] permettent d'établir un profil de l'entrepreneur insulaire du Ponant.

Environ deux entrepreneurs sur trois sont des hommes. Cela correspond au niveau national[66]. Cependant, les femmes semblent être plus nombreuses parmi les anciens entrepreneurs (42%)[67]. Les néo-entrepreneurs sont plus jeunes. Plus de 60% d'entre eux ont moins de 42 ans, contre seulement 13% des anciens entrepreneurs. Une création ou une reprise d'activité doit en effet permettre un développement sur plusieurs années, à moins d'envisager une retraite active.

À de très rares exceptions près sur les petites îles proches du continent, les entrepreneurs insulaires résident sur l'île. L'essentiel des entrepreneurs connaît déjà l'île avant de se lancer dans une activité basée en territoire insulaire. Parmi les néo-entrepreneurs, 40% sont natifs de l'île. Parmi les 60% restants, 10% sont îliens non natifs de l'île, 10% en couple avec un îlien avant de s'installer, 6% anciens résidents secondaires ou enfants de résidents secondaires au moment de lancer une activité professionnelle sur l'île, et 22% s'installent suite à une visite fortuite ou un simple passage touristique sur l'île. Les anciens entrepreneurs sont encore plus ancrés familialement à l'île, puisque 56% en sont natifs et qu'un ancien entrepreneur sur cinq n'est pas natif mais a un lien familial avec l'île (enfant d'îlien ou en couple avec un îlien).

Parmi les anciens entrepreneurs, 70% ont commencé leur activité principalement pour pouvoir rester sur l'île, ou y revenir après un passage sur le continent, tandis que 30% ont choisi leur activité pour son intérêt. Et c'est seulement un néo-entrepreneur sur cinq qui évoque son activité comme raison d'habiter sur l'île. Pour les néo-entrepreneurs, il s'agit bien souvent d'un renouveau dans leur vie professionnelle et personnelle. C'est le cas par exemple de Christine et Bruno Delerue, épiciers à Molène depuis 2013, qui étaient auparavant l'une animatrice en maison de retraite et l'autre responsable informatique dans une société de publicité dans le Nord de la France. Pour un néo-entrepreneur sur deux, l'activité pratiquée sur l'île n'est pas celle exercée auparavant.

Enfin, dans deux cas sur trois, il s'agit d'une création d'entreprise par le néo-entrepreneur. Cela démontre que l'activité est définie par l'entrepreneur, afin de correspondre à ses envies ainsi qu'aux besoins de l'île. Contrairement à l'ancien entrepreneur dont l'établissement a le plus souvent débuté par une reprise, d'activité dans la continuité familiale ou par une connaissance, le néo-entrepreneur fait

Figure 65 – Portraits d'entrepreneurs insulaires du Ponant
Haut : Mickaël Grunweiser, pêche, Oeussant. Centre : Rémi Girod, maraîchage, Yeu. Bas : Virginie Dobigeon, commerce, Aix (Crédit MG 2016)

[65] Pour rappel, le néo-entrepreneur est celui qui a créé ou repris une activité à partir de 2006.

[66] Selon l'INSEE, la part des femmes parmi les créateurs d'entreprise individuelle en France est de 39,5% en 2016, cette part croissant sans cesse depuis les années 1980 où elle n'était que de 29%.

[67] Manquant d'information à ce sujet, nous ne pouvons conclure que leurs activités sont plus pérennes.

preuve d'innovation afin de créer son activité et son emploi. En créant des activités originales qui intègrent l'insularité comme *« composante positive »*, ainsi qu'en s'aidant des nouvelles possibilités des TIC, les néo-entrepreneurs créent de nouveaux modèles de développement et de modes de vie (Brigand et al., 2019).

Il n'y a finalement pas de profil type, uniquement des histoires personnelles. Mais alors pour quelles raisons ces entrepreneurs ont-ils choisi l'île pour installer leur activité ?

2.2.3.2 L'attrait pour l'île

Il y a bien entendu les atouts économiques insulaires, évoqués plus haut. Mais ces facteurs d'attrait économique ne sont pas toujours au premier plan dans le choix d'installation sur une île. Si quatre néo-entrepreneurs sur dix affirment s'être installés sur l'île pour une opportunité professionnelle, les autres plébiscitent avant tout le cadre de vie insulaire et l'amour de l'île comme principale motivation.

L'attractivité insulaire est donc largement fondée sur le cadre de vie (Tesson, 2019) : un *« monde à part »*, un *« cadre privilégié »*, l'*« absence de stress »* ou le *« calme et la convivialité »*. Il s'agit en premier lieu d'une qualité de vie environnementale, avec de beaux paysages, une nature saine et préservée, l'absence de voitures, la possibilité d'autosuffisance alimentaire avec la pêche et le potager ou encore le sentiment de liberté et de tranquillité. En second lieu, il s'agit de la qualité de vie sociale, comprenant l'intégration et la mixité générationnelle, la solidarité liée au devoir de secours en mer, ou une certaine sociabilité villageoise. La qualité de vie selon les îliens tient également du fait de la proximité spatiale, avec les temps de trajet réduits par exemple entre le domicile et le lieu de travail, mais aussi de la perception du temps qui semble passer plus lentement, et le sentiment d'un « ailleurs ». Il y a un ralentissement temporel lié au retrait spatial (Bernardie-Tahir, 2010). Enfin, la plupart des entrepreneurs, bien que non îliens d'origine, entretiennent un rapport fort avec l'île : un attachement au territoire pour lui-même ou en opposition au continent, par le rejet du modèle de société continental. Une néo-entrepreneuse Hoedicaise évoque non seulement la faible pollution et la sécurité pour les enfants, mais aussi l'éloignement de la société de consommation comme éléments de cadre de vie attractifs.

Henri Queffélec (1975:62–63) évoque sur les îles de la première moitié du 20^{e} siècle *« une grande joie de vivre en communauté sur une terre sans larges routes et que l'océan entour[e] »* malgré une pauvreté générale et le manque de confort électroménager comme sur le continent. Aujourd'hui, ce confort est arrivé sur les îles, mais n'enlève rien à l'attrait du mode de vie insulaire.

Ainsi le cadre de vie insulaire et l'amour pour l'île priment parfois sur le choix de l'activité entreprise. C'est le cas d'un artisan à Hoedic ou d'un restaurateur ouessantin qui exercent leur métier uniquement pour pouvoir rester sur l'île. Les entrepreneurs créent leur propre emploi, en fonction des caractéristiques de l'île sur laquelle ils souhaitent vivre. Le projet professionnel est développé pour s'adapter à l'île, en lien étroit avec ses ressources. Yannick Cordier, d'Ultimate Fishing raconte : *« J'ai voulu associer, à un moment de ma vie, le bien-être personnel avec le bien-être professionnel. Et il se trouvait que dans le bien-être personnel il y avait Belle-Île, qui était une île que je connaissais pour y venir en vacances très souvent, tout le temps. Qu'est-ce qui pouvait se faire, qui n'était pas déjà fait pas ici ? »*[68]. Et certains affirment que si leur activité échoue sur l'île, ils préfèrent changer de métier pour rester vivre sur place plutôt que de pratiquer la même activité sur le continent.

Cependant, l'appel de l'île ne suffit pas pour réussir son activité professionnelle. Le maire d'Ouessant met en garde contre les sirènes de l'insularité en rappelant que tout y est plus difficile. Les entrepreneurs sont obligés d'être imaginatifs et tenaces pour mener à bien leur activité. Des abandons arrivent sur les îles : *« Il y a souvent des essais sur l'île, mais il s'agit souvent de "doux rêveurs" qui abandonnent en se rendant compte des difficultés d'entreprendre sur l'île »*.

[68] Portrait vidéo dans le rapport ID-Îles 1 (Brigand et al., 2014:69).

2.3 Conclusion du chapitre 2 : la singularité des économies insulaires malgré l'omniprésence du tourisme

Ce second chapitre sur le tissu économique des îles du Ponant permet de dresser leur profil économique, et de l'analyser par rapport au continent d'une part, et entre îles d'autre part.

Quelques spécificités du tissu économique insulaire sont à noter par rapport au continent. D'abord, on note un effectif relativement plus élevé d'entreprises sur les îles du Ponant, qui sont en moyenne de taille plus réduite. Le taux de chômage plus élevé et le moindre niveau de salariat semblent encourager la création de petits établissements, où l'entrepreneur est bien souvent seul à travailler. La première motivation d'installation professionnelle de ce dernier est l'attrait de l'île, avant même les atouts économiques qu'il reconnaît au territoire insulaire. S'ils doivent composer avec des difficultés liées au transport, à la saisonnalité et à l'accès au foncier, les territoires des îles du Ponant disposent en effet d'atouts pour l'installation d'activités économiques grâce à certaines ressources et leur proximité, à l'image de l'île qu'il est possible de valoriser, et à un faible niveau de concurrence mais surtout à la présence d'un marché touristique. Celui-ci permet d'élargir le marché insulaire, puisqu'à la population permanente, résidente sur l'île toute l'année, vient s'ajouter une population de passage. L'économie insulaire est alors particulièrement marquée par les activités présentielles, dont fait partie le tourisme. En outre, l'économie dépend relativement plus fortement du secteur public que sur le continent.

Si quelques spécificités du tissu économique insulaire vis-à-vis du continent sont à noter, des disparités sont aussi constatées au sein des îles du Ponant, conformément aux enseignements du premier chapitre sur la diversité des territoires insulaires. Ainsi, les grandes îles bénéficient d'une économie plus diversifiée que les petites, avec une présence marquée des activités secondaires liées à la construction. Les petites îles éloignées se distinguent par une forte part relative des activités primaires, liée à la proximité de la ressource halieutique. Le secteur des administrations publiques, de l'enseignement et de la santé est sous-représenté dans les petites îles proches, où la proximité du continent permet plus facilement de se reporter à des services continentaux.

Les groupes d'îles présentent eux-mêmes une hétérogénéité : citons le cas de la très agricole île de Batz au sein des petites îles proches, de Sein peu tournée vers le secteur primaire parmi les petites îles éloignées ou encore de Ouessant, qui par ses indicateurs économiques se rapproche davantage des petites îles que des grandes. La typologie des îles selon les deux paramètres physiques de la superficie et de l'éloignement montre ici ses limites pour approcher des phénomènes économiques[69].

[69] Voir aussi les résultats de l'analyse en composante principale dans (Lavialle, 2013:14).

Pour conclure, *« la diversité des réalités insulaires montre qu'il est vain de rechercher une éventuelle "loi des îles" qui agirait immanquablement sur les sociétés humaines et les territoires insulaires »* (Ranély Vergé-Dépré, 2014:5). Au sein des îles du Ponant, et même au sein des groupes d'îles, il semble difficile de dresser un portrait uniforme du tissu économique. Le seul caractère commun aux treize îles du Ponant est la prédominance des activités liées au secteur du tourisme.

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE

Au terme de cette première partie, le rôle essentiel de la desserte et son caractère nécessaire mais non suffisant pour le développement insulaire ont été soulignés. De plus, quatre éléments de l'activité économique des îles du Ponant, retiennent particulièrement notre attention, car ils semblent pouvoir façonner en partie la gestion et le niveau d'activité de la desserte.

Premièrement, si le premier chapitre plus théorique a montré la diversité du fait insulaire, l'analyse économique statistique du deuxième chapitre appliquée aux îles du Ponant l'a confirmé à l'échelle de notre terrain d'étude. Bien que partageant des caractéristiques communes, les îles du Ponant forment un groupe hétérogène. On peut alors se demander dans quelles mesures cette diversité insulaire se reflète dans la desserte des îles ? La singularité des îles implique-t-elle une singularité des dessertes insulaires ?

Deuxièmement, chaque territoire insulaire est le support d'un tissu économique varié, avec une diversité d'activités économiques relevant de tous les secteurs. Il en résulte une grande variété des éléments à transporter entre l'île et le continent, à commencer par des passagers et du fret, qui ne requièrent pas les mêmes conditions de transport. Au sein des passagers, îliens, résidents secondaires et excursionnistes n'ont pas les mêmes besoins ou les mêmes attentes. Pour le fret, la variété de sa nature (vrac, frais…) et de son gabarit suppose également des services de transport appropriés. Ainsi, les acteurs de la desserte doivent s'adapter à une demande multiforme. Se posent alors les questions de la répartition de l'activité et du partage du marché entre les différents acteurs ; et de l'adaptation de la flotte et du service de transport. La desserte remplit deux objectifs : permettre le maintien d'une population sur l'île et le développement de ce territoire ; mais aussi favoriser l'activité touristique en autorisant la venue de visiteurs, sachant que *« l'organisation de l'accessibilité est au cœur de la construction de l'insularité touristique »* (Frémont et al., 2015). Ce double objectif et la variété des éléments à transporter ne sont-ils pas source de contradiction dans l'organisation de la desserte ?

Troisièmement, la prépondérance des activités présentielles sur les îles du Ponant signifie que de nombreuses entreprises insulaires ont un potentiel besoin de transport à l'import mais très peu à l'export (si ce n'est des déchets) puisque le bien ou le service de l'activité présentielle est consommé sur le territoire insulaire. L'hypothèse d'un déséquilibre des flux, avec des flux nets entrants sur les îles du Ponant sera à vérifier.

Enfin, le tourisme, secteur important et omniprésent dans l'économie insulaire, est une activité généralement marquée par sa saisonnalité. Se pose alors la question de la saisonnalité de la demande de

transport, tant pour les passagers souhaitant se rendre sur l'île en villégiature que pour le fret nécessaire à leur accueil sur l'île. Dans quelles mesures l'activité de desserte est-elle marquée par ce phénomène saisonnier ? Les variations de volume des trafics soulèvent la question de la gestion de la saisonnalité des flux et du dimensionnement de la flotte et des infrastructures.

Cette courte esquisse de la demande de transport des activités économiques sur les îles du Ponant nous conduit à présent à poursuivre notre travail par l'étude de la desserte insulaire, objet des deux prochaines parties.

Deuxième partie :
L’île et le navire : le système de desserte

INTRODUCTION DE LA DEUXIEME PARTIE

L'île et le navire[70] sont indissociables pour un territoire insulaire n'étant pas un isolat. L'isolement naturel ne donne pas lieu à un isolement social et économique. Nathalie Bernardie-Tahir (2005) parle de *« l'illusion de l'isolement »* dans les petites îles touristiques, où l'isolement géographique s'est effacé grâce aux systèmes de transport. Ainsi, l'insularité est aussi échanges de biens et circulation de personnes (Ranély Vergé-Dépré, 2013). Les îles du Ponant ne sont pas isolées ou inaccessibles de toute terre continentale. Il existe d'ailleurs des traces anciennes d'échanges entre les îles et le continent[71].

Aujourd'hui, les échanges se sont intensifiés et sont organisés à travers le système de desserte. Qui sont les acteurs assurant l'organisation, le financement et l'exploitation des liaisons ? Quels sont leurs enjeux et quelles relations entretiennent-ils ? Le chapitre 3 présentant le système de desserte insulaire du Ponant devrait permettre d'y répondre.

La desserte est le support d'échanges, permettant le trafic de passagers et de fret. Toutefois peut-on identifier et estimer ce qui circule sur les liaisons insulaires ? Et quels enseignements peut-on en tirer ? C'est l'objet du chapitre 4 sur les flux entre îles et continent.

Cette analyse de la desserte insulaire a requis de collecter des données. Nous avons pour cela procédé de différentes manières. La première a été une analyse documentaire à partir d'une revue de presse, des rapports officiels sur l'activité de desserte et des sites internet des différents intervenants afin d'identifier les acteurs de la desserte et leurs activités. Cette première approche a été suivie d'une phase d'entretiens semi-directifs avec les dirigeants ou représentants des compagnies maritimes (12) et aériennes (2) ainsi que les entités délégantes (6) et les communes insulaires (13) (cf. la liste des acteurs rencontrés en annexe 3.1). Sauf mention contraire, les témoignages cités par la suite sont issus de ces entretiens. Enfin, un travail d'observation de terrain a été mené (Figure 66), à la fois dans les ports, les gares maritimes mais aussi lors d'embarquements à bord de navires, mixtes ou à destination uniquement du transport de fret[72].

Figure 66 – Observation à bord de la cale de l'*Enez Sun*, navire de liaison pour l'île de Sein
(Crédit Laura Corsi, 2016)

[70] Les moyens de transports, en raison de la faible distance qui sépare le continent des îles du Ponant, sont essentiellement maritimes. Il existe toutefois deux liaisons aériennes, qui sont également traitées ici, malgré ce que laisse entendre l'intitulé de la deuxième partie.

[71] Concernant l'archipel de Molène, voir par exemple Pailler et al., 2011.

[72] Des traversées sur des navires de fret ont pu être effectuées avec l'accord des compagnies et des capitaines à Bréhat (Bréhat Logistique), Batz (SARL Transport de fret), Ouessant et Molène (Penn Ar Bed) et l'île d'Arz (Bateaux-Bus du Golfe).

Il paraît opportun ici de rappeler quelques difficultés liées au travail de terrain. Le caractère privé de certains acteurs a entravé nos recherches, tant pour les rencontrer que pour disposer de leurs données d'activité, notamment pour l'estimation des flux. De plus, il faut préciser que les liaisons insulaires évoluent continuellement, en termes de fréquentation et de trafic de marchandises, de renouvellement de la flotte, d'acteurs impliqués ou bien encore de réglementations. Nous avons donc décidé, lorsqu'il s'agit de faire un point à un temps t, de fixer la date du 31 décembre 2016 pour deux raisons : d'une part, il s'agit de l'année de thèse consacrée aux enquêtes de terrain[73], aussi bien auprès des acteurs que des usagers de la desserte ; et d'autre part cette date correspond à la veille de l'application de la loi NOTRe (cf. 3.1.2.3), susceptible d'apporter des changements. Néanmoins, cela n'empêchera pas d'évoquer les évolutions et les perspectives après cette date[74].

[73] Cela explique notamment le fait que l'essentiel des illustrations photographiques utilisées ici datent de 2016. Ainsi, la nouvelle livrée de la flotte bretonne, apparue au printemps 2018, n'apparaît pas dans nos illustrations.

[74] Depuis 2017, deux contrats de délégation ont été renouvelés. Pour le Syndicat Mixte de Transport des Hydrocarbures vers les Îles, la Compagnie Ligérienne de Transport a obtenu le contrat de 6 ans, à la suite de Marine Energie. Pour la desserte de l'île d'Arz, le contrat est renouvelé avec la compagnie Bateaux-Bus du Golfe.

CHAPITRE 3 :
ACTEURS ET ENJEUX DU SYSTEME DE DESSERTE INSULAIRE

3.0 Introduction au chapitre 3

Ce chapitre présente la desserte comme un système, et la place dans un contexte. A l'image d'une didascalie initiale d'une pièce de théâtre annonçant les personnages, il s'agit de dresser une liste des acteurs autour de la desserte insulaire. L'identification des acteurs de la desserte et de leurs relations est indispensable à toute analyse de ce système. Cela nous est apparu essentiel de bien comprendre la structure et le fonctionnement du marché de la desserte insulaire avant d'en aborder les aspects plus logistiques dans la partie III.

L'opérateur de transport assurant la liaison entre l'île et le continent n'est pas le seul acteur du système de la desserte. Ce dernier est complexe et comprend de nombreux acteurs, notamment afin de s'assurer du respect du principe de continuité territoriale (cf. 1.1.1.2). Qui sont-ils, quels sont leurs rôles et leurs relations ? Comment fonctionne le marché de la desserte et quel est son impact en termes d'emploi, notamment insulaire ?

Dans un premier temps, nous présentons les principaux acteurs de la desserte, et la nature des relations qu'ils entretiennent (3.1). Dans un deuxième temps, nous abordons les enjeux de la desserte pour ces acteurs, en termes d'impact économique pour le territoire, de coût financier pour la collectivité et de marché concurrentiel du transport maritime (3.2). Enfin, nous exposerons les autres acteurs de la desserte élargie, ayant aussi un rôle dans l'accessibilité des îles (3.3).

3.1 Le système relationnel de la desserte

La desserte est assurée par des opérateurs de transport exploitant les liaisons entre îles et continent (3.1.1). Le plus souvent, ces compagnies n'opèrent pas seules, car les collectivités sont légalement supposées intervenir pour les liaisons insulaires en cas de besoin (3.1.2). Le cas échéant, divers modes de gestion de la desserte sont mis en place et régissent les relations entre collectivités et compagnies (3.1.3).

3.1.1 Les compagnies de transport exploitant la liaison

Les compagnies sont les opérateurs de transport entre l'île et le continent. Vingt compagnies (cf. annexe 3.2) participent à la desserte des îles du Ponant de manière permanente, à savoir tout au long de l'année, et régulière, c'est-à-dire avec un service régulier.

3.1.1.1 Des activités variées des compagnies

La desserte insulaire vise à transporter des passagers et des marchandises entre île et continent. Dans ce but, les compagnies proposent différents services de transport.

- *Transport maritime et aérien*

La desserte insulaire est principalement maritime, mais il existe deux liaisons aériennes. La première est assurée par la Finist'Air entre Ouessant et l'aéroport de Guipavas, proche de Brest. La seconde est assurée par Oya Vendée Hélicoptères entre Yeu et l'héliport de Fromentine, sur la commune de la Barre-de-Monts. Ces deux îles bénéficiant de la présence d'une liaison aérienne sont de grandes îles pour lesquelles la desserte maritime est réduite[75] en comparaison des deux autres grandes îles que sont Groix et Belle-Île.

[75] A Yeu, les marées conditionnement encore grandement les liaisons maritimes, avec 2 à 3 rotations par jour en saison hivernale. Ouessant, moins peuplée, ne dispose que d'une seule rotation maritime quotidienne, ne permettant pas aux Ouessantins d'effectuer un aller-retour sur le continent dans la journée. En comparaison, les deux autres grandes îles bénéficient au minimum de 4 (Groix) et 5 (Belle-Île) rotations quotidiennes en saison hivernale, à des horaires fixes (non conditionnés par la marée).

- *Transport de passagers et/ou transport de fret*

Certaines compagnies sont spécialisées dans le transport de passagers ou de marchandises, d'autres sont mixtes et proposent les deux services.

Parmi les vingt compagnies permanentes et régulières de la desserte du Ponant, six compagnies maritimes sont mixtes et transportent à la fois passagers et marchandises. A part les deux îles de Batz et Bréhat, toutes sont desservies par une compagnie mixte. Les deux compagnies aériennes sont également mixtes, transportant fret urgent (courrier, presse, pharmacie notamment) et passagers.

Quatre compagnies transportent uniquement des passagers, dans les îles les plus septentrionales : Bréhat et Batz. Cependant, il faut noter que ces compagnies peuvent se prêter, en plus du transport des bagages accompagnant les passagers, au transport de fret pour les petites marchandises, le fret urgent ou le courrier. Ainsi, les Vedettes de Bréhat ou celles de l'île de Batz transportent aussi de la marchandise à destination de l'île avec le premier bateau de la journée : poisson, coquillages, pain, journaux etc. Elles peuvent de plus accepter de la marchandise en bagage à main, à la discrétion des marins à bord, comme toute compagnie mixte.

Enfin, huit compagnies ne transportent que du fret. Elles sont en activité dans les îles septentrionales où les passagers sont transportés par des compagnies dédiées ; mais également dans les plus grandes îles : Yeu, Belle-Île et Groix. Par leur proximité à ces dernières, les petites îles de Houat et Hoedic profitent de la présence de ces compagnies en activité dans les grandes îles du Morbihan.

- *Transport régulier ou à la demande*

Il existe également pour la desserte des îles du Ponant du transport à la demande. De manière générale, toutes les compagnies permanentes et régulières peuvent être consultées pour un service à la demande, en plus des liaisons régulières. La Penn Ar Bed affrète par exemple des navires à passagers à la demande d'organisateurs d'évènements sur des liaisons inhabituelles : une liaison Brest-Lampaul pour le Festival des Fanfares à Ouessant ou des liaisons inter-îles exceptionnelles pour les Joutes Musicales à Molène. Il en est de même pour le fret : TMC a ainsi approvisionné Ouessant avec 15 000 tonnes de matériaux lors de la réfection de la piste de l'aérodrome en 2004, en plus de ses rotations régulières vers les îles du Morbihan. Un des navires de TMC est également affrété chaque année durant un mois par la compagnie Yeu-Continent pour remplacer l'Insula Oy en arrêt technique.

Mais il existe aussi des sociétés dont le transport maritime n'est pas l'activité principale et qui ponctuellement peuvent desservir une île[76]. Ces compagnies sont en dehors de notre périmètre d'étude. Par exemple, la société de transport terrestre Riguidel propose un service de transport maritime et approvisionne les îles du Golfe du Morbihan en matériaux de construction. La mairie de l'île d'Arz y fait appel car la barge offre une capacité plus importante que celle de Bateaux-Bus du Golfe, la première pouvant presque s'échouer et donc se libérer des contraintes d'accostage aux cales en s'approchant au plus près des chantiers, ce qui génère des tarifs plus intéressants. De même, la société Copermer, dont l'activité principale est l'extraction et la vente d'amendements marins, effectue à la demande des rotations entre le port de Brest et Ouessant pour approvisionner les entreprises du BTP en matériaux en vrac[77]. La société Ismer se rend ponctuellement à Groix pour acheminer des matériaux de construction.

Concernant le transport de passagers, des compagnies à la demande sont aussi recensées. Il s'agit par exemple d'Atmos'Air Marine (Belle-Île), de Molène Evasion ou d'Autour de Bréhat, qui proposent essentiellement des excursions mais aussi un service de bateau-taxi de jour comme de nuit, offrant ainsi un service complémentaire et plus souple que les liaisons régulières.

- *Activités complémentaires au service de transport*

De nombreuses compagnies proposent des services en complément du transport maritime. Pour les compagnies de transport de passagers, il s'agit essentiellement d'excursions touristiques. Izenah Croisières propose par exemple aux touristes des circuits dans le Golfe du Morbihan, en plus de la traversée directe. Par ailleurs, il est parfois possible d'affréter un navire auprès d'une compagnie pour une occasion particulière.

Les services supplémentaires proposés par les compagnies de transport de fret sont dans la continuité du transport maritime et du parcours de la marchandise : il peut s'agir de stockage, de manutention de la marchandise ou de transport terrestre sur l'île tout au long de la chaîne logistique (Planche 1).

En premier lieu, une marchandise a besoin d'être manipulée pour son chargement et son déchargement. Cette manutention indispensable est proposée par l'ensemble des compagnies à

[76] Ces sociétés, peu intéressées par notre étude, ont été jointes au téléphone mais n'ont pu être rencontrées.

[77] En effet, la compagnie Penn Ar Bed ne propose pas de transport en vrac dans les cales du navire de charge. Les matériaux de construction en vrac doivent être conditionnés en big bag, ce qui augmente considérablement le coût final du matériau.

l'exception du Service Maritime de l'île d'Aix. Dans ce cas c'est au fournisseur de charger la marchandise, et au destinataire de la débarquer. Il n'est pas rare d'observer cependant les marins de la compagnie fournir leur aide. Alain Burnet, maire de la commune, explique que cette absence de service permet de maintenir des coûts plus bas. Ailleurs, la marchandise est chargée par la compagnie, par levage avec une grue ou par roulage avec moyen roulant tel qu'un chariot-élévateur ou un tracteur. Pour un véhicule en revanche, c'est au conducteur de l'embarquer lorsque le navire est un roulier[78].

En second lieu, la marchandise peut avoir besoin d'être stockée avant la traversée (entre le pré-acheminement et l'embarquement) ou après (entre le débarquement et le post-acheminement). Les services de stockage sont très variés selon les liaisons (6.3.3.3). Certaines compagnies disposent de moyens de stockage performants, tandis que d'autres composent avec des équipements limités et certaines enfin ne proposent pas du tout ce service. Alors, c'est à l'expéditeur de livrer la marchandise au port d'embarquement au moment du chargement du navire, et au destinataire de la récupérer au débarquement dans le port d'arrivée. Nous le verrons, cela peut représenter une contrainte logistique pour les entrepreneurs insulaires, d'autant plus lorsque les horaires des navires varient en fonction des marées.

En dernier lieu, la compagnie maritime peut proposer du transport sur l'île (cf. 3.3.2.1)[79], pour livrer ou récupérer une marchandise chez un client. Sept liaisons disposent d'un service intégré de transport sur l'île. Cela peut être lié aux infrastructures routières et aux réglementations de circulation sur l'île. Ainsi à Bréhat, Molène et Sein où la circulation est restreinte, les compagnies Bréhat Logistique et Penn Ar Bed proposent la livraison jusqu'au client[80]. A Batz, la SARL Transport de Fret livre l'essentiel de la marchandise à l'import, mais se fait livrer les productions insulaires à destination du continent. A Belle-Île, la Compagnie Océane et TMC livrent la marchandise si nécessaire. A Groix, la Compagnie Océane propose également ce service, mais communique peu à ce sujet et préfère sous-traiter à un transporteur local.

[78] Les personnes ayant des difficultés pour l'embarquement de leur véhicule peuvent demander de l'aide aux manutentionnaires.

[79] En 2016, aucune compagnie ne propose de transport terrestre sur le continent, mais cela est en projet pour la compagnie Bréhat Logistique.

[80] A noter que la Penn Ar Bed ne propose pas ce service à Ouessant, où la circulation est autorisée et des transporteurs existent.

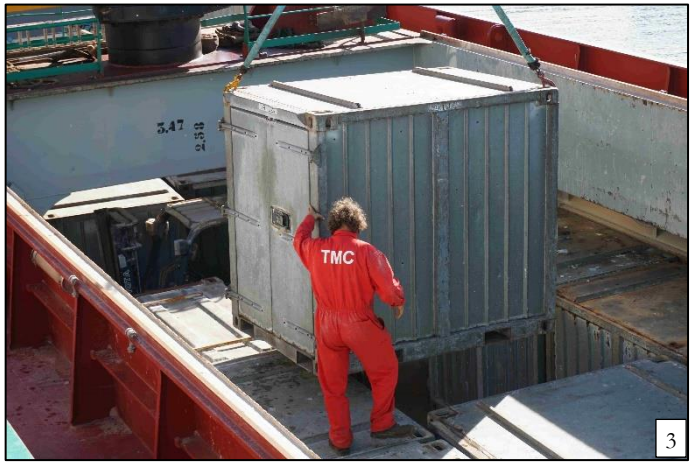


Planche 1 – Services complémentaires proposés par les compagnies

(Crédits MG 2016)

MANUTENTION

1/ Chargement à l'aide de la grue à bord de l'Enez Sun, Sein (Penn Ar Bed)

2/ Manipulation de la grue du Maxiplon, Port-Joinville (A2TMi)

3/ Chargement de conteneur à bord du Guédel 3, Port-Joinville (TMC)

4/ L'artisan charge sa marchandise, bien qu'aidé par les marins, Fouras (SFA)

TRANSPORT

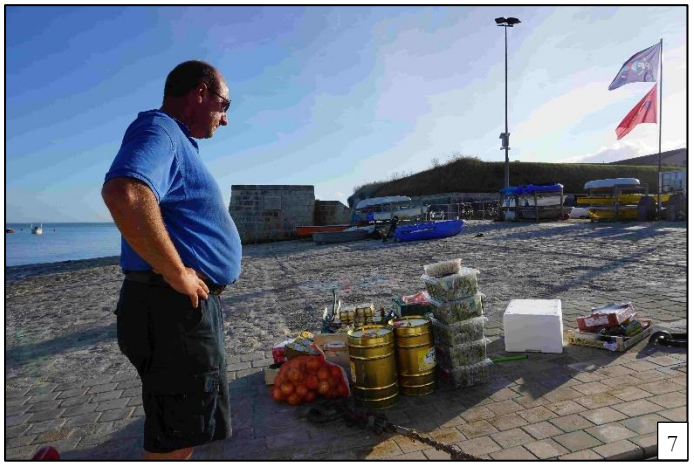
5/ Livraison avec le tracteur de la compagnie, Batz (SARL Transport de fret)

STOCKAGE

6/ Gare maritime de Fromentine, La Barre-de-Monts (Yeu-Continent)

7/ Le Pierre Loti doit repartir et la marchandise débarquée, en l'absence de son propriétaire et de zone de stockage, reste à quai, Aix (SFA)

8/ Zone de stockage non abritée à la cale de Barrarac'h, Séné (Bateaux-Bus du Golfe)



- *Les activités de diversification*

La diversification permet de chercher de nouvelles sources de bénéfices et de répartir le risque lié à l'activité. Parmi les compagnies de passagers, la société des Vedettes de Bréhat se diversifie dans le secteur de l'hôtellerie-restauration avec l'établissement « Les Terrasses de Bréhat » à l'Arcouest, port d'embarquement continental face à Bréhat. Le Service Maritime de l'île d'Aix se diversifie dans le commerce, avec une petite boutique de souvenirs en gare maritime de Fouras.

Parmi les compagnies de fret, A2TMi propose de jour des travaux maritimes, fluviaux et sous-marins, en plus du transport de nuit de produits halieutiques entre Yeu et la criée des Sables d'Olonne. Il peut s'agir de travaux de génie civil, d'inspection d'ouvrages, d'entretien et de contrôle de balisages et de mouillages ou de renflouages. A2TMi est une filiale d'Atlantique Scaphandre, dont l'activité principale est le travail en mer. D'autres compagnies se prêtent à la diversification : affrètement (Barge de Bréhat ou Bateaux-Bus du Golfe), travaux en mer (Quick & Sea) ou remorquage (TMC).

Enfin, la diversification est également une pratique des compagnies aériennes. La Finist'Air propose la gestion et l'entretien de flotte aérienne ainsi que la formation au pilotage, tandis qu'Oya Vendée Hélicoptère vend des services de travaux aériens (levage, photographie aérienne…) (Figure 67). Des excursions sont également proposées par les deux compagnies.

Bien que les compagnies aient toutes pour objet le transport de passagers et/ou de marchandises, elles se démarquent par le périmètre de leurs activités. En outre, ces compagnies ont des histoires et des profils distincts.

Figure 67 – Travaux de levage au Fort Boyard effectués par Oya Vendée Hélicoptères
(Crédit : Benoît Front)

3.1.1.2 Des petites compagnies familiales aux grands groupes de transport

Une grande diversité des établissements dont dépendent les compagnies est observée.

- *Des compagnies historiques locales et familiales*

Les Vedettes de Bréhat sont détenues par les familles Colin et Corlouer, toutes deux impliquées dans la desserte de Bréhat depuis plus d'un siècle. A Batz, les trois compagnies de passagers sont des sociétés détenues par la famille Créach, active dans la desserte de l'île depuis l'après-guerre. A l'Île-aux-Moines, la compagnie Izenah est née de la mise en commun dans les années 1990 de trois compagnies

détenues par les familles de passeurs Le Gouguec, Bellego et Thébaud, toujours à la barre de la desserte de l'île aujourd'hui.

Enfin, Pajarola est une compagnie datant de 1912, basée au port charbonnier des Sables d'Olonne. A partir des années 1960, elle se consacre progressivement au transport de fret vers l'île d'Yeu, et devient une société familiale par des rachats de participations dans les années 1970.

- *Des compagnies locales, fruits d'une diversification*

La plus récente est A2TMi, arrivée sur le marché de la desserte insulaire en 2016. David Bossard, son propriétaire, détient une société de travaux maritimes avec deux navires, le Plon-Plon et le Miniplon. Observant un besoin de transport des navires pêchant autour de l'île d'Yeu et débarquant à la Criée des Sables d'Olonne, il fait construire le Maxiplon, pour le transport de produits halieutiques entre l'île et le continent, épargnant ainsi du temps et du carburant aux pêcheurs, tout en permettant une valorisation continentale de leurs captures. Toutefois, l'arrivée de ce nouvel acteur de la desserte n'a pas été bien perçue par tous à l'île d'Yeu, car son activité aurait précipité la fermeture de la Criée de Port-Joinville. Cela soulève la question de l'effet de l'amélioration de la desserte pour certaines activités insulaires.

Bréhat Marine est créée en 2010 pour effectuer du transport maritime pour le compte de la société Bréhat Logistique, elle-même filiale de Bréhat Services d'Antoine Tartault, afin de satisfaire les besoins d'approvisionnement de ses deux autres activités : la construction et le commerce (quincaillerie) sur l'île. A partir de 2014, il assure ce service également pour des tiers, à la demande directe de la mairie.

Enfin, la famille Le Quellec gère originellement une société ostréicole. Le grand-père accepte d'effectuer quelques travaux au port de la Trinité-sur-Mer, puis le père continue de rendre des services avec la barge ostréicole pour du transport. Aujourd'hui, Quick & Sea effectue toujours les deux activités.

- *Une compagnie directement issue de l'intérêt insulaire privé*

A Batz, un Groupement d'Intérêt Economique (GIE) se constitue au début des années 1980 à l'initiative de producteurs agricoles et de commerçants pour répondre à un appel d'offre du département pour la délégation du service public du transport de fret. En effet, ils ne sont pas satisfaits du service et se plaignent de problèmes de manutention et de dommages sur leurs marchandises lors du transport. Jusque dans les années 1970, les produits sont effectivement transportés sur de petits navires non abrités, non adaptés et transportant aussi des passagers. Le GIE devient la SARL

« Transport de fret – Barge François-André » en 2001. Elle rassemble 24 associés insulaires (agriculteurs, commerçants ou particuliers) détenant chacun un vingt-quatrième de la société et se répartissant le surplus de résultat, s'il existe, sous forme de dividendes. Ils demeurent tous sur l'île, les statuts de la SARL stipulant que seules les personnes physiques ou morales exerçant leur activité principale sur l'île de Batz peuvent être associées. Cette compagnie est le seul cas actuel d'initiative insulaire commune pour répondre à un besoin local de transport.

- *Des compagnies publiques*

Trois compagnies ne relèvent pas d'intérêts privés et sont gérées par des établissements publics. Yeu-Continent est la compagnie exploitée par la Régie Départementale des Passages d'Eau de Vendée (RDPEV, plus communément appelée la Régie), qui est un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC). La Barge de Bréhat est exploitée par la Chambre de Commerce et d'Industrie des Côtes d'Armor. Et c'est la Société Anonyme d'Economie Mixte de Développement du Finistère (SAEM Sodéfi), qui gère la compagnie Finist'Air pour la liaison aérienne entre Guipavas et Ouessant (en plus du port de plaisance de Port-la-Forêt). Elle est détenue par des collectivités locales à près de 80% et par d'autres actionnaires privés[81].

- *Des compagnies, filiales de grands groupes de transport*

Le groupe Finist'Mer de Marcel Le Roux rassemble de nombreuses compagnies de transport côtier[82] dont, pour la desserte permanente des îles du Ponant, Marine Energie et Bateaux-Bus du Golfe, mais également les compagnies saisonnières Finist'Mer, Vedettes du Golfe et Marine&Loire, qui exploitent des liaisons respectivement dans les îles de l'Iroise, le Golfe et les îles du large du Morbihan.

La Société d'Exploitation des Transports Maritimes Côtiers (SETMC) est créée en 1981 par un Bellilois, et devient TMC en 1996 à la suite du changement de propriétaire. En 2009, elle est vendue à la Compagnie Maritime de Navigation qui a longtemps assuré les liaisons vers les îles du large du Morbihan. François Moriceau en devient directeur en 2013, puis rachète la société en 2015 (avant de la

[81] Les collectivités sont le département du Finistère, les Communes de la Forêt-Fouesnant et d'Ouessant, la Communauté Urbaine de Brest Métropole Océane, et la Caisse des Dépôts et des consignations et les actionnaires privés sont la Société d'Aménagement du Finistère, la CCI de Quimper, le Crédit Maritime de Bretagne-Normandie, le Crédit Mutuel de Bretagne et Kéolis.

[82] Le groupe compte également parmi ses compagnies Manche-Île Express, à destination des îles anglo-normandes.

revendre en 2018). TMC est donc passé entre les mains d'un grand groupe du secteur du transport, et appartient à présent à un ancien salarié de ce groupe.

La Penn Ar Bed dépend quant à elle du groupe Kéolis, dans le secteur des transports, avec aussi bien des services de bus, car, tram, métro, train, vélo, covoiturage et stationnement en France et à l'étranger. Kéolis est une filiale de la SNCF à 70%. Dans le secteur maritime, elle exploite également un service de navette maritime à Bordeaux et le transrade à Lorient.

Le grand rival de Kéolis est Transdev, dont dépendent la Compagnie Océane et le Service Maritime de l'île d'Aix, de la Société Fouras-Aix (SFA). Le groupe exploite treize modes de transports différents. Dans le secteur maritime, ses activités se situent en France à Marseille, Toulon, Calais et Nantes, et à l'étranger en Suède, aux Pays-Bas, en Australie et aux Etats-Unis.

Ces compagnies, issues de grandes entreprises de transport, ont tendance à desservir chacune plusieurs îles, contrairement à l'activité des compagnies familiales qui n'est dédiée en général qu'à une île en particulier. Mais toutes font partie de rassemblements d'armateurs, tels que l'Union Fluviale et Maritime de l'Ouest (UFMO), le Groupement des Armateurs de Services Publics maritimes de Passages d'Eau (GASPE) ou le groupement des Armateurs côtiers de passagers Manche-Atlantique-Méditerranée (ARMAM).

Les compagnies exploitant les liaisons insulaires du Ponant présentent donc une diversité dans les services proposés et la forme de leur organisation. Une autre distinction est le caractère privé ou public de la liaison assurée. Une liaison est publique quand une compagnie n'assure pas le transport entièrement à son compte mais remplit une mission de service public pour la collectivité.

3.1.2 Le soutien de la collectivité

L'implication des collectivités dans la desserte insulaire a tout d'abord été motivée par l'échange d'information et le transport postal. C'est pourquoi le navire assurant la liaison insulaire est parfois encore dénommé « le courrier » dans le langage courant.

Si au départ la collectivité intervenait spontanément, elle doit aujourd'hui légalement au nom de la continuité territoriale assurer la liaison insulaire si aucune initiative privée ne le fait déjà de manière satisfaisante. Quelles sont les collectivités intervenant dans la desserte des îles du Ponant et quels sont leurs rôles ?

3.1.2.1 Le soutien indirect de l'Etat

En France, l'Etat a été très impliqué dans la desserte de la Corse (Encadré 15). En revanche, son action est plus réduite pour la desserte des îles du Ponant. Il n'intervient qu'indirectement en participant au financement des collectivités qui ont la charge de la desserte insulaire. Il n'est pas compétent pour les liaisons insulaires et n'intervient que de manière exceptionnelle et à la marge. Par exemple à l'automne 2014, lors du mouvement des Cirés Jaunes, les sept maires des îles du large du Morbihan sont reçus par le gouvernement afin de discuter du renouvellement de contrat de Délégation de Service Public (DSP) entre le conseil départemental du Morbihan et la Compagnie Océane. L'idée des élus bretons est de *« faire prendre conscience que les îles sont en danger »*[83] auprès d'Alain Vidalies, secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche. En conséquence celui-ci charge le préfet d'une mission de facilitateur pour nouer le dialogue entre conseil départemental et îliens. Au Sénat, alors qu'un élu morbihannais interpelle sur le sujet, le ministre du Travail et de l'Emploi répond que *« le Gouvernement comprend la préoccupation des élus, des habitants et des commerçants de ces îles. Néanmoins, […] l'organisation du transport maritime pour la desserte des îles de Groix, de Belle-Île-en-Mer, de Houat et de Hoedic relève de la compétence exclusive du conseil général du Morbihan. Eu égard au principe de libre administration des collectivités territoriales, le Gouvernement ne me permettrait pas de répondre en lieu et place du conseil général, auquel je fais pleinement confiance pour répondre aux besoins du territoire »*[84]. Ainsi, l'Etat affiche clairement son non-engagement direct.

Toutefois *« si la décentralisation est bénéfique, elle ne doit toutefois pas correspondre à un abandon de la part de l'Etat central. L'Etat n'a pas le droit de se désintéresser de ses îles qui doivent rester "ouvertes" même si de fortes subventions sont nécessaires pour maintenir l'équilibre financier des compagnies de transport maritime »* (Becet et al., 1990:19). Si l'Etat n'intervient pas directement, il confie aux collectivités la mission de gérer la desserte insulaire[85]. Il garde un droit de regard et un pouvoir de contrôle. La Cour des Comptes se voit confier la mission d'examiner la gestion de la desserte, comme tout service public. Des rapports ont été rédigés en 2005 pour la desserte d'Yeu et en 2013 pour la desserte des îles du Finistère et celle des îles du large du Morbihan, ces derniers soulignant une connaissance du service à parfaire, des comptes

L'implication de l'Etat dans la desserte de la Corse

L'Etat a été par le passé largement impliqué dans la gestion de la desserte de l'île de Beauté, rôle qui s'est étiolé au fil du temps.

Dès 1938 est appliquée l'idée d'un tarif passager à destination de la Corse, basé sur le tarif kilométrique ferroviaire. Il s'agit *« d'une sorte de triomphe d'une représentation sociale de la continuité territoriale »* (Salini, 2017:284).

En 1975, la décision de mise en place d'un dispositif de continuité territoriale en faveur de la Corse est prise au niveau présidentiel, avec une mise en œuvre dès 1976. La compagnie maritime est publique avec un fort pouvoir à la fois de la SNCF et du Ministère des Finances. Le dispositif initial relève d'une logique très centralisée, avec une convention de desserte maritime de service public de 1976 à 2001 directement orchestrée par l'Etat et un montant de dotation de continuité territoriale fixé annuellement par ce dernier (Conte, 2014:5).

Mais l'implication de l'Etat s'amoindrit ensuite, d'abord en raison d'une politique de décentralisation (l'Office des Transports de la région Corse en 1982 puis la Collectivité Territoriale de Corse (ou CTC) en 1991 se substituent à l'Etat, qui reste néanmoins financièrement impliqué) puis la libéralisation imposée par un règlement européen applicable en 1999 en France (ouverture à la concurrence) (Zembri, 2016). L'action publique s'exprime toujours, par une DSP pour la ligne Marseille-Corse et une convention d'aide sociale sur les lignes depuis Nice ou Toulon. En 2006, la SNCM est privatisée, et le contrat de DSP est annulé dix ans plus tard. L'Etat n'est impliqué qu'indirectement dans le financement de la CTC, responsable de la desserte de l'île, avec près de 300 millions d'euros de financements publics d'origine européenne (Heuga, 2016).

Encadré 15 – L'Etat et la desserte de la Corse

[83] Cf. l'article « Tarifs insulaires. La réponse graduée des Bellilois » du lundi 13 octobre 2014 (Télégramme).

[84] Question orale n°0863S de Michel Le Scouarnec, publiée dans le JO Sénat du 09/10/2014, p2271, et Réponse du Ministère du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social, publiée dans le JO Sénat du 15/10/2014, p 6967.

[85] L'évacuation sanitaire, même en territoire insulaire, relève quant à elle de l'Etat par le biais du préfet au niveau de chaque département. A l'île d'Yeu par exemple, la compagnie Oya Vendée Hélicoptère a passé un accord avec l'Etat pour effectuer les évacuations.

déficitaires et une tarification à réviser[86], et enfin la nécessité d'une réflexion stratégique d'ensemble. Ces recommandations sont émises à l'intention des départements, en charge de la desserte insulaire.

3.1.2.2 Le rôle central du département

C'est la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) de 1982, incluse dans le code des transports, qui place le département au cœur de la question de la desserte insulaire. L'article L. 5431 donne compétence au département pour l'organisation des transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la desserte des îles, quand elles ont le statut de commune[87].

Le texte initial avait omis le transport maritime, et c'est à la demande du département du Finistère qu'il a été rajouté dans la loi[88]. En effet, ce département est historiquement très impliqué dans la desserte maritime de ses îles, et il crée dès 1916 le Service Maritime Départemental, en activité jusqu'en 1992. Dans son plan d'engagement pour les années 2010-2016, cette volonté se retrouve, puisque la mobilité des îliens est évoquée comme *« une exigence de solidarité territoriale »*. Le Finistère reconnaît la spécificité insulaire : *« les îles du Ponant finistériennes subissent des contraintes spécifiques d'accessibilité, de coût de la vie, et disposent le plus souvent de ressources naturelles limitées. Elles sont de petite taille, éloignées du continent et sans raccordement au réseau électrique pour Molène, Ouessant et Sein. L'accès et le transport des matériaux y sont compliqués, coûteux et incertains car dépendant des intempéries »* (Conseil Général du Finistère, 2010:10). Les Côtes d'Armor interviennent depuis les années 1920 dans les liaisons maritimes insulaires, le Morbihan depuis le début du 20e siècle pour la desserte des îles du golfe et depuis 1947 pour les îles du large, la Vendée depuis 1959, la Charente-Maritime depuis 1952.

Depuis la loi LOTI, les départements sont chargés d'intervenir en cas d'absence ou de déficience de l'initiative privée. Les obligations de service public concernent le transport des insulaires et le transport des marchandises de première nécessité, incluant les produits alimentaires, frais et périssables[89]. La desserte de passagers à l'île de Batz, la desserte mixte de l'Île-aux-Moines et une partie de la desserte de marchandise de Groix, Belle-Île, Houat et Hoedic et l'île d'Yeu sont privées et ne

[86] De même, la préfecture du Finistère avait demandé au département dès 2009 une mise en conformité des tarifs.

[87] Quand l'île fait partie du territoire d'une commune continentale, alors c'est la commune qui a la charge de sa desserte. C'est ainsi le cas des deux archipels du Ponant exclus de notre étude : l'archipel de Chausey et celui des Glénan.

[88] Entretien avec Stéphane Marsille, responsable de la desserte des îles, au Service transport du département du Finistère en 2016.

[89] A défaut d'une définition légale des marchandises de première nécessité, le département du Morbihan les définit dans son contrat de délégation, selon Eric Le Méro (2016).

nécessitent pas l'intervention du département. En revanche, partout ailleurs, aucune initiative privée ne permet d'assurer la continuité territoriale de façon permanente pour les territoires insulaires, et c'est donc au département d'organiser une desserte répondant à ce principe, quelle que soit la population insulaire. Christophe Marques, chef du service ports et littoral souligne ainsi que le département des Côtes d'Armor s'attèle à la desserte de fret avec la Barge de Bréhat, bien que l'île soit composée à plus de 70% de résidences secondaires et que la population permanente n'atteint pas 400 habitants permanents. Cette dernière permet l'activité touristique estivale, qui est un enjeu territorial pour le département. Pour la population permanente et pour l'activité économique, la desserte est une question de service public. Celui-ci doit accepter tout ce qui se présente, et ne peut refuser des passagers ou de la marchandise, contrairement à un service privé.

Les départements peuvent agir seuls ou mutualiser leurs compétences. Le Morbihan et la Vendée ont créé en 2003 un Syndicat Mixte de Transport d'Hydrocarbures vers les îles (SMTH) pour l'approvisionnement en produits pétroliers des deux plus grandes îles, Belle-Île et Yeu, dont les besoins sont les plus importants (circulation mais aussi activité du port à Yeu).

En plus de la liaison maritime, la compétence portuaire est également aux mains du département depuis 1984 (cf. 3.3.1.2). Ces deux compétences départementales, endossées depuis plus de trois décennies, deviennent régionales avec l'entrée en vigueur de la loi NOTRe.

3.1.2.3 L'implication récente de la région

Depuis sa création, la région se voit dotée de compétences de plus en plus larges (Encadré 16). Depuis le 1er janvier 2017, elle est amenée à jouer un rôle important dans la desserte de ses îles. En effet, la loi n°2915-991 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) renforce le poids et le rôle des régions, tout en clarifiant le rôle respectif du département et de la région : la solidarité sociale et territoriale pour le département, le développement économique et l'aménagement du territoire pour la région (Carroué et al., 2017). La région se retrouve compétente pour la desserte des îles en région littorale (article 8 de la loi sus-citée).

Dans le cas des îles du Ponant, cela concerne trois régions distinctes : la Bretagne (onze îles), les Pays-de-la-Loire (Yeu) et la Nouvelle-Aquitaine (Aix). Les Pays-de-la-Loire sont à présent compétents pour la desserte de l'Île d'Yeu, mais une convention réattribue la compétence au département de Vendée. Pour l'île d'Aix, la gestion de la desserte est devenue régionale. Enfin, la Bretagne a récupéré six contrats de desserte en cours : dans les Côtes d'Armor, la desserte de marchandises (Barge de Bréhat) et celle de passagers (Vedettes de Bréhat) de l'île de Bréhat ; dans le Finistère, la desserte de

La collectivité régionale

Durant la seconde moitié du 20e siècle, il y a décentralisation des actions de l'Etat au profit de la collectivité régionale. Créée en 1964 par décret, la « région », terme officialisé en 1972, devient une collectivité territoriale de plein exercice avec la loi de décentralisation de 1982. Elle dispose d'un conseil régional élu au suffrage universel direct et d'un président de région. Elle est une des trois collectivités territoriales de la République, avec le département et la commune (article 72 de la Constitution).

Progressivement, des domaines de compétence ont été transférés à la région : la formation (maintenance des lycées, formation agricole ou maritime…), la culture, les transports (financement et organisation des transports ferroviaires) et le développement économique et l'aménagement du territoire (protection de l'environnement, aide aux entreprises, financement des équipements de santé, exploitation des cours d'eau…).

A la suite des élargissements successifs de ses compétences, le budget de la région Bretagne a été multiplié par dix en 30 ans. Il connaît une progression de 23% entre 216 et 2017 avec l'entrée en vigueur de la loi NOTRe (supplément Budget du Bretagne info partenaire n°59, mars 2017).

Encadré 16 – Le rôle grandissant de la région

marchandises de l'île de Batz (SARL Transport de Fret) et la desserte mixte (Penn Ar Bed) pour Ouessant, Molène et Sein ; et dans le Morbihan, la desserte mixte des quatre îles du large (Compagnie Océane) ainsi que la desserte mixte de l'Île d'Arz (Bateaux-Bus du Golfe).

La question de la desserte aérienne a été omise par la loi NOTRe. Suite à clarification, la compétence va finalement être transférée à la région. Une convention doit être signée entre le département et la région en ce qui concerne la liaison aérienne d'Ouessant. Pour Yeu, le département et la région se partagent depuis 2017 l'aide à caractère social pour permettre des tarifs insulaires.

Jusqu'à présent, la gestion de la desserte se poursuit telle que l'ont conçue les départements. En revanche, avec l'échéance des contrats de délégation en cours se pose la question de la vision de la région pour la desserte des îles. Usagers, compagnies et départements sont dans l'incertitude mais évoquent une possible harmonisation des pratiques entre les différentes liaisons, harmonisation crainte ou attendue, selon le niveau actuel de desserte de l'île par rapport aux autres îles. Cette convergence pourrait se traduire par exemple par un marché unique des dessertes à l'échelle de la région afin de mutualiser les moyens techniques et humains. Alors qu'aujourd'hui les systèmes de tarification sont très variés d'une liaison à l'autre (cf. 5.3), une unicité des pratiques tarifaires peut également être envisagée. Enfin, au sein d'une même compagnie exploitant plusieurs liaisons, des pratiques divergent (obligations de service public, acceptation des bagages…). Une uniformisation entre les îles bretonnes sera-t-elle de rigueur ? La région, interrogée à ce sujet, prône l'adaptation aux particularités de chaque île.

Cependant, une mise en commun de la gestion des dessertes est présumée. En effet, la durée habituelle du contrat de DSP des îles de l'Iroise a été réduite à quatre ans lors du renouvellement au 1er janvier 2017 (au lieu de six ans, prolongeable un an)[90], ce qui fait coïncider l'échéance avec celle du contrat de desserte des îles du large du Morbihan, au 31 décembre 2020. Cela permettrait d'élargir la concurrence et de ne faire appel qu'à un seul délégataire[91]. Les prochaines actions de la région sont donc attendues et seront scrutées par les îliens.

3.1.3 La diversité des modes de gestion de la desserte insulaire

Pour la collectivité, il existe plusieurs moyens d'organiser la desserte insulaire : en gestion directe (3.1.3.1), ou en gestion déléguée (3.1.3.2).

[90] Ce renouvellement, bien que piloté par le département du Finistère encore en charge de la desserte, a été effectué avec les conseils de la région.

[91] Il serait en revanche possible de répondre à un appel d'offre en le scindant par lots.

3.1.3.1 La gestion directe par la collectivité

En gestion directe, la collectivité locale assure le service public directement. Elle assume le fonctionnement du service avec ses propres moyens et ses propres agents sous forme de régie. Il existe plusieurs types de régies (Encadré 17).

Dans le cas des îles du Ponant, seule la desserte de l'île d'Yeu est aujourd'hui en gestion directe, sous forme de régie personnalisée. Elle se dénomme la Régie Départementale des Passages d'Eau de la Vendée (RDPEV) et exploite la compagnie Yeu-Continent. Un Contrat Définissant des Obligations de Service Public (CDOSP) conclu entre le département et la Régie précise le soutien financier de la collectivité en échange de conditions de service en termes de régularité, de capacité, de tarification et de sécurité. Le département est propriétaire de la flotte et chapeaute le fonctionnement de la Régie. Selon Françoise Riant, attachée territoriale en charge de la liaison maritime jusqu'en 2016, l'avantage de la Régie pour le département est la clarté de son fonctionnement, et l'accès à des résultats analytiques. Cependant il arrive, au gré du passage des responsables techniques départementaux, que le mode de gestion soit discuté, en faveur d'une délégation, sans que cela n'aboutisse à une modification de gestion. La Régie constitue aussi un atout aux yeux des élus locaux. Bruno Nourry, maire de l'île d'Yeu explique qu' *« avec le système de régie, nous siégeons au conseil d'administration et nous sommes associés aux décisions, même si nous ne sommes pas toujours écoutés. Un système de régie affiche clairement une volonté de service public. Dans le cadre d'une délégation de service public, même si la compagnie maritime est contrainte par contrat, elle a une optique commerciale et privée »*[92].

Par le passé, la gestion directe a été un mode de gestion adopté par les autres départements. La desserte des îles de l'Iroise a longtemps été assurée en gestion directe par le Finistère, avec le Service Maritime Départemental. A Aix, la liaison était assurée par la Régie Départementale des Passages d'Eau de Charente Maritime, conjointement avec les liaisons de l'île de Ré. Cette dernière dispose d'un pont depuis 1988, et la desserte de l'île d'Aix est alors déléguée par le département.

Aujourd'hui, on note toutefois que dans certains contrats de délégation, une mise en régie provisoire est prévue en cas de manquement de l'exploitant à ses obligations. Mais certains aimeraient revenir à une gestion directe. C'est le cas d'un conseiller départemental du Morbihan qui s'exprime à l'automne 2014 lors des tractations autour du renouvellement de contrat de gestion des îles du large : *« Il n'est pas de session du conseil général où le dossier de la desserte des îles du Morbihan n'est pas à l'ordre du jour et où je ne me sois pas exprimé pour réclamer la mise en régie directe, par les services du conseil général, de la gestion de ce service public. Lors de la rédaction de l'appel d'offres, en 2006, qui devait remettre en concurrence les sociétés*

[92] Dans un article du 15.01.2015 de Ouest-France intitulé « Bruno Nourry, attaché au service public de la liaison maritime ».

La régie simple, la régie autonome et la régie personnalisée

Il faut distinguer la régie simple, la régie autonome et la régie personnalisée (contrairement à ce que son nom pourrait sous-entendre, la régie intéressée n'est pas un système de gestion directe mais une délégation).

La régie simple est un mode de gestion qui permet de conserver la maîtrise des décisions, les services ne disposant pas de personnalité juridique propre ni d'autonomie financière. Elle concerne essentiellement les services publics administratifs et plus exceptionnellement les services publics industriels et commerciaux comme le transport de passagers et de marchandises.

La régie autonome est quant à elle dotée d'autonomie financière et administrative, qui se traduit par l'existence d'un conseil d'exploitation, d'un directeur et d'un budget autonome. La collectivité reste la représentante légale de la régie, qui n'a pas personnalité morale.

Enfin, la régie personnalisée est dotée à la fois d'autonomie financière et de personnalité morale. Il s'agit d'une personne morale de droit public, dotée de ses propres organes de gestion. Elle est cependant administrée par un Conseil d'Administration (désigné par la collectivité) qui élit son président, lui-même nommant le directeur. Ce dernier est le représentant légal de la régie. Son patrimoine est distinct de celui de la collectivité, et elle jouit de son propre budget.

Encadré 17 – La trois formes de régie

délégataires, j'avais demandé que l'on étudie la solution de la régie directe comme celle qui assure la liaison du continent avec l'île d'Yeu au compte du département de la Vendée. […] Seul un service public, non soumis à satisfaire les attentes des actionnaires, peut le faire dans les meilleures conditions. Il devrait permettre de pratiquer des tarifs économiquement et socialement acceptables et d'offrir un nombre de rotations suffisant pour satisfaire les différents besoins des habitants et des entreprises, commerces et activités présents sur les îles »[93]. Il semble donc que le mode de gestion adopté dépende largement de la vision politique des élus.

3.1.3.2 La gestion confiée à un délégataire

La collectivité peut souhaiter ne pas gérer directement le service public. Il s'agit alors d'une gestion déléguée, signifiant que la gestion est assurée par une personne autre que la collectivité, qui peut être de droit privé ou de droit public. La loi Sapin[94] de 1993 définit la catégorie des Délégations de Service Public (DSP). Le Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) définit un contrat de DSP comme *« un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation de service »* (article L 1411-1 du CGCT).

Avec une DSP, et contrairement au marché public ou à la régie, il y a transfert de risque entre le délégant (la collectivité qui a la responsabilité du service public) et le délégataire (l'entité à qui est confié le service public). C'est ce dernier qui assume les risques de l'exploitation de la liaison. Le directeur de la Compagnie Océane explique qu'elle *« supporte un risque d'entreprendre »*. Le délégataire ne touche pas seulement une rémunération fixe versée par l'administration, mais également, dans des proportions à définir, des recettes aléatoires liées à l'activité déléguée de service public. Il existe principalement deux types de contrats : la concession et l'affermage[95].

La concession de service public est un mode de gestion par lequel la collectivité missionne le délégataire de construire puis d'exploiter un équipement, le concessionnaire finançant ce dernier grâce

---

[93] Gérard Perron, dans l'article du Télégramme du 15.10.2014 intitulé « Liaisons maritimes. Gérard Perron et les Verts pour un retour en régie ».

[94] Loi 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques, dite loi Sapin.

[95] Régie intéressée et gérance sont des modes de gestion déléguée contractuelle, mais le plus souvent affiliés aux marchés publics, car c'est la collectivité, et non le délégataire, qui assume les risques financiers d'exploitation du service public : dans le cas de la régie intéressée, il y a rémunération sous forme de participation aux bénéfices ; dans le cas de la gérance, le gérant est rémunéré de manière fixe par la collectivité et sans intéressement au résultat.

aux redevances perçues par les usagers au cours du durée du contrat. L'affermage consiste quant à lui à confier seulement au délégataire l'exploitation d'un service public, et non son investissement. Le délégataire est dénommé « fermier ». Aucune construction n'est nécessaire. Les risques du fermier sont donc limités à l'exploitation du service, et il se rémunère directement sur l'usager, en plus d'une éventuelle contribution forfaitaire négociée avec la collectivité.

Afin de mettre en place une DSP, la collectivité suit des procédures réglementées par le CGCT (Encadré 18). Le choix du délégataire se fait en fonction des critères tels que les modalités d'organisation de la liaison, la maintenance et l'entretien, la grille tarifaire proposée, le montant des recettes visé par l'exploitant, le montant de la compensation financière requise, et éventuellement des critères liés au développement durable.

Le contrat peut être révisé par voie d'avenants. C'est notamment le cas si la réglementation change, par exemple avec la taxe Barnier sur les passagers maritimes embarqués à destination d'espaces naturels protégés (concernant l'ensemble des îles du Ponant) qui est passée d'une application estivale à une application annuelle en 2012[96].

Ces procédures sont censées permettre l'accès à la concurrence et le traitement égalitaire des candidats. Mais la bureaucratie et le coût de ce système d'appel d'offres sont décriés par les autorités des îles de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes, qui souhaiteraient voir la durée de ces contrats prolongée (Commission des Îles de la CRPM, 2009).

L'exploitation de certaines liaisons de la desserte des îles du Ponant est déléguée depuis deux siècles. A l'île d'Yeu, il existe des traces du service de la Poste régi par contrat notarié depuis le 18e siècle (Esseul, 2018). Le contrat prévoyait une fréquence minimale d'une rotation par semaine, un équipage convenable, la priorité des lettres de la seigneurie sur celles d'autres usagers, et la possibilité de transporter en sus passagers et marchandises à un tarif convenu.

Aujourd'hui, le mode de gestion privilégié pour la desserte insulaire du Ponant est la Délégation de Service Public, avec le contrat d'affermage. Il s'agit pour le délégataire d'exploiter un service public pour lequel les ouvrages et équipements sont mis à disposition par le délégant, qui en est propriétaire (infrastructures portuaires et aéroportuaires, gares maritimes, moyens navigants, volants et roulants etc.). Cependant, la compagnie délégataire peut compléter les équipements et être propriétaire d'une partie ou de l'intégralité de la flotte. Ainsi, la Compagnie Océane a d'abord investi dans le nouveau navire Melvan pour sa construction en 2009, avant de le revendre en 2015 au département du Morbihan.

Les étapes pour contractualiser la délégation de service public

1/ Choix du mode de gestion : l'avis de la commission consultative des services publics locaux est requis sur le projet de DSP avant que l'assemblée délibérante ne se prononce sur le mode de gestion, les caractéristiques des prestations à assurer etc.

2/ Appel à candidature : la collectivité doit procéder à un avis de publicité afin d'obtenir plusieurs offres concurrentes. Cela se fait par insertion dans un journal d'annonces légales et dans une publication correspondant au secteur concerné, avec la date limite et les modalités de présentation des offres ainsi qu'une description sommaire de l'objet du contrat (cf. annexe 3.3). Les candidats se font connaître.

3/ Etablissement de la liste des candidats admis à présenter une offre : la commission constituée pour l'ouverture des plis dresse la liste des candidats admis à présenter une offre selon leurs garanties professionnelles et financières, ainsi que leur aptitude à assurer l'égalité des usagers et la continuité du service public. Un dossier de consultation avec cahier des charges est envoyé aux candidats retenus : il comprend les caractéristiques des prestations, les conditions de tarification et la date de recueil des offres.

4/ Réception des offres et avis de la commission : la commission émet pour l'assemblée délibérante un rapport analysant les offres reçues.

5/ Négociation et délibération finale : la collectivité peut engager librement toute discussion avec un ou des candidats ayant présenté une offre. L'assemblée délibérante se prononce sur le choix du délégataire et le contrat de délégation, avant signature.

Encadré 18 – Les procédures de délégation contractuelle d'un service public

[96] Pour de plus amples détails sur la taxe dite Barnier, se référer à l'arrêté du 22.12.2011 fixant le tarif et les modalités d'application de la taxe (JORF n00302 du 30.12.2011 p22862 texte n°83).

Les Vedettes de Bréhat sont quant à elles propriétaires de l'ensemble de leur flotte, et jouissent d'un contrat de DSP en concession avec le département des Côtes d'Armor.

Le mode de gestion déléguée a la faveur des départements pour plusieurs raisons.

i/ La délégation est privilégiée par rapport aux marchés publics, car ces derniers ne sont pas adaptés à la desserte insulaire. Les procédures y sont longues et contraignantes. Or le maintien de la continuité territoriale impose parfois d'agir dans l'urgence, par exemple pour l'affrètement d'un navire de remplacement en cas de panne, ce que permet justement la DSP.

ii/ La délégation de la desserte, même si cette dernière est financièrement rentable, a la faveur du département par rapport à sa non-intervention. Intervenir dans la desserte insulaire peut représenter un coût, mais cela permet de garder la maîtrise sur le niveau de service ou la tarification. En effet les contrats de DSP permettent un contrôle de l'activité par l'autorité délégante, par le biais des Obligations de Service Public : imposition d'une fréquence minimale des rotations, contrôle tarifaire et autres conditions d'exploitation. Le délégant a droit de regard sur les tarifs, et les valide annuellement. Le département des Côtes d'Armor explique que c'est la raison pour laquelle les deux contrats de DSP vers Bréhat sont maintenus, alors que cela pourrait être discuté.

- Le contrat de DSP avec les Vedettes de Bréhat ne prévoit pas d'échange financier entre les deux parties (ni contribution forfaitaire du département, ni redevance du délégataire). C'est une liaison qui n'a pas besoin du soutien de la collectivité locale pour être rentable. La compagnie est propriétaire de la flotte et son activité est rentable. Le département n'a donc pas l'obligation d'intervenir sur cette desserte de passagers. Le contrat de DSP est maintenu pour des raisons historiques, parce qu'il s'agit de relations de proximité avec cette compagnie locale, et que cela permet au département d'avoir un droit de regard sur les tarifs.
- Concernant la Barge de Bréhat, elle est en concurrence avec une société privée depuis 2014, ce qui a conduit à une réflexion optant finalement pour le maintien de la délégation. En effet, la barge concurrente de Bréhat Logistique ne peut pas assurer l'intégralité du service, en raison de la faible capacité du navire exploité. De plus, la desserte en délégation, malgré son activité fortement réduite, permet de maintenir un filet de sécurité en cas de retrait inopiné de la concurrence privée. Enfin, la présence de la barge sous délégation permet une offre à tarif contrôlé (par le double biais de la concurrence et de la validation du délégant). Christophe Marquès du service ports et littoral du département des Côtes d'Armor conclut que la

délégation, c'est un *« outil de sécurisation de la desserte de l'île »*[97], par rapport à une liaison entièrement aux mains d'acteurs privés.

iii/ Par rapport à la gestion directe, la délégation transfère le risque d'exploitation du délégant au délégataire. Cela signifie un coût moins élevé du service pour la collectivité, puisque l'exploitant en prend en charge une partie. A l'heure où *« les collectivités territoriales essaient de maîtriser leurs dépenses, la gestion déléguée apparaît comme l'un des instruments de la mutation de l'activité publique. Sans se désintéresser de la satisfaction des besoins d'intérêt général qu'elles maintiennent érigés en services publics, et dont elles contrôlent la réalisation, les personnes publiques se déchargent financièrement de ces activités sur des organismes distincts d'elles »* (Boiteau, 2011:3). Pour les îles de l'Iroise et du Morbihan, les départements ont d'abord procédé à une gestion en gérance avant de mettre en place des affermages. On assiste donc à toujours plus de transfert de risque de la part de la collectivité vers le délégataire. L'intéressement de ce dernier favorise la rentabilisation de la liaison, car le mode de gestion déléguée *« permet de responsabiliser l'exploitant, de l'inciter à rechercher des moyens pour optimiser son service. Au final, une plus grande liberté »* selon Chantal Simon-Guillou, vice-présidente du conseil départemental du Finistère, qui justifie ainsi le passage en 2009 d'une régie intéressée à un affermage pour la desserte des îles de l'Iroise[98].

iv/ Un autre avantage évoqué par rapport à la gestion directe est la médiation assurée par le délégataire pour l'autorité délégante qui, confiant le service public, n'a plus à assurer les échanges directs avec les usagers. Cela permet un affichage vis-à-vis des usagers : la société exploitant la compagnie joue l'intermédiaire entre les usagers et le département, qui peut se soustraire aux contraintes administratives de la gestion du service public, tout en s'assurant de son efficacité (Boiteau, 2011).

Un seul désavantage du contrat d'affermage ressort des divers entretiens avec les autorités délégantes : la limite est parfois floue entre les travaux d'entretien courant (à la charge du délégataire) et les gros travaux (à la charge du délégant) sur les biens mis à disposition, comme le souligne une représentante du conseil départemental de Charente Maritime[99]. La concession permet de lever cette ambiguïté et cela est très confortable pour le délégant, selon le département des Côtes d'Armor, puisque justement il n'y a pas ou peu de biens mis à disposition. Alors, l'ensemble de l'entretien revient au délégataire.

L'existence et la gestion de la desserte semblent porteuses de nombreux enjeux.

---

[97] Christophe Marques, chef de service ports et littoral (CD 22), rencontré le 28.04.2016.

[98] Article du Télégramme du 02.12.2008 intitulé « Desserte des îles ».

[99] Céline Pouzin, rencontrée le 29.09.2016, référente portuaire pour le secteur nord du département de Charente-Maritime.

3.2 Les enjeux de la desserte et de sa gestion

Le premier chapitre a souligné que la desserte est nécessaire mais non suffisante au développement du territoire insulaire et au maintien de sa population. Il ne s'agit donc pas ici de discuter du rôle du transport et de la présence d'infrastructures sur le développement économique, mais de préciser les enjeux pouvant émerger selon les conditions d'exploitation des liaisons insulaires. En effet, les nombreux acteurs gérant et exploitant ces liaisons ont des intérêts différents autour de la desserte, avec chacun leurs enjeux. Au-delà de l'existence même de la desserte, on recense trois enjeux principaux : celui de la localisation des infrastructures, des locaux et de l'emploi liés à la desserte (3.2.1), celui de la situation de concurrence sur les liaisons insulaires (3.2.2) et enfin celui des finances nécessaires à la desserte (3.2.3).

3.2.1 L'enjeu spatial des liaisons

La desserte insulaire est spatialisée. Elle relie une île au continent, mais il existe de part et d'autre de multiples possibilités de localisation de ses infrastructures, ses équipements et ses ressources, qui sont des enjeux économiques pour les territoires d'accueil.

3.2.1.1 Localisation des infrastructures portuaires

La desserte s'organise autour de la localisation des infrastructures portuaires. Jacques Marcadon (1990:68) fait remarquer que *« les transports maritimes vers les îles, de par l'activité intrinsèque qu'ils font naître dans les ports d'escale, petits ou grands, de par l'apport touristique dont ils sont le vecteur, du fait des activités maritimes ou para-maritimes (construction et réparation navale) qu'ils supposent sont un des fondements, non seulement de l'économie îlienne, mais aussi de l'économie du littoral continental »*. Le port est un élément favorisant l'activité et le développement du territoire dans lequel il s'inscrit, et donc une source d'enjeux pour celui-ci.

Sur les îles du Ponant, de taille réduite, l'emplacement du port ne fait plus débat entre différentes collectivités. A Belle-Île cependant, le port est historiquement situé à Palais et ses fonctions portuaires, en plus des fonctions administratives et commerciales, contribuent au développement et à la polarité de la commune. En effet, bien que sa surface soit la plus petite, la commune de Palais rassemble 48% de la population belliloise, 57% des établissements et 69% des emplois (données INSEE 2014 et 2015).

Sur le continent, il existe davantage de possibilités de localisation pour le port de desserte. Cette localisation est généralement établie selon trois critères essentiels : la qualité d'abri portuaire, les conditions d'accessibilité par terre et par mer et le temps de la traversée (cf. chapitre 6). La qualité d'abri des ports continentaux de Port-Maria (Quiberon) et de Sainte-Evette (Audierne) sont ainsi discutés, et les ports de Port-Haliguen et de Douarnenez leurs sont préférés en période hivernale par grosse houle. Concernant le port de Fromentine, pour la desserte de l'île d'Yeu, les conditions d'accessibilité sont discutées. Il se situe sur la commune de La-Barre-de-Monts, en amont du chenal de Fromentine, qu'il faut régulièrement draguer pour maintenir le passage des trois navires de Yeu-Continent. Ce maintien de l'accès au port représente un coût important pour la collectivité[100], génère des adaptations d'organisation de la desserte et peut conduire à des échouages (Figure 68). C'est pourquoi il a été envisagé dans les années 1990 de relocaliser le port continental et de construire un port en eaux profondes à Saint-Hilaire-de-Riez. Cela n'a pas abouti, à la fois pour des raisons de mésententes entre élus mais aussi de choix politique : la zone des marais vendéens est considérée comme une zone pauvre de la Vendée, qu'il a été jugé utile de favoriser en y maintenant le port de desserte.

En effet, la localisation des ports de la desserte représente un enjeu important pour les communes. C'est un enjeu économique, avec un intérêt financier non négligeable (développement local, attractivité touristique, taxes portuaires, recettes liées au stationnement. Toutefois, cela peut également représenter des désagréments. Quiberon, Le Conquet et Roscoff, cités balnéaires déjà largement fréquentées, se plaignent des soucis de congestion et de stationnement amplifiés par la traversée de la ville des passagers à destination des îles.

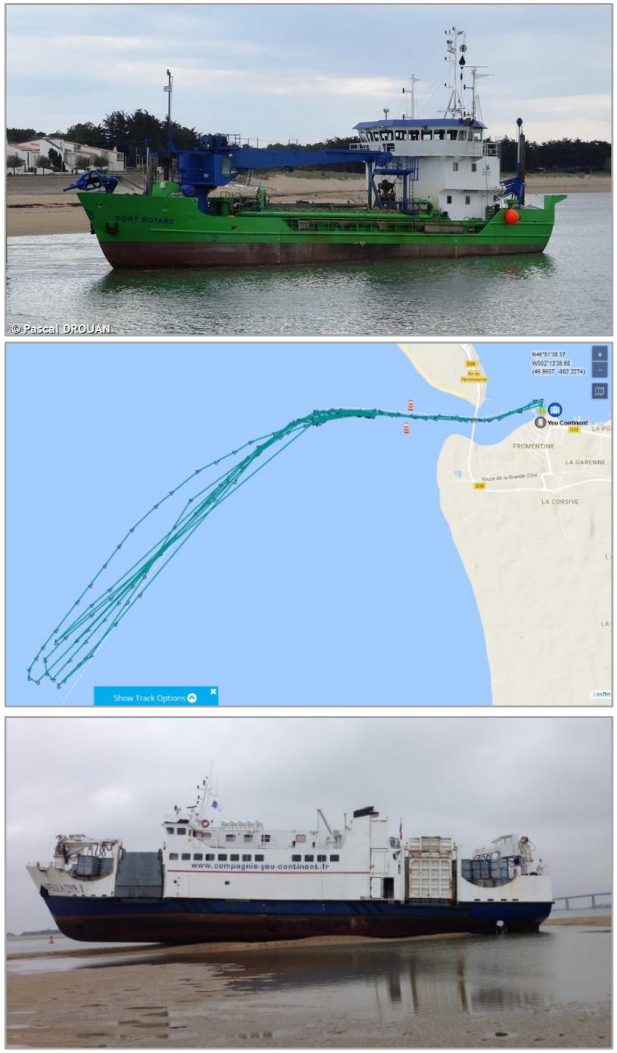


Figure 68 – Le passage du chenal de Fromentine et son entretien
Drague Fort-Boyard du CD 17 (haut) et son parcours de dragage (centre)
L'Insula Oya 2 échoué sur un banc de sable du chenal en août 2016 (bas).
(Sources : Pascal Drouan, Marine Traffic, Manon Ouellette)

3.2.1.2 Localisation des locaux de la compagnie

Le dispositif de desserte est spatialisé par la localisation du siège social et des bureaux administratifs de la compagnie. La localisation du siège social est pour l'île un enjeu symbolique ; et pour la compagnie une revendication d'identité. Neuf compagnies ont un siège social sur l'île. Ce sont plutôt de petites compagnies, aux allures familiales, avec leurs bureaux administratifs sur place. En revanche, le cas de SFA est particulier puisque son siège est indiqué sur l'île d'Aix (selon la base Sirene), mais pourtant la société n'y détient aucun local : ses bureaux sont situés à La Rochelle. Plus que la localisation du siège social, c'est celle des bureaux administratifs qui constitue un enjeu, car elle implique des emplois (cf. 3.2.1.3). Les autres compagnies ont à la fois leur siège social et leurs bureaux administratifs sur le continent, généralement dans la gare maritime du port d'embarquement.

[100] Environ 1 million d'euros par an. C'est la Charente-Maritime, équipée d'une drague, qui opère pour la Vendée.

Figure 69 – Desserte et emplois maritimes

Marins du Molenez à Sein (haut), marins de TMC et caristes à Yeu lors du remplacement de l'Insula Oya 2 (centre), lamaneur à Port-Joinville (bas) (Crédit MG 2016)

Pour certaines liaisons des petites îles proches, il n'existe qu'une unique billetterie localisée sur le continent, afin d'accueillir et d'informer les touristes en visite. Aucun emploi de guichet n'est donc nécessaire sur l'île. C'est le cas pour les compagnies Service Maritime de l'île d'Aix, les Vedettes de Bréhat et celles de l'île de Batz[101].

3.2.1.3 Localisation de l'emploi

Par la localisation de ses locaux et le port d'attache de ses navires, l'emploi lié à la desserte est spatialisé. Il est continental ou insulaire. Plus de cinq cents emplois sont nécessaires à l'exploitation de la desserte des îles du Ponant, dont un tiers sur les îles (cf. annexe 3.4). On peut distinguer trois types d'emplois au sein d'une compagnie maritime de desserte : les emplois en mer (ou les navigants) ; et les emplois à terre (ou les sédentaires), parmi lesquels les emplois administratifs et commerciaux d'une part et les emplois de manutentionnaires et caristes d'autre part (Figure 69).

Ces derniers se dédient à la mobilisation, horizontale ou verticale, des marchandises (Foulquier, 2014a) et sont nécessairement situés dans les deux ports de la liaison pour le chargement et le déchargement du fret. Toutefois, ce travail de manutention est effectué directement par l'équipage pour les liaisons des petites îles proches, et il n'existe alors pas d'emplois de manutention dans les ports.

Les emplois de guichet et de bureau sont situés soit en gare maritime, de part et d'autre de la ligne, soit en bureau dans le siège de la compagnie. Cela peut représenter pour la commune continentale un impact positif sur l'emploi local : 20 emplois à Brest pour la Penn Ar Bed ou 33 emplois à La-Barre-de-Monts pour Yeu-Continent. Quant à la Compagnie Océane, son centre d'appel a été relocalisé du continent à Belle-Île depuis que Transdev est délégataire, augmentant ainsi la part des emplois insulaires sur la liaison. De plus, il y a des effets induits positifs pour l'équipement de l'île, avec par exemple l'arrivée du haut débit, favorisée par l'implantation de ce centre d'appel.

Enfin, les navigants sont en constant déplacement mais le port d'attache du navire peut jouer un rôle dans la localisation de l'emploi en mer. En effet, une liaison où le navire passe la nuit dans le port insulaire favorise l'emploi sur l'île, lorsque les compétences y sont présentes. La barge *François-André* de la Sarl Transport de Fret est basée à la cale du Vil à Batz et n'emploie que des îliens, hormis pour le poste de manutentionnaire du local de stockage de Roscoff. Chez Yeu-Continent, 33 des 36 emplois navigants sont attribués à des Islais. Si le navire passe la nuit dans le port insulaire mais que les marins

[101] Alors, soit seuls des allers-retours sont vendus depuis le continent, soit l'équipage est chargé de la vente de titres de transport à bord du navire pour les passagers embarquant depuis l'île.

n'en sont pas originaires, alors cela favorise l'économie insulaire pour l'hébergement et la restauration de l'équipage. Les marins de SFA sont tous continentaux et sont hébergés sur l'île d'Aix la nuit (Figure 70). Cela explique peut-être la très grande proximité des relations entre population et équipages sur cette liaison. A l'inverse, ceux de Pajarola sont tous islais alors que le navire est basé aux Sables d'Olonne. Il est équipé de cabines permettant aux matelots d'être hébergés à bord entre deux rotations.

De la même manière, le personnel des compagnies aériennes est basé au siège social : aucun emploi insulaire direct pour la Finist'Air[102] contre 7,5 ETP insulaires pour Oya Vendée Hélicoptères (sur 10,5 emplois). Les associés de cette dernière, au moment du rachat de la précédente compagnie, jouent *« la carte de l'insularité »* et emménagent avec leur famille sur l'île.

L'identité insulaire des équipages est un élément important aux yeux des îliens, comme en attestent les remarques de certains élus. Philippe Le Bérigot, maire de l'Île-aux-Moines, déplore qu'il y ait de moins en moins de marins îlois parmi les équipages de la compagnie Izenah. Denis Palluel, maire d'Ouessant, se dit satisfait car les équipages sont attentifs et connaissent bien les gens de l'île, mais il soulève ce qui peut devenir une *« problème à l'avenir : car les anciens partent et il y a de moins en moins d'îliens parmi les équipages »*. L'identité insulaire de la direction de la compagnie est également valorisée. A Yeu par exemple, les tensions entre les îliens et la compagnie se sont largement dissipées avec l'arrivée d'un nouveau directeur, d'origine islaise, en décembre 2015.

La nature de la relation de la population insulaire avec les équipages varie d'une île et d'une compagnie à l'autre. Il peut en effet coexister plusieurs compagnies pour la desserte d'une île.

3.2.2 L'enjeu, parfois vif, de la concurrence

Les îles du Ponant sont desservies par une à cinq compagnies (annexe 3.2). Chaque île du Ponant est desservie en moyenne, en 2016, par 2,3 compagnies de transport. Alors que certaines îles sont desservies dans des situations de monopole, d'autres bénéficient d'une offre plurielle.

A Yeu et Ouessant, les deux modes de transport maritime et aérien coexistent (3.2.2.1). Concernant la desserte maritime, la concurrence pour le transport de fret, le cas échéant, perdure tout au long de l'année (3.2.2.2), tandis que la concurrence pour le transport de passagers n'est effective qu'en saison estivale par des compagnies privées saisonnières (3.2.2.3). Cette dernière concurrence est source de débat au sein des acteurs de la desserte et de ses usagers (3.2.2.4).

Figure 70 – L'équipage de SFA débarquant sur l'île d'Aix pour y passer la nuit

Le Pierre Loti va au mouillage pour la nuit après avoir déposé les derniers passagers (haut). Les marins reviennent en annexe qu'ils amarrent à la jetée Barbotin (bas et centre) (Crédit MG 2016)

[102] Il existe tout de même un emploi lié à l'aérodrome de Kerlaouen, pris en charge par la commune.

Figure 71 – Complémentarité entre liaisons aérienne et maritime à Yeu
L'hélicoptère à l'héliport de Fromentine et le catamaran Le Châtelet à Port-Joinville (Crédit MG 2016)

3.2.2.1 Complémentarité entre liaisons maritime et aérienne

Pour Yeu et Ouessant, une liaison est assurée par voie aérienne[103] en plus de la liaison maritime (Figure 71 et Figure 72). Mais les services proposés par ces deux modes de transport sont bien distincts.

Pour le transport de passagers, la traversée est effectuée trois fois plus rapidement (9 minutes contre 30 minutes à Yeu, 18 minutes contre une heure et quart à Ouessant depuis le Conquet, port principal d'embarquement), ce qui est plus confortable pour des personnes en transit sanitaire par exemple. Oya Vendée Hélicoptères a toutefois noté une baisse de trafic avec l'arrivée des navires à grande vitesse sur la liaison Fromentine-Yeu en 2006, la durée du trajet maritime diminuant alors de moitié. La clientèle ciblée par les compagnies aériennes est une clientèle à budget assez élevé, qu'elle soit particulière ou professionnelle[104].

En termes de fret, les compagnies aériennes permettent le transport rapide de pièces urgentes et fragiles, pour les particuliers et les entreprises face à une panne. Les rotations aériennes, plus nombreuses que les maritimes, permettent d'obtenir rapidement la pièce commandée. Le transport de fret est cependant restreint, puisque les capacités aériennes sont limitées en volume et en type de marchandises (interdiction de matières dangereuses notamment). Il y a donc une partition de l'activité entre les liaisons maritime et aérienne, mais l'une peut partiellement se substituer à l'autre si nécessaire. A Ouessant où les deux liaisons relèvent du service public, le transport du courrier[105] et des produits de pharmacie, bien qu'effectué habituellement par voie aérienne, est réalisé par voie maritime lorsque l'avion de la Finist'Air ne peut circuler pour des raisons météorologiques. En effet, la décision de vol par le pilote se fait assez tôt pour assurer le transfert du fret urgent depuis l'aéroport de Brest-Guipavas vers le port du Conquet, où le navire au départ de Brest fait escale.

En ce qui concerne le caractère opérationnel des liaisons, les moyens maritimes et aériens se complètent pour deux raisons géographiques, particulièrement sensibles à Yeu. D'une part, les navires sont contraints par la marée pour la liaison maritime, et sont donc irréguliers, tandis que l'hélicoptère peut voler de manière continue, de jour comme de nuit. D'autre part, l'hélicoptère et le navire se complètent parfaitement lors de conditions météorologiques difficiles. En effet, la brume restreint la circulation de l'hélicoptère mais pas celle du navire, tandis que le vent limite le passage du navire mais beaucoup moins celui de l'hélicoptère.

[103] On n'observe pas de concurrence entre lignes aériennes pour la desserte des îles.

[104] Pour l'anecdote, il est possible de croiser le directeur de Yeu-Continent à l'héliport de Fromentine, puisqu'il est amené professionnellement à traverser par voie aérienne, preuve de la complémentarité des dessertes aérienne et maritime.

[105] Les produits postaux entrent dans le contrat de DSP entre la Penn Ar Bed et le Finistère, mais leur transport est sous-traité à la Finist'Air afin d'avancer l'heure d'arrivée du courrier et de la presse sur l'île.

Ainsi, la présence d'une desserte à la fois maritime et aérienne relève non pas d'une concurrence mais plutôt de la complémentarité des services, en termes de capacités, de durée de traversée, de conditions de traversée, de prix, mais aussi d'ambiance et de géographie (les lieux d'embarquement et de débarquement ne sont pas les mêmes). En revanche pour la desserte maritime de fret, la concurrence peut être plus marquée.

3.2.2.2 Concurrence entre liaisons maritimes de fret

Les liaisons maritimes de fret en monopole[106] concernent les îles de Batz, Ouessant, Molène, Sein, l'Île-aux-Moines, Arz et Aix. La situation monopolistique s'explique notamment par le volume réduit du trafic. La desserte maritime de fret permanente et régulière est en situation concurrentielle dans les autres îles selon deux types de contextes : d'une part Bréhat, d'autre part les quatre îles du large du Morbihan et l'île d'Yeu.

- *Concurrence entre service public et service privé*

A Bréhat, il y a concurrence depuis 2014 entre la Barge de Bréhat, sous DSP (Figure 73), et Bréhat Logistique, société privée (Figure 74). Cette concurrence est née non pas de l'importance du volume de flux, mais de l'insatisfaction des usagers. Antoine Tartault est le gérant des entreprises Bréhat Services (quincaillerie, presse et souvenirs) et Bréhat Bâtiment (BTP). Il est insatisfait du service de la Barge de Bréhat lorsque le service est repris par la CCI en DSP en 2005 car il y a selon lui augmentation des tarifs, moins de souplesse dans les rotations, dommages à la marchandise, non-débarquement[107] ou retard de livraison en raison d'une priorité au fret alimentaire et non aux produits de quincaillerie et aux matériaux de construction. *« C'était le seul lien pour s'approvisionner quand on est insulaire, et ce lien maritime était défaillant »*. D'abord, il crée un dépôt Point P sur l'île pour pallier les problèmes d'approvisionnement en matériau de construction. Mais les relations continuent d'être conflictuelles et il décide en 2010 de s'équiper d'une barge pour assurer le transport de ses propres marchandises et ne

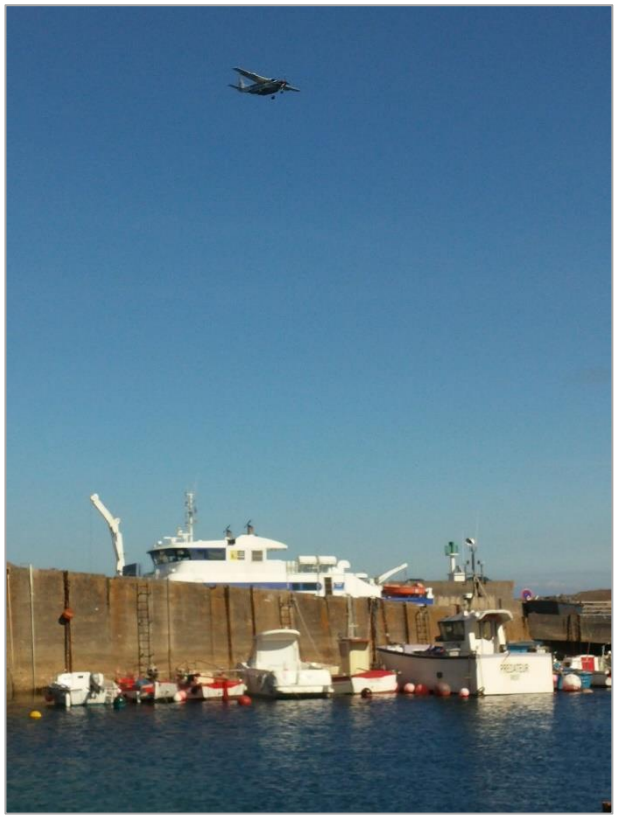


Figure 72 – L'avion de la Finist'Air survole le port du Stiff à Ouessant, où est accosté le *Fromveur 2* de la Penn Ar Bed *(Crédit MG 2016)*

[106] En dehors des rotations à la demande (cf. 3.1.1.1).

[107] La Barge de Bréhat dispose d'un moyen de levage pour décharger la marchandise directement dans les tracteurs de transport de l'île, qui eux n'en disposent pas. Il n'est donc pas envisageable de décharger la marchandise palettisée directement sur le quai, mais uniquement à bord des remorques des tracteurs. Une fois chargés, les tracteurs vont livrer sur l'île avant de revenir chercher de la marchandise auprès de la Barge, qui doit donc adapter son déchargement au rythme du ballet des tracteurs. Or, elle est contrainte par les horaires de l'écluse de Paimpol, et il lui serait donc arrivé de ne pas avoir le temps de décharger toute la marchandise sur les remorques de tracteurs avant de devoir retraverser vers le continent.

Figure 73 – La barge dénommée *Île-de-Bréhat*, de la compagnie Barge de Bréhat, en DSP avec le département
(Crédit MG 2016)

Figure 74 – *Bréhat Services*, de la compagnie privée du même nom, d'Antoine Tartault
(Crédit MG 2016)

plus dépendre de la Barge de Bréhat. Cette acquisition lui permet dans un premier temps de maîtriser la logistique et les coûts de transport pour ses chantiers, mais aussi dans un deuxième temps d'obtenir d'autres contrats de transport de matériaux pour des tiers. Il n'est pas simple selon lui de faire valoir le droit de concurrencer le service public[108].

Sur l'île, son concurrent Alain Louail réalise le transport par tracteur de nombreuses marchandises débarquées par la Barge de Bréhat. Deux raisons l'incitent à arrêter l'activité de transport de produits frais à destination des commerces de l'île en juin 2014[109]. D'une part, au Port-Clos, il existe des problèmes de sécurité issus de l'utilisation commune de la cale par les vedettes à passagers et la barge de fret (Figure 75). C'est un lieu accidentogène[110]. Commune, CCI et département décident la mise en place d'horaires décalés pour les rotations de la barge, afin de limiter le croisement de flux de passagers et de marchandises. Cela implique des difficultés d'organisation pour le transporteur terrestre, dont les salariés sont continentaux par manque de possibilité de recrutement sur l'île. Et alors que les horaires décalés doivent résoudre un problème temporaire, le temps d'améliorer l'aménagement portuaire, la situation perdure. D'autre part, le transport alimentaire est déficitaire pour Alain Louail contrairement à ses autres activités, alors qu'il implique beaucoup de temps et de contraintes. Cela le conduit à arrêter cette activité. En urgence, pour sauvegarder l'activité de la saison estivale, la commune se tourne alors vers Bréhat Logistique d'Antoine Tartault pour assurer la livraison insulaire des produits alimentaires. Celui-ci accepte à deux conditions : qu'il assure le transport de ces marchandises depuis le continent, donc qu'il en assure à la fois le transport maritime et terrestre ; et qu'il puisse utiliser un autre point de débarquement jugé moins problématique : la grève de l'Eglise.

Depuis l'été 2014, c'est donc le service privé qui assure l'intégralité du transport de frais pour l'île de Bréhat, ce qui pénalise fortement le niveau d'activité de la Barge de Bréhat[111]. Au tournant de l'année 2015, la fermeture du service public est évoquée, mais il est finalement maintenu avec un effectif salarié et un service réduits. Ses rotations annuelles sont passées de 225 en 2013 à 139 en 2015. Une répartition de l'activité est donc effectuée entre les deux liaisons : d'une part l'alimentaire frais, les boissons, une partie des déchets (recyclables, bois, encombrants) et le fret pour ses propres activités (matériau de construction, quincaillerie) pour Bréhat Logistique. La Barge de Bréhat transporte quant à elle des

[108] Il aurait d'abord reçu par courrier une interdiction préfectorale de concurrencer la DSP. Pour la contourner, il transportait alors des matériaux à son propre compte avant de les revendre sur l'île.

[109] Discussion avec Alain Louail en mai 2016 (phase exploratoire de terrain) sur son activité de transport terrestre.

[110] Une fillette a été renversée en juin 2013 par un tracteur en circulation pour le déchargement de la barge (cf. article d'Ouest France du 16.06.2013 intitulé « A Bréhat, une fillette de 7 ans renversée par un tracteur »).

[111] Le transport de marchandises à destination de l'épicerie de l'île représentait par exemple quelques 70 000€ annuels pour la barge.

matériaux de construction[112], l'épicerie sèche, des colis, les dé/emménagements, le fioul en cuve et les engins encombrants. La barge a une capacité plus importante et permet donc le transport d'éléments volumineux[113]. L'évacuation des déchets ménagers de la commune reste un élément soumis à la concurrence par le biais d'appels d'offres réguliers. En outre, Bréhat Logistique affrète parfois la barge du service public afin de répondre à un excès de demande (15 tours de barge ont ainsi été effectués pour l'évacuation de gravats en 2016).

La société Bréhat Logistique ne pouvant pas assumer l'intégralité du fret pour la desserte de l'île, le service public doit être maintenu. Mais son arrivée sur le marché a mis à mal la santé financière du service public (cf. 3.2.3). Pourtant la *« concurrence c'est très sain »* selon Patrick Huet, maire de l'île, et cela permet une stabilisation des prix, bénéfique tant pour les Bréhatins que pour les récents chantiers de la commune (assainissement, déchetterie). De plus, Bréhat Logistique dispose d'un avantage concurrentiel notable en ne proposant qu'un interlocuteur pour le transport maritime et terrestre. Antoine Tartault, ainsi que son concurrent terrestre Alain Louail, envisagent tous deux de postuler pour la prochaine DSP de desserte de fret. Le contrat actuel court jusque fin 2021.

Figure 75 – Piétons et tracteurs se côtoient sur la cale haute de Port-Clos qui est à l'usage à la fois des vedettes de passagers et de la barge de fret.
(Crédit : La Presse d'Armor 2015)

- *Complémentarité entre service public et service privé*

Dans les autres îles en situation concurrentielle pour le fret, la concurrence est plus ancienne et les compagnies se sont adaptées par une répartition des flux, devenus avec le temps plus importants, et une spécialisation de l'activité, qui pourrait laisser croire à un partage du marché.

Dans les quatre îles du large du Morbihan, les offres du service public et des compagnies privées sont complémentaires. La Compagnie Océane cherche à ne transporter que les marchandises alimentaires pour laisser le reste du fret aux compagnies privées TMC, Quick & Sea et Marine Energie. Au moment du renouvellement du contrat de DSP débutant en 2008, le département instaure en matière de marchandises non périssables des tarifs dissuasifs afin d'inciter à utiliser un service privé[114]. Cela permet de dégager de la capacité de transport dans les navires pour la marchandise périssable et les véhicules insulaires (Figure 76). C'est donc le cas pour la liaison Quiberon-Palais, où la marchandise transitant par le service public est essentiellement transportée par palette ou par camion. Les matériaux, en palette ou en vrac, et les déchets triés sont transportés par TMC ou Quick & Sea, et les hydrocarbures

Figure 76 – Véhicules sortant du garage du *Vindilis*, accosté à la cale de l'Acadie à Palais.
(Crédit MG 2017)

[112] Sur Bréhat, d'autres entreprises de BTP existent en dehors de Bréhat Bâtiment et ne préfèrent pas faire appel à leur concurrent pour le transport maritime.

[113] Par exemple la presse à ordures ménagères de 48 tonnes en 2003.

[114] Article du Télégramme du 24 novembre 2007 « Desserte des îles. Ce qui va changer » de Michel Le Hébel.

par Marine Energie. Il arrive à la Compagnie Océane d'accepter un contrat et de le sous-traiter, notamment auprès de TMC pour les enrobés lors de la réfection des routes insulaires.

Pour la liaison entre Lorient et Port-Tudy à Groix, la Compagnie Océane assure le transport de marchandises plus variées. Elle met en place des rotations spéciales (sans passagers) dédiées aux hydrocarbures et assure l'évacuation des déchets. En effet, l'offre privée y est en 2016 plus réduite. Leurs ports d'attache étant plus éloignés que celui de la Compagnie Océane (Lorient), TMC (Vannes) et Quick & Sea (Saint-Philibert) sont moins présentes et n'assurent pas de rotations aussi régulières qu'à Belle-Île. Leur activité sur Groix dépend davantage des chantiers en cours.

Pour sa troisième liaison Quiberon-Houat-Hoedic, la Compagnie Océane assure le transport de fret alimentaire, de petits colis et de quelques matériaux de construction, mais ne souhaitant pas prévoir de rotations spéciales sans passager, elle sous-traite à Quick & Sea l'approvisionnement des îles en matières dangereuses (gaz et hydrocarbures notamment)[115]. C'est également cette dernière qui assure le transport des pondéreux[116] et l'évacuation de tous types de déchets, avec au moins une rotation hebdomadaire.

Figure 77 – Opération de déchargement de palettes de tuiles et de sable en vrac depuis la cale du *Casam 4* de Pajarola.
(Crédit MG 2016)

A Yeu, il y a une partition claire de l'activité entre service public et service privé. Le directeur de la Régie, parle d'une *« vraie complémentarité »*, d'un *« accord tacite et historique »*. Yeu-Continent transporte des véhicules particuliers et de la marchandise urgente à bord des catamarans, et davantage de marchandises avec le caboteur *Insula Oya 2* : fret alimentaire, produits insulaires et de la marée, camions, quelques matériaux de construction (ouvertures, charpente…). Pajarola, qui ne traverse pas quotidiennement, transporte à l'import matériaux de construction, agrégats, matières dangereuses et un peu d'épicerie sèche et à l'export déchets, épaves de véhicules ou boues d'épuration (Figure 77). Didier Rivalin, directeur de Pajarola, évoque une répartition naturelle entre les deux compagnies. Et il se sent peu concurrencé par TMC, qui remplace un mois par an l'*Insula Oya 2* et réalise rarement quelques chantiers, car ses navires sont peu adaptés en termes de capacité, comparés au *Casam 4*[117]. Pajarola refusait auparavant le transport d'enrobés au profit de TMC, mais la compagnie s'est depuis équipée pour protéger la tôle de la coque lors de ce transport particulier. Enfin, Marine Energie se consacre aux hydrocarbures et l'activité principale d'A2TMi est le transport de poisson. Il optimise toutefois ses rotations en chargeant aussi des marchandises variées au retour.

[115] L'*Anatife*, le pétrolier de Marine Energie, n'est pas adapté pour un accostage dans les ports de ces deux îles.
[116] Le *Melvan* navire de la Compagnie Océane, ne charge pas de big bag dont le poids est supérieur à 800 kg.
[117] Les conteneurs ISO ne peuvent être chargés dans la largeur (7,60m) des sisterships *Guédel 3* et *Taillefer 3* (*Casam 4* 9m), et la capacité de levage de la grue embarquée est limitée.

- *Vive concurrence entre services privés morbihannais*

Si une complémentarité est observée entre service public et service privé, la concurrence est rude en revanche au sein de l'offre privée. Le marché évolue. Alors que TMC propose du transport de gros volumes avec deux caboteurs[118], la société Quick & Sea propose jusqu'en 2015 du transport de petits volumes avec deux barges ostréicoles[119]. Face à une demande à laquelle cette dernière n'arrive pas à répondre, un nouveau caboteur est mis en service en 2016, dédié au transport : il s'agit du *Viga*, pouvant charger 150 tonnes et avec une surface utile de 160 m² (Figure 78). Selon Mathieu Le Quellec, gérant de Quick & Sea, avec la baisse de l'activité du bâtiment sur les îles, la demande insulaire en transport nécessite davantage une capacité de surface que de volume, et c'est ainsi qu'il souhaite se positionner sur le marché de la desserte. Depuis l'arrivée du *Viga*[120], son activité augmente considérablement, et il gagne des parts de marché face à son concurrent TMC. En effet, par la petite taille de son navire, il est plus réactif aux sollicitations, plus rapide et maniable et ses tarifs sont moins élevés[121]. La réponse de TMC est de se positionner sur un autre créneau de la desserte, en construisant un navire roulier pouvant charger cinq camions, le *Goulphar*, mis en service en 2017[122]. Cela suit des échanges avec la Compagnie Océane pour trouver des synergies. En effet, celle-ci souhaite voir moins de camions à bord de ses navires pour réserver plus de capacité pour les véhicules particuliers (un poids-lourd équivaut à au moins deux véhicules particuliers). Les acteurs de la desserte de fret des îles du Morbihan semblent donc tendre actuellement vers une spécialisation de leurs activités.

Pour la moitié des îles, les liaisons de fret sont en monopole, pour l'autre moitié une certaine concurrence existe. Cela engendre une pluralité de l'offre, avec complémentarité et spécialisation de l'activité des compagnies. La concurrence sur les liaisons de passagers est quant à elle saisonnière mais plus conflictuelle.

Figure 78 – Le *Viga* (Quick & Sea) et le *Guédel 3* (TMC) manœuvrant pour sortir de Port-Tudy à Groix.
(Crédit MG 2016)

[118] Le *Taillefer 3* (2004) et le *Guédel 3* (2009) ont chacun une capacité de 400 tonnes.

[119] Le *Quick Silver* (1998) et le *Guip* (2010) ont une capacité de 75 et 55 tonnes respectivement.

[120] Malgré l'arrivée du *Viga*, la barge *Quick Silver* n'est pas vendue mais conservée par Quick & Sea pour de l'affrètement, car Mathieu Le Quellec ne souhaite pas faciliter l'entrée sur le marché d'un nouveau concurrent.

[121] Le *Viga* nécessite un équipage de 2 marins, contre 5 pour les navires de TMC.

[122] François Moriceau estime qu'il y a une meilleure partition de l'activité à Yeu qu'à Belle-Île. Il souhaiterait postuler sur une DSP si elle ne concerne que le fret (il avait retiré le dossier lors du dernier renouvellement, mais sans postuler). Investir dans un nouveau navire est selon lui l'occasion de montrer que TMC est capable d'assurer la desserte de biens de consommation courante.

La concurrence des bateliers de Batz dans les années 1950

« Au sein de cette grande famille îlienne, il y a eu, comme dans chaque famille, des tensions qui ont pu parfois être très vives. Elles naissent souvent de conflits d'intérêts. Pour les passeurs, le fret-passager est, en été, une manne qu'il faut partager. On cherche donc à attirer les passagers à l'aide de bateaux bien entretenus, confortables, faciles d'accès (il s'agit d'avoir la meilleure place à quai), rapides etc. Dans les années 50, certains bateliers, sur fond de concurrence entre équipages, ont l'idée d'aller démarcher les touristes pour Batz… directement dans le train de Morlaix à Roscoff !

"*Il y a avait deux équipes en concurrence, l'été ; c'est pour ça que j'aurais jamais aimé faire le métier à cette époque-là. Ils étaient à la sortie de la gare :* « Vous allez à l'île de Batz, messieurs-dames ? » (*rires). Ils montaient même dans le train. Un jour, ceux du Coque de l'île étaient montés dans le train à Taulé, mais les autres y étaient depuis Morlaix ! Ah la la ! Ah non ! A cette époque-là, je n'aurais pas fait le métier…*" Roger Créach raconte : " *Mon grand-père maternel a fini sa carrière avec nous en été. Il partait à 5 heures et demie avec une grosse carriole, il allait à la gare quand le train arrivait vers 6 heures, 6 heures un quart :* « Pour l'île de Batz ! *». Des fois, il revenait avec une tonne de valises ! (rires)".* »

(Source : Île de Batz, marins et bateliers, Riou et Kerisit, 2017)

Encadré 19 – La concurrence des années 1950 pour le transport de passagers à l'île de Batz

Figure 79 – Les deux vedettes de la Compagnie Vendéenne accostées à Port-Joinville débarquent leurs passagers
(Crédit MG 2016)

3.2.2.3 Concurrence entre liaisons de passagers

Les compagnies assurant les liaisons insulaires toute l'année sont en situation de monopole la majeure partie de l'année. A la belle saison, quand la fréquentation augmente avec l'activité touristique, ces compagnies permanentes augmentent leur capacité pour capter ce trafic, en multipliant les rotations. Mais elles sont tout de même concurrencées, hormis à Batz, par des compagnies saisonnières, et appliquent alors trois types de stratégies concurrentielles.

- *Entente entre petites compagnies familiales*

Les petites îles proches du continent de l'Île-aux-Moines et l'île de Batz sont desservies par des familles de passeurs, exploitant la liaison de longue date. A Batz, il existe une concurrence entre Armor Navigation, Armein Excursions et la Compagnie Finistérienne de Transport Maritime (CFTM). Auparavant, la concurrence était rude entre les passeurs (Riou et al., 2017) (Encadré 19). Mais aujourd'hui ces trois compagnies, issues de la scission des Vedettes Blanches, ont un accord commercial : elles exploitent la ligne Batz-Roscoff de manière concomitante en été afin de répondre à la forte demande, sous un quatrième GIE, les Vedettes de l'île de Batz. En revanche en saison creuse, elles alternent leurs périodes d'activité afin de limiter les coûts de production inutiles. Chaque GIE est géré par deux patrons de navire, soit six gérants en tout. En hiver, chacun exploite la ligne une semaine sur six, avec son propre navire. Cet accord tacite est facilité par le fait que tous sont tous issus de la même famille. En outre, aucune compagnie saisonnière ne vient les concurrencer.

A l'Île-aux-Moines, plusieurs compagnies privées étaient en concurrence jusqu'en 1992, date où Camille Le Gouguec, Mimi Bellego et Gilbert Thébaud ont décidé de créer ensemble une compagnie commune, dénommée Izenah Croisières. Tous sont issus de familles de passeurs îlois (Moingeon, 2003). Avec leurs enfants, ils continuent d'exploiter conjointement sous le même pavillon la ligne entre Port-Blanc et l'Île-aux-Moines. Néanmoins en été, la concurrence est forte dans le Golfe du Morbihan, et la compagnie subit la concurrence notamment de Navix, de Golfe Croisières, des Vedettes Angélus, des Vedettes du Golfe, de la Compagnie du Golfe ou du Passeur des Îles.

- *Offre concurrente sur une même ligne avec des tarifs insulaires*

La compagnie Yeu-Continent assurant le service public est concurrencée depuis 1986 à la belle saison (entre fin mars et début novembre en 2018) par des compagnies privées. Depuis 1999, la Compagnie Vendéenne (Figure 79) propose des départs à la fois de Fromentine (concurrence sur la

même ligne) et des Sables d'Olonne (seconde ligne). La liaison publique assure 64% de la fréquentation maritime à destination de l'île d'Yeu, mais le trafic de la Compagnie Vendéenne ne cesse de progresser[123].

Cette compagnie saisonnière est particulière puisqu'elle est la seule recensée avec une stratégie tarifaire visant spécifiquement les îliens, qui bénéficient d'un tarif islais. Yeu est ainsi l'unique île où les habitants empruntent régulièrement les liaisons saisonnières : 8% des passagers de la compagnie sont islais en 2015. Elle connaît une fréquentation en hausse et elle concurrence grandement le service public, mais elle permet aussi d'absorber les pics d'affluence estivaux que Yeu-Continent ne peut capter, par manque de capacité des navires et par contrainte de navigation dans le chenal de Fromentine.

- *Offre concurrente sur des lignes distinctes en ciblant la clientèle touristique*

Sur les autres îles, la concurrence existe sur des lignes distinctes, avec des services différents, qui visent essentiellement les touristes à la journée.

La Penn Ar Bed est concurrencée sur ses deux liaisons par la Finist'Mer, qui propose des traversées estivales. A Sein, la concurrence privée est récente, sollicitée par les Sénans eux-mêmes (cf. 3.3.1.1). Afin d'optimiser le taux de remplissage de ses navires lors de rotations à des horaires qui arrangent peu les touristes (départ d'Audierne à 18h, départ de Sein à 11h), la Finist'Mer propose l'aller simple au tarif unique de 5€ (au lieu de 19€), ce qui incite les îliens à voyager avec cette compagnie privée. Sur la ligne Nord, la concurrence est plus ancienne (Encadré 20). La Finist'Mer assure une à trois rotations quotidiennes vers Ouessant, ciblant les congés scolaires, les ponts du mois de mai et les jours fériés. Elle dessert nettement moins souvent Molène. Les tarifs proposés se situent juste en dessous de ceux du service public. En 2009 et 2010, un accord est conclu entre les deux compagnies : la Penn Ar Bed affrète le navire de la Finist'Mer, c'est-à-dire que des rotations sont effectuées avec navire et équipage privés, mais les titres de transport sont issus du service public. En échange, la compagnie privée touche un loyer. Des tensions viennent cependant rompre cet accord et la desserte redevient concurrentielle.

Pour les quatre îles du large du Morbihan desservies à l'année par la Compagnie Océane, la situation est moins tendue. A Groix, seule une compagnie privée propose deux traversées quotidiennes en juillet et août depuis le continent, en plus de ses croisières commentées (Escal'Ouest). A Belle-Île, la Compagnie Océane estime pourvoir capter toute la fréquentation au départ de Lorient et Quiberon.

[123] Etablissement de la société rochelaise croisières Inter-Îles, filiale de la Compagnie Nationale de Navigation, la Compagnie Vendéenne transporte 86 620 passagers en 2008 (28% du trafic) et 150 166 en 2015 (36% du trafic).

La Finist'Mer dépose plainte contre la Penn Ar Bed

Depuis plusieurs années, déjà, les liaisons entre la pointe du Finistère et les îles de Molène et Ouessant sont émaillées d'incidents qui opposent les deux compagnies maritimes assurant le transport, la Penn Ar Bed et la Finist'Mer.

[…] quels que soient le temps et le nombre de passagers, la compagnie doit assurer les liaisons quotidiennes avec les îles. On imagine donc facilement que la Penn Ar Bed veuille se refaire une santé financière en pleine saison touristique, pour compenser les pertes dues au service déficitaire qu'elle rend en hiver. D'où sa déconvenue de voir que, compagnie privée […], la Finist'Mer, invoquant la liberté du commerce, n'aligne ses bateaux qu'en été pour rafler la manne de la saison touristique. Les diverses tensions s'accumulant au fil des étés avaient d'abord porté sur l'occupation des quais et seul le sang-froid des commandants avait alors évité le pire.

Cette fois, la Finist'Mer est allée plus loin en chargeant un cabinet d'avocats de Nantes de porter plainte contre la Penn Ar Bed devant le tribunal de Nanterre. Elle explique toutefois qu'il ne s'agit pas d'une plainte sur le fond, mais d'un simple différent commercial sur des méthodes publicitaires jugées contestables. En gros, la Finist'Mer s'inquiète de ce que fait la Penn Ar Bed en dehors de la mission qui lui est dévolue et s'interroge sur la réelle adaptation de la compagnie face à cette mission. D'où la lancinante question d'une éventuelle surcapacité de la flotte de la Penn Ar Bed. Menée par le ministère des Transports, une enquête d'évaluation des besoins des îles est d'ailleurs en cours. Service public contre liberté de commerce : la plainte de la Finist'Mer est au cœur de ce débat qui n'est pas nouveau.

Encadré 20 – Cohabitation conflictuelle en Finistère
(Source : extraits d'un article d'A. Le Duff du journal Le Marin du 12.11.1999)

Figure 80 – Les passagers estivaux embarquent à bord d'un navire de Navipromer pour quitter l'île d'Aix
(Crédit MG 2016)

Les Navires de Plaisance à Utilisation Commerciale

Il s'agit de navires de longueur de coque inférieure ou égale à 24 mètres. Afin de pratiquer une activité commerciale d'embarquement de passagers, un navire de plaisance doit être reconnu comme NUC. Alors :

- Le navire est placé sous la responsabilité de l'armateur ou de son représentant (le capitaine)
- Il effectue une navigation touristique ou sportive, à l'exclusion de toute exploitation d'une ligne régulière.
- Le nombre de passagers est limité (12 sur les navires à moteur, 30 sur les navires à voile, 120 sur les navires à voile historiques conçus avant 1965).

Le NUC doit être approuvé par un centre de sécurité des navires qui lui délivre un permis de navigation.

La réglementation applicable n'est pas celle des navires à passagers, mais celle des navires de plaisance complétée d'un certain nombre d'exigences.

Encadré 21 – Les navires de plaisance à utilisation commerciale
(Source : site du Ministère de la Transition écologique et solidaire, consulté en janvier 2019)

Elle ouvre en saison une nouvelle liaison reliant le port de Sauzon au continent. A Houat et Hoedic, le service public estime capter la moitié des flux de passagers estivaux, face à sept compagnies saisonnières. La compagnie Océane considère que celles-ci ne constituent pas une véritable concurrence puisqu'elles desservent les îles au départ d'autres ports, essentiellement morbihannais[124]. Il s'agit des compagnies telles que la Navix, la Compagnie du Golfe, les Vedettes du Golfe, Marine & Loire, les Vedettes Angélus, Izenah (qui propose des liaisons saisonnières vers les îles du large en plus de la traversée vers l'Île-aux-Moines)[125]. Le trafic ainsi généré dans les ports insulaires, parfois dense, nécessite la réalisation d'un plan d'occupation des cales par le département et les ports pour réguler l'accès aux infrastructures (cf. Figure 93, p192) : le service public est prioritaire par rapport aux compagnies privées. C'est aussi une ressource pour le gestionnaire du port à travers la perception de redevances portuaires[126].

L'île d'Aix est également la destination, ou l'escale, de nombreux croisiéristes : Croisières Inter-Îles, Navipromer (Figure 80), les Croisières Alizés ou les Croisières Fourasines pour les principales. Aucune ne dessert l'île depuis la pointe de la Fumée, mais depuis d'autres ports charentais, dont La Rochelle. En revanche, quand les navires de SFA ne passent pas en raison des grandes marées, ce sont les concurrents qui prennent le relais depuis Fouras (1,8m de tirant d'eau contre 1,25m). Cela arrive une douzaine de fois en pleine saison. Outre les navires à passagers, il existe également des navires de plaisance à utilisation commerciale (NUC) proposant des escales sur l'île (Encadré 21).

Ce statut est à l'origine d'une ambiance conflictuelle à Bréhat. Autour de Bréhat propose un service de bateau-taxi (Tax'sea), complémentaire des rotations régulières des Vedettes de Bréhat[127] dont les rotations se terminent autour de 18h en hors saison et 20h en pleine saison estivale. Ses tarifs sont bien supérieurs (60€ l'aller-simple contre 10€ l'aller-retour) et son navire pneumatique plus petit (12 places contre autour de 200 par vedette). Cependant une journée de grève le 3 août 2015 a été menée par les Vedettes de Bréhat[128], dénonçant l'activité d'Autour de Bréhat comme de la *« concurrence déloyale et illégale »* selon Didier Corlouer, co-directeur de la compagnie. *« Il n y a pas de nuisance, et sans doute peu de perte à la fin de la saison, mais c'est surtout par principe, car cette activité est illégale »* explique Anne-Lise Corlouer, présidente de la compagnie, désignant une *« uberisation des mers »*[129]. Le conflit entre armateurs

[124] Vannes, Port-Navalo, Baden, Locmariaquer, La Trinité-sur-Mer ou encore La Turballe et le Croisic. Seule la Navix desservait Belle-Île depuis Quiberon jusqu'en 2014, mais a depuis cessé.

[125] Les mêmes compagnies desservent également les deux îles du Golfe du Morbihan, sauf Marine & Loire.

[126] En 2016, la Navix s'est par exemple acquittée de 42 241€ de redevances portuaires à la commune de Palais, pour les 51 869 passagers embarqués et débarqués (source : capitainerie du Port de Palais).

[127] Egalement concurrencée par Armor Navigation au départ de Perros-Guirec 2 fois par semaine.

[128] La compagnie a tout de même assuré les 5 rotations de service public, au lieu de 24 habituellement en cette saison.

[129] Article du 3.08.2015 de Breizh Info intitulé « Un conflit maritime autour des navigations vers Bréhat ».

et propriétaires de NUC dépasse en réalité le cas bréhatin et concerne tout le littoral français, en raison d'interprétations différentes de la notion d'excursion (avec ou sans escale, unicité ou non des lieux d'embarquement et de débarquement). Alors qu'un NUC peut effectuer des excursions, seul un navire de charge peut effectuer un service de ligne régulière. David André, le gérant d'Autour de Bréhat (Figure 81), s'est équipé d'un tel navire en 2016 pour proposer en toute légalité un service de taxi maritime[130], en plus du NUC pour les excursions en mer. Néanmoins, le département des Côtes d'Armor appréhende l'émergence d'une multitude de bateaux-taxis, qui pourraient *« siphonner »* le service public. Et Guillaume du Fontenioux, directeur de SFA, explique que malgré leurs petites capacités d'emport, les NUC représentent une certaine concurrence en raison de leur rapidité : *« ils peuvent faire trois rotations quand on en fait une »*.

Il coexiste donc pour la desserte des passagers des îles du Ponant des compagnies chargées d'une mission de service public, présentes toute l'année, et des compagnies privées, présentes en saison estivale. Bien que proposant des services distincts, la concurrence de ces compagnies saisonnières, parfois intense, est souvent conflictuelle et sujette à débat.

Figure 81 – Un des navires d'Autour de Bréhat proposant un service de taxi entre la pointe de l'Arcouest et l'île de Bréhat
(Source : site Autour de Bréhat)

3.2.2.4 Débat autour de la concurrence des services publics

« La problématique de la desserte insulaire […] réside dans la difficile conciliation entre une forte exigence de service public et une mise en concurrence féroce pour le partage d'un marché touristique saisonnier en expansion régulière » (Martinetti, 2012:2). Cette affirmation concerne le cas de la Corse, mais elle pourrait s'appliquer aux îles du Ponant. La desserte des îles a en effet une double mission : d'une part, assurer toute l'année la continuité territoriale pour la population insulaire, peu nombreuse ; et d'autre part, permettre à la belle saison la fréquentation touristique, parfois abondante, vers ces territoires insulaires attractifs. Les contextes concurrentiels diffèrent selon la nature de la mission de transport : alors que de facto il s'agit essentiellement de situation de monopole pour la liaison permanente, une concurrence parfois rude émerge en saison touristique. L'instauration d'une situation concurrentielle équilibrée est parfois difficile (Bodin, 2004:97). Cet équilibre entre les exigences de service public, de concurrence, mais aussi de sécurité, est poursuivi dans les textes de loi.

[130] Il a racheté le P'tit Jaune, navire appartenant à la société Tax'île qui effectuait le même service jusqu'en 2014.

- *Ce que dit la loi*

En termes de droit de l'Union Européenne, le règlement européen n°3577/92 concernant la libre circulation des services dans le cas des transports maritimes est applicable à partir de 1999 pour les îles françaises de la côte atlantique. Il libéralise les services maritimes en encourageant l'introduction de la concurrence à l'échelle européenne, y compris sur les routes de cabotage insulaire. Un Etat membre peut conclure un contrat de service public (signé par une compagnie en particulier) ou imposer des obligations de service public non discriminatoires (s'appliquant à tous les armateurs qui souhaitent offrir un service de transport sur la ligne concernée).

Des bouleversements sur les liaisons étaient attendus à la suite de l'application de cette loi (Marcadon, 1990). En réalité, elle n'a pas conduit à une concurrence démesurée dans les îles européennes, et la CRPM observe que sur les plus petites liaisons telles que celles des îles du Ponant, la concurrence est limitée, les résultats des appels d'offres sont décevants, *« conduisant à certains moments à l'absence totale de concurrence ou à des monopoles de facto »* (Commission des Îles de la CRPM, 2009). La Commission indique que le niveau de concurrence de la desserte insulaire peut s'expliquer à la fois par le niveau de trafic, par les caractéristiques naturelles et infrastructurelles auxquelles il faut s'adapter pour chaque route maritime insulaire mais aussi par *« l'impact de la saisonnalité, en particulier dans les îles avec une industrie touristique importante, où les routes [maritimes] qui peuvent facilement accueillir un certain nombre d'opérateurs pendant la saison relativement courte, peuvent difficilement le faire hors saison, ce qui n'est pas propice à un concurrence équilibrée tout au long de l'année »* (ibid.).

En termes de droit interne, les propos du Conseil d'Etat synthétisent la situation, en soulignant *« d'une part, que les intérêts de la collectivité devraient prévaloir sur les intérêts particuliers des opérateurs individuels, d'autre part, qu'il n'y a pas lieu d'écarter l'application du droit de la concurrence au seul motif que l'on se trouve en présence d'un opérateur public et, enfin, qu'il y a en revanche lieu d'y déroger si une finalité d'intérêt général – l'accomplissement d'une mission de service public ou de service d'intérêt économique général – est compromise »*[131].

Les services publics sont soumis à davantage de contraintes que les entreprises privées qui les concurrencent : égalité, continuité et adaptation constante du service public. Ces contraintes supplémentaires peuvent justifier des dérogations aux règles de la concurrence (Bodin, 2004). De plus, la loi LOTI prévoit que les collectivités peuvent soumettre les entreprises privées à autorisation pour protéger leurs services de transport en commun. Cependant, une raison limite la possibilité de

[131] Rapport public 1999 du Conseil d'Etat intitulé « L'intérêt général », Etudes et documents du Conseil d'Etat, La Documentation française.

dérogations au droit de la concurrence pour la desserte des îles. Si la loi LOTI reconnaît en effet un droit au transport aux *« catégories sociales défavorisées, notamment celles des parties insulaires et des régions lointaines ou d'accès difficile du territoire national »*, elle n'évoque pas le transport maritime dans les modes de transport. Selon une compagnie, elle n'est pas appliquée au monde maritime car le droit de la mer stipulerait qu'il s'agit d'un espace libre. En réalité, les trajets des liaisons insulaires, se situant en eaux territoriales, ne sont pas strictement sur le domaine public maritime (hormis les ports de ces liaisons), ce dernier n'incluant pas en mer la colonne d'eau et sa surface, mais le sol et le sous-sol[132]. L'administration ne pourrait donc pas opérer de la même manière. C'est pourquoi les compagnies de service public du transport maritime ne peuvent pas, contrairement aux réseaux de transport urbain par exemple, opérer dans des situations monopolistiques. L'autorité compétente ne peut empêcher l'émergence de la concurrence, même saisonnière. La compagnie Penn Ar Bed estime que le transport maritime a été omis de la loi LOTI, et qu'il n'y a pas de volonté de l'appliquer dans ce secteur. Le sujet est systématiquement évoqué par les élus lors du comité consultatif (cf. 3.3.1.1) de la compagnie, et le département a confié une étude auprès d'un cabinet d'avocats sur cette question[133]. De plus, il est observé que les instances de justice sont de plus en plus exigeantes en matière de respect du droit de la concurrence pour les opérateurs publics. Ainsi, la desserte des îles est soumise au droit de la concurrence, elle ne peut pas s'y soustraire totalement mais des atténuations sont envisageables et justifiables par la mission d'intérêt général qu'elle assure (Bodin, 2004). Par exemple, la compagnie exploitant le service public est prioritaire pour l'accès aux infrastructures portuaires, sans que cela ne constitue une entrave à la concurrence.

L'intérêt diverge entre les autorités délégantes et les compagnies délégataires d'une part, et les acteurs économiques insulaires d'autre part. Alors que pour ces derniers, la concurrence est vue comme générant de l'activité et maintenant des tarifs raisonnables, elle est perçue par les premiers comme une menace de la rentabilité économique de la desserte.

- *En faveur de la concurrence*

Les systèmes de transport s'inscrivant dans le principe de continuité territoriale posent la question de la compatibilité des financements publics des liaisons avec le droit de la concurrence. Des contentieux sont conclus en faveur de la concurrence. Ainsi, la France a été condamnée par la cour de

[132] Article L-211-4 du code général de la propriété des personnes publiques et (Bécet et al., 2004).

[133] Selon le département, il en ressort qu'il n'est pas possible de mettre en place une interdiction d'exploitation des lignes par des compagnies privées. Cela serait légalement attaquable. Il n'est pas exclu de définir des obligations de service public (OSP), mais elles ne doivent pas être trop restrictives pour empêcher la concurrence.

justice de l'Union Européenne à recouvrer les aides illégales versées en période estivale à la compagnie SNCM. Concernant l'île d'Yeu, il y a eu litige entre la Régie et la compagnie saisonnière des Vedettes Inter-Îles Vendéennes (aujourd'hui disparue), qui accusait le service public d'abuser de sa position dominante, de proposer des prestations à des tarifs inférieurs à leurs prix de revient, de lui refuser l'accès aux gares maritimes et d'entraver son accès aux infrastructures portuaires. Les instances de justice ont considéré que *« l'activité de liaisons rapides exercée par la Régie en période touristique, bien que s'inscrivant dans le cadre de sa mission générale de transport maritime, ne relevait pas stricto sensu de sa mission de service public de continuité territoriale entre l'île d'Yeu et le continent »* et que *« la présence d'une concurrence sur un segment de l'activité de service public justifie l'application du droit commun de la concurrence »*[134]. Depuis la Régie est vigilante : le CDOSP entre la Régie et le département précise bien que l'activité de la compagnie correspond à un service public de base toute l'année, compensé par le département (deux allers-retours quotidiens pour le transport des passagers et des véhicules insulaires, et au moins un aller-retour par jour ouvrable pour le transport de marchandises et des autres véhicules) et d'un service public complémentaire en période concurrentielle (rotations supplémentaires pour absorber la demande touristique), qui lui n'est pas compensé par le département. Cette distinction d'activité prévient toute accusation des compagnies saisonnières concurrentes. La continuité territoriale *« implique ainsi de trouver un subtil équilibre entre nécessités des habitants des territoires isolés durant les périodes de faible fréquentation et respect du droit de la concurrence durant les périodes d'afflux de touristes »* (Lavaine, 2018:4).

Afin d'éviter tout contentieux, des mesures ont été prises en faveur de la concurrence dans le Morbihan où le département s'est adapté à la concurrence sur le secteur du fret. En effet, selon le directeur de TMC, la continuité territoriale ne concerne que les biens de première nécessité, et ainsi la Compagnie Océane sort du cadre en proposant le transport d'autres marchandises à des tarifs relativement bas. Pour le dernier contrat de DSP en 2015, il y a donc eu augmentation tarifaire et suppression des avantages insulaires sur le transport de fret pour tendre vers une harmonisation des tarifs entre offres publique et privée, et ce afin de ne pas concurrencer déloyalement cette dernière. Réciproquement, Fabien Dulon, directeur de la Régie, explique que le service public avec sa tarification permet de *« maintenir une sorte de concurrence pour assurer des prix raisonnables du privé »*. Sur le secteur du transport de déchets, le monopole de la compagnie Pajarola est dénoncé par Bruno Nourry, maire de l'île d'Yeu, qui souligne les prix deux fois plus élevés que dans le Morbihan où la concurrence existe sur ce type de fret[135]. Ainsi, la coexistence du privé et du public assure la cohérence de la tarification.

[134] Cour d'appel de Paris, 20 décembre 2012, n°2011/05667, société Vedettes Inter-Îles Vendéennes.

[135] La commune paie ainsi plus de 700 000€ pour l'évacuation de ses déchets. La comparaison avec Belle-Île, de taille semblable, n'est pas possible puisque cette dernière n'évacue que ses déchets valorisables, et pas les ordures ménagères.

Les commerçants insulaires accueillent avec bienveillance les compagnies saisonnières, qui favorisent leur activité (cf. l'exemple d'action menée par une association sénane à la section 3.3.1.1). Les communes, bien que vigilantes quant au maintien du service public, peuvent aussi voir la concurrence comme salvatrice : *« La barge Le Quellec [ndlr : de la société Quick & Sea] dépanne énormément. Heureusement qu'on l'a ! »*[136] (Figure 82). De plus, la présence de compagnies concurrentes, saisonnières ou non, est source de recettes financières pour les gestionnaires portuaires. A Aix, il existe une convention entre le département et les croisiéristes, qui lui versent une part de leurs chiffres d'affaires réalisés sur les trajets à destination de l'île d'Aix. C'est un moyen de financer les travaux, qui servent aussi à la liaison régulière du service public.

Enfin, bien que la concurrence puisse être regardée comme empiétant sur le service public, elle est nécessaire et souhaitée par les autorités délégantes lors des procédures de délégation par appel d'offre, pour favoriser leur capacité de négociation. *« La situation la plus difficile concerne les îles où le manque de concurrence implique un opérateur unique, à savoir l'opérateur historique, qui peut alors imposer ses propres conditions. Cela peut entraîner des coûts bien plus élevés pour des autorités publiques qui n'ont aucune alternative »* (Commission des Îles de la CRPM, 2009). Le rapport de la Commission évoque les cas des îles scandinaves de Bornholm et de Gotland, dont les appels d'offre, comme pour les îles finistériennes ou morbihannaises, ne recueillent pas d'offres concurrentes.

Figure 82 – Mathieu Le Quellec en train de charger un engin de chantier à bord de sa barge Le Viga à Hoedic
(Crédit MG 2016)

- *A l'encontre de la concurrence*

D'autres remarques et arguments vont à l'encontre de la concurrence pour la desserte insulaire, en raison de ses impacts négatifs sur le service public, surtout par les compagnies saisonnières. Il y a près de 30 ans, Jacques Marcadon (1990) prédisait que suite à l'application de la loi européenne sur la concurrence, la notion de rentabilité allait se substituer à la notion de service public. De fait, on observe que le mode de gestion est passé pour plusieurs liaisons d'une gestion directe à une gestion déléguée, avec une compagnie privée en tant que délégataire, en quête de rentabilité. Une analyse comparative historique de la consistance de service permettrait d'affirmer si le service rendu au public en a pâti[137].

Les communes partagent cette crainte de la concurrence, qui risque d'affecter le service public. Alain Burnet, maire de l'île d'Aix, se dit attentif à la concurrence des croisiéristes pour la desserte permanente : *« La commune est toujours vigilante à faire en sorte que cette concurrence n'affaiblisse pas la ligne*

Figure 83 – Un navire de la Finist'Mer arrivant au port du Stiff à Ouessant pour embarquer des passagers après avoir quitté son mouillage
(Crédit MG 2016)

[136] La Maire de Houat le 14 décembre 2016.

[137] Nous avons réalisé l'analyse de la consistance de service (chapitre 5) pour l'année 2016, mais ne disposons pas de données historiques. Si la tendance est à l'accroissement des rotations, il faudrait toutefois étudier l'évolution tarifaire.

régulière »[138]. Dans le Finistère, les relations sont conflictuelles entre la Penn Ar Bed et la Finist'Mer (Figure 83), cette dernière pouvant être mal perçue par les îliens. Le maire d'Ouessant estime qu'elle est *« nuisible. Elle n'est pas là pour le développement local »*. La commune est d'ailleurs en contentieux avec la Finist'Mer qui refuse d'appliquer la redevance déchets, taxe appliquée sur le billet (1,5€ par passager) et mise en place par la commune pour financer l'évacuation des déchets, générés en partie par le tourisme. L'élu souhaiterait que le département prenne des mesures pour limiter cette concurrence, par exemple avec un système de taxe portuaire départementale. Sur la ligne Sud, les avis sont partagés. La concurrence est jugée positive et pratique avec des rotations supplémentaires et des tarifs intéressants. Elle est ressentie comme bénéfique pour l'économie de l'île en favorisant la fréquentation touristique, mais elle est néfaste pour le service public. Là aussi, la Finist'Mer n'applique pas directement la taxe sur les ordures ménagères sur les titres de transport, mais elle s'acquitte toutefois d'une participation financière à ces frais auprès de la commune. Une manière de compenser les externalités négatives.

De plus, l'activité de ces compagnies est décriée, car les conditions d'excursions ont peu d'impact pour l'île. Philippe Le Bérigot, maire de l'Île-aux-Moines, souligne ainsi que *« les excursionnistes, notamment ceux qui font un tour dans le Golfe et n'ont que peu de temps sur l'île, n'osent pas monter jusqu'au bourg et restent au port de peur d'être en retard et de louper le bateau ! »*. Cela limite les effets économiques sur l'activité insulaire.

Mais le problème majeur de la concurrence est d'ordre pécuniaire. En effet, les compagnies saisonnières viennent *« écrémer le trafic le plus substantiel de la pleine saison touristique »*, ce qui limite les possibilités du service public de compenser l'activité réduite de l'hiver. Dans un rapport sur la situation concurrentielle et ses effets sur la desserte des îles du Finistère, la limitation de la concurrence est préconisée car c'est un *« problème majeur »* pour tous les départements qui doivent affronter *« l'apparition d'une offre saisonnière supplémentaire dont ils ne maîtrisent ni les dimensions ni les prix et qui vient aggraver le déficit d'exploitation structurel de leur délégataire »* (Claret de Fleurieu, 2000:41). La manne touristique estivale, en partie captée par les compagnies saisonnières, permet pourtant de trouver un équilibre financier et de limiter le déficit souvent observé pour le service public de desserte insulaire (cf. prochaine section 3.2.3). L'inquiétude des services de l'Etat est partagée par les compagnies assurant le service public. Selon le département des Côtes d'Armor, une des raisons qui aurait incité les Vedettes de Bréhat de contracter une DSP, pourtant sans contribution financière, est l'espoir, pourtant infondé puisque la DSP ne peut assurer le monopole, que cela protégerait la compagnie de la concurrence.

Quelques conclusions peuvent être tirées. D'abord, seules les petites îles proches sont desservies intégralement par un service privé. Ailleurs, les coûts d'exploitation semblent trop élevés pour un acteur

[138] Alain Burnet, maire d'Aix, le 26 septembre 2016.

privé non soutenu et le service devient alors public. Lorsqu'il y a concurrence, la répartition du marché de transport de fret est claire : le service public assume le transport de produits courants, frais et alimentaires, et le service privé se charge du transport de biens lourds, encombrants ou spécifiques, comme les biens de construction et les matières dangereuses. Bréhat fait figure d'exception puisque c'est le service privé de fret qui assure le transport frais et le service public qui gère le transport de ce que le privé ne peut prendre en charge. Dans l'intérêt de l'usager, il apparaît au final qu'une concurrence peut être vertueuse pour la desserte de fret, en régulant l'activité et la tarification. En revanche, une concurrence saisonnière sur une même ligne maritime pour la desserte de passagers peut mettre à mal l'équilibre économique des compagnies assurant le service public.

3.2.3 L'enjeu financier : entre rentabilité privée et contribution publique

La desserte insulaire est un enjeu financier pour ses usagers mais aussi pour ses gestionnaires. L'ensemble du dispositif permettant cette desserte, qui sera présenté en détail dans la partie III, représente un coût qui est couvert, intégralement ou partiellement, par une combinaison variable de recettes d'exploitation et, le cas échéant, de subsides publics. Quel est le coût de la desserte, pour la compagnie et la collectivité, et peut-elle être rentable ?

Le plus souvent, si l'exploitation d'une liaison insulaire est rentable, un acteur privé en prend l'initiative à son compte. Mais en l'absence d'une telle initiative, la collectivité doit assurer la liaison insulaire. On peut s'attendre à ce que l'exploitation des liaisons privées soit financièrement satisfaisante, et au contraire que celle des liaisons nécessitant l'action publique ne le soit pas. En réalité, la situation financière des liaisons est plus complexe. Il convient d'aborder dans un premier temps la variabilité de la rentabilité des compagnies, que la liaison soit privée ou publique (3.2.3.1), avant d'analyser dans un second temps le niveau d'implication budgétaire des institutions (3.2.3.2).

3.2.3.1 La variabilité de la rentabilité des compagnies assurant la desserte

L'exploitation des liaisons insulaires par les compagnies permanentes recouvre une double activité : celle du transport toute l'année des insulaires et des marchandises, mais aussi celle des visiteurs, marquée par la saisonnalité. Cette distinction de l'activité est cruciale pour appréhender les enjeux de rentabilité des compagnies.

Les données dont nous disposons sont lacunaires, surtout pour les liaisons privées. En effet, les compagnies privées ayant accepté de nous rencontrer restent discrètes sur le sujet et partagent rarement leurs résultats financiers. Une compagnie en délégation s'est également avérée secrète. Cependant, les entretiens ont permis d'obtenir des indices et les données sont accessibles par les départements en cas de gestion directe ou déléguée.

- *Des résultats dans l'ensemble positifs pour les compagnies sur les liaisons privées*

Il semble logique de présumer qu'une compagnie privée, qui exploite une liaison en monopole hors délégation, obtient des résultats positifs, puisqu'elle pourrait autrement arrêter l'exploitation de la liaison ou solliciter l'autorité compétente pour la mise en place d'une délégation, à laquelle elle pourrait candidater. Selon cette logique, les vedettes de l'île de Batz, de l'Île-aux-Moines et l'établissement Pajarola seraient ainsi bénéficiaires.

Cependant, les entretiens révèlent que leur activité n'est pas toujours rentable. Deux directeurs de compagnies témoignent du déficit d'une partie de leur activité. Antoine Tartault de Bréhat Logistique, explique que son activité est *« déficitaire mais permet aux autres filiales de la société de mieux fonctionner. Ça représente un coût mais au final c'est un gain de rentabilité générale pour l'entreprise »*[139]. De même François Moriceau de TMC affirme : *« Toute l'année, on s'engage à assurer un service […] On assure des rotations qui ne sont pas rentables pour assurer des lignes régulières pour la fidélité envers le client »*. Ses navires assurent en 2016 trois liaisons hebdomadaires vers Belle-Île, quel que soit le niveau réel de l'activité. Mais le maintien de ces activités privées révèle une rentabilité globale jugée satisfaisante par les compagnies.

- *Des résultats plus mitigés pour les compagnies sur les liaisons publiques*

Rappelons qu'une compagnie assurant un service public de desserte en délégation, malgré l'aide publique, exploite la liaison à ses risques et périls. Elle perçoit une compensation de l'autorité délégante, prévue contractuellement. Son niveau résulte d'estimations d'activité par la compagnie[140] et d'une phase de négociation entre les deux parties. En effet, il s'agit pour la compagnie d'équilibrer le cumul des charges d'exploitation prévisionnelles et le résultat d'exploitation souhaité d'une part avec le cumul des

[139] Il illustre son propos par l'approvisionnement en agrégats, trois fois moins cher avec sa barge car il peut acheter en vrac, alors qu'avec la Barge de Bréhat, les agrégats doivent être conditionnés en big bag, ce qui implique un surcoût.

[140] La compagnie, en cas de multiples candidatures, a intérêt pour remporter le contrat de DSP à minimiser la contribution financière du département requise pour son fonctionnement, et peut donc avoir tendance à surestimer l'activité.

recettes d'exploitation prévisionnelles et le montant de la contribution d'autre part (Encadré 22). En cas de fréquentation inférieure (recettes d'exploitation réelles inférieures aux prévisionnelles) et/ou de coûts supérieurs (charges d'exploitation réelles supérieures aux prévisionnelles), le résultat d'exploitation sera inférieur aux prévisions (moindre, nul voire négatif). Dans le cas inverse (fréquentation supérieure aux prévisions et charges inférieures), alors l'exploitant obtient un résultat d'exploitation réel plus important que le prévisionnel.

La situation des compagnies privées assurant un service public est variable, avec des compagnies aux résultats excédentaires, et d'autres connaissant un déficit chronique.

L'excédent des compagnies délégataires soulève deux interrogations. La première est le montant de cet excédent. S'agissant de service public, certains jugent inconvenable qu'il soit trop élevé. Un élu insulaire déclare qu'*« il ne faut pas que la compagnie perde de l'argent, mais il ne faut pas non plus qu'elle se goinfre »*.

La deuxième interrogation liée à l'excédent des compagnies délégataires est son usage. Il est parfois convenu contractuellement que les recettes, ou le résultat excédentaire, au-delà d'un certain niveau, doivent être répartis entre délégataire et délégant. La Société Fouras-Aix reverse une redevance d'affermage de 4% de son chiffre d'affaires au département, quel que soit le résultat d'exploitation. En 2014, cette redevance était de 68 000€. Cela fait en quelque sorte office de loyer pour les biens départementaux prêtés au délégataire (navires et gare maritime de Fouras). Transdev, exploitant la Compagnie Océane, partage une partie des recettes réelles et les réalloue à la desserte quand celles-ci sont supérieures de 4% aux prévisions (Encadré 23). C'est le cas depuis 2016, avec le dernier contrat de DSP (2015-2020), qui vise clairement à renouer avec les résultats positifs[141]. Ainsi en 2017, ce système a permis quelques baisses de tarif sur les liaisons. Enfin, la Sarl Transport de Fret fait également partie des délégataires bénéficiaires. Ses statuts stipulent que les bénéfices distribuables sont en partie affectés sur l'exercice suivant, tandis que le surplus, s'il en existe, est attribué sous forme de dividende aux associés. C'est un point qui fait débat sur l'île de Batz, puisqu'une part de ce bénéfice provient de la contribution publique départementale[142].

Ailleurs, les liaisons de la desserte publique connaissent couramment des résultats déficitaires. Cela est déjà constaté il y a 30 ans : *« Du fait des normes européennes, du régime social du marin, en fonction de la qualité du service offert (service saisonnier qui écrème le trafic lucratif, service continu qui absorbe la morte saison)*

[141] Les résultats de l'exploitant étaient déficitaires depuis le début du contrat en 2008, contrairement au précédent exploitant (la Compagnie Morbihannaise de Navigation).

[142] Selon Guy Cabioch, le maire de Batz, cela semblait logique lorsque les adhérents de la compagnie, en GIE, étaient cautionnaires sur leurs biens propres. Or aujourd'hui c'est une Sarl, ils ne sont cautionnaires qu'à hauteur de leur mise (350€ par associé), ce qui est dérisoire, et ne mérite pas selon lui une ristourne en cas d'excédent.

Contribution financière forfaitaire du département du Finistère à la Sarl Transport de Fret (Batz)

« Il est prévu que le Délégataire tire une partie substantielle de sa rémunération des redevances perçues directement auprès des usagers. Ces redevances sont déterminées sur la base de tarifs fixés par l'Autorité Délégante. L'exploitation du service se fait donc aux risques et périls du Délégataire, aménagé avec contribution financière forfaitaire en contrepartie des sujétions de service public imposées au Délégataire. Cette contribution financière ne correspond pas à un complément de prix lié à la fourniture d'une prestation mais à une subvention de fonctionnement destinée à équilibrer le financement du service public de transport maritime. »

La détermination de cette contribution forfaitaire tient compte d'un engagement du délégataire sur ses recettes et charges prévisionnelles.

Encadré 22 – Détermination de la contribution forfaitaire annuelle
Source : Document programme définissant les caractéristiques quantitatives et qualitatives des prestations déléguées, 2015

Accord financier entre la Compagnie Océane et le département du Morbihan

« Si, au titre d'une année, la totalité des recettes commerciales hors toutes taxes est supérieure à la totalité des recettes prévisionnelles actualisées, l'autorité délégante bénéficie de 50 % de la partie de recettes commerciales perçues au-delà d'une augmentation de 4 %. Les parties conviennent que les résultats d'intéressement seront réinjectés au bénéfice du présent contrat. L'autorité délégante et le délégataire se rapprochent afin d'évoquer les opportunités d'allocation de cette ressource. La décision finale revenant à l'autorité délégante ».

Article 20 de la convention de DSP 2015-2020, p38

Encadré 23 – Extrait de la convention de Délégation de Service Public entre Transdev et le département du Morbihan

	Penn Ar Bed	Compagnie Océane
Rotations	1 532	6 594
Habitants desservis	1 243	7 945
Nb de passagers (AS)	327 398	1 407 858
Nb de passagers par AS	107	107
Charges d'exploitation	8 850 437 €	20 598 689 €
Coût par rotation	5 777 €	3 124 €
Coût par habitant	7 120 €	2 593 €
Coût par passager	27,0 €	14,6 €
Recettes d'exploitation	4 247 806 €	20 849 665 €
Recettes par rotation	2 773 €	3 162 €
Recettes par habitant	3 417 €	2 624 €
Recettes par passager	13,0 €	14,8 €

Tableau 3 – Comparaison des coûts et de recettes de la desserte pour les compagnies (hors contribution forfaitaire départementale)
AS : aller simple
(Données 2014 pour la Penn Ar Bed et 2015 pour la Compagnie Océane)

les liaisons maritimes entre les îles et le continent ne sont pas toujours une entreprise rentable » (Marcadon, 1990:64). C'est aussi le cas pour d'autres îles, telles que la Corse, où le service maritime *« associé à des obligations de service public est condamné à ne pas être rentable »* (Martinetti, 2012:18). Les facteurs expliquant ce déficit sont multiples. Un résultat étant la différence entre recettes et charges, il convient de s'intéresser à ces deux éléments pour comprendre le résultat financier des compagnies.

En premier lieu, les coûts de la desserte varient selon les liaisons en fonction du niveau de service offert, et des conditions d'éloignement et de navigation. A titre d'illustration, comparons la desserte des îles de l'Iroise et du large du Morbihan, toutes classées dans la catégorie « éloignées du continent ». La Compagnie Océane et la Penn Ar Bed desservent respectivement quatre et trois îles, et transportent fortuitement le même nombre moyen de passagers par trajet simple (Tableau 3). Or, les charges d'exploitation de la première sont plus de deux fois plus élevées que celles de la deuxième. En effet, la Compagnie Océane offre un service quatre fois plus conséquent (nombre de rotations), à un coût moyen par rotation deux fois moins important (3 124€ contre 5 777€). Ce surcoût d'exploitation pour les îles du Finistère s'explique par les caractéristiques de navigation en mer d'Iroise impliquant l'usage de navires assez robustes pour passer le raz de Sein ou le chenal du Fromveur, entraînant des charges de personnel, d'entretien et d'avitaillement supérieures à des navires utilisés dans les conditions maritimes plus clémentes. Or le coût de ces équipements et leur exploitation peut être en décalage avec les recettes de l'activité.

En second lieu, les recettes d'exploitation sont liées à la tarification et au volume d'activité (fréquentation des passagers et volume de marchandises). Alors que les coûts de l'exploitation des liaisons de la Penn Ar Bed sont deux fois moins élevés que ceux de la Compagnie Océane, ses recettes d'exploitation sont cinq fois plus faibles (Tableau 3), non en raison de ses tarifs, comparables à ceux du Morbihan, mais de son niveau d'activité. Certes, la population à desservir est moins importante (1 243 habitants dans les îles de l'Iroise contre 7 945 dans les quatre îles du large du Morbihan, Insee 2014), mais c'est surtout la fréquentation touristique qui est moindre en Iroise. La Compagnie Océane transporte quatre fois plus de passagers annuellement. Selon Patrick Gerbeno, son directeur de 2008 à 2016, la compagnie est financée à 97% par ses usagers. *« En réalité, ce sont les touristes qui financent le contrat. Ici ça fonctionne car il y a beaucoup de touristes, alors que pour la Penn Ar Bed, c'est plus difficile car il y a moins de touristes »*[143]. L'exploitant précédent usait des mêmes méthodes pour équilibrer ses résultats : *« La stratégie de la Morbihannaise qui assure les liaisons toute l'année, est de ne pas laisser échapper, au bénéfice de la concurrence saisonnière privée, une trop grosse part de la clientèle estivale, celle qui permet d'équilibrer les comptes au*

[143] Une variance est toutefois constatée au sein des trois liaisons de la Compagnie Océane : les données par liaison n'ont pu être obtenues mais il est souvent répété que seule la liaison vers Belle-Île serait largement excédentaire, permettant de compenser le résultat déficitaire des deux autres liaisons (Lorient-Groix et Quiberon-Houat-Hoedic).

mieux » (Marcadon, 1990:64). Si l'activité estivale représente un tel enjeu, alors la présence d'une concurrence saisonnière freinant l'activité des compagnies permanentes publiques constitue une menace d'autant plus forte. *« Dans un contexte de stagnation du marché en haute saison, l'existence d'une compagnie privée desservant Ouessant aggrave considérablement le déficit de la Penn Ar Bed car limite les possibilités de compensation entre activités rentables et activités déficitaires »* (Bodin, 2004:98). De source ouessantine, la Finist'Mer transporterait quelques 20 000 passagers par an[144], soit 10% des recettes de la Penn Ar Bed.

Le déficit concerne ponctuellement les compagnies de la Barge de Bréhat et Bateaux-Bus du Golfe. Pour la Penn Ar Bed, il s'agit d'un déficit chronique, imputable en partie à une surestimation du trafic selon la Chambre Régionale des Comptes de Bretagne (2014)[145]. Cette situation de déficit et la recherche de rentabilité ont plusieurs conséquences. La première est une offre de service réduite, bien que respectant toujours les obligations de service public exigées par le délégant. A Bréhat, avec l'arrivée de la concurrence, la rentabilité de la desserte publique de marchandise s'est effritée et les rotations hebdomadaires sont passées de cinq à deux. Dans le Morbihan, les recettes déclinantes et les charges grandissantes[146] pour la Compagnie Océane, ont mené à quelques adaptations en 2015 : baisse des effectifs, suppression de rotations (de 5 à 4 à Groix, et de 7 à 6 à Belle-Île pendant 120 jours d'hiver). Cela a permis à l'exploitant de renouer avec les excédents. *« La compagnie Océane est bénéficiaire, mais à quel prix ? »* se demande le maire de Palais, invoquant la baisse de qualité de service. A Sein, les élus s'entendent dire par le département que l'île coûte cher. Ils se plaignent de l'optimisation excessive des rotations du Molenez, navire de charge qui, pour évacuer les déchets, doit effectuer un voyage non vide depuis le continent. Cela implique d'attendre les réservations de transport de marchandises, parfois trop longtemps, avec des déchets se décomposant dans leur conditionnement en balles (Figure 84).

Une deuxième conséquence du déficit est le désengagement de certaines liaisons par les groupes de transport, leur objectif économique n'étant pas atteint. En 2006, Total se désengage du transport d'hydrocarbures vers Belle-Île et Yeu (DREAL, 2010) : *« Total a souhaité se désengager de cette tâche, car cela n'est pas assez rentable pour eux »* explique Gérard Le Trequesser, élu morbihannais[147]. Cependant, d'autres compagnies déficitaires persistent. Il semble alors légitime de se demander pourquoi ces sociétés, dont l'activité est en déficit malgré les aides départementales, poursuivent l'activité et s'engagent dans de nouvelles DSP. La réponse est double. D'une part, parce que *« le passé ne dicte pas l'avenir »* selon Patrick Gerbeno. Les résultats déficitaires de la Compagnie Océane, le sont de moins en

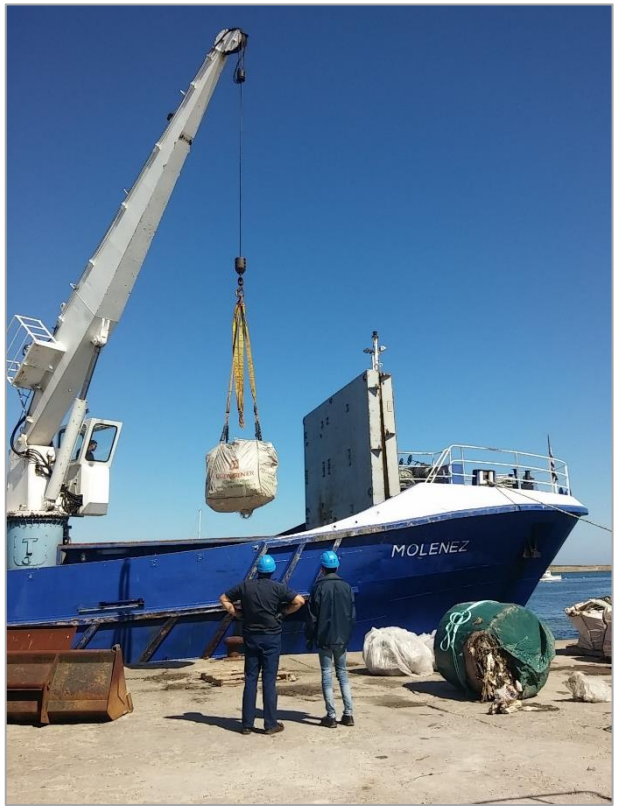


Figure 84 – Evacuation des déchets à bord du Molenez à Sein.
On voit une balle éventrée sur le quai (Crédit MG 2016)

[144] Les compagnies saisonnières n'ont pu être contactées. Leurs données de fréquentation, malgré leur transfert au service des douanes pour la perception de la taxe Barnier, n'ont pu être obtenues.

[145] Elle indique une perte annuelle moyenne de près de 590 000€ entre 2009 et 2012 pour la Penn Ar Bed.

[146] Le prix du carburant a quasiment doublé entre 2007 et 2014.

[147] Article « Alstom Leroux. Un pétrolier ravitailleur pour Belle-Île et Yeu » du 30.07.2005 dans Le Télégramme.

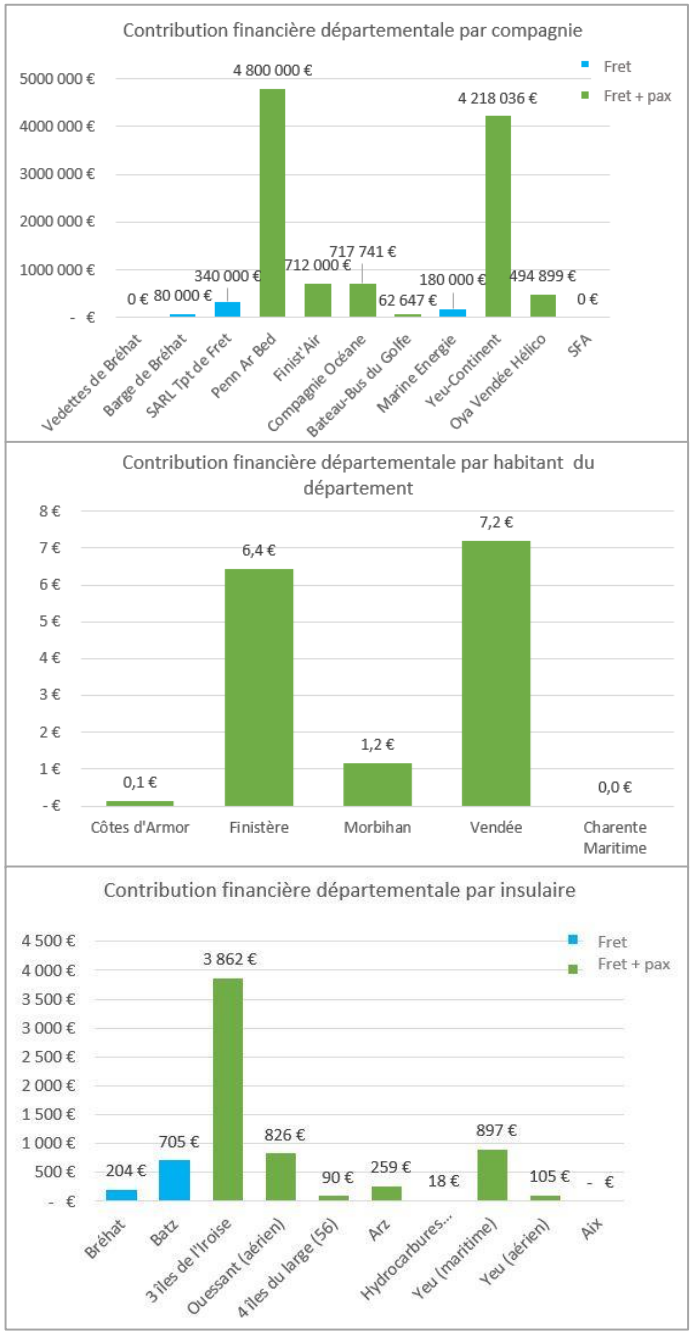


Figure 85 – Comparaison des contributions financières annuelles départementales pour les liaisons ou ensembles de liaisons concernés 1/2

(Sources : données fournies par les départements, 2013 à 2016 selon les sources)

moins de 2008 à 2014[148], jusqu'à devenir excédentaires en 2015. D'autre part, il peut s'agir de véhiculer une image en exposant l'activité maritime pour un groupe de transport tel que Kéolis, selon Philippe Grall, directeur de la Penn Ar Bed entre 2013 et 2019.

Si la desserte peut représenter un déficit pour les compagnies exploitantes, quelle est la mesure de la charge assurée par l'autorité délégante ?

3.2.3.2 *La diversité de l'implication budgétaire des délégants*

- *La compensation financière pour le délégataire*

Les montants engagés annuellement par département pour l'aide publique directe versée à la compagnie exploitante varient fortement par liaison ou ensemble de liaisons (Figure 85, haut). La contribution forfaitaire annuelle varie, lorsqu'elle existe, de quelques 60 000€ à près de 5 millions d'euros. On distingue en réalité deux sous-groupes. La plupart des liaisons bénéficient de contributions annuelles inférieures à un million d'euros. Seules la liaison vers Yeu et celles vers les trois îles de l'Iroise dépassent largement ces montants avec des compensations financières de plus de 4 millions d'euros. Au total, les contributions départementales atteignent près de 12 millions d'euros pour la desserte de l'ensemble des îles du Ponant. Et la tendance de ces montants est à la hausse[149].

Le cumul des contributions par département rapporté à leurs populations indique un montant d'implication par habitant très variable d'une collectivité à l'autre (Figure 85, centre). La desserte des îles représente un coût annuel de 7,2€ et 6,4€ pour les habitants de Vendée et du Finistère, contre seulement 1,2€ pour ceux du Morbihan, 13 centimes pour les Costarmoricains et aucun frais direct pour les Charentais. En revanche, quand on rapporte le montant de la contribution départementale à la population insulaire concernée par ces liaisons, les îles de l'Iroise se détachent nettement avec plus de 3 000€ d'aide publique par îlien chaque année pour la desserte maritime (Figure 85, bas). La population de l'île d'Yeu, plus importante, fait mécaniquement baisser cet indicateur, à un millier d'euros par islais (desserte maritime et aérienne). Les autres liaisons du Finistère sont également parmi

[148] Lors du premier contrat (2008-2014), c'est près de 7 millions d'euros de pertes cumulées, conduisant à de nombreuses recapitalisations.

[149] En 1990, le Finistère débourse 11 millions de francs pour couvrir le déficit du Service Maritime Départemental (régie directe), soit 2,5 M€ ; et le Morbihan 7 millions de francs (soit 1,6 M€) pour les îles du large (conversions tenant compte de l'inflation et du changement de monnaie).

les plus coûteuses (entre 700 et 825€ par habitant, pour la desserte de fret à Batz et la desserte aérienne à Ouessant). Le coût public des autres dessertes ne dépasse pas 260€ annuels par îlien.

L'analyse des contributions départementales réparties par rotation de navire fait ressortir le coût important des voyages de l'Anatife, pétrolier desservant Belle-Île et Yeu, avec plus de 5 000€ par rotation (33 rotations en 2015). Avec un nombre relativement réduit de rotations, les îles de l'Iroise et l'île d'Yeu requièrent également une participation départementale par rotation élevée (Figure 86, haut). C'est à l'île d'Arz que la rotation (passager et fret confondus) est la moins chère pour le département, avec une participation de seulement onze euros par rotation.

Il est également intéressant, pour comparer le niveau de soutien financier des départements à leurs délégataires, d'examiner la part de la contribution départementale dans les recettes d'exploitation des compagnies délégataires (Figure 86, bas). Elle ne représente que 3% des recettes des compagnies morbihannaises, autour de 35% pour Yeu-continent ou la Barge de Bréhat, et entre 53% et 65% pour les compagnies finistériennes. Il y a donc une disparité des modalités de financement : alors que le financement de la desserte repose largement sur le contribuable dans le Finistère, et en grande partie en Vendée et dans les Côtes d'Armor, il repose essentiellement sur l'usager dans le Morbihan ou en Charente Maritime.

Ces écarts d'engagement financier sont la conséquence de plusieurs éléments. Comme pour le résultat des compagnies, les éléments influant sur les charges et les recettes prévisionnelles sont essentiels, notamment le volume du trafic lié au tourisme. Mais les principes et les niveaux d'aide *« résultaient au moment du contrôle davantage d'un héritage du passé que d'une démarche raisonnée »* selon Jean-Louis Heuga (2016), président de la Chambre Régionale des Comptes de Bretagne. Une volonté politique est clairement affichée par certains élus, qui œuvrent largement pour un service de qualité[150]. C'est un acte politique, aime à rappeler le directeur de la Compagnie Océane : *« L'autorité délégante a une grande liberté pour ce qu'elle décide d'exécuter ou de faire exécuter. C'est un acte politique. L'opérateur du service public lui ne fait pas la politique »*. En 2015, Chantal Simon-Guillou, vice-présidente du conseil départemental finistérien, explique que *« compte-tenu de la spécificité des îles [finistériennes], par rapport à nos voisins des Côtes-d'Armor et du Morbihan, le Finistère est le département qui investit le plus. Mais on ne pourra pas aller au-delà de l'enveloppe actuelle »*[151]. Le contexte de financement public de la desserte est contraint, d'autant plus que la compensation financière au délégataire n'est pas la seule charge à assumer pour le délégant.

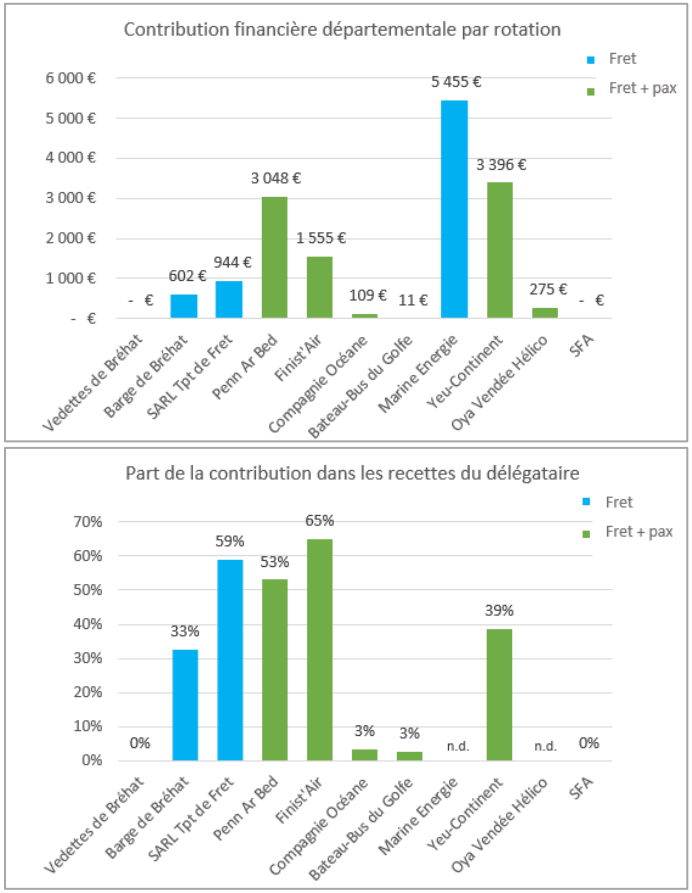


Figure 86 – Comparaison des contributions financières annuelles départementales pour les liaisons ou ensembles de liaisons concernés 2/2
(Sources : données fournies par les départements, 2013 à 2016 selon les sources)

[150] Cf. par exemple les élus Jean-Yves Cozan ou Christian Bonnet, très actifs durant leur vie politique pour les îles du Ponant.

[151] Article du 11.03.2015 de Ouest-France intitulé « La coûteuse liaison avec les îles ».

Les charges indirectes pour le délégant – Cas de la desserte de l'île d'Aix

Voici une description des frais occasionnés par la desserte pour le département de Charente Maritime (recensement non exhaustif).

La flotte

Sur la décennie 2007-2016, le navire *Pierre Loti*, datant de 1992, a nécessité de gros travaux afin de le maintenir en conditions opérationnelles jusqu'à la fin du contrat de DSP en 2022. Le département a ainsi effectué pour 815 000€ TTC de travaux sur les bacs et investi dans un nouveau navire : l'*Île d'Aix 2* (environ 3,5 millions d'euros).

Le port

De plus, tous les deux à trois ans, une campagne de dragage est nécessaire dans le port d'Aix pour entretenir la souille (environ 70 000€ TTC). Le département a également procédé en 2015 à la réfection du quai de l'Acadie (consolidation du quai, nouvelles défenses et pierres de couronnement, reprises des anneaux d'accostage).

D'autres projets sont à venir : la mise en sécurité du port d'Aix à la jetée Barbotin, et une requalification paysagère du site de Fouras, avec le déplacement du stationnement, l'amélioration de la gare maritime (accueil, boutique, local de stockage pour la marchandise avec chaîne du froid, séparation des flux de passagers et de fret).

Encadré 24 – Le coût de la desserte en dehors de la compensation financière au délégant. Cas de l'île d'Aix
(Source : entretiens)

- *Le coût global de la desserte*

Le coût de la desserte pour le département est supérieur au montant de la compensation financière versée au délégataire. En effet, l'autorité délégante assume d'autres charges en lien direct avec la desserte : investissement et entretien de la flotte, des gares maritimes, des infrastructures portuaires indispensables à la liaison. A Aix par exemple, le département de Charente Maritime a des charges de fonctionnement et d'investissement pour les divers équipements de la desserte (Encadré 24). Ainsi, bien qu'il ne prévoie pas de compensation financière pour l'exploitant, la desserte de l'île d'Aix représente toutefois des coûts pour le délégant. Dans les deux départements assumant la compétence du plus grand nombre de liaisons, les budgets annuels départementaux sont estimés par la Chambre Régionale des Comptes de Bretagne (2014a, 2014b) à 10,6 millions d'euros annuels pour le Finistère, et 4,5 millions d'euros pour le Morbihan (contribution et coûts d'équipements divers sur les navires, les gares maritimes et les ports). C'est 0,8% du budget départemental du Finistère et 0,6% du budget du Morbihan (ibid.). Au moment du transfert de compétence, la région Bretagne prévoit un budget primitif de fonctionnement en 2017 de 11 millions d'euros pour le transport maritime vers les îles et 4 millions d'euros pour les ports[152].

Le coût global de la desserte peut ainsi être considéré comme le cumul d'une part des charges d'exploitation de la compagnie, et d'autre part des compensations financières et des autres coûts d'équipement pour l'autorité délégante. Ce coût global s'élève à environ 25 millions euros pour le Morbihan et à 20 millions d'euros pour le Finistère, toutes liaisons confondues (Chambre Régionale des Comptes, 2014a, 2014b). Les enjeux financiers du service public de desserte insulaire sont donc significatifs, justifiant des contrôles des juridictions financières (Heuga, 2016). De plus, la situation déficitaire des compagnies inquiète les autorités délégantes, malgré la gestion déléguée.

- *Les conséquences du déficit pour l'autorité délégante*

Si la délégation de service public permet à l'autorité délégante de déléguer le risque d'exploitation, elle demeure néanmoins soucieuse du bilan financier du délégataire.

Certes, lorsque celui-ci est déficitaire, cela représente un avantage pour le délégant, selon un représentant départemental rencontré. Puisqu'il s'agit une gestion déléguée, ce déficit est supporté par

[152] En comparaison, la dotation globale de continuité territoriale assurée par l'Etat pour la desserte de la Corse s'élève à 177,6 millions d'euros en 2006 (pour 6,3 millions de passagers), dont 116,9 millions pour le secteur maritime (3,9 millions de passagers) (Conte, 2014).

le délégataire, alors qu'il le serait par le département en cas de gestion directe. Mais cet avantage est de court terme, puisque l'exploitation déficitaire peut entraîner sur le long terme des effets négatifs sur la desserte et sa gestion. Au vu des difficultés financières que peuvent connaître certains délégataires, les liaisons difficilement rentables n'attirent que peu de candidats lors des appels d'offre pour contractualiser la délégation. C'est d'ailleurs une source d'inquiétude pour les élus, comme en atteste l'affirmation de François Goulard en 2014, président du conseil départemental du Morbihan : *« sur trois entreprises initialement intéressées par la délégation de service public, une seule a en définitive répondu. Le pire des scénarios, qui n'a rien d'improbable, est de nous retrouver un jour dans la situation de la Vendée, qui assure en direct un service minimal pour l'île d'Yeu de deux rotations par jour, au demeurant beaucoup plus coûteux que le nôtre »*[153]. Les élus craignent une moins grande marge de négociation en cas de candidature unique, voire un retour forcé à la gestion directe en l'absence de candidature. Il existe un soulagement des élus départementaux avec la loi NOTRe qui leur retire cette compétence, au profit de la région.

Lors du renouvellement de contrat de DSP en 2012 pour la liaison aérienne d'Ouessant, le département a souhaité diminuer le coût jugé trop élevé de cette desserte. La subvention annuelle a baissé de 30%[154] grâce à une diminution du nombre de rotations hebdomadaires (de 14 à 11) et une pause estivale de quatre semaines, une baisse des effectifs salariés et une tarification légèrement à la hausse. Dans le règlement de la consultation pour le renouvellement du contrat de DSP en 2016 pour la ligne aérienne Guipavas-Ouessant, il est souligné que *« le candidat doit également proposer toute action permettant de limiter autant que faire se peut le déficit d'exploitation de la ligne. Cela peut par exemple consister à développer des activités annexes permettant de répartir les charges de fonctionnement des moyens nécessaires à l'exploitation de la ligne »*. Ainsi, la compagnie assurant le service doit contractuellement limiter le déficit. La Finist'Air y arrive en proposant des excursions et des services de formation de pilotes ou d'entretien de flotte aérienne. Son chiffre d'affaires lié à ces autres activités est plus important que celui lié à l'activité de desserte insulaire (55% contre 45% sur l'année 2015-2016[155]). Cependant, la contribution départementale reste environ deux fois plus élevée que l'ensemble des recettes d'exploitation (Figure 86, bas).

En conclusion, les modalités de financement diffèrent largement, et le transfert de la compétence à la région peut être l'occasion de réflexion à ce sujet (Heuga, 2016). Les contributions forfaitaires pour la desserte résultent de la situation géographique des îles (éloignement et conditions des liaisons maritimes), de la volonté politique de contribuer au maintien d'îles vivantes toute l'année (obligations de service public établies par le département, vote du budget par les élus) mais aussi des conditions

[153] Article de Ouest-France du 14.10.2014 intitulé « Îles : Goulard pointe du doigt certains élus ».
[154] Passant de 900 000 à 600 000 euros environ.
[155] La comptabilité de la société se fait d'avril à mars, suivant le calendrier des contrats de délégation.

socio-économiques des îles (démographie, dynamisme des activités insulaires et surtout touristicité du territoire). La desserte remplit en effet une double mission : d'une part, assurer la continuité territoriale toute l'année pour la population permanente, généralement peu nombreuse, et couvrir ses besoins de marchandises ; et d'autre part permettre la venue de flux variables, mais parfois très importants, de visiteurs et de marchandises en période estivale.

Après avoir présenté les principaux acteurs de la desserte insulaire et leurs relations, puis analysé les enjeux de sa gestion, nous devons rappeler la présence incontournable d'autres acteurs associés à la desserte insulaire.

3.3 Les autres acteurs associés à la desserte insulaire

Les collectivités et les compagnies sont les principaux acteurs de la desserte insulaire. Cependant, d'autres acteurs sont directement impliqués par la desserte des îles, à la fois pour la liaison entre l'île et le continent (3.3.1) mais aussi dans la continuité de celle-ci, avec le transport sur l'île et le stationnement aux abords des gares maritimes insulaires et continentales (3.3.2).

3.3.1 La desserte insulaire également façonnée par d'autres acteurs

En dehors des collectivités et des compagnies maritimes ou aériennes, la desserte fonctionne et est modelée aussi par l'implication des représentants des usagers, communes et associations (3.3.1.1), ainsi que des instances portuaires (3.3.1.2).

3.3.1.1 Un manque de consultation selon les représentants des usagers

Les usagers de la desserte ont des profils variés : îlien ayant un rendez-vous sur le continent, scolaire de retour de sa semaine d'internat, entrepreneur îlien allant prospecter de nouveaux fournisseurs ou exportant sa marchandise, société continentale venant travailler sur l'île, vacancier le temps d'une journée ou d'un plus long séjour, famille originaire de l'île venue rendre visite à une grand-mère, chercheur dont l'île est un terrain d'étude, agent venant mener un projet culturel ou environnemental, etc…

La desserte est sensée être au service de ces usagers, et cela est rappelé dans les obligations de service public. Par exemple, dans le contrat définissant les obligations de service public pour le transport maritime entre l'île d'Yeu et le continent, assuré par la Régie, il est inscrit dans l'article 2 que *« La Régie accomplit sa mission de service public avec le souci permanent de rendre aux usagers un service de qualité. Ce souci se traduit par […] la prise en compte […] des attentes des usagers. La Régie se dote d'indicateurs de performances permettant d'évaluer la qualité de sa prestation et le degré de satisfaction des usagers »*. Pour prendre en compte cette demande, communes et associations d'usagers sont conviés à donner leur avis par le biais d'instances de concertation.

Figure 87 – Le chariot-élévateur de la commune d'Hoedic, au service du *Melvan* qui s'apprête à quitter le port de l'Argol
(Crédit MG 2016)

- *Les communes*

Dans le cadre de la desserte, la commune insulaire a un rôle à jouer à plusieurs titres : en tant qu'opérateur de la desserte, en tant qu'usagère de la desserte, mais aussi en tant que représentant des usagers insulaires. Lors de cette étude, nous avons rencontré un représentant élu de chaque île pour discuter de la desserte insulaire, de son usage par la commune et de l'île en tant que territoire économique. De plus, nous avons assisté à deux séances de comités consultatifs[156].

Tout d'abord, et de manière singulière, la commune d'Hoedic est particulièrement impliquée dans la desserte puisqu'il existe une convention entre la compagnie et la commune pour la manutention et le lamanage du navire au port de l'Argol (Figure 87). Ce sont des agents communaux qui sont en charge de ces tâches. La Compagnie Océane fait appel à la commune, qui lui refacture le service (coût horaire du personnel et location/entretien du chariot élévateur, soit environ 20 000 € par an). Cela permet de mutualiser les moyens de production, et de stabiliser des emplois communaux.

Ensuite, la municipalité insulaire est usagère de la desserte. En effet, elle fait appel au service de transport de passagers pour ses élus en déplacement ou pour les agents qu'elle fait venir sur l'île (notamment les services de gendarmerie par exemple). Le transport de fret lui est également nécessaire pour la gestion quotidienne de la mairie, l'organisation d'évènements, les projets de construction et de voirie, ou l'évacuation des déchets. Ce dernier poste de dépense est important, puisqu'il revient par exemple en 2015 à près de 90 000 € à Ouessant[157]. Les communes sont ainsi souvent parmi les plus gros clients des compagnies maritimes. Cependant, elles s'avouent parfois insatisfaites du service. A Sein par exemple, le maire déclare qu'il a *« l'impression d'être la dernière roue de la charrette. Par exemple, c'est la croix et la bannière pour faire venir le Molenez jusqu'à Sein. C'est par conséquent compliqué pour l'évacuation des ordures ménagères de la commune vers le continent »*. A l'inverse, d'autres sont très contents du service proposé. C'est le cas à l'Île-aux-Moines où le maire souligne les très bonnes relations avec la compagnie privée Izenah : réactivité, efficacité et sympathie. *« Quoiqu'on en dise, ils font un service de qualité […]. C'est un service pour des insulaires, par des insulaires »*.

Enfin, la commune est aussi représentante des usagers insulaires. Pour la plupart des compagnies assurant un service public, une instance de gouvernance prévue dans le contrat se réunit au moins une fois par an et elle est consultée sur les aspects d'organisation et de gestion du service : bilans annuels, engagement de qualité du service en termes de fréquence, d'horaires, de tarifs, et bilans de fréquentation

[156] Celui de la Penn Ar Bed le 7 décembre 2016, et celui de la SARL Transport de Fret le 27 octobre 2017. Ils étaient tous deux l'occasion pour la région de se présenter comme la nouvelle autorité délégante.

[157] Source : Commune d'Ouessant (87 980,60 € en 2015).

sont présentés. Elle inclut dans sa composition les communes insulaires mais peut également convier les communes portuaires ou d'escale accueillant le service (Encadré 25). Dans le cas de la Penn Ar Bed par exemple, sont présents à ce comité consultatif les maires ou leurs représentants d'Ouessant, Molène et Sein pour les communes insulaires, et de Brest, Le Conquet et Audierne pour les communes portuaires continentales. Les équipes municipales ont donc leur mot à dire. A Yeu, le maire de l'île siège au conseil d'administration de la Régie. Outre son mandat communal, Bruno Nourry a choisi d'être également conseiller départemental *« afin d'avoir la main sur certains leviers, tels que les ports, les espaces naturels et la Régie »*. Etre un élu permet donc une participation à la définition de la desserte.

Cependant, des relations conflictuelles émergent de ces comités consultatifs, qui sont critiqués par les communes à plusieurs égards. En premier lieu, l'insularité n'est pas prise en compte selon les élus insulaires. *« Il n'y a pas de discussion possible. Les politiques donnent des instructions aux administratifs qui se foutent des îles »* selon le maire d'une petite île éloignée. Pour un autre, au conseil départemental *« ils ont du mal à comprendre le fonctionnement de l'insularité »*. D'ailleurs, d'un point de vue organisationnel, ces réunions sont prévues sur le continent, à des horaires qui imposent une journée entière ou bien une nuit sur le continent pour certains élus. Les maires de Houat et d'Hoedic alternent alors leur présence à ces réunions.

De plus, ils questionnent l'utilité du comité consultatif en raison du manque de concertation. *« D'ailleurs, on se demande si on va continuer à y aller […]. On s'aperçoit qu'on a de moins en moins notre mot à dire. Or on a besoin d'autonomie. Le sujet nous intéresse et intéresse nos îliens. Or au département ils ont toujours une bonne raison de ne pas faire ce qu'on leur propose »*. Le maire d'une grande île explique que le conseil municipal est déçu : *« on se sent frustré car toutes nos demandes ne sont pas étudiées […]. On se sent parfois face à un mur. Il y a une éternelle fin de non-recevoir »* sur le nombre de rotations insulaires hebdomadaires, revendication récurrente. Les maires des îles s'accordent donc à dire que le comité n'est qu'un simulacre de concertation. *« On est invité quand tout est déjà réglé. Le comité consultatif ne sert qu'à faire le bilan de la saison écoulée et à annoncer ce qui a été décidé pour la prochaine saison. Il n'y a pas de vrai comité »*. Ou encore *« les réunions sont des chambres d'enregistrement uniquement, car il n'y a pas de consultation »*. La rigidité de l'interlocuteur est soulignée et il y a le sentiment de ne pas être entendu. *« Les relations ne sont pas mauvaises mais compliquées. Il n'y a pas de volonté d'améliorer les choses. Par exemple depuis des années on réclame un bateau insulaire une fois par semaine, permettant aux Sénans d'aller sur le continent à la journée. On demande à chaque comité consultatif, mais nos demandes ne sont pas entendues »*. Alors, pour montrer leur désaccord sur le fonctionnement de cette instance, les trois communes insulaires de l'Iroise ont par exemple décidé de boycotter la séance du comité du mois de juin 2016, ce qui a conduit à son annulation, avant de participer au suivant, en décembre 2016. Cette impression insulaire de ne pas maîtriser les liaisons n'est pas nouvelle (Péron, 1993:98).

<u>Composition et rôle du comité consultatif de la DSP pour le transport de marchandises entre l'île de Batz et le continent</u>

L'autorité délégante mettra en place, dans le cadre de l'exécution du contrat, un « comité consultatif », lieu de concertation avec les maires des communes concernées.

Ce comité est consulté sur les aspects relevant de l'organisation et de la gestion du service.

L'engagement de qualité du service et les bilans annuels correspondants lui sont présentés, ainsi que les bilans des trafics de marchandises.

Le comité consultatif est composé :

• du Maire, ou de son représentant désigné, de la commune de Batz,

• du Maire, ou de son représentant désigné, de la commune de Roscoff,

• de la direction du délégataire,

sous la présidence du conseiller général en charge de ces questions, et des conseillers généraux désignés par le département, assistés des services concernés.

En tant que de besoin, le comité consultatif peut être saisi sur des sujets spécifiques, avec une extension au besoin à d'autres membres.

Le délégataire contribue à l'animation de ce comité, notamment en préparant de façon transparente et précise toutes les informations utiles et demandées par l'autorité délégante.

Encadré 25 – Exemple de composition d'un comité consultatif
(Source : document programme définissant les caractéristiques quantitatives et qualitatives des prestations déléguées, pour le renouvellement du contrat en 2016)

Figure 88 – « Notre avion c'est notre pont »
Revendication du comité de défense de la ligne Guipavas-Ouessant en 2012, au moment de la baisse du nombre de rotations prévues dans le contrat renouvelé de DSP (Source : Ouest-France)

Figure 89 – Exemples d'affiche pour le maintien de la liaison aérienne à Ouessant
(Crédit : artiste MHAD)

En ce qui concerne la commission des horaires, parfois mise en place pour discuter des horaires de rotations, elle permet uniquement un affinage, par exemple une rotation décalée le dimanche un peu plus tard en été, ou un retour plus tôt l'après-midi du dimanche après un week-end prolongé. A Groix, cette commission qui existait depuis 2001 a été supprimée en 2015 : *« cela tournait parfois au ridicule, à chipoter pour quelques minutes et à défendre des intérêts particuliers plutôt que communs »* selon Thierry Bihan, adjoint au maire. Mais cette suppression réduit d'autant les possibilités de discuter les horaires : *« On n'a plus les horaires à l'avance aujourd'hui […], on les découvre en réunion, c'est donc moins aisé de repérer les incohérences »* (idem).

En dehors des décisions d'exploitation de service, les communes se sentent également tenues à l'écart lors des renouvellements de contrat de DSP. A Groix, la commune n'a pas été impliquée dans la définition du nouveau contrat de DSP en 2015 et a découvert à la dernière minute l'annulation de la cinquième rotation journalière. A Ouessant, le maire explique qu'il y a dans un premier temps une écoute des Ouessantins avec la venue sur l'île d'un agent départemental, puis plus rien. *« C'est une partie de poker sur la négociation de la contribution entre le conseil départemental et les compagnies privées qui candidatent. Le système atteint ses limites. Nous on n'a même pas eu le cahier des charges »* se plaint-il. A Ouessant en 2012, au moment du renouvellement de la DSP pour la liaison aérienne qui prévoit une baisse du nombre de rotations (Figure 88 et Figure 89), le maire est amené à rencontrer le conseil départemental mais souligne une approche minimaliste du service public par le délégataire : *« Le service public ? Une sympathique idée globale, mais une négation locale... Le devenir des îles ? Un paysage, une vitrine pour le tourisme... Les habitants des îles ? Un problème, plus qu'une richesse.... Alors, même si la majorité des conseillers généraux s'apprête à couper les ailes de l'avion et programmer sa mort à petit feu, nous ne baisserons pas les bras […] Nous sommes des citoyens à part entière »*[158].

Toutefois, les élus insulaires distinguent les relations cordiales avec les salariés de la compagnie (équipage ou équipe commerciale), des relations conflictuelles avec les services administratifs et la direction. Avec les premiers, il y a une bonne entente : *« Le personnel et les équipages sont compétents et investis. Il y a un vrai souci d'être à notre écoute. A bord, l'équipage est attentif et connaît les gens. On a confiance ».* Mais la direction est *« plus détachée car elle ne vit pas ici. C'est une direction à distance, il y a moins de lien de proximité »* selon le maire d'une grande île. Les relations avec la direction tiennent aussi à des histoires de personne. Entre 2011 et 2014, les revendications islaises n'étaient par exemple pas entendues par l'ancien directeur de la Régie, selon le maire *« considéré comme l'empêcheur de tourner en rond »* par le

[158] Article du Télégramme du 03/03/2012 intitulé « Ouessant. Défense de la ligne aérienne : une centaine de manifestants ».

directeur. Alors, l'élu a beaucoup milité pour que le directeur actuel soit le successeur à la direction de la Régie, *« car il connaît bien Yeu et les Islais […]. Aujourd'hui, le travail se fait plus en confiance »*.

En outre, les communes accusent le conseil départemental et la compagnie de se réfugier l'un derrière l'autre. *« Parfois la compagnie se réfugie derrière le conseil départemental, alors qu'ils sont aussi concernés »*. A l'inverse, un agent départemental atteste que déléguer le service public est un avantage d'affichage vis-à-vis des usagers. En effet, *« l'intermédiaire n'est pas directement le conseil départemental, mais la compagnie, qui filtre les réclamations »*. Et cela est ressenti par les communes.

A l'île d'Aix, les relations semblent particulièrement bonnes entre la commune et la compagnie. Le maire évoque une différence importante de fonctionnement avec les autres îles : *« tout se fait entre la compagnie et la commune, puis le département suit. Il y a adaptation permanente entre la compagnie et la commune, puis le département entérine »*. Il souligne en outre la grande souplesse de fixation des horaires suite aux discussions entre la compagnie et la commune. Le directeur de SFA précise que, s'inspirant des rapports de la Cour Régionale des Comptes de Bretagne sur les dessertes finistériennes et morbihannaises, la compagnie a supprimé une rotation et arrêté les tarifs résidents secondaires pour mettre en place un système d'abonnement fin 2014, comme la Compagnie Océane, sans que cela ne lance de mouvement social, car tout a été co-construit avec la mairie (abonnements, grille horaire…).

Ainsi, si pour la gestion du quotidien de la desserte les relations sont plutôt bonnes entre communes du Ponant d'une part et délégant et délégataire d'autre part, elles semblent plus conflictuelles quand il s'agit d'évoquer les questions d'orientation, de stratégie et d'organisation de la desserte. Qu'en est-il avec les associations d'usagers ?

- *Les associations d'usagers*

Parfois insatisfaits du service rendu, certains usagers se rassemblent en association pour faire valoir leur opinion et revendiquer leur « droit au transport »[159] auprès des autorités compétentes. Il ne s'agit pas ici de faire un recensement de ces collectifs d'usagers, mais de noter leur potentiel rôle dans la définition de la desserte insulaire. Les grandes îles semblent rassembler le plus grand nombre d'associations d'usagers : Groix, Yeu et Belle-Île. Certaines petites îles comptent également des associations de représentation d'usagers de la desserte. Cette étude nous a amenée à des échanges avec plusieurs associations : à Sein l'association des commerçants, à Groix le COllectif CItoyen (COCIG), à l'île d'Arz l'Association Ildaraise des Usagers des Transports Terrestres et Maritimes (AIUTTM) et à

[159] Expression utilisée par les membres du COCIG rencontrés en décembre 2016. Le droit au transport est de plus une notion affirmée par la loi LOTI de 1982.

Aperçu historique des associations à Belle-Île en lien avec la desserte

Il y a 40 ans, les revendications en lien avec le transport ne semblaient pas si manifestes. Dans son étude sur la vie associative à Belle-Île, Louis Brigand (1979) recense 52 associations actives mais aucune n'affiche l'amélioration de la desserte comme objectif spécifique. Les associations à but professionnel n'engagent pas d'action sur le sujet (conditions ou coût de traversée par exemple).

Seule l'Association pour l'Amélioration des Conditions Scolaires Hors de Belle-Île (APACSHBI), rassemblant des parents d'élèves, milite à l'époque pour notamment de meilleures conditions de traversée, d'intermodalité sur le continent ou de remboursement pour les enfants bellilois scolarisés sur le continent.

Encadré 26 – Faibles revendications sur la desserte à Belle-Île dans les années 1970

Figure 90 – Encart de communication lors du mouvement des Cirés Jaunes
(Source : association Îles en danger, automne 2014)

Figure 91 – Manifestation d'usager à Port-Joinville en 2012

A l'initiative d'Aller-Retour, association pour la défense des droits des usagers du service public assurant la liaison maritime entre l'île d'Yeu et le continent (Source : Gazette Yeu)

Figure 92 – Blocage du port de Palais par les Cirés Jaunes

Action du 19 octobre 2014, pour manifester le mécontentement des Cirés Jaunes face au nouveau contrat de DSP (Source : Ouest-France)

Yeu l'Union des Commerçants et des Artisans (UCA), Aller-Retour et Yeu-Demain. Les associations d'usagers de la desserte rassemblent essentiellement des habitants îliens ou des acteurs économiques des îles, bien que les résidents secondaires soient parfois nombreux dans ces structures[160].

Un premier rôle endossé par ces associations est la représentation des usagers dans les instances de concertation. En effet, quand il existe une commission des horaires, des membres de ces associations peuvent être invités à représenter les usagers. C'est le cas de l'UCA et d'Aller-Retour qui siègent à la commission paritaire à qui chaque année sont soumis pour avis les horaires de traversées de la Régie. Le CDOSP souligne que *« le conseil d'administration de la Régie adopte les horaires des traversées au vu des éventuelles observations de la Commission paritaire et en tenant compte des demandes du département »*.

Un comité paritaire existe aussi dans le cadre de la DSP des îles du large du Morbihan (article 34 de la convention de DSP). Il se réunit annuellement et traite des horaires, des tarifs, des navires etc. Les associations n'y sont pas invitées mais peuvent y assister. Un membre du COCIG explique qu'avant 2015, il fallait s'y présenter et forcer l'entrée. Aujourd'hui, la compagnie et le conseil départemental ne veulent plus recevoir les associations lors de ces réunions[161] et la commission des horaires n'existe plus pour la ligne Lorient-Groix.

Le rôle de ces commissions des horaires peut être décrié par les usagers. *« On n'avait qu'un rôle consultatif. On passait des heures à discuter mais nos avis n'étaient pas pris en compte. Par exemple pour le premier bateau à 6h50 l'hiver, ce qui est trop tôt, et à 7h30 l'été, trop tard, on proposait 7h15. Mais non… […] Et pour les horaires des bateaux du gaz et de l'essence, ils oublient d'inviter ceux qui passent le gaz et l'essence »*[162]. Ainsi, les usagers ont l'impression que leurs avis ne sont pas pris en compte et soulignent le choix inadapté des personnes conviées à ces réunions.

Un second rôle adopté par les associations d'usagers revêt plutôt un aspect revendicatif sous la forme d'actions ponctuelles lors de périodes de tension (Figure 90Figure 92). Ces associations sont d'ailleurs généralement plus dynamiques et les adhérents plus nombreux lorsqu'un point précis de la desserte pose problème et qu'un conflit émerge entre usagers, compagnie et éventuellement délégataire.

[160] Ces derniers sont parfois jugés moins légitimes sur les débats insulaires, notamment lorsqu'il s'agit d'autres sujets que la défense de la desserte, car ils sont perçus comme ne souhaitant protéger que la tranquillité de leur lieu de villégiature au détriment du dynamisme de l'activité économique insulaire. On pense par exemple au cas ildarais de ce couple de maraîchers en cours d'installation, finalement avortée en raison de l'opposition et des plaintes de l'association des Chemins de Ronde (2015).

[161] Thierry Le Bihan, adjoint au maire de Groix, novembre 2016.

[162] Membre du COCIG, décembre 2016.

Le représentant de l'association islaise Aller-Retour, comptant une centaine de membres, affirme que le nombre d'adhérents est *« variable. S'il y a un gros problème, on double ou triple les adhésions »*.

Les sujets portent le plus souvent sur les horaires et la fréquence des rotations, les tarifs, la sécurité, les caractéristiques des navires. Les actions menées peuvent prendre la forme de lettre aux autorités compétentes, de pétitions, d'actions en justice ou de manifestions avec, dans le cas du mouvement des Cirés Jaunes à l'automne 2014, blocage du navire de desserte ou grève de la faim[163].

Pour illustrer les jeux d'acteurs, il est intéressant de noter une action associative à l'île de Sein. En effet, l'association des commerçants, artisans et marins-pêcheurs a œuvré pour que la compagnie privée Finist'Mer exploite une liaison, en concurrence avec la compagnie délégataire Penn Ar Bed. L'association évoque plusieurs raisons à cela. La première est qu'il n'y avait pas auparavant de traversée prévue le vendredi soir, à la fois pour permettre aux jeunes scolarisés sur le continent de rentrer chez eux, mais aussi aux touristes de commencer plus tôt leur escapade de fin de semaine sur l'île, et ainsi augmenter les retombées économiques de la fréquentation touristique. La seconde raison est l'augmentation du tarif plein de la traversée, générant selon les commerçants une baisse de la fréquentation[164]. La troisième est que la compagnie délégataire manque parfois de capacité en saison haute et *« laisse des gens sur le quai »*[165]. Forte de ses revendications, l'association demande alors à rencontrer le délégant et le délégataire. *« On les a prévenus : ils font fausse route, ils ont flingué les îles. Mais on ne nous écoutait pas »*[166]. Les discussions échouent et c'est alors que l'association se tourne vers la Finist'Mer, qui exploite déjà une ligne saisonnière vers Molène et Ouessant, et qui accepte.

Les avantages de la présence de cette concurrence sont multiples selon l'association des commerçants sénans. D'abord, la compagnie délégataire n'a pas depuis augmenté ses tarifs passagers, favorisant la venue de touristes. En conséquence, l'activité est plus grande, les commerçants peuvent embaucher et investir, c'est donc positif pour le développement économique de l'île. Le concurrent privé est plus flexible dans ses tarifs : lorsque la météo est moins clémente, les prix de la traversée sont à la baisse pour ne pas décourager les traversées touristiques. Le navire de la Finist'Mer (110 passagers) est tout le temps plein selon un commerçant de cette association[167]. Aujourd'hui au cœur de la saison

[163] Pour de plus amples détails sur le mouvement des Cirés Jaunes et le jeu des différents acteurs durant cette période du renouvellement du dernier contrat de DSP des îles du large du Morbihan, se référer à (Alligand, 2015).

[164] En effet, le nombre de passages simples est passé de 95 144 en 2010 à 82 949 en 2012 sur la ligne Sud, avant de retrouver son niveau deux ans plus tard (données Penn Ar Bed). Selon la compagnie, cette baisse de fréquentation en 2012, également observée sur l'autre liaison, s'explique par une mauvaise météo printanière et estivale.

[165] La Penn Ar Bed reconnaît pouvoir absorber la quasi-totalité des flux estivaux, à l'exception d'une dizaine de jours.

[166] Les deux citations de ce paragraphe sont d'un représentant de l'association des commerçants, janvier 2017.

[167] Cette information n'a pas pu être vérifiée, puisque la compagnie Finist'Mer n'a pas souhaité nous répondre.

estivale, il estime que l'île de Sein a atteint sa capacité d'accueil et que *« le juste équilibre est trouvé »*. Ainsi les associations, se sentant le plus souvent insuffisamment entendues, peuvent tout de même avoir une forte influence sur le système de desserte.

3.3.1.2 Les instances portuaires, déjà opérateurs de la desserte

Les infrastructures portuaires sont essentielles à la liaison insulaire, sur l'île comme sur le continent. Le chapitre 6 y est consacré, afin de présenter leur diversité et l'impact des ouvrages portuaires sur le reste du dispositif de desserte. Il paraît pertinent d'aborder ici les acteurs aux compétences portuaires.

Evoquant le grand port, espace de coordination avec de nombreux acteurs, Eric Foulquier (2014a:77) le définit comme *« une communauté de communautés […] au service de la mobilisation des flux »*. Nous nous concentrons ici sur le propriétaire et le gestionnaire des ports de la desserte du Ponant. En 2007 trois grands ports bretons, auparavant ports d'intérêt national, deviennent régionaux[168], dont Brest et Lorient remplissant une fonction de desserte insulaire. Pour le reste, avant la loi NOTRe appliquée en 2017, tous les ports de la desserte insulaire sont départementaux[169], hormis les ports de la liaison privée de fret assurée par Bréhat Logistique, avec d'un côté le port privé de Saint-Julien, et de l'autre la grève de l'Eglise, port communal. Alors que la propriété est essentiellement départementale, la gestion de ces infrastructures portuaires est plus variée : concessions à la commune, à la Chambre de Commerce et d'Industrie, ou à une Société Publique Locale de gestion portuaire.

Avec la loi NOTRe, le paysage portuaire est réaménagé. Dans l'esprit de cette loi, les différentes collectivités pouvaient candidater pour obtenir les compétences portuaires, suite à des négociations avec la région. A défaut de candidature, c'est la région qui récupère la compétence. Les départements de Vendée et de Charente Maritime ont conservé leur compétence des ports servant à la desserte insulaire. Il faut dire que leurs régions de rattachement, respectivement les Pays de Loire et la Nouvelle Aquitaine, n'ont pas sur leurs territoires d'autres îles habitées à l'année et non raccordées par un pont que Yeu et Aix. Un représentant d'association islaise souligne d'ailleurs *« C'est préférable, car pourquoi les Sarthois viendraient décider pour nous ? »*. Le maire de l'île d'Yeu explique que *« c'est pas comme en Bretagne où tous les départements sont marins, et donc où la loi NOTRe a plus de cohérence sur la desserte des îles »*.

---

[168] En application de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, dans le cadre d'une politique de décentralisation.

[169] En application de la loi de décentralisation de 1984.

La région Bretagne est devenue l'autorité portuaire d'une grande partie des ports de la desserte insulaire, afin d'*« agir en cohérence avec la compétence régionale sur la desserte des îles. La responsabilité du cabotage maritime avec les îles […] rend pertinent que la région maîtrise le maillon portuaire associé : que cela soit pour la régulation des accès, pour être en mesure de maîtriser la qualité de service globale rendu aux passagers et transporteurs, pour la détermination de l'équation économique globale de la desserte »* (Conseil Régional de Bretagne, 2016). La Bretagne comporte en effet onze des treize îles du Ponant étudiées ici. Cependant, le transfert de compétence portuaire est variable d'un département à l'autre. Dans les Côtes d'Armor, aucun changement de propriété ou de gestion n'est à noter. Dans le Morbihan, où une Société Publique Locale a été créée en 2012 pour la gestion des ports de plaisance, le transfert des ports de la desserte insulaire est partiel. Les ports gérés par la SPL Compagnie des Ports du Morbihan sont restés dans le giron départemental, avec si besoin une convention avec la région pour la mise à disposition des cales nécessaires à l'exploitation des liaisons maritimes ainsi que les locaux des gares maritimes (Houat et Hoedic[170]). Les ports morbihannais dont l'activité principale est la desserte insulaire ont eux été transférés à la région : Port-Tudy pour Groix, Port-Maria et le port de Palais pour Belle-Île, une partie du port de commerce de Vannes pour le fret en direction des îles du large (compagnie TMC), et trois ouvrages pour l'île d'Arz (Conleau, Barrarac'h et Béluré). Enfin, tous les ports de la desserte des îles du Finistère sont transférés à la région, en compétence directe. La région Bretagne ne cherche pas particulièrement à assurer la gestion directe de ces infrastructures, et des discussions sont en cours pour que la gestion soit reprise par les communes à Molène et Batz[171].

Ainsi, sur les 32 ports de la desserte permanente, 14 sont devenus régionaux : tous au profit de la région Bretagne, la moitié issue du conseil départemental du Finistère, l'autre moitié du conseil départemental du Morbihan. Les compagnies assurant le service public de dessertes des îles conservent la priorité d'accostage.

Le Conseil Portuaire est l'instance de gouvernance. Cette instance consultative, régie par le Code des Ports Maritimes, émet des avis simples sur les affaires portuaires. Le concessionnaire portuaire, les collectivités dont la commune, et les usagers du port (compagnies notamment) en sont membres. A l'île d'Aix, où le département et la commune se réunissent bi-annuellement pour des échanges techniques sur les questions portuaires, le service des douanes est également associé aux réunions dans l'idée d'optimiser les recettes liées à la taxe Barnier. Cela facilite la circulation d'information quant aux

Figure 93 – Extrait du planning d'occupation des ouvrages portuaires pour les liaisons insulaires des îles du large du Morbihan
(Crédit MG 2016)

[170] Par convention avec le conseil départemental du Morbihan (autorité concédante) et la Compagnie des ports du Morbihan (concessionnaire), seules les infrastructures permettant la desserte des passagers sont mises à disposition de la région qui en assure les réparations de premier niveau (rejointement…), l'entretien courant restant à la charge du concessionnaire (nettoyage…) (Source : Carte de la répartition des compétences sur les 22 ports de la région Bretagne, fournie par Alice Landais, avril 2018).

[171] Discussion téléphonique avec Guy Berrou, de l'antenne portuaire de Brest pour la région Bretagne, avril 2018.

compagnies saisonnières ayant des autorisations d'accoster sur l'île, afin que les douanes puissent contrôler la perception de la taxe pour ces compagnies.

La capitainerie du port peut également avoir un rôle à jouer dans la desserte insulaire. C'est le cas à Palais où elle règle les conflits d'usage liés à l'occupation des ouvrages portuaires, selon le planning élaboré par le conseil départemental qui attribue des créneaux d'accès (Figure 93).

Commune, département, région : les acteurs portuaires, propriétaires et gestionnaires, sont bien souvent déjà des acteurs de la desserte insulaire, facilitant la coordination entre gestion portuaire et gestion des liaisons. Dans la continuité de ces liaisons, d'autres acteurs néanmoins remplissent un rôle non négligeable pour la desserte des îles.

3.3.2 Dans la continuité de la desserte insulaire : les acteurs du transport à terre

Le transport à terre dans l'approche portuaire est incontournable pour traiter de la desserte. S'il ne constitue pas le cœur du sujet, les entreprises du Ponant y sont confrontées pour les déplacements sur l'île (3.3.2.1) et le stationnement à proximité de la gare maritime, insulaire ou continentale (3.3.2.2). Il est question ici des acteurs et de leurs enjeux. Les problématiques de transport terrestre pour les entreprises insulaires seront abordées ultérieurement (6.3.1, 6.3.2 et 7.2.7).

3.3.2.1 Le transport terrestre de fret sur l'île[172]

Une fois la marchandise continentale arrivée au port insulaire, il est nécessaire d'effectuer un dernier déplacement sur l'île pour atteindre sa destination finale. Il s'agit du post-acheminement. A l'inverse, une marchandise insulaire à destination du continent doit également rejoindre le port de l'île avant de traverser. C'est le pré-acheminement. Dans la continuité de la desserte maritime ou aérienne, le transport terrestre sur l'île joue un rôle essentiel pour la desserte du territoire. *« La réflexion sur la desserte de l'île ne peut avoir de sens sans considérer le système de transport intérieur […]. Routes, chemins, équipements portuaires sont essentiels »* (Salini, 2017:10). Comment est-il organisé sur les îles du Ponant ?

[172] Nous ne traitons pas du transport de passagers sur les îles, qui a par ailleurs déjà fait l'objet d'un travail de recherche de master 2 (Pauchet, 2018).

- *Les acteurs du transport terrestre de fret sur l'île*

Les opérateurs du transport sur l'île sont variés (Tableau 4). Il peut s'agir tout d'abord des compagnies maritimes assurant aussi un service de transport sur l'île en complément de l'activité principale (cf. 3.1.1.1 et Figure 94). C'est le cas de cinq compagnies sur sept liaisons. Ce service de livraison concurrence un marché déjà existant (Bréhat, Groix et Belle-Île), pallie le manque de service (Batz) ou permet de surmonter la réglementation de circulation (comme la Penn Ar Bed à Molène et Sein) (Figure 96).

Il existe également des acteurs privés du transport terrestre en dehors de la desserte maritime[173]. Alors que des transporteurs comme Messagerie Transports Islais (Figure 95) ou Ilyco à Yeu proposent des services de transport sur l'île uniquement, d'autres tels que Le Menach[174] ou Breiz Île traversent avec leurs véhicules à bord des navires rouliers pour aller chercher ou livrer de la marchandise sur le continent. Ces derniers sont alors parmi les plus gros clients des compagnies maritimes.

Enfin, la commune peut elle-même proposer un service public de transport (Figure 97), comme à Houat et Hoedic. Sur ces deux îles morbihannaises, le service communal de transport de marchandises est déficitaire (environ 25 000€ de pertes annuelles pour chacune de ces deux îles). La nécessité d'un transport organisé par la commune relève de l'absence d'initiative privée en raison d'un marché trop petit pour permettre une activité rentable ; la restriction de circulation des véhicules motorisés aux véhicules communaux. A Houat, les commerçants peuvent toutefois demander une dérogation (ils sont quatre en 2016 à bénéficier d'un véhicule).

- *Les enjeux pour les acteurs du transport terrestre de fret sur l'île*

Les opérateurs privés du transport sur l'île, quand le dispositif de desserte maritime le permet, traversent avec leurs véhicules pour du pré ou post-acheminement sur le continent. Selon les liaisons, ces transporteurs profitent d'un avantage comparatif puisqu'ils bénéficient de tarifs préférentiels non accessibles aux sociétés de transport du continent. *« La concurrence [continentale] n'a pas réellement de chance face aux entreprises de roulage belliloises. Des tarifs préférentiels leur sont appliqués. Cette mesure de protectionnisme*

Figure 94 – Belle-Île : les véhicules des compagnies TMC (quai Nicolas Fouquet) et Océane (quai Bonnelle)
(Crédits MG 2017)

[173] Certains ont été rencontrés dans le cadre de cette thèse : Alain Louail à Bréhat, Gilles Le Menach à Groix, Laëtitia Collin pour Breiz Île Transport à Belle Île, Christophe Robard de Messagerie Transports Islais (MTI) et Stéphanie Sorlot d'Ilyco Transport à l'île d'Yeu.

[174] A Groix, c'est avec l'arrivée du Saint-Tudy en 1985 que des camions peuvent embarquer, ce qui a représenté une petite révolution pour le transporteur, qui allait auparavant chercher la marchandise à Port-Tudy, et aujourd'hui à Lorient.

Île	Compagnie maritime	Société de transport terrestre	Commune
Bréhat	Bréhat Logistique	Alain Louail, Bréhat Services	-
Batz	SARL Transport de Fret	-	-
Ouessant		Le Noret, Salou	-
Molène	Penn Ar Bed	-	-
Sein	Penn Ar Bed	-	-
Groix	Compagnie Océane	Le Menach	-
Belle-Île	Compagnie Océane, TMC	Breiz Île Transport, Servibat, Enezia	-
Houat	-	-	Service communal
Hoedic	-	-	Service communal
Île-aux-Moines	-	SAMGM Riguidel	-
Arz	-	-	-
Yeu	-	Messagerie Transports Islais, Ilyco Transport	-
Aix	-	-	-

Tableau 4 – Recensement non exhaustif des acteurs du transport terrestre sur l'île, en dehors des entreprises ou particuliers eux-mêmes
(Source : enquêtes de terrain)

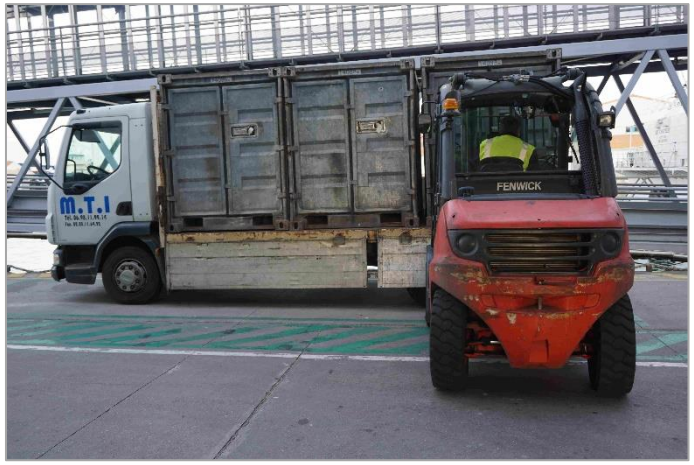


Figure 95 – Un docker de Port-Joinville charge un camion de MTI (Yeu)
(Crédit MG 2016)

Figure 96 – Ruelle étroite et large quai des Paimpolais à Sein
La première ne permet pas le passage de véhicule motorisé, tandis que le second, un des axes les plus larges de l'île, voit circuler le chariot-élévateur de la Penn Ar Bed pour du pré-acheminement
(Crédit MG 2017)

Figure 97 – Le tracteur communal attaque la côte d'accès du port de Saint-Gildas pour livrer de la marchandise à Houat
(Crédit MG 2016)

les préserve de rivalités sur leur marché » (Tanguy Nicolas, 1995:51). De même, les véhicules insulaires sont privilégiés lorsque la circulation des véhicules continentaux est soumise à autorisation de la mairie.

Des restrictions estivales de circulation, au nom de la sécurité et du tourisme, viennent contraindre les déplacements, tout en tentant de préserver l'activité des transporteurs et entrepreneurs. A Sein, où les ruelles sont particulièrement étroites (Figure 96), l'interdiction estivale de circulation concerne tout moyen de transport de passager roulant (vélo, trottinette ou skate compris), mais pas l'usage de carriole pour tous et de vélo pour les professionnels (sur autorisation). A Aix, un premier arrêté interdit la circulation de véhicules motorisés, hors livraison de commerces, entre le week-end de Pâques et le 30 septembre dans la rue principale, tandis qu'un deuxième[175] interdit la circulation en juillet et août des engins de chantiers sur l'ensemble de l'île. A Bréhat, Groix ou Belle-Île, ces restrictions de circulation sont intermittentes selon les horaires de la journée[176] (Figure 98).

Ces règlementations de circulation, les particularités du réseau routier, ainsi que les caractéristiques du marché insulaire impliquent de s'adapter. Breiz Île Transport loue un petit véhicule pour le transport du frais et du surgelé en été afin de circuler plus facilement qu'en camion et de pouvoir se rendre dans le bourg de Palais, inaccessible aux camions après 10 heures du matin, alors que le navire arrive à 8h30, ce qui laisse peu de temps pour procéder à toutes les livraisons. De plus, l'été est synonyme de congestion et d'afflux de piétons et de cyclistes qui, aux dires des transporteurs, oublient quelque peu le code de la route lors de leur visite insulaire. Les temps de transports sont ainsi doublés en saison estivale selon MTI, et cela a des répercussions sur les entreprises îliennes (cf. 7.2.7).

3.3.2.2 Le stationnement à proximité des ports de la desserte

Un autre sujet lié au transport terrestre et pouvant toucher les entreprises insulaires est le stationnement, sur l'île comme sur le continent.

- *Les acteurs du stationnement*

Au port insulaire, mais aussi sur le reste de l'île, l'espace alloué au stationnement est contraint par la taille réduite du territoire. S'il est généralement non organisé sur les petites îles, où les véhicules sont garés parfois de manière désordonnée et gênante pour d'autres activités, les communes des trois grandes

Figure 98 – Circulation à Bréhat : étroitesse des chemins, limitation de vitesse et accès restreint au bourg en saison estivale *(Crédit MG 2016 et 2017)*

[175] Arrêté n°2015-04 et 2015-07.
[176] Bréhat : interdiction de circulation dans le bourg de 10h à 18h. Groix : 10h30-13h. Camions à Palais : 10h-14h.

Figure 99 – Parc de stationnement privé, proche de la gare maritime de Fromentine au départ vers l'île d'Yeu
(Crédit MG 2016)

Figure 100 – Parc de stationnement départemental en herbe géré par la commune de Ploubazlanec (pointe de l'Arcouest) au départ vers Bréhat
(Crédit MG 2016)

îles, au parc automobile plus important, tentent de canaliser le stationnement notamment en mettant à disposition des aires gratuites prévues à cet effet. A Groix, des travaux d'agrandissement du parking des pêcheurs, souvent saturé, permettent en 2016 de passer de 80 à 110 places de stationnement. Pour éviter des véhicules ventouses, une limitation de durée peut être instaurée par la commune, qui semble être le seul acteur sur l'île impliqué dans le stationnement. Sur le continent en revanche, les acteurs du stationnement sont publics et privés.

Les îliens conservent parfois un véhicule sur le continent, afin de faciliter leurs déplacements[177], et les touristes de passage s'y garent le plus souvent plutôt que de traverser avec un véhicule. Il y a donc une forte demande de stationnement dans la commune du port d'embarquement continental, amplifié en saison estivale.

L'activité de sociétés privées concerne le stationnement, mais aussi éventuellement du gardiennage, de menus travaux ou un service de navette jusqu'à l'embarquement. Il peut s'agir de sociétés dédiées à cette activité (Figure 99), ou d'établissements hôteliers. L'ouverture de ces parcs de stationnement dépend de la saisonnalité de la desserte. Aux abords du port, des particuliers louent également des places de stationnement ou des garages. Concernant les deux liaisons aériennes, les compagnies proposent du stationnement gratuit réservé aux usagers à l'héliport de Fromentine et à l'aéroport de Brest.

A Fromentine, au départ vers l'île d'Yeu, il n'existe pas d'offre publique de stationnement à longue durée, mais plusieurs offres privées. En 2013, une enquête réalisée par la direction générale de la concurrence suite à une plainte des consommateurs, a mis en évidence une pratique d'entente tarifaire, répressible d'amende. Depuis, si les tarifs ne sont plus identiques et fixés de manière concertée entre parkings privés, les tarifs restent proches et élevés[178]. Une solution de stationnement public est envisagée par la commune continentale mais sa réalisation serait ralentie sous la pression des privés.

Il existe aussi des gestionnaires publics si les terrains de stationnement appartiennent à la collectivité. C'est le cas pour une partie des capacités de stationnement à la pointe de l'Arcouest au départ pour Bréhat. La commune de Ploubazlanec est propriétaire de parcs de stationnement de 142 places, attribuées par un système de cartes aux Bréhatins ou aux personnes se rendant sur Bréhat pour des motifs professionnels, mais elle est aussi concessionnaire auprès du département de plus de 600 places de stationnement (Figure 100). Elle emploie pour cela jusqu'à 9 agents saisonniers et accueille

[177] A Bréhat, Molène, Sein, Houat, Hoedic et Aix, les particuliers ne sont pas autorisés à détenir un véhicule sur l'île (ou sur dérogation uniquement) et s'ils possèdent un véhicule, il est donc sur le continent. Sur les autres îles, la traversée avec un véhicule étant coûteuse ou inadaptée, certains îliens possèdent un véhicule laissé en tout temps sur le continent.

[178] Environ 18€ la journée, 98€ la semaine sans abonnement, entre 58 et 75€ le tarif mensuel de l'abonnement annuel.

plus de 40 000 véhicules durant trois mois (données 2014). A Fouras, au départ de l'île d'Aix, le département attribue une quarantaine de places par Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT). Enfin, des accords existent entre communes insulaires et continentales : la mairie de Houat a obtenu l'obtention d'un badge pour le stationnement des Houatais à la gare SNCF de Quiberon (habituellement limité à 7 jours) durant les 6 mois d'hiver. En été en revanche, les Houatais se rabattent sur l'offre régulière, privée ou publique, notamment le parking du Sémaphore à l'entrée de la ville, avec un système de navettes.

- *Les enjeux du stationnement : accessibilité et flux financiers*

Les communes continentales sont largement impliquées dans la desserte insulaire (Figure 101), et ont parfois l'impression de subir les effets indésirables de celle-ci : voiture ventouse des îliens qui se déplacent peu sur le continent, circulation et congestion lors des pics de fréquentation touristique[179]. Les relations entre communes insulaires et continentales sont alors conflictuelles. C'est le cas entre Batz et Roscoff : le maire insulaire se plaint de la volonté roscovite de réaliser un cœur de ville piéton et d'ainsi réduire les parcs de stationnement au détriment des passagers à destination de l'île. De plus, aucune place n'est réservée pour les Batziens. Ailleurs, les communes continentales réservent parfois des places aux communes insulaires (Bréhat, Le Conquet, Vannes, Fouras), mais rarement en nombre suffisant, ce qui pose alors la question de leur attribution. Une solution pour faciliter le stationnement est l'achat de terrains sur le continent par la commune insulaire, comme l'a fait l'Île-aux-Moines à Baden (182 places de stationnement sur deux parkings communaux).

Le stationnement est avant tout un enjeu financier. Certains parcs de stationnement communaux restent gratuits toute l'année (Roscoff près de la gare, Brest, Esquibien, Lorient, Vannes, Baden) tandis que d'autres sont payants au moins en saison touristique. Le stationnement représente alors des recettes pour le gestionnaire et des coûts pour l'usager. Le stationnement peut être un marché intéressant. A l'Arcouest, la commune dégage un excédent d'environ 25 000€ à partager avec le délégant (données 2014). Pour les usagers îliens, le stationnement peut revenir à un coût annuel de plus de 700€[180]. Pour limiter ces coûts, des usagers investissent dans des places de parking ou des garages dans la commune continentale. C'est le cas de la CCBI qui a acheté un garage à Quiberon pour stationner un véhicule intercommunal. Mais le coût foncier dans la commune continentale peut être élevé (Figure 102).

Figure 101 – La question du stationnement fait les titres des journaux locaux, comme ici à Lorient (au départ vers Groix)
(Source : Ouest-France, septembre 2013)

Figure 102 – Capture d'une annonce sur un site en ligne pour un garage/box à l'Arcouest (au départ vers Bréhat)
(Source : le Bon Coin, mai 2018)

[179] Cf. par exemple l'article du Télégramme du 26.04.2018 intitulé « Stationnement. Rues et avis partagés à la gare maritime », concernant les mesures prises par la ville de Lorient pour réglementer le stationnement près de la gare maritime.

[180] Le coût annuel de stationnement sur le continent pour un véhicule insulaire est de 230€ à Quiberon, 220 à 260€ à Fouras, quelques 500€ au Conquet ou plus de 700€ à Fromentine (enquêtes de terrain).

Figure 103 – Réglementation de stationnement sur la cale de la pointe de la Fumée à Fouras (au départ vers Aix)
(Crédit MG 2016)

Comme la tarification de la traversée, celle du stationnement participe au niveau d'accessibilité de l'île ainsi qu'au coût de la desserte pour l'usager, contribuant au surcoût insulaire.

De plus, les zones de stationnement sont parfois éloignées du port d'embarquement, ce qui nécessite un temps d'acheminement non négligeable. A Quiberon, il faut compter environ 1h30 pour le stationnement au parc du Sémaphore : le temps de déposer les passagers et les bagages à la gare maritime de Port-Maria, de revenir au parking, puis d'attendre la navette qui amène le conducteur au port[181]. A Fouras, les diverses zones de stationnement sont actuellement proches de l'embarcadère, mais le département ne cache pas sa volonté d'éloigner la zone de stationnement pour une *« requalification paysagère »*. La proximité de stationnement est recherchée par les usagers. A l'embarcadère de Fouras, seuls les véhicules en attente d'embarquement (et les mytiliculteurs locaux) ont le droit de stationner (Figure 103). Cependant, les artisans travaillant à Aix y laissent parfois leur véhicule, ce qui n'est pas gênant en hiver, mais est véritablement un souci en saison touristique. Le surveillant de port n'est cependant pas assermenté pour gérer le stationnement interdit.

L'accessibilité insulaire et la fluidité des échanges entre île et continent reposent non seulement sur l'organisation des liaisons maritimes et aériennes par les opérateurs de la traversée, mais aussi sur ceux du pré et post acheminement, à travers le transport terrestre et le stationnement des véhicules.

[181] Selon Andrée Vielvoye, maire de Houat, entretien du 14 décembre 2016.

3.4 Conclusion du chapitre 3 : la desserte, un système complexe

Ce troisième chapitre permet de qualifier la desserte de système complexe. Le système réel de desserte est d'autant plus complexe que celui présenté dans ce chapitre puisque, pour rappel, l'analyse effectuée ici n'est pas tout à fait exhaustive. En effet, les transporteurs ponctuels et saisonniers et les modes de transport particuliers sont exclus de l'étude. Cependant, nous justifions le choix de concentrer l'analyse de la desserte sur les compagnies permanentes et régulières car ce sont elles principalement qui proposent leurs services aux entreprises insulaires, sujet de notre étude.

D'abord, la complexité du système de desserte traduit des spatialités complexes. Les îles et les liaisons sont singulières et présentent des problématiques à la fois maritimes et terrestres, incluant la rupture maritime, le fait portuaire, le stationnement, le pré et le post-acheminement. La desserte est plus large que la simple traversée.

Ensuite, le système de desserte insulaire est complexe par les nombreux acteurs qui le composent. La desserte ne se réduit pas à l'usager et à l'opérateur de transport, exploitant la liaison maritime ou aérienne. Elle englobe bien d'autres acteurs : les collectivités en charge de la continuité territoriale, les représentants d'usagers et les acteurs liés à la gestion portuaire, tous impliqués dans la traversée entre l'île et le continent. De plus, les acteurs terrestres du transport et du stationnement, à la fois sur l'île et sur le continent, sont incontournables quand il s'agit d'aborder l'accès à l'île. Les relations entretenues varient d'une liaison à l'autre, mais les usagers et leurs représentants soulignent régulièrement un manque de concertation. Toutefois, tous ces acteurs du système de la desserte insulaire jouent un rôle dans l'accessibilité de l'île.

Enfin, le système de desserte insulaire est complexe par les enjeux qu'il porte, en lien avec les intérêts de ses divers acteurs. L'enjeu est financier pour la compagnie exploitant une liaison en service public et pour la collectivité en ayant la charge. Toutes deux supportent un coût global inhérent aux conditions géographiques de l'île et à la fréquentation que cette dernière génère. La charge de la desserte revient à part variable entre l'usager et le contribuable selon la touristicité de l'île. Ainsi, la gestion du système de desserte est une question à la fois économique et politique. Toutefois, si le devoir de continuité territoriale incombant à la collectivité implique des charges financières parfois élevées, le marché de la desserte des compagnies assurant un service privé peut être générateur de ressources, notamment portuaires. De plus l'accessibilité ainsi permise des îles renforce leur attractivité tant pour les entreprises, les ménages et les visiteurs, favorisant alors l'image régionale dont peut bénéficier la collectivité.

Le second enjeu est celui du marché concurrentiel. Une vingtaine de compagnies exploitent des liaisons de manière permanente et régulière. Alors que le marché du transport maritime de fret connaît

des situations concurrentielles tendant à la complémentarité et la spécialisation des compagnies, avec une répartition de l'activité, le marché du transport maritime de passagers attire des compagnies saisonnières, accentuant le poids financier des liaisons en service public et affaiblissant potentiellement leur niveau de desserte. L'enjeu concurrentiel, associé à l'enjeu financier, soulève ainsi la question de la pertinence de la concurrence du service public maritime.

Le troisième enjeu de la gestion de la desserte est territorial. En dehors des effets sur le développement du territoire et les possibilités d'échanges, la desserte mise en place est significative en termes d'emplois ou d'infrastructures, pour l'île mais aussi pour le continent. Les deux territoires saisissent des retombées positives, principalement économiques, mais également négatives (congestion par exemple) comme nous le verrons dans le chapitre 6.

Pour finir, l'étude du système de desserte insulaire révèle la singularité des liaisons dans leur gestion et leur exploitation : diversité de la situation de marché, de la forme et la taille des établissements de transport, du coût global de la desserte en termes de contribution de la collectivité et de résultat d'exploitation pour l'exploitant, des choix politiques des élus des collectivités, de l'implication des représentants des usagers etc. Réunir l'organisation de ces liaisons sous l'entité régionale semble pouvoir permettre une mutualisation des efforts de gestion, mais ne doit pas faire oublier la spécificité du système de desserte de chacune des îles du Ponant.

Ce complexe système de desserte est organisé à une fin : les échanges de personnes et de biens entre les îles et le continent. Le chapitre suivant présente d'un point de vue synthétique l'activité de la desserte à travers les flux générés.

CHAPITRE 4 :
LES FLUX ENTRE ILES ET CONTINENT, REFLETS DE L'ACTIVITE ECONOMIQUE INSULAIRE

« Pour faire droit à la raison, c'est en terme de flux qu'il faut penser l'espace insulaire. »

Stéphane Gombaud, 2007, Îles, insularité et îléité

4.0 Introduction au chapitre 4

Le géographe Guy Mercier (1990) conclut le colloque « Territoires et sociétés insulaires », organisé à l'initiative de l'Université de Bretagne Occidentale : *« Si l'île absolue n'existe pas, c'est bien parce que les îles réelles, elles, sont en relation avec l'extérieur. Il y a donc, dans le cas des îles, un jeu de contrastes instructif : leur isolement maritime forme une toile de fond qui met en évidence l'importance des relations qui les rattachent au monde environnant »*. Ces relations témoignent d'une ouverture de l'île au continent, par le rapprochement technique, socio-économique et culturel et la multiplication des échanges (Brigand et al., 1986). Si l'insularité est à considérer par l'isolement physique, il faut aussi l'appréhender par le désenclavement permis par les échanges (Thierry Nicolas, 2005). Ces derniers peuvent être de nature physique (biens et personnes) ou immatérielle (information, communication, finance etc.).

En abordant l'insularité par le prisme de la desserte, nous considérons les flux physiques de personnes et de fret. Les dispositifs de transport en sont le support. Dans le cadre des activités économiques, le transport permet de procéder à des échanges nécessaires à l'amont et à l'aval de l'activité. Quelle est la mesure des flux de marchandises entre les îles du Ponant et le continent ? Sont-ils le reflet de l'activité économique insulaire ? L'objectif de ce chapitre est d'estimer puis d'analyser les flux transitant par la desserte insulaire.

Cette analyse des flux se justifie pour deux raisons. La première est la mise à jour de la fréquentation insulaire pour l'ensemble des îles du Ponant. Les données récentes sont présentées dans les rapports de la Cour des Comptes pour la desserte des îles finistériennes et morbihannaises (Chambre

Figure 104 – Flux de passagers et de marchandises entre Batz et Roscoff au début des années 1950

A quai à Roscoff, la Fauvette débarque des passagers et le Saint-Pierre s'apprête à décharger sacs de pommes de terre et cagettes d'artichauts

(Source : Jos Le Doaré, in Riou et al., 2017:107)

Régionale des Comptes, 2014a, 2014b; Cour des Comptes, 2011) mais les données ne couvrent pas l'ensemble des treize îles du Ponant étudiées.

La deuxième justification de cette étude est que l'estimation, régulièrement réalisée pour les passagers, ne l'a jamais été pour le fret à l'échelle du Ponant. Il existe des relevés ponctuels de flux de marchandises pour certaines îles, dans des documents universitaires sur les îles du Ponant (Brigand, 1983; Brigand et al., 1986; Dumortier, 1976; Georgelin, 1998; Tanguy Nicolas, 1995; Péron, 1993), ou des ouvrages historiques[182] (Chasles de La Touche, 1852; Riou et al., 2017; Salomé, 2003). Cependant, l'estimation des flux est rarement exhaustive et, puisque ne concernant qu'une île, une comparaison n'est pas possible. Or il s'agit bien dans notre travail de présenter une vision globale du fret circulant entres les îles et le continent, en consolidant les données de toutes les liaisons des îles du Ponant.

Pour cela, il est nécessaire dans un premier temps de cette introduction de définir le terme de flux et son périmètre (4.0.1). Dans un second temps, nous formulerons deux hypothèses sur les flux que nous souhaitons ensuite vérifier avec l'estimation de leur volume et leur analyse (4.0.2).

4.0.1 Périmètre des flux

Un flux est *« l'expression d'une circulation entre lieux sur une infrastructure »* (Offner in Lévy and Lussault, 2013). Les flux entre les îles du Ponant et le continent sont donc l'expression de la circulation entre chaque île et son port ou aéroport d'embarquement continental, par voie maritime ou aérienne. Toute personne et toute activité sur l'île génère des flux et des déplacements.

Les flux concernent la circulation d'éléments mobiles, qui peuvent être de natures diverses : individus, biens, services, énergie, information, capital etc. (J. J. Bavoux et al., 2014). Cette étude a pour périmètre les flux physiques transitant par voie maritime ou aérienne. Nous écartons donc les flux financiers ou les flux liés à l'information et la communication. Nous écartons aussi les flux d'énergie et d'eau transitant par des câbles et conduits sous-marins[183]. L'estimation ne couvre donc pas l'ensemble des flux économiques entre îles et continent, mais uniquement ceux transitant par la desserte insulaire abordée ici, à savoir les flux de passagers et de fret. La composition du fret sera détaillée dans le point méthodologique (4.1.2.3).

[182] Le volet historique des flux n'est pas traité dans notre étude.

[183] Concernant le réseau électrique, seules les trois îles de l'Iroise ne sont pas raccordées au continent. Concernant l'approvisionnement en eau, les trois îles de l'Iroise et les quatre îles du large du Morbihan sont en situation d' *« insularité hydraulique »* tandis que les autres sont connectées au continent (Chiron, 2007).

De plus, tout flux a une direction et suit un itinéraire depuis son origine jusqu'à sa destination. Ainsi, il est possible de distinguer les flux entrant sur le territoire insulaire depuis le continent, et ceux sortant de l'île vers le continent. Pour le fret, nous utilisons la terminologie d'importation et d'exportation, considérant l'île comme une entité géographique où arrivent et d'où partent des flux. Nous parlons de flux à l'import depuis le continent vers l'île : il s'agit de biens produits sur le continent à consommer sur l'île, ou de biens intermédiaires transformés sur l'île. A l'inverse, l'export est le transport de l'île vers le continent. Il peut s'agir de productions insulaires commercialisées sur le continent, ou de déchets et rebuts[184] liés à la consommation et la production sur l'île. Cette distinction du sens des flux sera utilisée dans la section 4.3.2.

Nous écartons du périmètre d'étude les flux générés par l'activité des compagnies ponctuelles (cf. note de bas de page n°218, p224) ou saisonnières qui ne desservent pas les îles de manière régulière. En outre, de nombreuses marchandises sont transportées en tant que bagage à main par les passagers. Ce « transport à la valise » est observé à bord des navires des liaisons permanentes mais n'est pas quantifiable. Les transporteurs limitent parfois le nombre de bagages embarqués par passager mais les compagnies maritimes ne les recensent pas.

4.0.2 Hypothèses sur les flux

Les activités économiques des îles présentent des besoins en transport qui, s'ils sont pris en compte par les compagnies, ont des conséquences sur les flux de la desserte. La présentation du tissu économique insulaire au chapitre 2 a permis d'identifier certaines caractéristiques pouvant influer sur la demande de transport et les flux entre îles et continent. A partir de ces éléments caractéristiques de l'activité économique insulaire, nous formulons ici deux hypothèses, que nous souhaitons tester dans ce chapitre 4 : la saisonnalité des flux de passagers et de marchandises d'une part, et le déséquilibre des flux de fret d'autre part.

Le secteur touristique semble incontournable pour l'économie des îles aujourd'hui. Activité très largement saisonnière (Encadré 27), l'économie insulaire et la desserte doivent s'adapter aux variations de trafic. Cela signifie que les compagnies doivent être en mesure de proposer une offre correspondant aux volumes de la demande : davantage de fréquentation de visiteurs en saison estivale, et un plus grand besoin d'approvisionnement des commerces les accueillant à cette période. Le tourisme permet le plus souvent aux entreprises insulaires de rentabiliser leur activité à l'année. Quel est son impact sur la

Saisonnalité de l'activité insulaire

On distingue au moins trois périodes de fréquentation touristique, qui peuvent varier d'une île à l'autre, mais également d'une année à l'autre selon les facteurs extérieurs : contexte économique général, conditions météorologiques etc.

La basse saison court environ d'octobre à mars, avec une population sur les îles qui se réduit à la population permanente. Une partie des commerces est fermée, et la vie économique est au ralenti, contrairement à la vie sociale ou associative des îliens. En revanche, un afflux ponctuel peut être observé pour les fêtes de fin d'année.

La saison touristique inclut la moyenne saison et la haute saison. La moyenne saison se situe au printemps et à l'automne, avec une fréquentation de retraités et de groupes scolaires, mais aussi lors des vacances scolaires tout au long de l'année, qui peuvent induire la venue de familles.

Enfin, la haute saison correspond au cœur de l'été en juillet et août. Cependant, les très fortes fréquentations sont observées par les entrepreneurs insulaires essentiellement du 15 juillet au 15 août. De plus, tout au long de l'année, certaines périodes ou évènements ponctuels peuvent favoriser la fréquentation.

Encadré 27 – Saisonnalité de la fréquentation et des activités insulaires

[184] Le sujet des déchets n'a été que peu abordé dans cette étude, mais pourrait faire l'objet d'un travail universitaire, avec l'analyse de leur volume et leur nature, des modalités d'évacuation et des divers enjeux posés.

desserte insulaire et sa gestion ? Si l'enjeu financier de l'activité touristique pour la desserte a été abordé dans le chapitre 3, les effets de la saisonnalité sur les flux de passagers et de fret sont analysés dans ce chapitre. Nous verrons par la suite (partie III) comment la saisonnalité pose la question du dimensionnement des infrastructures, de la flotte et des équipes.

En outre, les études de flux dans les îles montrent un déséquilibre. Par exemple, l'île de Man dépend presque entièrement des importations pour satisfaire la demande de consommation de biens courants. Il y a alors un fort recours à l'import, et en corollaire, une orientation à l'export de l'agriculture et des industries manufacturières insulaires (Armstrong et al., 1993).

La prépondérance des activités présentielles dans les îles du Ponant (chapitre 2) a sans doute des conséquences sur le dispositif de desserte, puisque la nature des activités a un impact sur le besoin insulaire de transport. Activités productives et présentielles n'ont en effet pas les mêmes besoins. Alors qu'une activité productive produit un bien ou un service exportable, l'activité présentielle ne cible que la population présente sur place. Ainsi, l'activité productive peut avoir des besoins importants à l'export pour la commercialisation de sa production, tandis que l'activité présentielle n'engendre que peu de flux à l'export, et de manière subsidiaire (invendus, rebuts, déchets etc.), puisque sa production est commercialisée sur l'île (une baguette de pain, une coupe de cheveux, un repas au restaurant)[185]. En revanche, les activités présentielles et productives ont des besoins de transport à l'import, si elles nécessitent de la matière à transformer provenant du continent.

Ainsi, on peut présumer un déséquilibre des flux de marchandises selon le sens de traversée, avec des volumes plus importants à l'import qu'à l'export. En revanche les flux de passagers devraient être sensiblement équivalents dans les deux sens[186].

Après avoir précisé la méthodologie employée et les difficultés rencontrées pour cette étude des flux (4.1), nous présentons leur estimation (4.2) et en dégageons les caractéristiques (4.3).

[185] Parmi les activités présentielles, les services sont forcément consommés sur place (même si cela est moins vrai aujourd'hui avec internet), tandis que les biens commercialisés sur l'île sont majoritairement consommés sur l'île, mais peuvent aussi être transportés ensuite par l'acheteur vers le continent. On pense par exemple à un souvenir acheté sur l'île et ramené dans un bagage.

[186] N'oublions pas que les passagers peuvent faire appel à divers modes de transport : aérien, maritime, et parmi celui-ci, le passager peut choisir de faire appel à une compagnie ou d'assurer lui-même le transport (nautisme et plaisance notamment), ce dernier cas étant en dehors du champ de notre étude.

4.1 Méthodologie d'estimation des flux

L'estimation des flux transitant entre îles et continent nécessite dans un premier temps de collecter la donnée de flux (4.1.1) avant de l'harmoniser (4.1.2) pour en permettre l'analyse.

4.1.1 Collecter les données de flux

La collecte des données de flux, de passagers comme de fret, a représenté une phase laborieuse de l'étude, face aux nombreux acteurs de la desserte et à la réticence de certains d'entre eux face au partage de leurs données d'activité (4.1.1.1), nous obligeant à recourir à des sources d'information indirectes et variées (4.1.1.2), avec quelques incertitudes quant à leur rigueur (4.1.1.3).

4.1.1.1 Absence d'information et réticence des compagnies

Aucune étude ou suivi des flux entrants et sortants n'est disponible à l'échelle de la commune pour les territoires insulaires concernés. Cette absence d'information n'est pas uniquement le fait des petites îles françaises, mais également des grandes îles européennes pour lesquelles la situation de l'information statistique est modeste (Biggi, 2000) et en dégradation depuis au moins une vingtaine d'années (EURISLES, 1999)[187]. Plutôt qu'aux entités administratives, c'est donc aux transporteurs que nous nous adressons.

Alors que certaines compagnies concernées par l'étude se sont montrées intéressées et ont fourni très facilement les données permettant d'estimer les flux pour les liaisons insulaires qu'elles assurent, les données d'activités d'autres compagnies se sont avérées parfois difficilement accessibles.

A Batz par exemple, les données de flux de passagers n'ont été obtenues qu'après de nombreuses sollicitations. En premier lieu, les trois compagnies n'ont pas souhaité répondre à nos demandes, si ce n'est Armein, qui a indiqué une fourchette très large de 200 à 2 000 passagers par jour selon la saison pour l'ensemble des compagnies[188]. En second lieu, ni la mairie, ni le département, qui a la compétence de la liaison pour la desserte de fret uniquement, ne disposent d'information sur la desserte de passager.

[187] Le manque de données sur le commerce extérieur des îles est mis en avant : *« La généralisation des transports en Ro-Ro et la disparition des contrôles douaniers qui existaient dans certaines îles ont fait disparaître cet avantage comparatif d'une bonne information sur les transports de marchandises avec le continent »* (EURISLES, 1999:15).

[188] Entretien téléphonique avec Rose Créach, 26 janvier 2016.

En troisième lieu, les organismes liés au tourisme ou au transport n'arrivent pas à obtenir la donnée de fréquentation de l'île. L'accueil touristique de l'île de Batz et l'Office de Tourisme de Roscoff ont confirmé que les compagnies refusent de communiquer sur le sujet[189]. Le pôle développement du territoire et tourisme du Haut-Léon estime le nombre de passages (allers et retours cumulés) à 200 000 à 250 000 par an, mais déplore cette situation de flou volontaire qui perdure et le fait que le département ait renoncé à obtenir la donnée, tout en espérant que la région Bretagne mettra un terme à *« cet état de fait inacceptable »*[190]. L'Observatoire du Tourisme en Finistère ne dispose pas de la donnée[191], tandis que l'Observatoire Régional des Transports de Bretagne (ORTB), qui n'arrive plus à collecter la donnée de fréquentation depuis 2009[192], estime qu'il est de plus en plus difficile d'avoir des informations. C'est enfin auprès du gestionnaire portuaire que nous avons pu obtenir l'information. En effet, la mairie de Roscoff collecte une taxe pour tous les passagers embarqués depuis la commune. Elle détient donc les données en volume[193]. Grâce à son soutien, nous avons également pu recontacter les compagnies, cette fois-ci enclines à nous fournir les données 2016 et leur répartition par type de passagers.

Parmi les compagnies assurant la liaison toute l'année, les compagnies privées en dehors des délégations de service public se sont ainsi montrées les moins enclines à partager leurs données d'activité (cf. 4.1.1.2 pour les sources des informations finalement obtenues pour ces dernières). Devant ces difficultés, nous avons renoncé à estimer les flux de passagers assurés également par les compagnies saisonnières, objectif posé dans un premier temps afin d'en mesurer la concurrence pour les compagnies permanentes. Comme les compagnies privées permanentes, les compagnies saisonnières, toutes privées, ont été réticentes à nous rencontrer et à partager leurs données d'activité. Nous pensions surmonter cette difficulté grâce à l'existence de la taxe dite Barnier sur les passagers maritimes embarqués (TPM), s'appliquant aux passagers voyageant à destination d'espaces naturels protégés, et concernant ainsi l'ensemble des treize îles étudiées. Cette taxe est collectée par les transporteurs maritimes puis reversée à l'administration des douanes, avant d'être attribuée aux organismes liés à la protection de l'environnement sur les sites concernés[194]. Détenteurs de l'information, les services des douanes ont été contactés mais n'ont pas donné suite à notre demande, au motif que ces données sont

[189] Entretiens téléphoniques avec l'Office du Tourisme et avec Valérie Guéguen de l'accueil touristique de Batz le 3 juillet 2018.

[190] Echanges de courriels avec Gilles Le Marec, Directeur du Pôle développement du territoire et du tourisme de Haut-Léon Communauté, le 4 juillet 2018.

[191] Entretien téléphonique avec Olivier Poncelet de Finistère 360, le 21 juin 2018.

[192] Entretien téléphonique avec Pascal Lauzier de l'ORTB, le 21 juin 2018.

[193] Echanges avec Loic Maron, chef de port, en août 2018.

[194] Il peut s'agir de la commune, du Conservatoire du Littoral ou d'un Parc Naturel. Cf. article D 321-15 du Code de l'Environnement pour plus de détails sur la taxe Barnier et ses bénéficiaires.

privées. Même les responsables départementaux en charge des liaisons insulaires (jusqu'en 2016) n'y ont pas accès[195]. Cette insuffisance de données d'activité est d'ailleurs soulignée par la Cour des Comptes (2016). En revanche, en tant que gestionnaire portuaire, le conseil départemental de Charente Maritime prévoit, dans une convention à signer, la fourniture mensuelle de données de fréquentation par les compagnies saisonnières qui souhaitent accéder aux ouvrages portuaires de l'île d'Aix (Encadré 28). Ce système pourrait être étendu aux autres dessertes pour une meilleure information des flux de passagers saisonniers qui, nous l'avons vu au chapitre 3, ne sont pas sans soulever des débats insulaires.

Au sujet de cette réticence à partager des données de fréquentation, le journaliste Eric Martin, dans un article du Marin de 2012, avance une explication concernant la compagnie saisonnière Navix : *« La direction n'avance pas de chiffres de fréquentation. Pour deux raisons : ne pas éveiller une possible concurrence et, surtout, parce que l'activité est liée à la météo et que, avec l'été dernier, les chiffres étaient en régression »*[196].

Ces réticences concernent tout autant les compagnies privées de transport de fret : Bréhat Logistique, TMC, Quick & Sea, Pajarola et A2TMi. De leur part, et après une première phase d'approche et de mise en confiance par l'explication de notre travail, les données fournies sont finalement plus des tendances et des fourchettes que des flux précis, à la fois par crainte de divulgation de l'information auprès de la concurrence ou de l'arrivée de nouveaux acteurs sur le marché, mais aussi parfois en raison de l'absence d'un réel suivi des quantités transportées.

Dans le cas d'un non partage de l'information ou de données imprécises, s'il est alors possible de se référer à l'autorité délégante en cas de délégation de service public, il a été nécessaire de trouver d'autres sources d'information pour les liaisons privées.

Extraits de la convention d'utilisation d'une infrastructure destinée à l'accostage des navires à passagers à l'île d'Aix

Convention entre le département de la Charente-Maritime et une compagnie saisonnière « X ».

Article 4 - Rapport d'activité mensuel

La société « X » s'engage à fournir au département un rapport d'activité mensuel indiquant le nombre de passagers débarqués.

Article 5 - Redevance

La société « X » devra verser au département, en contrepartie de l'utilisation de l'installation […], une redevance de 4% du chiffre d'affaires HT, assujettie à la TVA, réalisée sur ladite installation pendant la saison d'exploitation.

Encadré 28 – Convention d'utilisation d'une infrastructure destinée à l'accostage des navires à passagers dans l'île d'Aix

4.1.1.2 Des sources d'information variées

Les compagnies ont toujours été contactées en premier lieu au sujet de cette étude des flux insulaires. Si l'information n'était pas partagée, incomplète ou insuffisamment précise, ce sont les départements, autorités délégantes en 2016, année de notre étude, qui nous ont fourni les données de flux du service public. Pour les compagnies non délégataires d'un service public, il a fallu chercher d'autres sources d'information.

[195] Divers entretiens avec Stéphane Marsille, responsable de la desserte des îles pour le département du Finistère, Direction des Déplacements, Service Transports, 2016.

[196] Article « Compagnie des Îles, cap sur le golfe du Morbihan », p20 du numéro spécial annuel Navires à passagers du Marin du 25 mai 2012.

Les communes insulaires détiennent les informations fournies le cas échéant par les compagnies, ou suivent elles-mêmes, comme à Aix, les rotations effectuées par les navires.

Une autre source d'information indirecte a été privilégiée : celle auprès des gestionnaires portuaires, qu'il s'agisse des capitaineries (Le Palais et Port-Tudy concernant les compagnies privées de fret et de passagers), des Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI, comme celle des Côtes d'Armor pour Bréhat et de Vendée pour Yeu).

Un autre accès à l'information a été possible à travers les organismes liés au tourisme et au transport, tels que les comités départementaux du tourisme (celui du Morbihan notamment, avec son pôle Etudes et Observation[197]) et les Observatoires Régionaux des Transports (ceux de Bretagne et des Pays de Loire collectent et publient des données de flux). L'ORTB suit l'activité de transport dans la région Bretagne. Disponibles depuis 1996, ses publications concernant le transport maritime insulaire sont de moins en moins complètes. Elles concernent les flux de passagers uniquement et pas ceux de fret. Le détail du profil des voyageurs (« îlien »/« touriste ») n'est fourni que jusqu'en 2009. Pascal Lauzier, chargé d'études et animateur à l'observatoire, explique que les données maritimes sont de plus en plus difficiles à obtenir en raison des mouvements de décentralisation. Avant 2007, les ports étant propriété de l'Etat, il était selon lui plus aisé de collecter l'information de fréquentation.

En dernier recours, l'information issue de la presse locale a pu être utilisée, lorsque l'information n'est pas accessible par les sources précédentes.

Cette pluralité des sources d'information n'est pas sans poser souci pour l'analyse des flux, et nous amène à une phase de questionnement des valeurs ainsi collectées.

4.1.1.3 Une rigueur incertaine des données

La pluralité de l'information a parfois conduit à des écarts de flux selon les sources. Dans ces cas-là, c'est la donnée issue de l'entité la plus proche de la compagnie qui a été retenue.

Par ailleurs, des apparentes contradictions au sein d'une même compagnie ont pu être relevées, mais rapidement expliquées. D'une part, des révisions peuvent être apportées selon la date de publication des données. Des données trop « fraîches » nécessitent parfois d'être ensuite ajustées. D'autre part, les données en apparence contradictoires peuvent recouvrir des réalités différentes. Ainsi selon les sources de la compagnie Penn Ar Bed, les données de fréquentation diffèrent. Après

[197] Sa dernière publication sur le transport maritime de passager date cependant de 2008.

vérification, il s'agit en fait de données distinctes : dans un cas c'est l'effectif des billets vendus, dans l'autre c'est le décompte des passagers réellement à bord.

En revanche, des informations nous semblent peu rigoureuses. A l'Île-aux-Moines, en l'absence de coopération de la compagnie privée Izenah, les données de fret proviennent de deux sources, mais sont discutables. D'abord, pour les véhicules, la seule information disponible est issue d'un article de presse de 2006[198]. Sans remettre en cause la valeur de l'information journalistique, le flux de véhicules a pu en 10 ans considérablement évoluer. Ensuite, la compagnie des Ports du Morbihan, gestionnaire portuaire, nous a fourni les données déclaratives d'Izenah pour la taxe applicable aux marchandises[199]. Nous mettons largement en doute ces deux données de fret, pour deux raisons. D'une part, en comparaison avec les autres îles du Ponant, cela nous paraît peu plausible. Sa voisine l'île d'Arz par exemple, dont la desserte fonctionne de manière similaire[200], mais qui est 2,5 fois moins peuplée et moins visitée, fait état à la fois de flux plus importants de véhicules (3 164 contre 2 100) et de marchandises (quelques deux mille tonnes contre 35 tonnes). D'autre part, nos observations sur le terrain ont montré que de nombreuses marchandises sont transportées en dehors des véhicules (palettes, rolls, caisses ou colis...) (Figure 105). En l'absence de donnée plus satisfaisante, nous utiliserons ces données de fret (véhicules et marchandises) dans la suite du chapitre tout en estimant que les flux sont sous-estimés. A l'échelle mondiale, les données de marchandises diverses (hors vrac) sont considérées comme confuses et peu fiables (Frémont, 1996).

Enfin, il faut rappeler que les données de flux sont déclaratives, issues des compagnies elles-mêmes, et non de structures tierces, et peuvent parfois servir au calcul du montant d'une taxe. On peut redouter dans ces cas-là une sous-estimation des flux.

Une fois ces données collectées, et leur rigueur appréciée, une phase d'harmonisation des flux a été nécessaire avant de procéder à une analyse comparative.

Figure 105 – Chargement de la barge Izenah à Port-Blanc (28.06.2016) et accostage puis rechargement au port de l'Île-aux-Moines (28.03.2017).

On perçoit en haut 4 palettes alimentaires, 2 rolls et une voiture avec remorque ; au centre une palette de colis, une emballée et des palettes de matériaux de BTP ; en bas 4 véhicules (Crédit MG 2016-2017)

198 Article du Télégramme du 07 août 2006 intitulé « Ravitaillement des îles : tout un trafic », indiquant que « chaque année, la barge de la société Izenah embarque entre 2 000 et 2 200 véhicules vers la plus grande île du golfe ». Nous avons donc retenu la moyenne de 2 100 véhicules.

199 43 tonnes en 2015, 35 en 2016, 37 en 2017 (d'après la Compagnie des Ports du Morbihan).

200 A savoir une desserte avec des vedettes à passagers d'une part et une barge dédiée au fret d'autre part, toutes gérées par la même compagnie. La différence majeure réside dans le fait que dans le cas de l'Île-aux-Moines, il s'agit d'une compagnie privée, alors qu'à l'ile d'Arz, c'est une compagnie assurant un service public pour le délégataire.

4.1.2 Harmoniser les données de flux

Avant de mener une analyse cumulative et comparative des flux des îles du Ponant, il est nécessaire d'harmoniser ces données. En effet, ces dernières présentent une grande disparité (4.1.2.1), qui exige de définir les termes employés (4.1.2.2) et de détecter les éléments communs présentables de manière homogène (4.1.2.3) avant toute analyse sérieuse.

4.1.2.1 La disparité des données

La plus grande difficulté pour ce travail d'estimation des flux de fret réside dans la disparité de suivi de l'activité selon les liaisons et les compagnies.

En effet, de la pluralité des sources d'information résulte une diversité des données de trafic dans leur présentation et leur format. La comparabilité des données de flux d'une liaison à l'autre bute alors sur l'hétérogénéité des données. En effet, les compagnies n'effectuent pas le transport de la même manière et ne suivent pas leur activité avec le même niveau de précision.

Ce dernier varie essentiellement pour le fret, tant dans sa quantité que sa qualité. Par exemple, alors que certaines compagnies se fient au poids déclaratif des fournisseurs, d'autres ont des moyens de pesée[201]. Quant à la nature du fret, elle est parfois mal connue. La Société Fouras-Aix n'a qu'un seul tarif pour la marchandise : c'est au colis de moins de 100 kilogrammes, quelle que soit sa nature. Mais la compagnie ne pèse pas ces colis et ne connaît ainsi pas le tonnage de la marchandise transportée (l'essentiel du fret circule en véhicules pour l'île d'Aix). A l'inverse, la grille tarifaire très précise de la SARL Transport de Fret permet de connaître distinctement chaque élément transporté.

Il est donc nécessaire de retravailler les données brutes fournies par nos diverses sources d'information pour les harmoniser. Cela passe d'abord par une harmonisation des termes utilisés.

[201] Le système de pesée peut d'ailleurs être un sujet conflictuel, comme cela a été le cas en 2015 entre une association (CCT – Citoyens Contribuables de Touraine) et la Compagnie Océane. Cf. le constat d'huissier réalisé le 6 mai 2015 en gare de Quiberon (Berjot, 2015).

4.1.2.2 Les termes de l'activité de desserte

Il est noté, aussi bien pour le trafic de passagers que celui de marchandises, une hétérogénéité dans le vocable utilisé pour traiter de l'activité de transport, celui-ci variant d'une compagnie à l'autre.

L'exemple le plus manifeste est celui de la « rotation » effectuée par un navire. Les termes rencontrés dans les différents rapports d'activités pour évoquer les déplacements des navires sont les suivants : rotation, aller simple, aller-retour, passage, tour, voyage, trajet, trajet simple. Ainsi, le vocable utilisé n'est pas homogène pour le suivi des flux, et peut créer de la confusion. Il en est de même pour la fréquentation des passagers, notamment autour du terme de « passager » : est-ce une personne qui effectue un seul passage, c'est-à-dire un aller simple, ou bien une rotation, c'est-à-dire un aller-retour ?

Une grand vigilance est de mise autour des données de flux afin de ne pas mésinterpréter les données en les doublant ou les réduisant de moitié. Il pourrait être judicieux pour la région Bretagne, à présent compétente pour les liaisons insulaires de onze îles bretonnes, de chercher à harmoniser le langage employé pour éviter tout amalgame dans le suivi puis la consolidation des flux, sans pour autant nier les spécificités propres à chaque liaison. Dans notre travail, nous employons les termes de :

- « passage » pour un aller simple ;
- « rotation » pour un aller-retour ;
- « passager » pour une personne effectuant un aller simple[202]. Le terme « pax » est l'abréviation courante de « passager » dans le secteur des transports et sera utilisé ici.

Alors que certaines compagnies expriment leur activité en termes de rotations, d'autres l'expriment en passages. Selon les sources, le terme « passager » peut signifier une personne effectuant un passage, ou une personne effectuant une rotation. Certaines sources semblent elles-mêmes confuses autour des termes employés (Encadré 29). Cela nécessite d'être particulièrement vigilant, de vérifier la cohérence des données et d'harmoniser les données des liaisons selon la même unité. Nous avons choisi d'exprimer la fréquentation des voyageurs en passages simples, comme c'est l'usage le plus courant dans le secteur du transport, bien que certaines compagnies maritimes, ne commercialisant que des billets allers-retours, ne s'expriment qu'en passagers effectuant des rotations complètes[203]. Une première harmonisation a donc consisté à s'assurer que les données représentent les mêmes réalités.

Un exemple de confusion autour de la rotation

Une confusion dans les termes employés pour désigner les allers simples et les allers-retours est à noter dans les rapports d'activité du délégataire Bateaux-Bus du Golfe à destination de son délégant, le département du Morbihan. Il y a contradiction sur le sens du terme « rotation » entre le trafic de passagers et celui de marchandises.

- Pour les passagers, il est indiqué dans le rapport 2013, p20 : « 1 rotation = 1 aller-retour soit 2 passages »
- Pour le fret, dans le même rapport, p30 : « une rotation = un voyage = un aller simple »

Dans le rapport 2014, cela est corrigé pour le fret en précisant que « un voyage = un aller simple. Une rotation = un aller/retour » (p29). Cependant, en 2014 comme en 2015, le terme de rotation de fret est pourtant encore employé comme un passage (« Total : 2 287 rotations (1 143,5 A/R) sur l'année 2014 », p29 du rapport 2014).

Ce n'est qu'à partir du rapport 2016 que l'erreur semble complètement corrigée : « Total : 2 216 passages (1 108 A/R rotation) sur 2016 », p26 du rapport 2016.

Les publications de l'ORTB, de la DIRM-NAMO ou de l'AIP entretiennent également une certaine confusion en présentant des données de fréquentation de passager à la fois en allers simples et en allers-retours selon les compagnies, les présentant toutes comme des allers simples.

Encadré 29 – Confusion liée à la terminologie : un exemple

[202] Une personne effectuant un aller et un retour (deux embarquements) compte doublement en tant que passager.

[203] Cette pratique, pas toujours clairement exprimée, a été la source d'une grande confusion autour du nombre de passages réellement effectués à Bréhat ou à Batz. Ainsi, à la fois mes travaux et ceux de la région Bretagne ont permis récemment de réaliser que la desserte bréhatine est la seconde en termes de passagers et non la cinquième, et la desserte batzienne la sixième et non la huitième (cf. annexe 4.1). Les publications de l'ORTB ou l'AIP faisant état de la fréquentation

De plus, pour optimiser la comparaison, une année de référence a été choisie. Les compagnies de transport, ainsi que les entreprises insulaires, ayant été rencontrées en 2016, nous avons souhaité donner un aperçu des dispositifs de desserte sur cette même année. Les compagnies ont donc été recontactées après la première rencontre afin d'obtenir les données 2016. Cependant, pour certaines liaisons, les données n'étant pas disponibles, c'est l'activité d'une année antérieure qui est utilisée (cf. le détail des sources de données à l'annexe 4.1).

4.1.2.3 Les traits communs des données collectées

Pour cumuler ou comparer les flux selon les liaisons, il a été nécessaire d'identifier le plus grand dénominateur commun dans la variété des données fournies.

- *Le trafic de passagers*

Nous avons cherché à harmoniser les catégories de passagers, selon la distinction utilisée plus loin : passager insulaire (habitant d'une île) et passager visiteur (ceux de passage sur l'île, du résident secondaire au visiteur à la journée), bien que cette distinction soit discutable (Encadré 30). La catégorie « insulaire » dans les données des compagnies recouvre parfois des réalités différentes, et il a été nécessaire de demander des précisions à ces dernières afin de comparer des ensembles homogènes (cf. annexe 4.1).

- *Le trafic de fret*

Concernant le trafic de fret, la disparité des éléments à transporter se retrouve dans la variété de leur conditionnement. *« Le monde maritime est une réalité plurielle. Les différents types de flux se discriminent selon les modes de conditionnement des marchandises »* (Foulquier, 2014b:46). Il convient donc de distinguer le conditionnement en conteneur, en contenants divers (sacs, caisses, fûts etc…), sur palettes, en vrac, qu'il soit sec (agrégats pour la construction) ou liquide (eau, hydrocarbures) ou en véhicules.

Or ce niveau de détail n'est pas disponible pour toutes les liaisons. Au sein du fret, nous considérons alors deux sous-ensembles dont les données sont accessibles pour toutes les compagnies :

Discussion autour de la typologie de passagers

La distinction entre passagers insulaires et passagers visiteurs est inspirée et contrainte par les grilles tarifaires des compagnies. En effet, la plupart distinguent les passagers insulaires (à savoir les résidents principaux et leurs apparentés) des passagers visiteurs (tous les autres passagers).

On peut s'interroger sur cette dernière catégorie associant aussi bien le résident secondaire, pouvant passer plusieurs mois sur l'île annuellement, que le visiteur régulier, venant une fois par mois, ou le visiteur ponctuel à la journée, ne passant que quelques heures sur l'île. La partition tarifaire ne reflète pas la partition des profils de passagers. Il aurait été préférable de distinguer au moins trois catégories : résident principal, résident secondaire (ayant un intérêt immobilier sur l'île) et visiteur occasionnel (n'en ayant pas).

Cependant, les grilles tarifaires ne permettent que rarement de suivre ce niveau de détail du profil des visiteurs. Afin de présenter des résultats homogènes, nous nous basons donc sur le plus grand dénominateur commun des grilles tarifaires et sur cette typologie faisant appel à une catégorie quelque peu « fourre-tout ».

Encadré 30 – Une typologie de passagers discutable

dans les îles ont toujours affiché des allers-retours pour ces îles, et non le cumul des allers et des retours, comme pour les autres îles, entretenant ainsi la confusion.

- d'une part la marchandise au sol : c'est du fret non roulant, ce qui inclut tout ce qui se présente en vrac, sur palettes, en conteneurs ou en colis, et dont le chargement et le déchargement nécessitent l'usage d'un moyen de levage ou d'un moyen roulant. Cette distinction entre le fret roulant et non roulant est ainsi cruciale pour la manutention (cf. 5.1.2.2).
- d'autre part les véhicules, qui constituent le fret roulant. Individuels ou professionnels, les véhicules transportent aussi de la marchandise, mais difficilement quantifiable. *« Les formes modernes de transports maritimes avec les ferries Roll-on/Roll-off et les techniques de groupages des marchandises dans les camions ou les conteneurs, brouillent les informations »* (Biggi, 2000:140). Les compagnies maritimes n'ont pas le droit de regard sur le chargement des véhicules embarqués, qui sont tarifiés au tonnage transportable (un véhicule de moins de 3,5 tonnes, un camion de 19 tonnes etc…). La marchandise réellement transportée n'est pas déclarée[204]. Ainsi, les compagnies connaissent la capacité de chargement du véhicule mais pas son chargement réel. Il n'est donc pas possible de traduire les flux de véhicules en tonnage de marchandise chargée[205] et ainsi d'obtenir une seule valeur homogène de fret.

Aussi, pour présenter les flux de fret de manière harmonisée et permettre une analyse comparative d'une liaison à l'autre, nous proposons deux valeurs : le tonnage de marchandise et l'effectif de véhicules. Cela permet d'avoir deux valeurs homogènes à présenter pour toutes les liaisons, mais c'est aussi porteur de limites. Il est en effet difficile de comparer flux de véhicules et flux de marchandises. Les écarts entre les uns et les autres nous renseignent surtout sur les pratiques par liaison. De plus, ne connaissant pas les tonnages transportés par les véhicules, il n'est pas possible de calculer des flux par habitant, afin de les comparer entre liaisons ou dans une perspective historique.

Pour obtenir ces deux valeurs de flux de marchandises et de véhicules, des traitements des données de flux fournies par les compagnies ont été nécessaires, non sans parfois quelques difficultés (cf. le détail du traitement des données de fret pour leur harmonisation à l'annexe 4.2).

Cette préparation des données une fois terminée, il est possible de mener une analyse des flux entre les îles du Ponant et le continent.

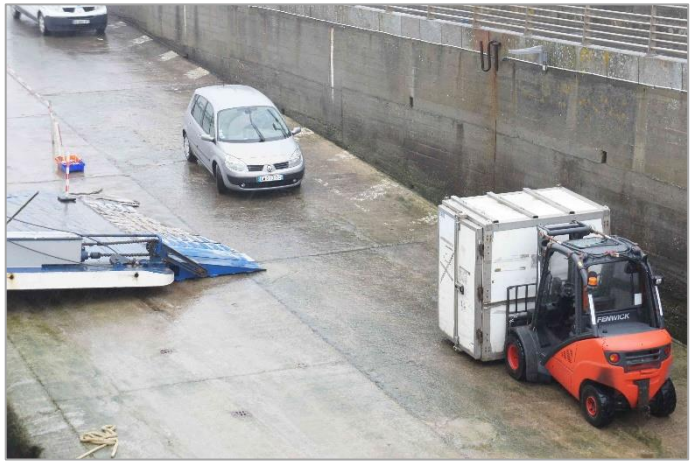


Figure 106 – Embarquement à Quiberon de fret roulant et non-roulant à destination de Belle-Île
(Crédit MG 2017)

[204] Seule la nature de la marchandise peut être déclarée, notamment concernant les matières dangereuses, ou en cas de grilles tarifaires distinguant la marchandise selon sa nature. C'est le cas avec la Compagnie Océane, qui chaque année fait un bilan avec ses plus gros clients pour analyser la composition des marchandises chargées dans leurs camions, et appliquer ainsi le tarif adapté moyen sur l'année.

[205] Certaines compagnies convertissent l'effectif des véhicules transportés en tonnage avec le PTC (poids total en charge). Cependant, nous ne jugeons pas cela tout à fait pertinent dans le cadre de notre étude sur l'estimation des flux entres îles et continent, car bien souvent le véhicule n'est qu'un support de transport, et non une marchandise en soi. Une partie des véhicules en tonnage ne correspond alors qu'au poids du contenant.

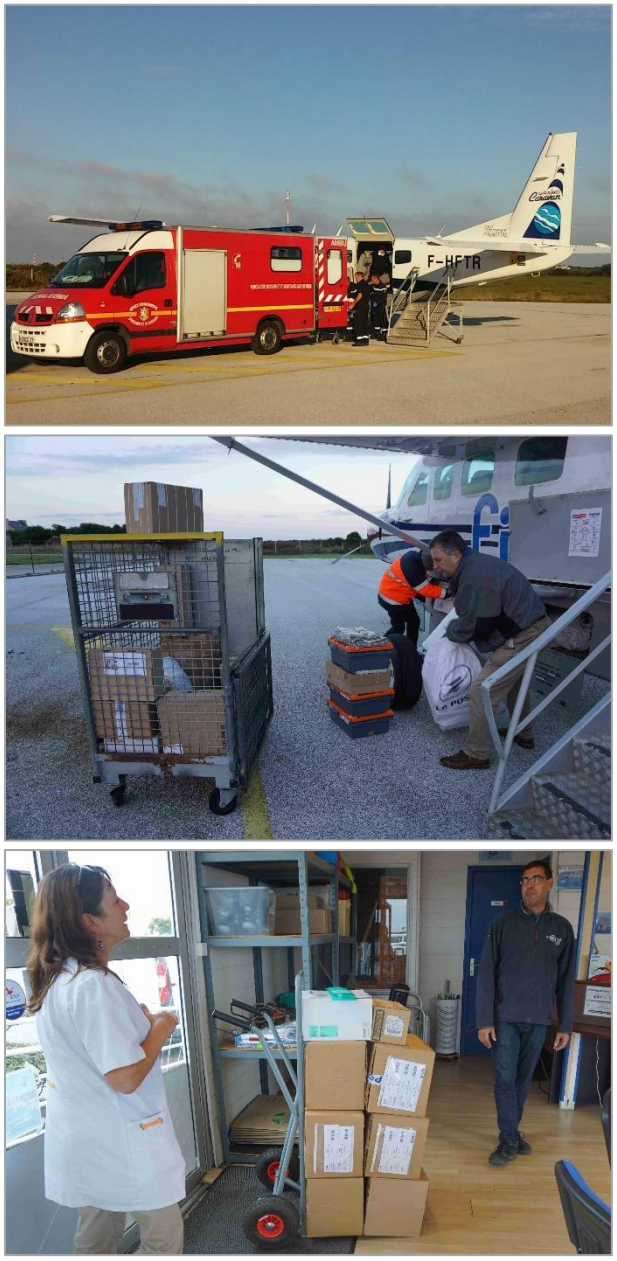


Figure 107 – Divers flux aériens

Evacuation sanitaire depuis Ouessant (haut), arrivée du courrier et de la presse à Ouessant (centre) et des produits pharmaceutiques à Yeu (bas). (Crédit MG 2016)

4.2 Evaluation et analyse des flux entre îles et continent

Au total, les liaisons insulaires du Ponant comptabilisent 40 000 rotations maritimes annuelles. Celles-ci permettent de transporter 4,7 millions de passagers, 161 000 tonnes de marchandises au tonnage et 178 000 véhicules. Ces flux chiffrés sont issus de la consolidation de données pour l'ensemble des liaisons.

En comparaison, la desserte maritime et aérienne de la Corse cumule en 2016 près de 29 000 rotations, pour 8,9 millions de passagers, 2,2 millions de tonnes de marchandises et 1,4 million de véhicules de tourisme (Observatoire Régional des Transports de la Corse, 2016).

Ces données brutes sont intéressantes pour les opérateurs ou les gestionnaires de transport, notamment la région Bretagne qui rassemble onze de ces treize îles. Pour aller plus loin, l'étude de la répartition de ces flux selon le mode de transport maritime ou aérien (4.2.1) ou selon l'île et la liaison (4.2.2) peut s'avérer instructive. Le code couleur instauré au chapitre 2 est maintenu (cf. Figure 11, p78).

4.2.1 Les flux aériens, compléments essentiels pour les îliens

Pour les deux îles desservies par les deux modes de transport, on observe une répartition claire des flux entre voies maritime et aérienne.

Avant d'analyser les trafics réalisés par chaque mode de transport, rappelons que la capacité d'emport de l'avion de la Finist'Air ou des hélicoptères de Oya Vendée Hélicoptères est bien inférieure à celle des navires de la Penn Ar Bed et de Yeu-continent (cf. 5.1.3.2). Dans le trafic total du Ponant, il y a 2 082 rotations aériennes (5%), 17 134 passagers aériens (0,4%), 9 910 passagers insulaires aériens (1,3%) et 346 tonnes de fret (0,2%).

A Ouessant, l'effectif des rotations aériennes représente près du tiers de l'effectif des rotations totales (maritimes et aériennes), tandis que le trafic aérien, de passagers comme de marchandises, ne représente qu'entre 1 à 2% du trafic total (maritime et aérien) entre l'île et le continent. A Yeu, la voie aérienne est empruntée par 3% des passagers et 2% du fret pour 56% des rotations (cf. annexe 4.3).

Ces faibles parts de marchés de la voie aérienne ne doivent pourtant pas effacer son rôle crucial dans la desserte insulaire. La part des îliens dans le trafic passager est un indicateur de son importance. Alors que les Ouessantins (au tarif résident insulaire) ne constituent que 13% du trafic maritime, ils

composent 60% du trafic aérien. A Yeu, les Islais constituent 32% du trafic maritime, contre 57% du trafic aérien. De plus, la voie aérienne est empruntée en cas d'urgence sanitaire[206] (Figure 107, haut).

Concernant la marchandise, la voix aérienne est privilégiée pour le fret urgent ou léger[207] : courrier et pharmacie (Figure 107), pièces de rechange, poisson frais à valoriser (Ouessant uniquement). La part du fret aérien est minime mais la desserte aérienne permet le transport rapide de l'information, de biens médicaux ou de pièces particulières qui peuvent rapidement bloquer l'activité d'une entreprise, sur des îles comme Yeu et Ouessant où les rotations maritimes par navires sont peu nombreuses, voire irrégulières. La desserte aérienne se justifie d'autant plus sur ces deux grandes îles où la desserte maritime est moindre que sur Belle-Île ou Groix. La voie aérienne constitue ainsi un réel complément dans la desserte de Yeu et Ouessant.

Sur cette dernière, la complémentarité des voies maritime et aérienne se lit également dans l'écart de saisonnalité. En termes de service offert, l'augmentation estivale des rotations maritimes permet de compenser l'arrêt d'un mois des rotations aériennes de la Finist'Air (Figure 108). A Yeu en revanche, l'étude de l'évolution de la fréquentation maritime et aérienne de passagers depuis le début des années 2000 (Figure 109) montre qu'avec l'arrivée des catamarans en 2006 sur la liaison maritime, la liaison aérienne est devenue moins complémentaire et davantage substituable, en perdant de son avantage concurrentiel en termes de durée de traversée. A Ouessant, ce sont les changements de modalités d'exploitation de la desserte en 2012 (de 363 jours par an à 5,5 jours par semaine) qui ont entraîné une baisse brutale du trafic, passant d'environ 6 000 à 3 000 passagers annuels. Le volume des flux aériens semble donc impacté par les caractéristiques de la desserte aérienne comme maritime.

En conclusion, la répartition des flux entre voies maritime et aérienne révèle à la fois l'importance de la voie aérienne dans la desserte insulaire pour les îliens, mais aussi la complémentarité des deux modes de transport qui proposent des services différents (cf. 3.2.2.1). L'avantage relatif de l'aérien s'est réduit face au maritime, générant des flux plus réduits à Ouessant comme à Yeu ces dernières années.

Nous nous consacrons à présent aux flux maritimes des îles du Ponant.

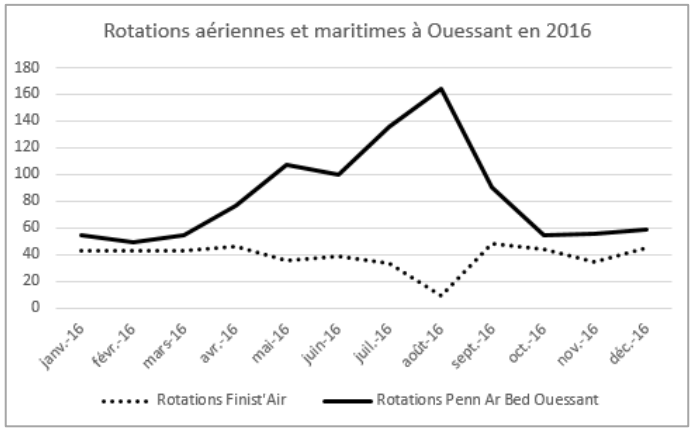


Figure 108 – Evolution des rotations mensuelles aériennes et maritimes à Ouessant sur l'année 2016

(Sources : Penn Ar Bed et Finist'Air)

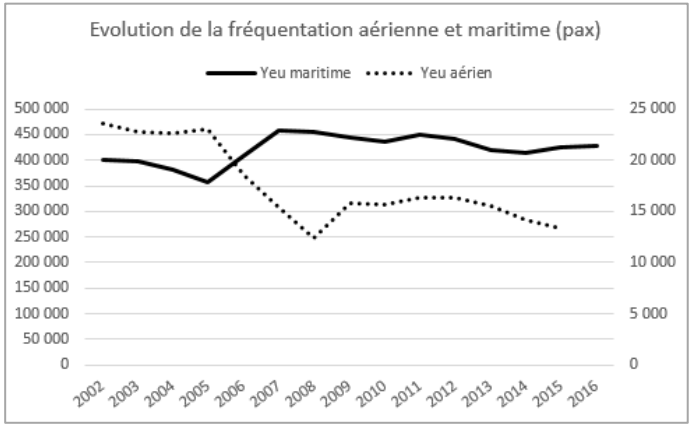


Figure 109 – Evolution de la fréquentation passagère aérienne et maritime à Yeu sur la période 2002-2016

Pax : passagers

(Sources : RDPEV et DREAL Pays de Loire)

[206] Le transport de personnes en évacuation sanitaire, malgré son importance dans l'accès aux services de santé pour les îliens, n'a pas été étudié ici puisqu'il s'agit de comprendre le fonctionnement de la desserte par le prisme des entreprises.

[207] Du fret plus lourd peut exceptionnellement être acheminé par les airs. Pour l'anecdote, douze tonnes de ciment de prise rapide à la mer ont été acheminées en hélicoptère à Sein en 1989, à la suite d'une tempête ayant sérieusement endommagé une digue de protection de l'île (Brigand, 2017).

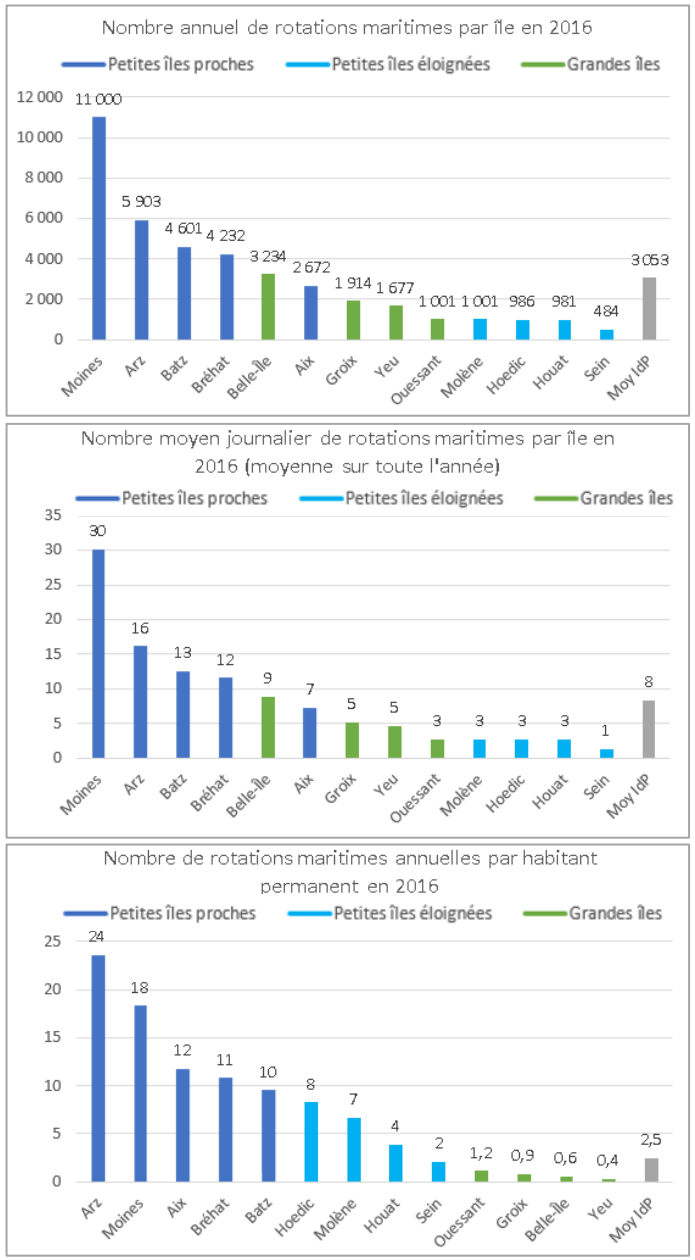


Figure 110 – Rotations maritimes annuelles (haut), journalières (centre) et par habitant (bas) par île et par catégorie d'îles en 2016.

Toutes rotations confondues : pax, fret, mixtes.

Moy IdP : moyenne des îles du Ponant (Sources : compagnies, calculs MG)

4.2.2 Répartition des flux maritimes par île

Pour aborder les flux, nous distinguons l'offre de transport par l'effectif de rotations proposées (4.2.2.1), puis la demande de transport par les flux de passagers (4.2.2.2) et de fret (4.2.2.3).

4.2.2.1 Les rotations maritimes, plus nombreuses en cas de proximité au continent

Les rotations effectuées par les compagnies indiquent le service de transport quantitativement offert aux usagers. Elles ne remplissent pas toutes la même fonction, selon le navire les assurant : on distingue ainsi les rotations de navires transportant uniquement des passagers, celles uniquement du fret, et celles transportant à la fois passagers et fret, dites « mixtes ». Nous ne traitons ici que de ces deux aspects quantitatif et fonctionnel, laissant pour le chapitre suivant l'aspect qualitatif de la desserte, distinguant notamment les rotations insulaires et continentales.

Les données utilisées sont issues des compagnies[208]. Les deux liaisons desservant deux îles sont des cas particuliers pour le décompte des rotations[209] : par exemple quand le *Melvan* effectue une rotation au départ de Hoedic, passant par Houat à destination de Quiberon avant de desservir à nouveau Houat et Hoedic, cela est comptabilisé comme deux rotations, une pour chaque île desservie.

En moyenne, chaque île du Ponant est touchée par plus de 3 000 rotations annuellement ou 8 quotidiennement. Cela inclut les rotations mixtes, les rotations de fret et celles de passagers. Une claire tendance se dégage par groupe d'îles (Figure 110) : les petites îles proches du continent sont quantitativement mieux reliées au continent, avec une moyenne annuelle de 16 rotations par jour (entre 7 et 30 rotations par île). Les grandes îles bénéficient de 5 rotations quotidiennes en moyenne (entre 3 et 9 par île). Les petites îles éloignées du continent ne sont reliées que 2 fois par jour au continent en moyenne sur toute l'année (entre 1 et 3 rotations par île). La proximité et la taille de l'île semblent jouer favorablement dans le nombre de rotations des navires (cf. annexe 4.4). Rapportées à la population insulaire, on décompte 2,5 rotations par habitant des îles du Ponant par an, avec une situation nettement différenciée pour les grandes îles les plus peuplées, toutes sous la moyenne générale (Figure 110, bas).

[208] Il manque l'effectif des rotations à Belle-Île de Quick & Sea. De plus, celui des rotations de Marine Energie à Yeu et Belle-Île est celui de 2015 et non 2016.

[209] L'effectif des rotations de Ouessant et Molène est le même : si certains navires ne s'arrêtent pas à Molène à l'aller, ils y font toujours escale au retour (échanges avec Véfa Kerdoncuff, juillet 2018). En revanche, l'effectif des rotations à Houat et Hoedic est distinct et légèrement différent.

La répartition des rotations par type est particulièrement révélatrice : on perçoit ainsi que les petites îles proches (hors Aix) sont desservies par des rotations distinctes pour les passagers d'une part et le fret d'autre part (Figure 111). Cela explique en partie le nombre plus important des rotations sur ces îles. Pour un même chargement de passagers et de marchandises, qui pourrait être acheminé par un unique navire mixte avec une rotation mixte, cela nécessite deux navires distincts et donc deux rotations. A Bréhat et Batz, ce sont des compagnies distinctes qui assurent ces deux types de transport. A l'Île-aux-Moines et l'île d'Arz, ce sont les mêmes compagnies exploitant des navires distincts. La desserte de l'île d'Aix, en termes de navires utilisés et de types de rotations en découlant, se rapproche du modèle de desserte des îles éloignées.

Sur ces dernières, petites ou grandes, ce sont essentiellement des rotations mixtes qui desservent les îles, avec un renfort de rotations dédiées au fret (Figure 111). Seules Belle-Île, Ouessant et Molène disposent en saison estivale de rotations entièrement réservées au transport de passagers, avec des vedettes des compagnies permanentes : le *Kerdonis* vers Palais et Sauzon, et l'*Enez Edig*[210] vers Molène et Ouessant[211]. Cela permet d'absorber la demande estivale plus forte, avec des navires à passagers exploités uniquement à la belle saison (cf. 4.3.1). Voyons à présent combien de passagers sont transportés vers et depuis chaque île du Ponant toute l'année.

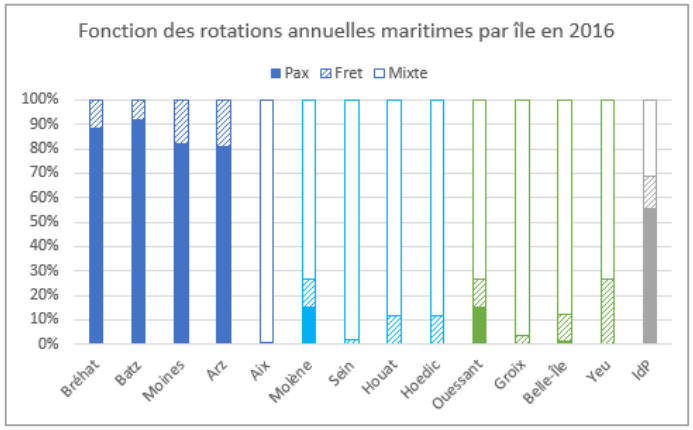


Figure 111 – Répartition des rotations maritimes par île selon leur fonction (passager, fret, mixte) en 2016

Pax : passagers, IdP : îles du Ponant (Sources : compagnies)

4.2.2.2 Près de cinq millions de passagers, très inégalement répartis entre les îles

Les 4,7 millions de passagers annuels voyagent en majorité sur les liaisons des petites îles proches (54%) et pour le reste sur les liaisons des îles éloignées (40% pour les grandes îles, 6% pour les petites îles éloignées) (cf. Figure 112 et l'annexe 4.1 pour les données chiffrées précises). C'est tout de même une grande île qui arrive en tête de la fréquentation passagère, avec plus de 840 000 passagers à Belle-Île en 2016 (Figure 113, haut). Suivent ensuite deux petites îles proches très touristiques, Bréhat et l'Île-aux-Moines (entre 700 000 et 800 000 passagers annuels chacune). Groix et Yeu sont très proches l'une de l'autre avec environ 430 000 passagers annuels et Batz les suit de peu (402 000 passagers). Aix et Arz voient embarquer et débarquer annuellement autour de 300 000 passagers chacune. Ouessant est la grande île la moins fréquentée (193 000 passagers en 2016). Enfin, les quatre petites îles éloignées closent le classement avec entre 47 000 et 92 000 passagers annuels.

[210] La Penn Ar Bed affrète l'*Enez Edig* en 2016 pour remplacer l'*André Colin*, exploité jusqu'en 2015, avant l'acquisition du *Pétrel* pour la saison 2017.

[211] Pour rappel, ces décomptes de flux ne tiennent pas compte de l'activité des compagnies saisonnières.

Cette répartition du trafic passager entre les îles du Ponant et le continent reflète le caractère touristique de chaque île, mais aussi la mobilité des îliens.

- *Le caractère touristique de l'île*

Au total, ce sont 3,971 millions de passagers en visite sur les îles en 2016 (cf. annexe 4.1), soit près de deux millions de visiteurs annuels[212]. C'est Bréhat la première île en termes d'effectif, avec plus de 740 000 passagers en visite (Figure 113, centre), devançant Belle-Île. Les grandes îles paraissent relativement moins touristiques avec seulement 75% des passagers en visite. Dans les petites îles, la part du trafic visiteur est la plus élevée, avec autour de 90% de la fréquentation composée de visiteurs, contre 85% pour l'ensemble des îles du Ponant (Figure 114, haut). Bréhat, Sein et Aix sont les trois îles dont la part de la fréquentation des visiteurs est la plus élevée dans la fréquentation totale (Figure 114, centre).

Enfin, quand on rapporte la fréquentation touristique à la population insulaire (Figure 114, bas), une partition claire apparaît par groupe d'îles. Bréhat ressort nettement avec près de 950 visiteurs annuels par Bréhatin. Suivent les trois autres petites îles proches très touristiques, à savoir Aix, Arz et l'Île-aux-Moines, avec toutes plus de 520 visiteurs par habitant insulaire. La desserte de l'île de Batz suit avec 375 visiteurs par Batzien. Les petites îles proches se démarquent donc nettement dans l'afflux de visiteurs rapporté à la population. C'est ensuite le groupe des petites îles éloignées avec entre 130 et 215 visiteurs par insulaire. Enfin, les grandes îles accueillent entre 30 et 98 visiteurs par an et par habitant.

La fréquentation des visiteurs permet ainsi d'appréhender la touristicité des îles. Avec la fréquentation des insulaires, est perçue la mobilité des îliens.

- *La mobilité des îliens*

La répartition du trafic passager insulaire n'est pas équivalente à celle du trafic passager total. Alors que les petites îles proches représentent 54% du trafic total, elles représentent moins d'un tiers du trafic insulaire (Figure 112). En revanche, les grandes îles génèrent 65% du trafic îlien. En effet, Belle-Île, Yeu et Groix sont les trois principales îles pourvoyeuses de passagers insulaires (Figure 113, bas). Cela est à mettre en lien avec la population plus élevée de ces territoires, mais aussi, concernant Groix, avec la localisation du port continental dans une grande ville, ce qui facilite l'accès à certains

[212] Rappelons toutefois que ces données de fréquentation ne concernent que les compagnies maritimes travaillant toute l'année, et excluent donc l'activité des compagnies saisonnières.

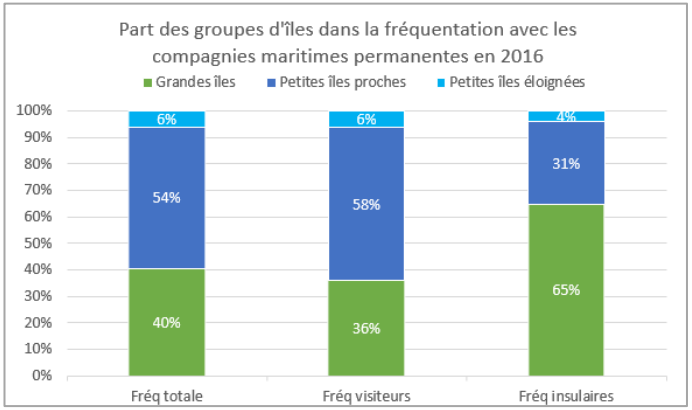
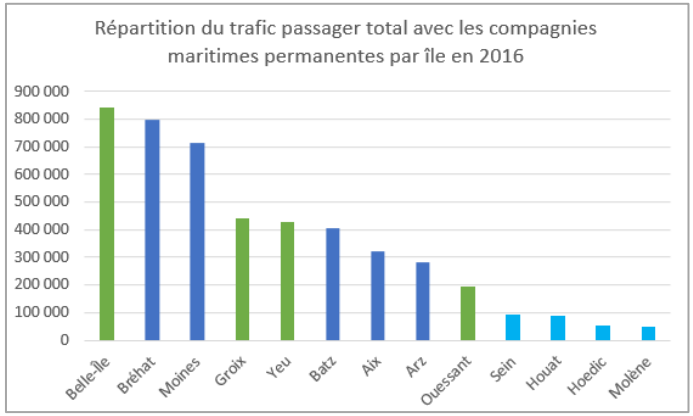
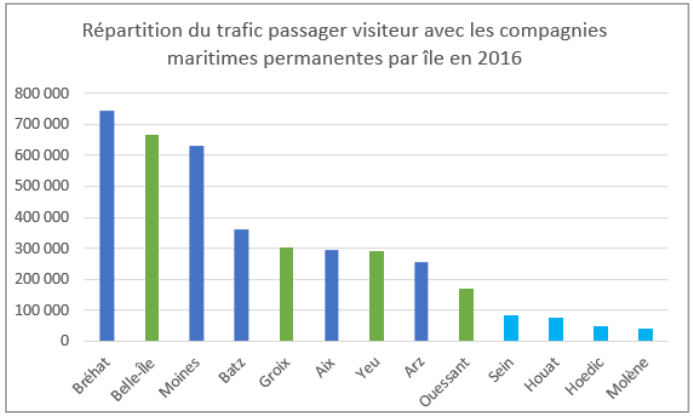


Figure 112 – Répartition de la fréquentation par groupe d'îles et par statut du passager avec les compagnies maritimes permanentes en 2016

(Sources : compagnies)





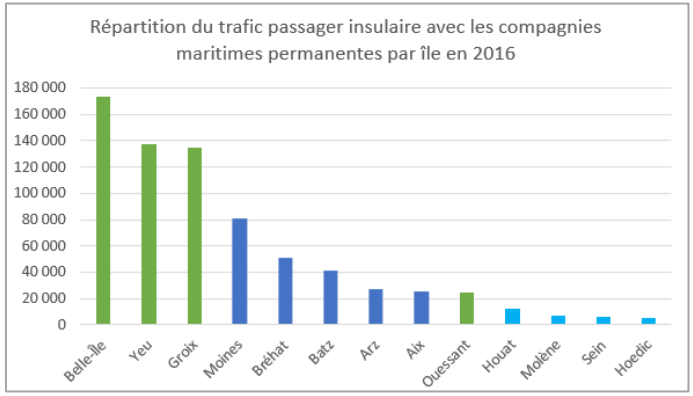
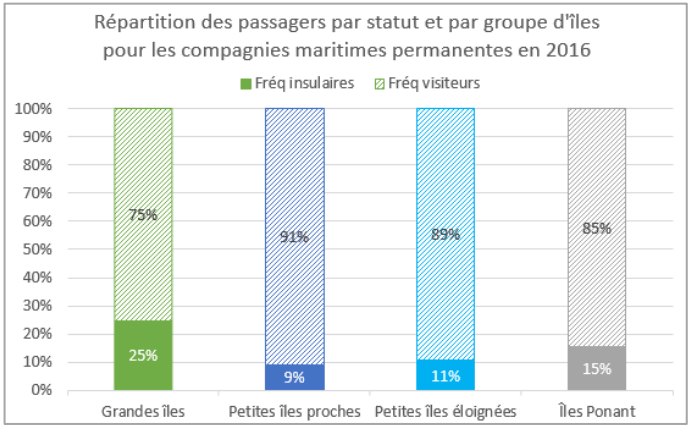
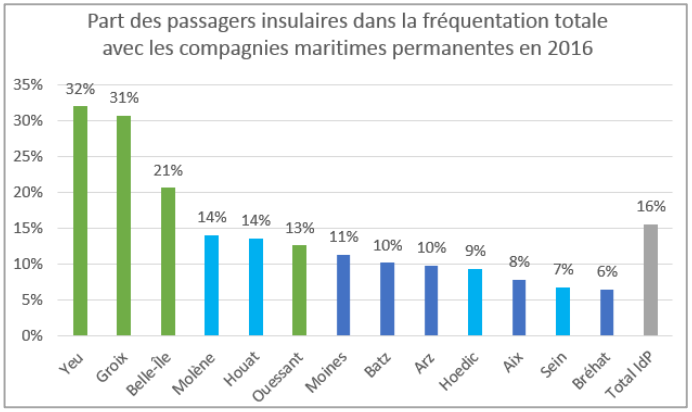


Figure 113 – Répartition par île des flux de passagers totaux (haut), visiteurs (centre) et insulaires (bas) entre les îles du Ponant et le continent

(Sources : compagnies)





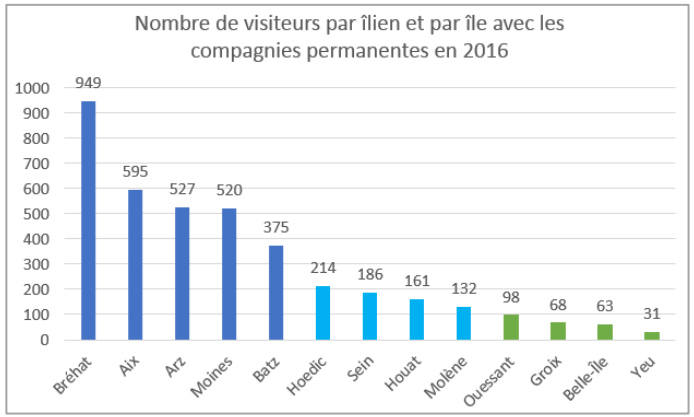
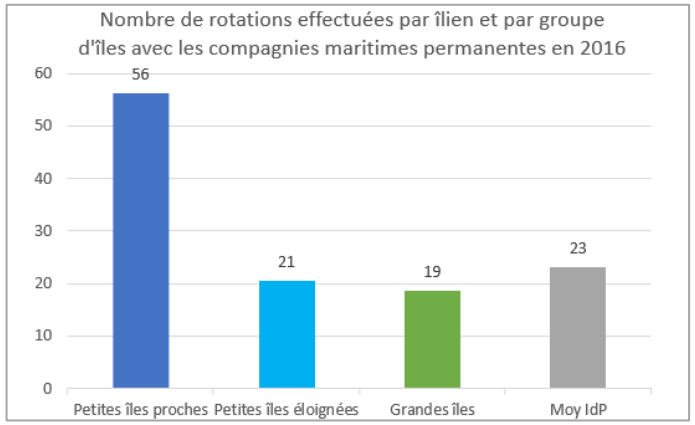


Figure 114 – Caractère touristique de l'île et mobilité des îliens

(Sources : compagnies)



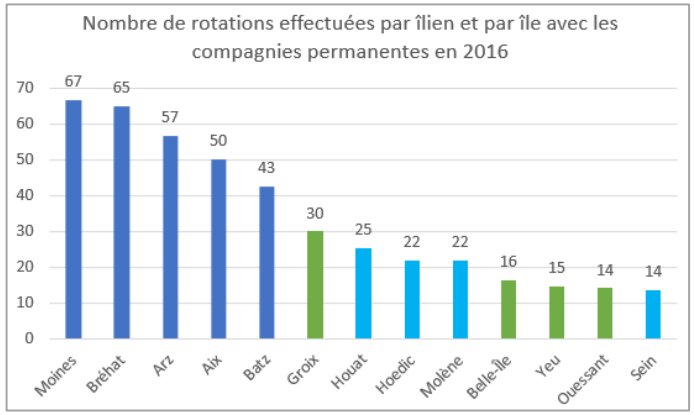


Figure 115 – Mobilité des îliens entre l'île et le continent par voie maritime en 2016

(Sauf, à défaut de données plus récentes, pour Bréhat où les données datent de 2007 (ORTB) et pour l'Île-aux-Moines de 2008 (Morbihan Tourisme))

(Sources : compagnies)

services continentaux. Les petites îles éloignées, avec leur faible population, ne génèrent qu'une faible fréquentation îlienne en volume (4% du trafic des îles du Ponant).

Cependant, avec la part de la fréquentation îlienne, ces petites îles éloignées ne sont plus reléguées aux derniers rangs (Figure 114, centre), et comptent entre 7 et 14% de passagers insulaires. Molène est la première des quatre, mais elle est aussi l'île la moins visitée (Figure 113, haut). Yeu et Groix se démarquent, avec un tiers de la fréquentation étant assuré par des passagers îliens. La part de la fréquentation îlienne sur les trois plus grandes îles est plus élevée que pour l'ensemble des îles du Ponant (16%), tandis qu'Ouessant se situe sous cette moyenne. Les petites îles peu peuplées ou très touristiques connaissent toutes un taux de passages insulaires plus faible. Bréhat est la dernière avec seulement 6% de passagers insulaires dans la fréquentation totale (Figure 114, centre).

En rapportant le nombre de rotations effectuées par des îliens à la population de l'île, on perçoit le niveau de mobilité insulaire. En moyenne, un îlien du Ponant se déplace annuellement 23 fois sur le continent (Figure 115), soit près de deux déplacements mensuels. Pourtant il existe de fortes disparités insulaires. Les îles proches se situent au-dessus de la moyenne du Ponant, avec 56 déplacements sur le continent par habitant. Les habitants des îles du Golfe du Morbihan et de Bréhat sont les plus mobiles, avec entre 5 et 6 déplacements par mois[213]. Dans les îles éloignées, petites ou grandes, les îliens se déplacent autour d'une vingtaine de fois par an sur le continent, soit moins de deux déplacements mensuels. Les habitants des petites îles éloignées se déplacent en moyenne davantage que ceux des grandes îles, certainement pour satisfaire des besoins, remplir des démarches, qui ne peuvent l'être sur leur île par manque d'équipements et de services. Groix se démarque des grandes îles, les Groisillons étant deux fois plus mobiles que les Bellilois[214], les Islais ou les Ouessantins. Les déplacements des îliens semblent ici favorisés par la proximité de Groix au continent et son accessibilité à Lorient, ville pourvue de nombreux services. Pour conclure, proximité et absence de services divers favorisent la mobilité îlienne vers le continent.

Parallèlement aux flux de passagers, la desserte permet des flux de fret.

[213] Il faut toutefois aborder ces données avec précaution car l'effectif des passages îliens date de 2007 pour Bréhat (ORTB) et 2008 pour l'Île-aux-Moines (Morbihan Tourisme) (cf. annexe 4.1).

[214] Si les Groisillons se déplacent deux fois plus que les Bellilois, ils traversent en revanche moins souvent avec un véhicule que leurs voisins : un Bellilois traverse en moyenne 4,5 fois par an avec un véhicule (1 fois sur 4), contre 3,7 pour un Groisillon (1 fois sur 8). Cela s'explique par l'éloignement du port continental de Port-Maria à Quiberon, aux grandes villes proches pourvues de services telles qu'Auray, Vannes ou Lorient, tandis que Groix est rattachée à un port continental dans une grande ville, desservie par bus.

4.2.2.3 Le fret maritime, reflet de l'activité insulaire et du dispositif de liaison

Comme expliqué lors du point méthodologique, nous présentons le fret sous ses deux formes : le fret roulant, à savoir les véhicules ; et le fret non roulant, c'est-à-dire la marchandise. Nous exposons ici les aspects quantitatifs des flux de fret, leur répartition par île et par compagnie. La saisonnalité (4.3.1.3) et le sens de circulation (4.3.2) du fret seront abordés dans la section suivante (4.3).

- *Les véhicules*

Parmi le fret roulant, on distingue les véhicules de tourisme des véhicules utilitaires ou professionnels (Planche 2). Si les premiers peuvent charger de la marchandise à la marge (courses des ménages insulaires ou approvisionnement de vacances pour les estivants), les seconds sont de grands transporteurs de marchandise entre îles et continent (véhicules des artisans, camions de livraison jusqu'à 19 tonnes, camion-citerne pour le lait à Belle-Île etc.) (Figure 116). Cependant, seules certaines liaisons permettent à des véhicules de traverser (cf. 5.1.2.2), ce qui se perçoit dans le recensement des flux par île.

Figure 116 – Camion-citerne de la CCBI pour le transport du lait produit sur l'île et commercialisé sur le continent, ici réembarquant à Quiberon. *(Crédit MG 2017)*

Il y a près de 180 000 véhicules circulant en 2016 entre les îles et le continent (cf. annexe 4.5). Loin devant les autres liaisons du Ponant, c'est celle de Belle-Île qui supporte le flux de véhicules le plus conséquent avec, en 2016, plus de 120 000 véhicules tous confondus (dont 13% de véhicules utilitaires). Groix, autre grande île du large du Morbihan desservie par la même Compagnie Océane, voit embarquer et débarquer en 2016 36 000 véhicules (dont 22% de véhicules utilitaires). Les flux de véhicules des autres îles ne dépassent pas 10 000 véhicules annuels. A Yeu, les trois navires rouliers transportent annuellement plus de 9 000 véhicules. Sur ces trois premières îles, les liaisons sont effectuées par des navires rouliers permettant facilement le transport d'engins roulants. Quatre petites îles proches suivent avec entre 1 000 et 3 000 véhicules, transportés sur des barges n'ayant pas nécessairement de rampes d'accès facilitant l'embarquement (cf. Planche 2-6 et Planche 6-7 et 8, p262). A Ouessant, ce sont seulement 134 véhicules qui réalisent une traversée en 2016 (dont les trois quarts à destination de l'île), sur un caboteur nécessitant le levage des véhicules. Enfin, on retrouve en queue de classement les îles où la circulation automobile est largement limitée par usage ou par réglementation[215], à savoir Bréhat et les petites îles éloignées. Pour ces îles, il s'agit pour l'essentiel de véhicules professionnels et de service (véhicules d'artisans, engins de chantiers, camion-poubelle ou de

[215] Pour plus d'information à ce sujet, se référer à (Pauchet, 2018).

1

2

3

4

Planche 2 – Flux de véhicules entre îles du Ponant et continent

(Crédits MG 2016-17)

1/ Débarquement d'un engin de chantier à Port-Tudy, Groix (Compagnie Océane)

2/ Débarquement d'un camion d'un transporteur groisillon à Groix (Compagnie Océane)

3/ Débarquement à Fouras de véhicules de tournage de retour d'Aix (SFA)

4/ La Barge de Batz avec ses remorques prêtes à débarquer à l'aide d'un tracteur à Roscoff (SARL Transport de Fret)

5/ Véhicule et remorque frigorifique sur le pont du Molenez à l'approche du Stiff, à Ouessant (Penn Ar Bed)

6/ Véhicules d'artisans sur la barge Le Béluré, Arz (Bateaux-Bus du Golfe)

7/ Véhicules d'artisans et de livraison en attente d'embarquement, Le Palais (Compagnie Océane)

8/ La porte du garage du catamaran Le Châtelet vient de s'ouvrir pour laisser les véhicules personnels débarquer à Port-Joinville (Yeu-Continent)

5

6

7

8

pompiers, véhicules communaux). Pour la liaison desservant Houat et Hoedic, 76% des quelques 200 véhicules transportés par le service public sont utilitaires[216].

Au total, la Compagnie Océane assure 90% du transport de véhicules des îles du Ponant, suivie par la RDPEV (5%) (cf. annexe 4.5). Le service public assure 99% du trafic de véhicules entre les îles et le continent. Parmi les compagnies privées, seule Izenah et Quick & Sea assurent de manière régulière du transport de véhicules. Pour Quick & Sea, il s'agit du transport du camion-poubelle de la communauté de communes Auray Quiberon Terres Atlantiques, en charge de l'évacuation des déchets à Houat et Hoedic, à hauteur de 90 rotations par an (cf. Figure 161, p284). Les autres compagnies privées concentrent leur activité sur le transport de fret non roulant[217].

Si les flux de véhicules peuvent effectivement refléter l'activité insulaire, ils sont avant tout conditionnés par la réglementation locale et les navires mis à disposition pour assurer la desserte (cf. 5.1). Ces derniers chargent également du fret non roulant.

- *La marchandise*

D'après les informations fournies et estimées par les compagnies maritimes, ce sont environ 160 000 tonnes de fret non roulant qui circulent entre les îles du Ponant et le continent en 2016[218].

Les deux premiers transporteurs de marchandises au tonnage (hors véhicules) sont les compagnies privées Pajarola et TMC, qui assurent le transport de pondéreux vers les deux plus grandes îles du Ponant, Yeu et Belle-Île, avec 30% du trafic chacune. La Régie Départementale des Passages d'Eau de Vendée, transportant les biens courants vers Yeu, suit avec 8% des flux[219], avant la Penn Ar Bed (7%), la Compagnie Océane et la SARL Transport de Fret (6% chacune) et Quick & Sea (4%). Les

[216] A Houat, seuls les deux-roues et les véhicules professionnels sont autorisés sur dérogation (quatre commerces de l'île ainsi que les fourgons des artisans de passage). A Hoedic, seule la commune est autorisée à détenir des véhicules. Les véhicules non utilitaires figurant dans l'activité 2016 de la Compagnie Océane sur cette liaison correspondent à des deux-roues et des véhicules de services communaux considérés comme des véhicules de tourisme.

[217] Pour rappel, cette analyse concerne l'année 2016. Depuis, TMC s'est équipé d'un navire roulier pouvant charger 5 camions et 19T en plus de ses deux caboteurs.

[218] Cela exclut l'approvisionnement de certaines compagnies desservant ponctuellement les îles du Ponant, comme la société de travaux maritimes Ismer qui achemine quelques matériaux vers Groix (30 tonnes en 2016), la société Copermer, qui livre du sable à Ouessant (donnée non disponible) ou encore la société Riguidel pour des matériaux de construction dans les îles du Golfe du Morbihan (donnée non disponible).

[219] La Régie transporte et tarifie aussi des marchandises au volume, sans en donner un équivalent en tonnage, à hauteur de 7 458 m^3 en 2016, composés de marchandises plus volumineuses que lourdes, telles que des plaques de polyester, des rouleaux de laine de verre, de la literie, des cuves vides, les meubles montés etc…

Figure 117 – Courrier et colis tout juste débarqués à Port-Tudy à Groix, en cours de chargement dans le véhicule de La Poste avant distribution.
(Crédit MG 2016)

autres compagnies se partagent les 10% du tonnage restant (cf. annexe 4.5). Au total, les compagnies privées détiennent 66% du marché du transport de marchandises hors véhicules, laissant 34% de part de marché au service public. Cette ventilation des tonnages s'explique par le fait que les compagnies privées transportent essentiellement des pondéreux, tandis que les compagnies de service public assurent avant tout le transport des vivres.

Nous savons que les compagnies transportent tout le nécessaire pour le territoire insulaire : le courrier et les colis, première mission des passeurs (Figure 117), les vivres nécessaires aux îliens et aux visiteurs, les ressources utiles aux entreprises dans tous les domaines, de même que leurs productions, les déchets produits sur place etc. (Planche 3). Cependant, le détail de la marchandise par nature n'est pas connu pour l'ensemble des flux des îles du Ponant, et les données fournies par les compagnies ne permettent pas toujours d'analyser la nature de la marchandise. Ceci constitue un point décevant lors du travail d'estimation des flux : les compagnies ne connaissent pas toujours la nature de la marchandise transportée[220]. Les plus petites compagnies effectuent un suivi plus réduit de l'activité et disposent de moins de détails.

- A Bréhat, la barge sous DSP distingue trois catégories. L'activité de transport de frais a nettement diminué jusqu'à ne plus exister suite à l'arrivée de la concurrence privée[221]. Les déchets représentent 8% du tonnage, et le BTP et divers 92%. Quant à Bréhat Logistique, les données détaillées d'activité n'ont pas été fournies. Néanmoins, il est raisonnable de supposer que la nature de son activité correspond à la différence d'activité de la Barge de Bréhat avant et après son arrivée sur le marché en 2014[222], à savoir l'intégralité du transport alimentaire frais (environ mille tonnes), une part limitée des matériaux de BTP en raison de la faible capacité d'emport de la petite barge, et environ 2 500 tonnes de déchets et divers.
- A l'île d'Arz, il existe deux catégories de marchandises[223]. D'après nos estimations, les marchandises alimentaires représentent en 2016 environ 15% des tonnages, et les matériaux de construction et marchandises diverses près des trois quarts des marchandises.

[220] Si une étude spécifique de la nature des flux est envisagée (ce qui n'était pas un objectif dans le cadre de cette thèse), une méthodologie spécifique serait à mettre en place (observation des flux, déclaration des acteurs…) car les données des compagnies ne sont pas suffisantes.

[221] Si ce n'est le transport en roll pour un livreur à domicile de produits surgelés à hauteur d'environ 3 tonnes en 2016.

[222] En 2013, le tonnage de la Barge de Bréhat est de 6 400 tonnes. En 2016, le tonnage cumulé des deux compagnies est de 6 490 tonnes. Les flux sont quantitativement stables, et on suppose qu'ils n'ont pas évolué en nature.

[223] Les marchandises « normales » incluent les colis et bagages par tranche de 10 kg, les matériaux de construction et divers à la tonne, les marchandises alimentaires à la tonne, et les autres marchandises dont le bois de chauffage. Les

- Enfin, aucune information sur la nature des marchandises n'est disponible pour deux îles proches. A Aix, le fret non roulant n'est composé que de « colis isolés » de 0 à 100 kilogrammes, dont on ne connaît pas la nature. En 2016, il y en a eu 2 444 entre Fouras et Aix. Quant à l'Île-aux-Moines, les quelques données recueillies pour la desserte sont peu approfondies et ne permettent pas une analyse par nature de marchandises.

En revanche, les compagnies les plus grandes, qui desservent les îles éloignées, petites, ou grandes, effectuent un suivi plus précis de leurs activités et distinguent de nombreuses catégories de marchandises selon leur nature.

- Dans les îles de l'Iroise, la Penn Ar Bed classe en 10 sous-catégories (hors véhicules) les matières dites sèches et les produits dangereux. En 2016, ces derniers représentent 30%[224] des tonnages de la compagnie hors véhicules avec 3 356 tonnes (essentiellement du fuel pour le ravitaillement des centrales électriques, mais aussi un peu de carburant et de gaz pour la consommation des véhicules et des foyers) (Figure 118). La répartition en tonnage des matières sèches est la suivante : matériaux de construction (24%, plutôt à la baisse depuis 2011), divers (19%) déchets (13%), spécifique (6%), produits frais et surgelés (6% et 1%), et enfin des éléments fragiles (2%)[225].
- Dans les rapports annuels de la Compagnie Océane pour les quatre îles du large du Morbihan, les flux de marchandises sont les moins détaillés, comparativement aux flux de véhicules ou de passagers. Seule la nature des palettes à destination de Belle-Île est précisée : 42% pour un supermarché bellilois, 41% pour d'autres clients, 13% de poste et 4% de presse. En réalité, le détail fourni en complément par la compagnie[226] pour l'année 2015 nous indique que cette dernière suit non pas la nature des marchandises palettisées mais leur destinataire. Il est ainsi possible de déduire la nature de la marchandise : on estime à au moins[227] 55% les palettes de produits alimentaires (autour de neuf mille sur seize mille), cumulant des clients tels qu'un

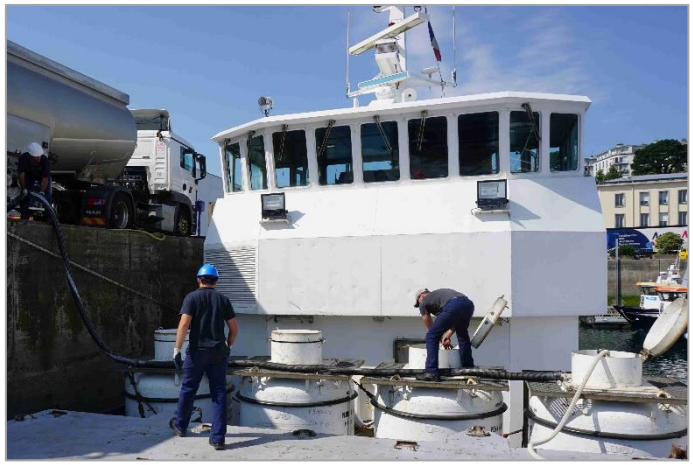


Figure 118 – Chargement des cuves d'hydrocarbures sur le pont du Molenez (Penn Ar Bed), au port de Brest
(Crédit MG 2016)

marchandises « particulières » incluent des camions de terre, de fioul ou de charbon et de bois de chauffage, de la farine panifiable, des bouteilles de butane, les sommiers et matelas.

[224] Cette part est bien plus élevée que dans les autres îles où les données sont disponibles : environ 5%.

[225] A la Penn Ar Bed, le « divers » est constitué d'épicerie sèche et boissons, droguerie, emballages vides, presse, le « fragile » de vitrerie, sanitaires, appareils ménagers ou meubles. La catégorie « spécifique » est une catégorie fourre-tout selon les termes de Véfa Kerdoncuff et comprend par exemple le transport d'animaux, de deux-roues, mais aussi des services tels que la prestation des magasiniers ou l'affrètement du navire.

[226] Statistiques fournies par Yannick Guellec, échanges de courriels en mai 2016.

[227] 30% des palettes en 2015 sont à destination d' « autres clients », ne permettant pas de déduire leur nature.

Planche 3 – Flux de marchandises entre l'île d'Yeu et le continent.

Exemple d'un débarquement à Port-Joinville assuré par le Guédel 3 de TMC en remplacement de l'Insula Oya 2 pendant son arrêt technique

(Crédits MG 2016)

1/Marchandise fraîche alimentaire en rolls pour un supermarché

2/ Déchargement de cageots de légumes d'un conteneur

3/Produits frais stockés en chambre froide en gare de Port-Joinville

4/ Lait sur palette débarquée depuis la cale du Guédel 3

5/Superposition d'un palette de boisson gazeuse américaine et d'une autre supportant du matériel médical de dialyse pour l'hôpital de l'île d'Yeu

6/Isolant sur palette

7/Matelas en caisse de Yeu-Continent

8/ Caisses de presse sur palette

des supermarchés de l'île, l'hôpital et les restaurants pour des fruits et légumes et des produits de la marée, l'industrie agroalimentaire avec les entreprises La Bien Nommée et la Belle-Îloise, ou des crêperies et boulangerie pour la farine. L'alimentaire est donc la principale marchandise non roulante transportée par le service public à Belle-Île. On y distingue une claire répartition entre la Compagnie Océane, transportant l'essentiel de la marchandise alimentaire, et les compagnies privées, se chargeant du transport des biens encombrants et pondéreux[228]. La moitié de l'activité de TMC, selon son directeur François Moriceau, concerne le transport de vrac et d'agrégats, 40% les marchandises diverses, et 10% les déchets[229]. Quant à Quick & Sea, elle ne transporte que des matériaux de construction et des déchets. Elle assure le transport de biens alimentaires uniquement en remplacement pour le compte d'autres compagnies : lors de l'arrêt technique du *Melvan* de la Compagnie Océane pour Houat et Hoedic (3 semaines par an), ou de la barge *Izenah* à l'Île-aux-Moines (10 jours).

- Pour la desserte de l'île d'Yeu, Pajarola assure en 2016 les trois quarts du marché en tonnage, la régie 20% et le transport d'hydrocarbures représente quant à lui 4% des tonnages. Les 2% restants sont assurés par TMC et A2TMi. La compagnie Pajarola transporte 62% de sable et matériaux de construction (près de 30 tonnes), 27% de marchandises diverses, notamment de l'épicerie sèche pour un supermarché islais (13 tonnes), et 11% de déchets (5 tonnes) (Figure 119). Pour la Régie, les produits de consommation courante (barème A et B, à savoir les produits vivriers de longue conservation, les denrées périssables, la presse et la droguerie) constituent les premiers éléments transportés, à hauteur de 52% des tonnages[230] en 2015. Suivent les marchandises diverses (20%), les marchandises lourdes (14%)[231] et les produits de la marée sortant de la criée de l'île d'Yeu (6%). Il y a donc une nette répartition de l'activité par nature de la marchandise entre les deux compagnies Yeu-Continent et Pajarola.

Enfin, le suivi de l'activité est le plus précis à l'île de Batz. La grille tarifaire est très détaillée et le tableau de suivi de l'activité comporte en 2016 122 lignes (hors véhicules). Cela permet par exemple de distinguer l'exportation de pommes de terre, celles de choux-fleurs ou de carottes (Figure 120). Le suivi

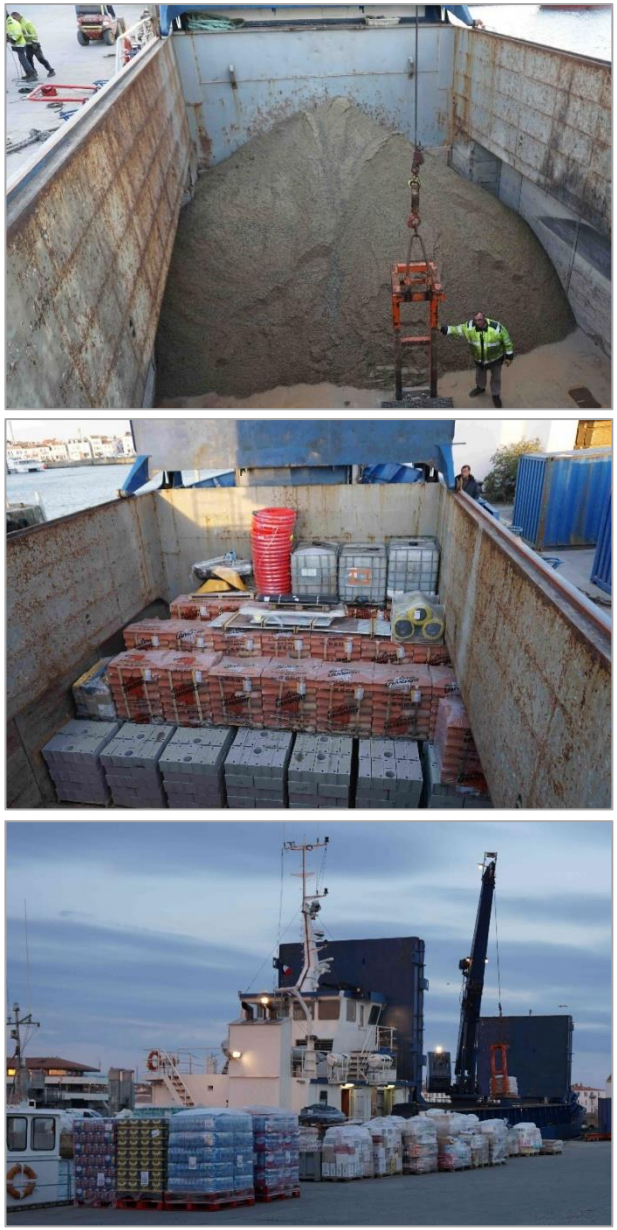


Figure 119 – Déchargement de sable, matériaux de construction et épicerie sèche du *Casam 4* (Pajarola), bassin à flot de Port-Joinville (Yeu)
(Crédit MG 2016)

[228] Cf. note de bas de page 217, p224. Depuis 2017, le roulier *Goulphar* de TMC lui permet de viser le marché du fret roulant, notamment alimentaire.

[229] En 1994, Nicolas Tanguy (1995, p27) recense les flux de TMC avec 57% de matériaux, 33% de gravier, 8% de divers et 2% d'alimentaire.

[230] Données 2015 et non 2016.

[231] Les marchandises diverses sont les petits colis, les sanitaires, la quincaillerie, l'ameublement, les tissus, les plantes et les fleurs, le matériel de jardin, la paille et le foin, le charbon sur palette, les baraques de chantier non roulantes etc… Les marchandises lourdes sont les matériaux de construction, la quincaillerie lourde, le bois débité, les câbles électriques en tourets, la voilerie, l'huile en fûts, l'engrais, le charbon etc…

Figure 120 – Chargement de cagettes de choux-fleurs à la gare de Roscoff dans le camion d'un grossiste continental.
(Crédit MG 2016)

de l'activité est donc particulièrement méticuleux, notamment dans le domaine agricole, secteur important de l'économie de l'île. Ainsi, il est possible de savoir qu'en 2016 le secteur agricole a importé 858 tonnes de fumier en vrac, soit 76% des importations agricoles, et exporté 1 826 tonnes de pommes de terre, soit 62% des exportations agricoles et 18% des tonnages totaux transportés (hors véhicules).

En raison de la diversité des catégories de marchandises utilisées par les compagnies exploitant les liaisons, il est difficile de procéder à des comparaisons d'une île à l'autre. Mais cette diversité de catégories traduit également l'adaptation des compagnies au territoire desservi. Les produits dangereux sont par exemple mis en avant pour les trois seules îles du Ponant n'étant pas reliées au continent par un câble électrique et nécessitant ainsi de produire leur électricité grâce à des groupes électrogènes fonctionnant au fuel, acheminé par la voie maritime. L'île agricole de Batz est desservie par une compagnie gérée intégralement par des îliens, et le système tarifaire reflète l'importance du secteur agricole dans l'économie de l'île. Yeu et Belle-Île, les plus grandes îles mais aussi celles où l'activité du bâtiment est la plus dynamique (cf. 2.2.2.2) sont celles où la part du tonnage consacré aux matériaux de construction est la plus élevée. Les données manquent pour produire une véritable analyse comparative des flux d'une liaison à l'autre et d'un territoire à l'autre, mais il est possible de percevoir à partir de ces quelques illustrations que les flux de marchandises transitant entre les îles du Ponant et le continent sont bien le reflet de l'activité économique insulaire et de l'aménagement du territoire.

- *Complémentarité du transport de marchandises et de véhicules*

Pour conclure sur le fret, il est indispensable de distinguer flux de véhicules et flux de marchandises pour estimer la circulation marchande entre les îles du Ponant et le continent, mais leur analyse doit se faire conjointement. En effet, ces deux types de flux se complètent. Lorsque la liaison ne permet pas la traversée de véhicules, toute la marchandise transite entre îles et continent en contenants divers et est recensée dans les flux de marchandise. Lorsqu'au contraire le système de desserte permet le transport de véhicules d'une rive à l'autre, alors les flux de marchandises sont moindres et des flux de véhicules apparaissent. Les flux de fret laissent ainsi clairement transparaître le fonctionnement de la desserte selon les liaisons, avec ou sans navires rouliers (cf. 5.1.2.2).

Ces flux de fret traduisent également les usages des îliens. Groix et Belle-Île sont desservies par la même compagnie selon les mêmes modalités. Pourtant à Groix, le fret roulant est privilégié, tandis qu'à Belle-Île de nombreuses marchandises transitent tout de même au sol.

Si une analyse plus fine du fret par nature n'est pas possible, nous pouvons toutefois les examiner selon leur temporalité et leur sens afin de tester nos deux hypothèses formulées en introduction (4.0.2).

4.3 Caractéristiques des flux entre îles et continent

Les flux quantitatifs présentés ci-dessus laissent apparaître, quand on les analyse plus finement, deux caractéristiques du trafic entre îles et continent, liées à la répartition des flux dans l'année (4.3.1), et selon leur sens de circulation (4.3.2).

4.3.1 Des flux saisonniers de passagers et de fret

Le tissu économique des îles du Ponant se caractérisant par une forte présence du tourisme, nous pensons que la saisonnalité marquée de cette activité se reflète dans les flux entre îles et continent. Analysons les en termes d'offre, avec les rotations proposées par les compagnies de transport (4.3.1.1) ; et de demande, avec le volume de fréquentation et le profil des passagers (4.3.1.2), ainsi que le volume et la nature du fret (4.3.1.3).

4.3.1.1 Saisonnalité des rotations

Les données mensuelles de rotations ne sont pas accessibles pour toutes les liaisons[232]. Celles que nous avons obtenues proviennent des compagnies directement, mais il a parfois été nécessaire d'utiliser l'effectif des rotations prévisionnelles plutôt que celui des rotations effectuées[233].

La tendance générale des rotations mensuelles pour l'ensemble des îles du Ponant (Figure 121) montre un accroissement de l'offre au printemps (de mars à juin), un petit recul en juin, avant une nette augmentation lors de la saison estivale. L'effectif des rotations diminue à partir de septembre à son niveau de début d'année, avec un léger renforcement durant les vacances d'automne et les fêtes de fin d'année. Le mois le plus creux est février (97 pour une base 100 en janvier)[234], le plus chargé le mois d'août (190). Une tendance par groupe d'îles se dégage : la saisonnalité est la même mais son ampleur

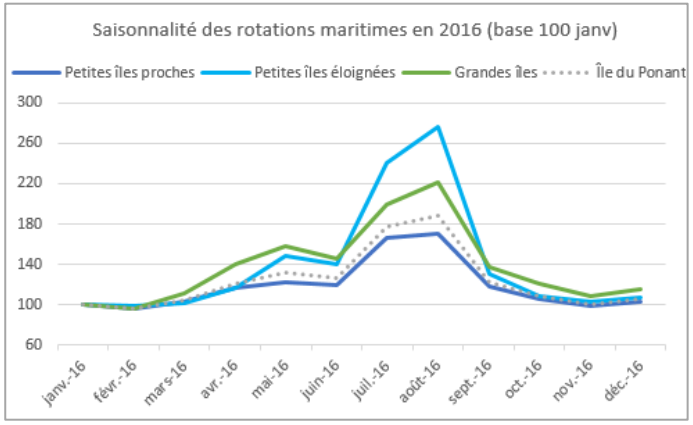


Figure 121 – Rotations maritimes mensuelles par catégorie d'îles en 2016
Base 100 en janvier (Sources : compagnies)

[232] Il manque les données mensuelles de rotations pour les trois liaisons de TMC, les liaisons de Quick & Sea vers Belle-Île et Groix, la liaison de Marine Energie vers Belle-Île, les liaisons de fret d'Izenah, Oya Vendée Hélicoptères. De plus, il s'agit des rotations 2015 pour Marine Energie à Yeu.

[233] Les données de rotations sont issues directement des compagnies maritimes (Barge de Bréhat, Bréhat Logistique, SARL Transport de Fret, Finist'Air, Penn Ar Bed, Compagnie Océane, Quick & Sea, Bateaux-Bus du Golfe, RDPEV, SFA) ou d'estimations effectuées à partir des calendriers prévisionnels publiés commercialement (sites internet ou brochures des Vedettes de Bréhat, celles de Batz, Izenah, Pajarola, A2TMi).

[234] Toutes les données chiffrées de ce paragraphe sont exprimées par rapport à une base 100 en janvier.

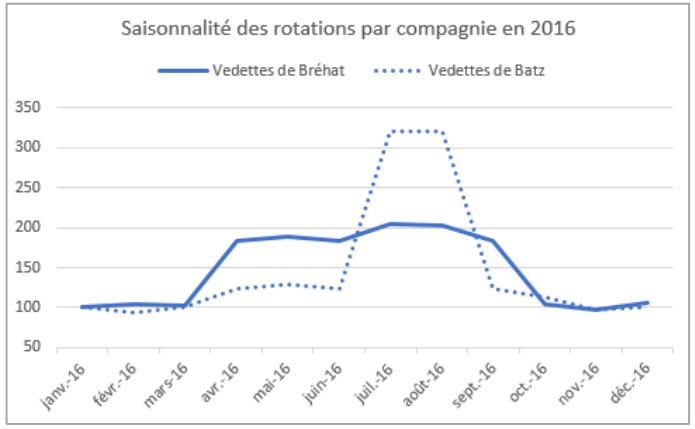


Figure 122 – Rotations maritimes mensuelles pour les Vedettes de Bréhat et celles de Batz en 2016 (base 100 en janvier)

(Sources : estimations à partir des sites des compagnies)

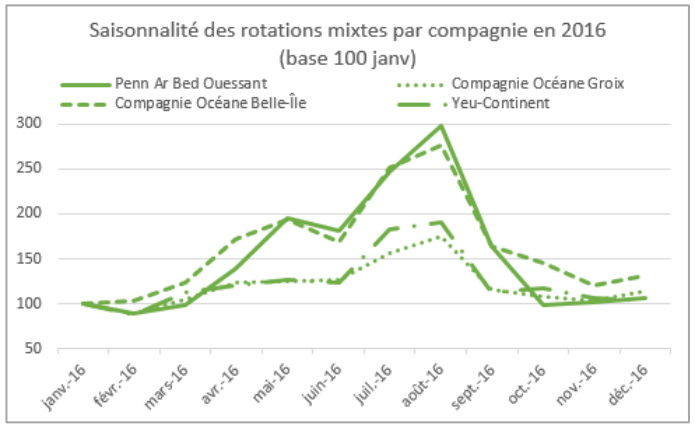


Figure 123 – Rotations maritimes mensuelles pour les compagnies mixtes des quatre grandes îles du Ponant en 2016 (base 100 en janvier)

(Sources : compagnies)

différe. Elle est d'autant plus marquée sur les petites îles éloignées (276 en août), où le nombre de rotations est plus faible en hiver. A l'inverse des petites îles proches du continent, où l'effectif minimum de rotations reste relativement élevé en saison hivernale, la saisonnalité paraît moins marquée en été (173 en août). Sur les grandes îles, l'accroissement des rotations au printemps est plus précoce et plus fort. Leur effectif est doublé en été (222 en août), et il décroît moins fortement au dernier trimestre de l'année.

Cependant au sein d'un même groupe d'îles, la saisonnalité est plus ou moins marquée selon les liaisons. Ainsi, la haute saison est très concentrée à l'île de Batz (Figure 122) avec les trois compagnies rassemblées en GIE travaillant simultanément durant onze semaines estivales, alors qu'elles alternent leur activité le reste de l'année. A Bréhat au contraire, la saisonnalité semble beaucoup plus étalée sur six mois de l'année, d'avril à septembre. Rappelons que Bréhat est l'île attirant le plus de visiteurs parmi toutes les îles du Ponant. Concernant les grandes îles, Ouessant et Belle-Île connaissent une saisonnalité plus marquée des rotations passagères et mixtes que les îles de Groix et Yeu (Figure 123).

Si la saisonnalité de l'offre de transport est marquée, c'est pour s'adapter à la saisonnalité de la demande de transport des passagers et de fret.

4.3.1.2 Saisonnalité de l'activité de transport de passagers

La saisonnalité de la fréquentation se lit doublement : par les variations de volumes de fréquentation, mais aussi par l'évolution du profil des passagers selon la saison.

- *Saisonnalité du volume de fréquentation*

Temporellement, la saisonnalité de la fréquentation suit celle des rotations : les passagers sont plus nombreux à circuler entre les îles et le continent durant la saison estivale, constituant ainsi des pics estivaux de fréquentation (DIRM NAMO, 2016a:11)(Figure 129). La saisonnalité est la plus marquée pour les petites îles que pour les grandes (Figure 125). Alors que les rotations estivales sont près de 3 fois supérieures aux rotations hivernales dans les petites îles éloignées, les passagers en été sont 12 fois plus nombreux qu'en hiver. Les navires sont donc plus remplis. Sur la liaison Quiberon-Houat-Hoedic par exemple, alors que le taux annuel de remplissage du *Melvan* est de 34%, le taux mensuel de remplissage évolue entre 9% (février) et 58% (août).

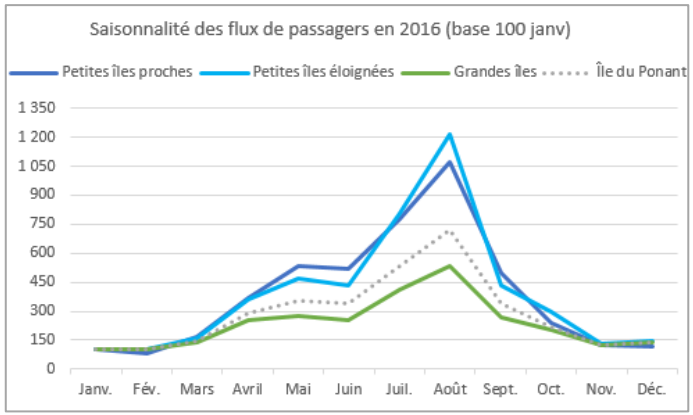


Figure 125 – Saisonnalité des flux de passagers maritimes en 2016
(Sources : compagnies. Données 2016, sauf pour Bréhat (2014) et Aix (2012))

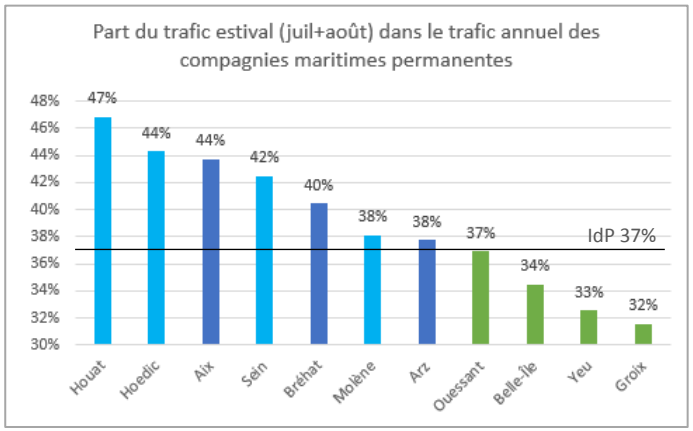


Figure 124 – Importance des mois estivaux dans le trafic annuel
(Sources : compagnies. Données 2016, sauf pour Bréhat (2014) et Aix (2012))

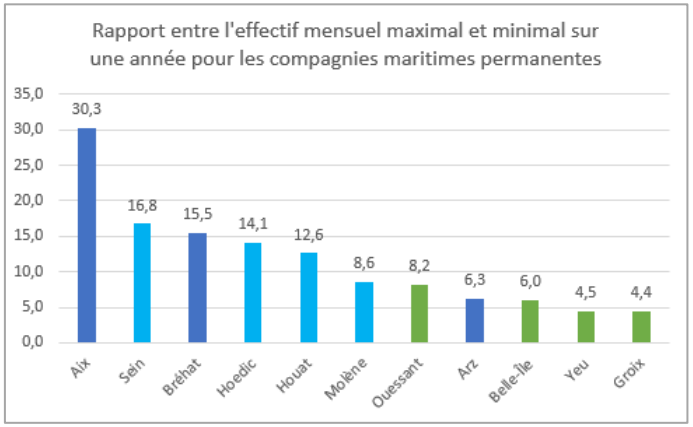


Figure 126 – La saisonnalité traduite par l'écart de fréquentation pour les compagnies maritimes permanentes en 2016
(Sources : compagnies. Données 2016, sauf pour Bréhat (2014) et Aix (2012))

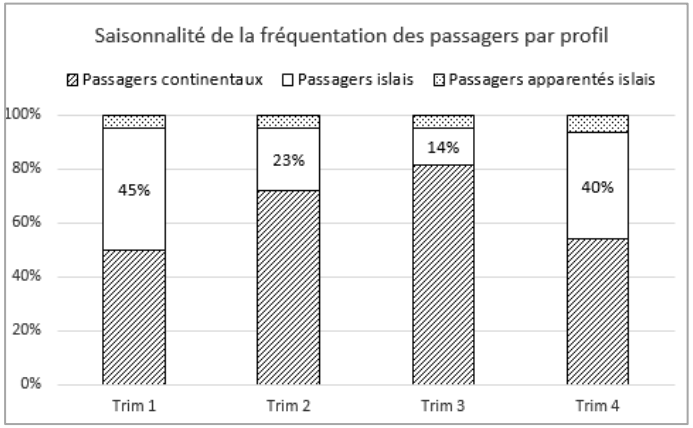
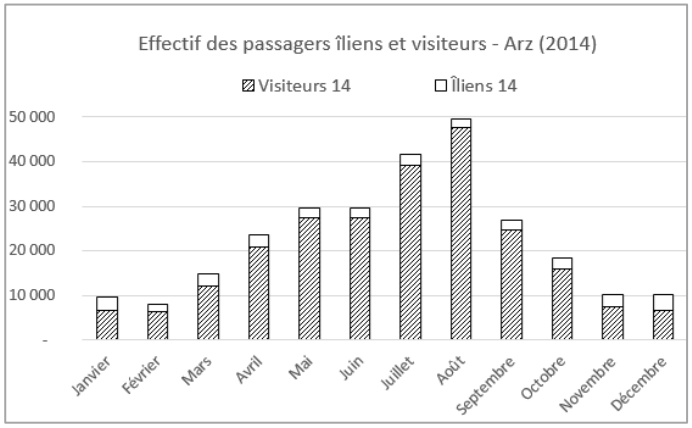


Figure 127 – Saisonnalité du profil des passagers en 2015 avec la compagnie Yeu-Continent
(Sources : RDPEV, 2015)



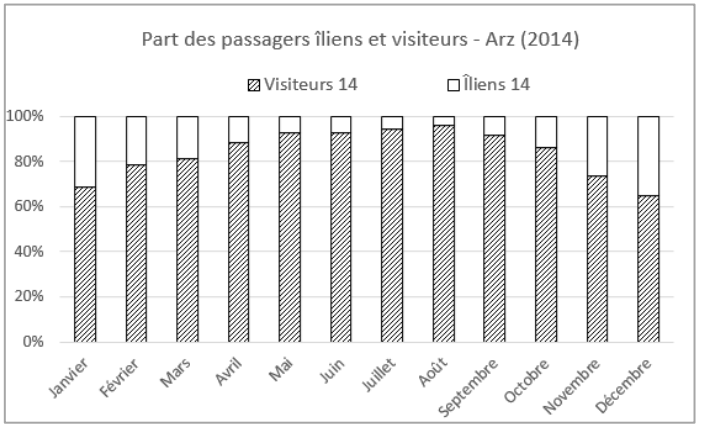


Figure 128 – Evolution mensuelle de la fréquentation ildaraise et continentale en 2014
(Source : Bateaux-Bus du Golfe, 2014)

Figure 129 – Saisonnalité à la cale Yves Guyot de Port-Tudy (Groix)
Haut : débarquement du roulier Île-de-Groix en juin (Crédit Le Télégramme 2017)
Bas : embarquement à bord du même roulier en novembre (Crédit MG 2016)

Il y a donc des écarts importants entre l'effectif mensuel minimal de passagers et l'effectif maximal. Cet écart est le plus important à Aix, avec 30 fois plus de passagers en août (84 050) qu'en décembre (2 776, données 2012[235]). L'écart est compris entre 9 et 17 pour les petites îles éloignées, et entre 4 et 8 pour les grandes îles, qui connaissent donc une variation moins prononcée entre les mois les plus creux et ceux les plus dynamiques (Figure 126).

C'est au mois d'août que l'activité de transport de passagers est la plus forte pour les compagnies maritimes permanentes, avec entre 18% et 27% du trafic annuel réalisé. Les deux mois estivaux cumulent 37% du trafic annuel du Ponant, et jusqu'à 47% pour Houat (Figure 124).

L'intensité des flux estivaux représente alors un enjeu de gestion pour éviter l'engorgement. L'abondance de passagers en saison estivale peut conduire à une saturation des moyens de transports entre l'île et le continent[236]. Selon Nicolas Tanguy (1995), la saturation du trafic de passagers est liée à une difficulté de gestion des moyens navigants, particulièrement si les week-ends prolongés et jours fériés coïncident avec une météo favorable, encourageant les visiteurs à se déplacer sur l'île. Selon lui, les îliens sont touchés par les conséquences de cette saturation, car contrairement aux visiteurs qui prévoient en amont leurs périodes de congés, les îliens ont moins la possibilité d'anticiper chaque déplacement vers le continent. L'activité des compagnies saisonnières vient alors compléter celle des compagnies permanentes, captant une partie des pics de fréquentation qui ne pourraient autrement être absorbés par les seules capacités de transport de la compagnie permanente.

- *Saisonnalité du profil des passagers*

La saisonnalité de l'activité de transport de passagers concerne également le profil des passagers. En effet, alors qu'en saison creuse les usagers des services de la compagnie permanente sont pour une large part des îliens, ces derniers ne sont plus qu'une minorité en saison estivale. A l'île d'Yeu par exemple (Figure 127), les Islais[237] représentent 45% des passagers au premier trimestre de l'année 2015

[235] Données issues du département de Charente-Maritime, dans l'Etude BICFL de programmation et assistance à maîtrise d'ouvrage pour la requalification de la Pointe de la Fumée, version 1, Diagnostic 2015, p42.

[236] Nous ne traitons pas ici de la saturation des espaces insulaires par définition restreints, et de leur capacité de charge. Gilbert Thébaud, de la compagnie Izenah, explique par exemple que la saturation estivale est due « pas tant à cause de nos bateaux, qui tournent à plein tous les quarts d'heure, mais par manque de stationnement à l'embarcadère. Les touristes s'insultent en se marchant dessus pour embarquer, et les habitants de l'île deviennent eux aussi agressifs » (article Le Monde du 2 août 2002, intitulé « Gilbert, passeur, confident et convoyeur vers l'au-delà »).

[237] D'après le CDOSP de 2015, les tarifs islais sont consentis aux personnes physiques ayant leur résidence principale sur l'île, aux personnes bénéficiant d'un contrat de travail à durée indéterminée ou déterminée d'un mois minimum, aux personnes justifiant d'un embarquement sur un navire immatriculé au quartier maritime de l'île d'Yeu, aux dirigeants non-

(26 644 pax). Ils ne sont plus que 14% du trafic total au troisième trimestre (23 474 pax). La part des passagers dits « apparentés islais »[238] reste stable sur l'année, mais leur effectif évolue de 2 800 au premier trimestre à 8 000 au troisième.

Pour les liaisons de la Penn Ar Bed et de Bateaux-Bus du Golfe pour lesquelles nous disposons également des données mensuelles de fréquentation par profil de passagers, les constats sont équivalents. A l'île d'Arz, la part des Ildarais dans les flux de passagers varie de 4% en août à 35% en décembre (Figure 128, droite). Cette variation selon la saison se retrouve aussi en termes d'effectifs : 2 040 passages sont effectués par des Ildarais en août contre 3 606 en décembre (données 2014). Ailleurs, les données fournies ne nous permettent pas d'analyser la saisonnalité des profils.

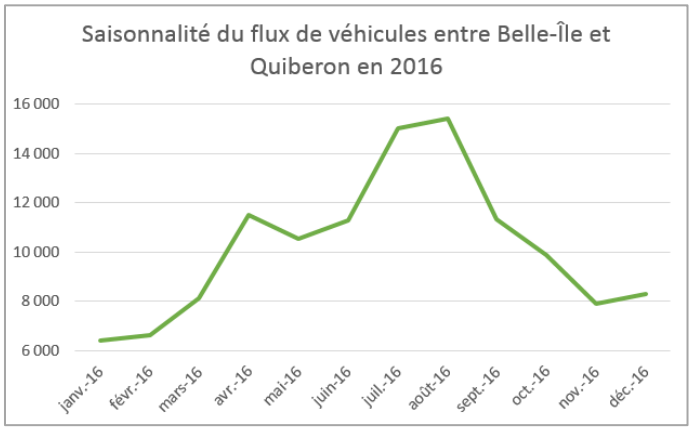
On observe ainsi des mobilités inversées entre îliens et visiteurs. Alors que les seconds se déplacent davantage dans les îles en saison estivale, les îliens sont eux plus mobiles en hors saison. Ces résidents insulaires, exerçant pour la plupart des activités liées au tourisme, limitent en effet leurs déplacements sur le continent en été et les favorisent plutôt lors de la saison creuse.

4.3.1.3 Saisonnalité de l'activité de transport de fret

La saisonnalité de l'activité de fret, roulant comme non roulant, se perçoit en volume et en nature.

- *Saisonnalité des volumes de fret*[239]

La saisonnalité du fret suit une fois encore celle de l'offre de transport. Les flux enflent d'abord au printemps, puis en saison estivale. Cela est particulièrement visible avec les données disponibles pour la liaison entre Quiberon et Belle-Île. Véhicules comme marchandises connaissent un profil de saisonnalité de leurs flux en adéquation avec celui des rotations et de la fréquentation touristique (Figure 130) : les volumes de marchandises augmentent avec l'accroissement de la demande locale, liée à la



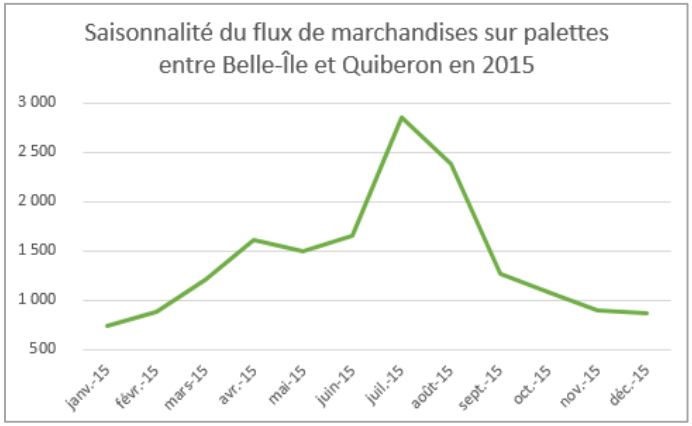


Figure 130 – Saisonnalité du transport de fret avec la compagnie Océane entre Belle-Île et Quiberon

(Source : Compagnie Océane, 2015-16)

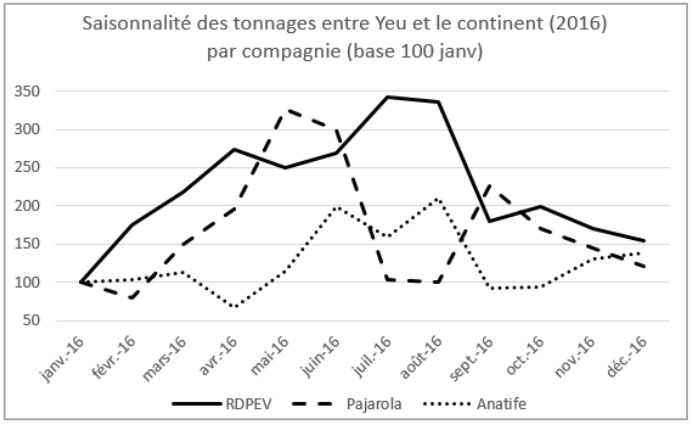


Figure 131 – Différentes saisonnalités des tonnages selon la nature (Yeu)

(Source : CCI Vendée)

salariés d'entreprises ayant leur siège social sur l'île, aux professionnels de santé dont la spécialité n'est pas exercée sur l'île, ainsi qu'à leurs véhicules.

[238] D'après le CDOSP de 2015, cette catégorie comprend les personnes physiques qui résident et travaillent sur le continent et dont les ascendants ou les descendants à la première génération ont leur résidence principale sur l'île.

[239] L'analyse se concentre sur des flux assez conséquents. En effet, pour les flux plus réduits, notamment sur les petites îles, il est difficile d'analyser une saisonnalité car celle-ci est plus aléatoire d'une année à l'autre, en fonction d'un évènement particulier, d'un chantier ou de l'issue d'un appel d'offre. Les flux de véhicules à Bréhat (25 en 2016, 40 en 2017) par exemple ne semblent pas suivre une saisonnalité marquée.

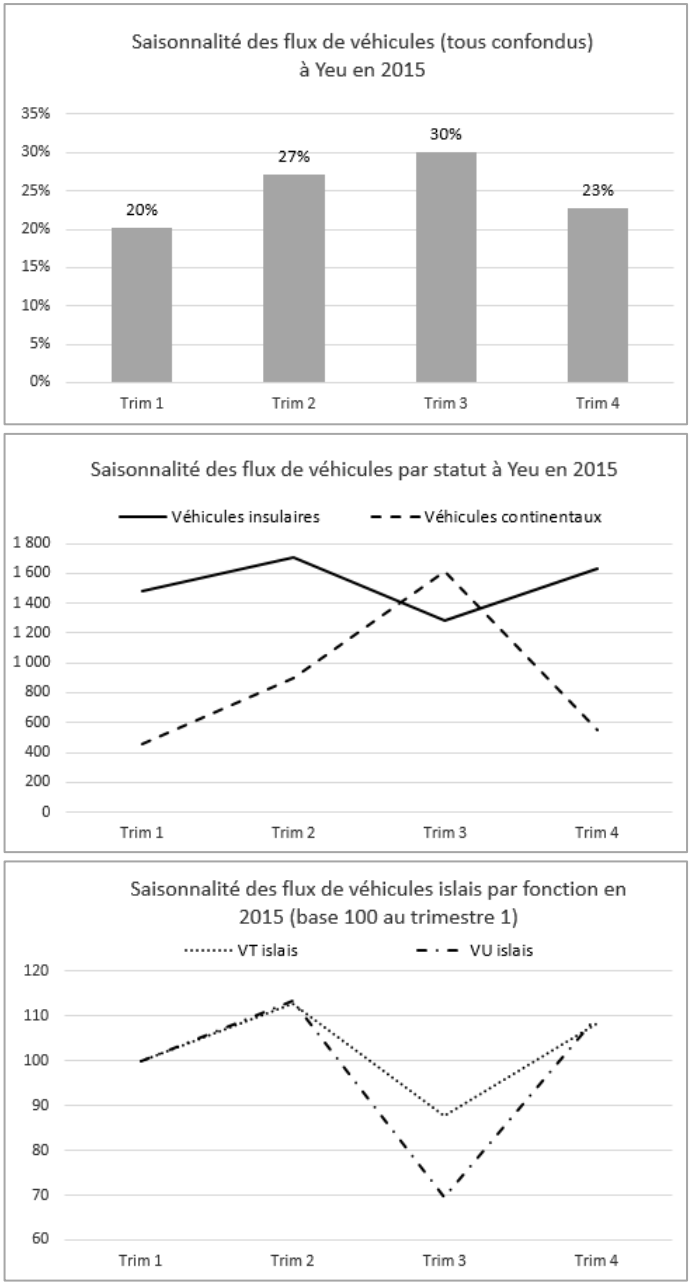


Figure 132 – Saisonnalité des flux de véhicules à Yeu
(Source : RDPEV, 2015)

présence de visiteurs ; les flux de véhicules s'amplifient avec l'arrivée de ces visiteurs mais aussi l'accroissement de l'approvisionnement du fret roulant. Une saturation du trafic de véhicules est alors constatée en été, liée à une capacité de transport insuffisante (Tanguy Nicolas, 1995)[240].

A Batz, nous constatons également une saisonnalité des flux liée à l'activité économique majeure de l'île : l'agriculture, et en particulier la production de pommes de terre. Le pic des tonnages transportés sur la liaison est en effet atteint en juin ou juillet selon les années, lors de la récolte et de l'acheminement sur le continent de ce légume. La saisonnalité des tonnages de marchandises reflète donc l'acheminement des biens intrants ou sortants des activités locales.

- *Saisonnalité de la nature du fret*

La saisonnalité du fret se lit non seulement dans ses volumes mais aussi dans sa nature. Pour les véhicules, la saisonnalité est bien marquée selon le statut du conducteur. A Yeu par exemple, le premier trimestre voit circuler 20% du flux annuel de véhicules entre Fromentine et Yeu, contre 30% pour le troisième (Figure 132, haut), soit une saisonnalité en volume. Mais alors que le flux de véhicules islais est relativement stable avec une légère baisse au troisième trimestre, le flux de véhicules continentaux connaît un net pic à cette période touristique (Figure 132, centre). Parmi les véhicules islais, la baisse de fréquentation est d'autant plus forte au troisième trimestre pour les véhicules utilitaires (Figure 132, bas), laissant présager une réduction de l'approvisionnement à cette période, à la fois pour l'activité de BTP (diminution des chantiers en été) et des commerces (concentration sur l'activité principale de vente, nécessitant, lorsque cela est possible selon la nature des produits, l'anticipation de l'approvisionnement).

Pour les marchandises, la saisonnalité des flux varie selon la nature du fret. Les biens de consommation courante ainsi que l'énergie suivent un profil saisonnier plutôt classique, calqué sur celui des rotations des passagers et des véhicules, et donc de la fréquentation touristique, tandis que les flux de matériaux de construction connaissent des pics d'abord au printemps puis à l'automne, avec une saison estivale très calme (Figure 131). Cela peut s'expliquer pour deux raisons : la première est le ralentissement des chantiers en saison estivale[241], la seconde est la nécessité de libérer la capacité de

[240] L'auteur estime à 125 véhicules la capacité journalière hivernale de transport de la Compagnie Morbihannaise de Navigation à Belle-Île en 1994, contre 610 en été. En 2016, cette capacité journalière a augmenté puisque nous l'estimons à quelques 400 véhicules en hiver et plus de 800 en été.

[241] Ce ralentissement du secteur du bâtiment est constaté sur toutes les îles sur lesquelles des entreprises du secteur ont été rencontrées, soit pour des motifs de congés des entreprises, soit en raison de réglementation locale souhaitant limiter les nuisances sonores et d'encombrement de la circulation en période de forte fréquentation touristique.

charge des navires pour les biens de première nécessité. Selon Jean-Vincent Bellégo, de la Compagnie Izenah, *« le volume embarqué est plus important en hiver qu'en été. Il n'y a guère que le ravitaillement des commerçants qui progresse à la belle saison »*[242]. Cette complémentarité dans la saisonnalité des flux de marchandises par nature se retrouve également sur une petite île comme Batz : la saison estivale est consacrée à l'export des productions agricoles et à l'import de biens de consommation courante, tandis que l'approvisionnement en matériaux de construction est privilégié en dehors de cette saison.

Le caractère saisonnier des flux, de passagers comme de fret, est donc lié aux activités implantées sur l'île. Ces activités n'ont cependant pas les mêmes besoins à l'import et à l'export.

4.3.2 Un déséquilibre des flux de fret

En raison de la forte présence d'activités présentielles sur les îles du Ponant, nous pensons que les flux connaissent un déséquilibre entre l'import et l'export. L'analyse du sens de ce qui circule entre îles et continent le confirme (Tableau 5). Pour rappel, nous dénommons import ou arrivée les flux venant du continent à destination de l'île, et export ou départ les flux quittant l'île vers le continent.

Concernant les passagers, les effectifs d'arrivées et de départs sont très proches, et aucun écart notoire n'est détecté entre les flux entrants et les flux sortants : les visiteurs venant séjourner sur l'île finissent par repartir, les îliens en déplacement sur le continent finissent par retourner sur leur île[243]. Concernant les flux de véhicules, les constats peuvent différer selon qu'il s'agit de véhicules personnels ou professionnels. Les flux de véhicules de loisir peuvent connaître des écarts selon le sens de traversée, variables selon les îles. Dans les îles de l'Iroise, 76% des véhicules transportés par la Penn Ar Bed entrent sur le territoire insulaire[244], contre 52% à Yeu[245]. En revanche, les flux de véhicules utilitaires sont sensiblement les mêmes dans les deux sens. Cet équilibre de leur circulation cache toutefois un

Compagnie	Export	Import
Barge de Bréhat	<10%	>90%
Bréhat Logistique	n.d.	n.d.
SARL Transport de fret	44%	56%
Penn Ar Bed	14%	86%
Compagnie Océane Groix	n.d.	n.d.
Compagnie Océane Belle-Île	5%	95%
Compagnie Océane Houat	17%	83%
Compagnie Océane Hoedic	18%	82%
TMC	10%	90%
Le Quellec	5%	95%
Izenah	n.d.	n.d.
Bateau-Bus du Golfe	n.d.	n.d.
Marine Energie	0%	100%
Yeu-Continent	9%	91%
Pajarola	11%	89%
A2TMi	n.d.	n.d.
SFA	n.d.	n.d.
Îles du Ponant	**15%**	**85%**

Tableau 5 – Déséquilibre des flux de fret selon le sens de circulation des marchandises en tonnage
(Sources : compagnies, CCI Vendée)

[242] Citation de l'article du Télégramme du 7 août 2006 intitulé « Izenah Croisières assure le trafic vers l'Île-aux-Moines »

[243] Les flux liés à la plaisance ne sont pas abordés dans cette thèse. Cependant, les cas d'arrivée en plaisance et de retour par la desserte (ou inversement) sont considérés comme anecdotiques.

[244] La Penn Ar Bed transporte 118 véhicules à l'import contre 37 à l'export en 2016. Cela s'explique par la moindre facilité de faire traverser un véhicule. Il n'y a que de rares véhicules de visiteurs, et les véhicules des îliens, une fois sur l'île, ne repartent généralement que sous forme d'épave. Les véhicules sortants de l'île sont plutôt les engins de chantiers.

[245] En 2015, 5 003 véhicules sont arrivés sur l'île, et seulement 4 614 l'ont quittée. Une des raisons évoquée par la commune est la tendance des résidents secondaires à s'équiper d'un véhicule, qui reste toute l'année sur l'île, plutôt que de repartir sur le continent avec ses propriétaires à la fin des congés, depuis une augmentation des tarifs de traversée des véhicules dans les années 1990.

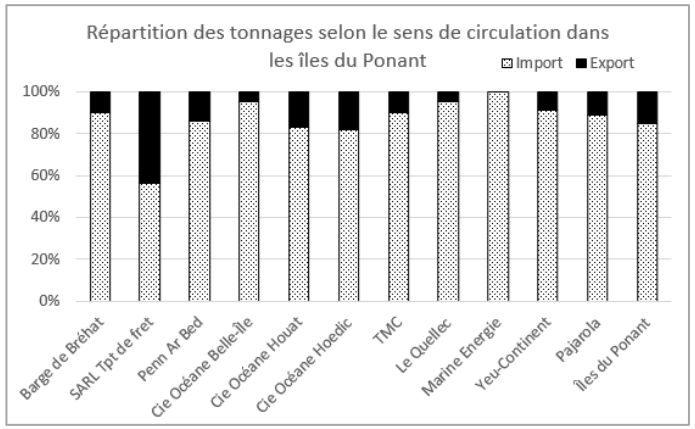


Figure 133 – Répartition des tonnages selon le sens de circulation (import, export) dans les îles du Ponant

(Sources : compagnies, CCI Vendée)

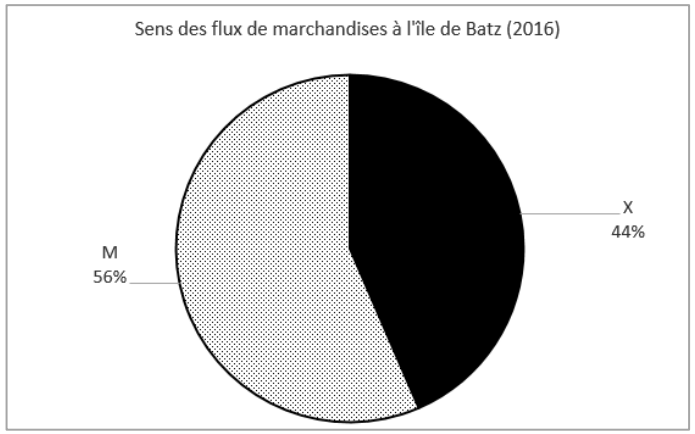


Figure 134 – Importations et exportations de marchandises à Batz en 2016

M : importations, X : exportations. Hors véhicules et hors éléments dont le sens n'est pas déterminé (Sources : données SARL Transport de Fret, estimation MG)

déséquilibre de leur chargement, mais il n'est pas possible de le connaître, puisque le transporteur n'a pas le droit d'ouvrir les véhicules de ses clients.

Ainsi, nous concentrons notre analyse sur les flux de fret non roulant uniquement. L'observation des flux de marchandises permet de déceler un fort déséquilibre entre importations et exportations (4.3.2.1), ce qui traduit une dépendance du territoire insulaire au continent (4.3.2.2).

4.3.2.1 Des importations bien supérieures aux exportations…

Les flux de marchandises ne sont pas également répartis entre l'import et l'export pour un territoire insulaire. Jacques Marcadon (1990) souligne le déséquilibre structurel des flux de marchandises des îles du Ponant, pour lesquelles les flux exportés ne représentent qu'entre 13% et 20% des tonnages transportés entre 1978 et 1987. *« Le transport maritime du fret entre les îles de Chausey à Aix et le continent est très déséquilibré ; les îles reçoivent plus qu'elles n'expédient ».*

Aujourd'hui, le constat est le même. Les tonnages entre îles du Ponant et continent se répartissent en 2016 à 15% pour l'export et 85% pour l'import[246], soit près de six fois plus pour les flux entrants sur les îles (Tableau 5 et Figure 133). Les exportations des îles se résument aux déchets évacués pour traitement sur le continent[247], et aux productions locales commercialisées sur le continent : productions primaires et agroalimentaires, artisanat etc.

Batz constitue un cas singulier du Ponant. En raison de son agriculture, avec le maraîchage de produits denses tels que la pomme de terre, le chou-fleur et la carotte, les exportations de l'île représentent au moins un quart des tonnages transportés. Si l'on retire les tonnages pour lesquels il n'est pas possible de déterminer le sens de circulation [248], alors les exportations représentent 44% des tonnages (Figure 134).

[246] Estimation réalisée avec les données disponibles (cf. Tableau 5).

[247] Auparavant, les déchets insulaires étaient enfouis sur place, mais cela n'est plus autorisé depuis les années 1980. Pour une analyse des difficultés insulaires liées au traitement des rejets et des déchets, se référer à (Brigand, 1992).

[248] En effet, les données fournies par la SARL Transport de Fret ne permettent pas toujours d'identifier le sens de circulation des marchandises. La ligne tarifaire « remorque isotherme aller » peut en effet aussi bien représenter des biens alimentaires courants à destination de l'île que des produits agricoles insulaires exportés. La ligne « tour de barge spécial aller » à 70 tonnes ne précise pas non plus le sens de circulation. Ces éléments ont donc été retirés de ce deuxième calcul de la part des exportations à 44%.

4.3.2.2 … traduisant une dépendance de l'île à l'égard du continent

Ce déséquilibre des flux insulaires est souligné dans de nombreuses études. Il est déjà constaté à Ouessant il y a un demi-siècle (Encadré 31). Aujourd'hui, la composition des flux entrants n'a pas évolué par rapport à cette description, mais les exportations de productions ouessantines ont changé de nature : il s'agit de produits halieutiques capturés par les trois pêcheurs de l'île, de produits transformés issus d'algues cultivées par Algues et Mer, ou de déchets divers.

Le déséquilibre des flux n'est pas une spécificité des îles du Ponant. En Corse, les exportations connaissent un rapport de 1 à 3 face aux importations en 1987 (Marcadon, 1990), et de 1 à 4 voire 5,5 plus récemment (Conte, 2014; Salini, 2017; Simeoni et al., 2008). Pour l'outre-mer français, l'ampleur des déséquilibres commerciaux est un facteur de fragilité et de dépendance des économies (Benjamin, 1999). Le déséquilibre import-export est une caractéristique typique de nombreuses économies insulaires, et est également observé pour les îles européennes (Péraldi, 2002) : il est souligné à l'Île de Man (Armstrong et al., 1993), ou sur l'Île de Wight et à Madère, où les exportations de marchandises représentent moins de 15% du trafic, tandis qu'il est plus réduit dans les îles pratiquant le cabotage inter-îles, notamment les archipels grecs, avec entre 40 et 50% d'exportations (EURISLES, 1999). C'est d'ailleurs un sujet d'analyse récurrent (Gombaud, 2007:113) : l'épistémologue affirme que *« dans beaucoup d'études monographiques, les îles sont présentées par les géographes comme de petits marchés, où vivent des populations réduites en nombre, de petits producteurs et petits importateurs. Avec la modernisation des transports et l'entrée des îles dans l'ère de la consommation, l'attention portée aux flux s'est renforcée en s'adossant à l'étude des déséquilibres induits par la fin de l'économie de subsistance ».*

Ce déséquilibre structurel est l'indice d'une économie dépendante selon Marcadon (1990). Les relations du territoire insulaire, qu'elles soient commerciales ou politiques, déterminent par leur intensité le niveau d'intégration de l'île dans une zone géographique plus large, et marquent par leur asymétrie le *« degré de dépendance de l'île par rapport à l'extérieur »* (Mercier, 1990). Le rapport évaluant les surcoûts publics liés à l'insularité dans les îles du Ponant explique la dépendance économique des îles à l'égard du continent : *« La quasi inexistence de tissu industriel et commercial, qu'expliquent à la fois l'isolement insulaire et la petite taille démographique des communes, fait que l'essentiel de leur approvisionnement se réalise auprès des entreprises continentales et est acheminé par voie maritime »* (Le Meur, 2015:5). Cette dépendance à l'égard des produits importés concerne autant les produits alimentaires et de consommation courante que les produits manufacturés pour l'équipement des ménages et des entreprises, ou encore les intrants pour les productions locales.

Ces propos sur la dépendance économique des îles du Ponant vis-à-vis du continent peuvent néanmoins être tempérés, grâce aux activités touristiques. En effet, les îles sont de grandes importatrices

Des flux déséquilibrés en volume et en nature

Albert Lucas et Jos Le Doaré font déjà le constat d'un déséquilibre des flux à Ouessant (1968) : *« Bien que l'ensemble de la population vive dans une relative aisance, la situation économique est très précaire, car l'essentiel des ressources provient de l'extérieur. Le trafic de marchandises, effectué par l'Enez-Eussa en donne la preuve. Les exportations ne portent principalement que sur trois produits : moutons, pommes de terre, algues séchées ; par contre les importations concernent tous les produits de consommation imaginables. On y voit même des cageots de salades et de légumes frais, ce qui prouve, non seulement l'insuffisance de l'agriculture, mais aussi du jardinage ! »*

Encadré 31 – Un constat du déséquilibre des flux dans les années 1960 à Ouessant

de biens en tout genre et de nombreux services, mais elles « exportent » des services touristiques à des clients venus du continent. Ces services sont certes consommés sur place mais peuvent être considérés comme de l'exportation.

La relation de dépendance à l'égard du continent souligne le rôle crucial de la desserte par son approvisionnement des territoires insulaires, mais les déséquilibres posent des problèmes d'organisation et de coûts aux compagnies (Foulquier, 2014a). Il faut en effet rapatrier les contenants vides à l'export, représentant des *« frais de repositionnement »* des conteneurs. Les cales des navires ne sont que peu valorisées lors du trajet vers le continent. Le déséquilibre directionnel des flux entraîne selon Xavier Peraldi (2007) des surcoûts d'investissement et de fonctionnement pour les compagnies de transport, qui doivent dimensionner leur navire afin d'être en mesure de répondre à la demande à l'import, ce qui se révèle excessif pour l'export. Le chapitre suivant se propose justement d'aborder la flotte et les moyens mis en œuvre pour assurer la traversée.

4.4 Conclusion du chapitre 4 : des flux saisonniers et déséquilibrés

Les quelques 40 000 rotations annuelles de la desserte régulière et permanente entre les îles du Ponant et le continent permettent de transporter 4,7 millions de passagers, 161 000 tonnes de marchandises et 178 000 véhicules. Suite à ces évaluations, les deux hypothèses émises en introduction sont confirmées : le caractère saisonnier des flux, tant dans la demande de transport de passagers et de fret que dans l'offre de rotations proposée pour y répondre ; et le caractère déséquilibré des flux de fret selon le sens de circulation depuis ou vers l'île.

Cette étude des flux entre les îles du Ponant et le continent présente deux apports. Le premier réside dans la mise à jour des flux de passagers, qui a permis de déceler des erreurs de comptages liés à la confusion de terminologie autour du passage. Ainsi, les flux de passagers estimés ici sont plus élevés que les données préalablement disponibles[249]. Le deuxième apport réside dans l'étude originale des flux de fret des îles du Ponant. Pour surmonter la disparité des données disponibles, les flux sont présentés sous deux formes : en tonnage pour la marchandise et en effectif pour les véhicules. L'analyse sous-évalue ces flux, puisque seuls ceux des compagnies régulières et permanentes de transport de passagers et de fret sont inclus et que certaines données sont manquantes[250].

La circulation des flux est réalisée selon deux facteurs déterminants, que sont le marché et l'infrastructure (Foulquier, 2014a). L'étude réalisée au cours de ce chapitre montre en effet que les flux sont révélateurs du marché et des usages d'une part, mais aussi des dispositifs de desserte d'autre part.

En premier lieu, l'étude des flux montre que leur intensité reflète le marché et l'activité économique locale. Ils traduisent la demande de transport des passagers à travers la mobilité des îliens et la fréquentation touristique. Ils traduisent aussi la demande de transport de fret, selon les activités présentes sur l'île et leur stratégie d'approvisionnement et de commercialisation, plus ou moins génératrices de flux. Le volume et la nature du fret circulant entre les îles du Ponant et le continent expriment les besoins de transport à l'import et à l'export du tissu économique insulaire. Les flux marchands de l'île de Batz sont marqués par son agriculture exportatrice. Les flux déséquilibrés des autres liaisons de fret révèlent l'importance des activités tertiaires, et la faible part des activités primaires ou secondaires potentiellement exportatrices. Cela traduit la fonction touristique des îles, qui se repère aussi dans la saisonnalité de la circulation, aussi bien marchande que passagère. Le lien entre économie

[249] Comparaison : +22% par rapport aux données de fréquentation fournies par l'Association des îles du Ponant (2011, p12), s'élevant à 3 833 604 passagers pour les 13 îles du Ponant habitées toute l'année, et +56 à 80% pour les données fournies par la DIRM NAMO (2016a:10, 2016b:26, 2017:31), s'élevant à seulement 2,5 à 3 millions de passagers vers et depuis les îles sur la façade Nord Atlantique Manche Ouest.

[250] Les flux sortants de Bréhat Logistique, les données complètes d'Izenah ou de Quick & Sea.

Extraits de rapports d'activités des compagnies établissant un lien clair entre économie insulaire et volume et nature des flux

Dans le rapport 2015 de la Compagnie Océane, l'augmentation des flux de palettes à Houat et Hoedic est imputée (p39) à différents travaux sur les îles ainsi qu'à l'organisation de l'évènement du Festival des Insulaires en 2015 sur Hoedic.

Dans le rapport 2016, la baisse des flux de véhicules utilitaires est expliquée (p41) par une raison relevant du marché (la fin de chantiers de BTP sur Belle-Île : caserne des pompiers et station de traitement de l'eau), et deux raisons relevant du dispositif de desserte (l'arrêt technique d'un navire qui a conduit à passer la marchandise au sol plutôt qu'en véhicules, et l'optimisation de chargement des transporteurs suite aux nouvelles modalités tarifaires et à la diminution des rotations).

Encadré 32 – Lien entre économie insulaire et activité de la Compagnie Océane

insulaire et flux, dans leur volume et leur nature, est régulièrement souligné dans les rapports d'activités des compagnies pour expliquer les variations d'une année sur l'autre (Encadré 32). Le volume et la nature des flux sont donc bien le reflet des activités économiques insulaires.

En second lieu, les flux sont également le reflet du dispositif de desserte insulaire et des modalités caractérisant chaque liaison. Nous avons vu comment les flux aériens sont impactés par des changements d'exploitation de la desserte, ou comment la répartition du fret en flux de véhicules et de marchandises témoigne du système de desserte utilisé. Les flux de véhicules sont en effet conditionnés par les moyens navigants à disposition pour exploiter la liaison. Toutefois concernant l'économie insulaire, fortement contrainte de passer par la desserte pour tout échange physique avec le continent, le dispositif n'influe pas sur le volume global des échanges, mais plutôt sur leur répartition entre les divers acteurs et sur leur mode d'acheminement.

Si à travers l'intensité des échanges entre une île et le continent peuvent se lire le niveau d'isolement ou d'ouverture, de dépendance ou d'autonomie insulaire face au territoire continental, ces dialectiques ne suffisent pas à l'étude économique de l'île. L'analyse des flux ne permet pas en effet de rendre compte des formes d'économie circulaire, vers lesquelles semblent commencer à tendre les entrepreneurs insulaires, avec la volonté pour une activité productive par exemple de limiter les flux à l'import comme à l'export en favorisant l'approvisionnement et la commercialisation sur l'île. Limiter les flux passe aussi par une réduction des déchets. L'ouverture en 2018 d'une épicerie de produits en vrac à Ouessant témoigne de ce phénomène, également présent sur le continent.

La mesure des flux conserve des intérêts. Cela permet de mieux connaître le territoire et son fonctionnement, afin d'envisager une gestion adaptée. *« En simplifiant, on peut dire que sans information il n'y a pas de calcul économique, sans calcul il n'y a pas d'intervention adéquate et sans intervention adaptée il n'y a pas d'amélioration de l'efficacité du système productif »* selon Michel Biggi (2000), qui déplore le manque d'information sur l'économie des îles européennes. Une anecdote illustrant l'utilité de la mesure des flux est celle d'Yves Brien, qui dans les années 1970 se rend compte à la lecture d'une étude (Lorfeuvre et al., 1978) du très fort taux d'importation de légumes sur Belle-Île. Cherchant une activité pour se fixer sur le territoire insulaire, il débute alors une activité maraîchère. Ainsi, la connaissance détaillée des flux peut générer des idées de productions et entraîner la création d'activités économiques.

CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE

La deuxième partie de cette thèse s'est portée sur la desserte en tant que système, à travers ses acteurs et son niveau d'activité.

Le système de desserte est mis en place pour estomper les difficultés liées à l'insularité, surmonter la rupture maritime, réduire l'éloignement et l'isolement, permettre les échanges. Elle est le résultat de stratégies d'aménagement et de volontés politiques, afin d'assurer la continuité territoriale. Elle résulte également de l'offre de service de transport et de la demande des usagers, qui forment le marché de la desserte. Elle est un enjeu économique, politique et territorial fort, pour l'île mais également pour le continent.

Un système complexe d'acteurs œuvre à l'organisation de la desserte et l'exploitation des liaisons. Ces acteurs entretiennent des relations contractuelles ou concurrentielles. Les modalités de ces relations soulèvent de nombreuses questions : quel lien doit unir l'autorité délégante et la compagnie exploitante de la liaison ? Dans quelles mesures les usagers doivent-ils être impliqués dans la définition du service ? La compagnie exploitant une liaison en service privé devrait-elle se soumettre au partage de ses données d'activité afin de permettre un meilleur suivi de l'activité pour la collectivité ? Le service public relève de l'intérêt général et se doit de desservir les îles toute l'année, quelle que soit la rentabilité de l'exploitation des liaisons insulaires. Mais se pose la question de l'intérêt privé des compagnies saisonnières, pouvant potentiellement dégrader le niveau de service rendu par le service public le reste de l'année.

Cette partie II a également permis de souligner la diversité des systèmes de desserte de chaque île du Ponant. La singularité des liaisons se lit dans le système d'acteurs et leurs relations, plus ou moins concurrentielles ou conflictuelles ; dans la nature des compagnies exploitantes et les modes de gestion appliqués par la collectivité ; dans le montant des coûts d'exploitation et la répartition de la charge de ces coûts entre usager et contribuable, entre compagnie exploitante et autorité délégante ; dans le rapport entre la compagnie et le territoire insulaire, apprécié par la localisation de l'emploi et des locaux etc. Les systèmes de desserte du Ponant connaissent également une diversité dans le volume de flux qu'ils supportent. Les écarts sont très marqués pour le transport de fret d'une liaison à l'autre, mais les différences d'exploitation (marchandise au sol ou fret roulant) empêchent toute comparaison convenable. Quant aux passagers, la liaison belliloise, île générant le plus gros trafic, voit passer 35 fois plus de passagers insulaires que Hoedic et 18 fois plus de passagers totaux que Molène. Dans des considérations sociales et environnementales, ces flux de passagers questionnent sur la capacité de

charge du territoire insulaire, les effets sur l'économie et la nature du tourisme pratiqué. Si les navires permettent le passage de visiteurs, leur capacité peut s'avérer un outil de régulation des flux de fréquentation.

De nombreuses caractéristiques du système de desserte appréhendé ici soulèvent des questions quant au choix d'exploitation des liaisons : quels sont les moyens navigants utilisés sur les liaisons des îles du Ponant ? Comment cela est-il justifié ? Quelles sont les implications du caractère saisonnier et déséquilibré des flux sur l'organisation de la desserte ? Quels sont les moyens mis en œuvre pour répondre à la variation de la demande de transport, selon la saison et le sens ? Quelles sont les modalités de desserte en termes de fréquence ou de tarifs ? Quels aménagements portuaires sont nécessaires à l'exploitation de la liaison insulaire ?

Ces éléments concernant l'organisation logistique de la desserte, en mer comme à terre, constituent l'objet de la partie III, où nous analysons les dispositifs et modalités de desserte selon les liaisons, afin de détecter les cas plus ou moins favorables aux entreprises insulaires.

Troisième partie :
L’île et le navire : les dispositifs de liaison

INTRODUCTION DE LA TROISIEME PARTIE

La partie II sur l'île et le navire a présenté le système de la desserte par ses acteurs et son activité. Avant de pouvoir analyser le rapport de l'entreprise au navire (partie IV), il est nécessaire d'approfondir l'analyse de la desserte. Après l'avoir appréhendée en tant que système, nous abordons la desserte à travers ses dispositifs.

Les dispositifs de liaison sont les moyens mis en œuvre pour assurer la desserte des îles. On distingue les moyens permettant d'effectuer la traversée maritime ou aérienne, des moyens à terre venant compléter le dispositif de traversée. Il s'agit des infrastructures terrestres, *« composantes d'un système qui constitue une condition de possibilité préalable au fonctionnement de ce système »* (Guy Di Méo, in Lévy et al., 2013), à savoir les ouvrages portuaires, les bâtiments et les réseaux de circulation à terre. Nous nous intéressons donc ici à la flotte de navires, au service offert en termes de fréquence et de tarif, aux infrastructures dans les ports de la desserte.

La diversité des îles du Ponant est apparue au travers des chapitres précédents dans leur tissu économique et leur système de desserte. Cette diversité se lit-elle également dans les dispositifs de transport ?

D'abord, le chapitre 5 se concentre sur les moyens de la traversée, qui constitue le transport principal de la desserte. Quelle flotte est exploitée, et comment sont sélectionnés les navires ? Quel est le niveau de service proposé par les compagnies, en termes de fréquence, d'horaires et de tarifs ?

Puis, le chapitre 6 dirige l'analyse vers l'interface portuaire, de part et d'autre de la liaison insulaire. L'interface est *« la ligne de contact entre deux ensembles distincts »* (Brunet et al., 2009), ici l'espace maritime et l'espace terrestre. Elle sépare mais permet aussi les échanges. Les caractéristiques de ces deux espaces maritimes et terrestres du port influent sur l'organisation de la desserte et des liaisons. Nous verrons quel est le rôle de l'interface portuaire et quelles sont les caractéristiques optimisant la desserte.

Les données utilisées dans cette partie, comme pour la partie II, sont issues des enquêtes réalisées auprès des compagnies et des autorités délégantes (annexe 3.1) et des observations de terrain à bord des navires et sur les ports.

CHAPITRE 5 :
LA TRAVERSEE, TRANSPORT PRINCIPAL DE LA DESSERTE

« Pour quitter une île, on doit le plus souvent recourir aux transports maritimes. Or, ce type de transport reste dépendant des éléments naturels et implique la soumission de l'usager aux horaires et impératifs du bateau. »

Brigitte Dumortier, 1976

« La coque bleu et blanc de l'Enez Sun, amarrée à la cale, écrase par sa présence les modestes embarcations du petit port de Sainte-Evette. La grue de levage du navire se dessine dans la lumière laiteuse d'une froide journée d'hiver. Oiseau aux grandes ailes ramassées puis déployées, elle soulève, à l'extrémité d'un câble en acier, les conteneurs de ravitaillement des commerçants et les bagages des voyageurs. […]
La cale de l'Enez, ventre et grenier de l'île. »

Louis Brigand, Enez Sun, 2017

5.0 Introduction au chapitre 5

La liaison maritime est assurée quotidiennement, dans des conditions de sécurité tout à fait satisfaisantes. Mais cela n'a pas toujours été le cas. *« Auparavant, et durant des siècles, les échanges îles-continent étaient assurés tant bien que mal par de petits sloups de pêcheurs, qui, parce qu'ils se chargeaient des dépêches, avaient reçu au siècle dernier l'appellation de "bateau-poste". Ces voiliers non pontés, tributaires des vents et des courants de marée, étaient lents et irréguliers ».* Françoise Péron (1993) expose les difficultés à relier le continent pour les Ouessantins du 19e siècle. Tout d'abord, le trajet représente un temps considérable, entre la durée de traversée (jusqu'à 7 heures) et l'attente d'un navire effectuant la liaison (dans les années 1830, il faut parfois attendre une à deux semaines). Si la tempête immobilise le navire alors que l'îlien sur le continent est en attente de rentrer, cela peut représenter des coûts non négligeables

d'hébergement sur le continent[251]. Ensuite, la traversée comporte des risques substantiels : l'auteure évoque trois navires disparus durant la traversée dans les années 1850, pourtant barrés par *« les meilleurs pilotes de l'île »*. Puis en 1876-77, ce sont encore trois naufrages qui sont recensés (37 victimes). Malgré aujourd'hui quelques rares incidents et des doléances récurrentes sur des sujets bien précis, la desserte des îles du Ponant a clairement évolué très favorablement depuis le 19e siècle, les traversées s'effectuant dans de bonnes conditions de sécurité, de régularité et de confort. Le chapitre 5 a pour but de préciser comment s'effectue aujourd'hui la traversée entre îles et continent, quelles en sont les modalités (navires utilisés, implication pour la manutention ou l'emballage, fréquence et horaires des traversées, tarifs…), mais aussi d'observer si des écarts existent entre liaisons et de les expliquer.

La traversée, transport principal de la desserte, est le franchissement du bras de mer séparant l'île du continent. C'est le fait de parcourir la distance séparant un bord de l'autre, que ce soit d'un port à l'autre ou d'un aéroport à l'autre. La situation géographique est alors à considérer pour effectuer cette traversée, notamment l'éloignement et les conditions naturelles. Les moyens de traverser devront y être adaptés.

Si ce chapitre s'intéresse aux aspects de logistique, d'organisation et d'intendance des moyens de la traversée, il ne faut pas omettre le caractère sacré de celle-ci pour ses passagers. Qu'elle soit perçue comme une promenade charmante ou un périple angoissant, elle constitue toujours un passage entre deux mondes, comme un rituel pour passer d'un territoire à l'autre (Encadré 33 et Encadré 34).

Le navire est le plus souvent le seul moyen de rejoindre le continent pour les îliens : ce chapitre se consacre essentiellement à l'analyse de la flotte maritime assurant la traversée, mais la flotte aérienne, certes réduite, sera également abordée.

La flotte maritime est l'ensemble des navires se livrant à une même activité. Nous dénommons la flotte des îles du Ponant l'ensemble des navires assurant les liaisons entre le continent et les îles du Ponant. Il sera fait appel à la flotte d'une compagnie, ou celle d'une liaison. Le périmètre d'étude de la flotte est le même que celui de l'analyse des flux au chapitre précédent : il s'agit de la flotte des compagnies permanentes, assurant des liaisons permanentes et régulières. Cependant, ces dernières peuvent au sein de leur flotte exploiter des navires toute l'année et d'autres seulement une partie de l'année (notamment en renfort lors de la saison estivale). Tous ces navires sont considérés, tant qu'ils sont exploités par une compagnie assurant une desserte permanente vers les îles du Ponant. Nous verrons quelles sont les caractéristiques de cette flotte, support des liaisons vers les îles du Ponant, mais aussi comment celle-ci est déterminée selon les conditions de navigation, les fonctions à remplir, les

La traversée : sacralité et mise en exergue de l'insularité

Karine Salomé (2003), dans son analyse des descriptions de traversées vers les îles du Ponant entre 1750 et 1914, décrit le rituel de la traversée, *« sacralisé depuis des siècles de pratique »*.

« La traversée offre, en outre, la possibilité de prendre conscience de l'île. Mettant en exergue la discontinuité géographique fondamentale entre l'île et le continent, elle permet au voyageur de penser ces deux pôles disjoints en terme de dualité et par conséquence de construire la singularité de l'île, de la poser de manière explicite. »

« La traversée contribue enfin à faire de l'île un objet maritime. L'empreinte de la mer, qui se traduit également dans les représentations de l'espace et de la population, puise ses racines dans cette traversée désormais perçue comme une étape fondamentale dans l'approche des îles. »

Encadré 33 – La rôle de la traversée selon Karine Salomé (2003)

[251] Cela, beaucoup plus rare aujourd'hui, est tout de même une réalité pour les trois îles de l'Iroise pour lesquelles les rotations ne permettent pas un aller-retour sur le continent dans la journée (cf. 5.2.1).

La traversée : sacralité, lenteur, rupture et aventure

La traversée par voie maritime constitue une parenthèse pour le passager, en transit entre deux mondes (Salomé, 2003). *« La rupture géographique qu'impose l'océan induit également une coupure temporelle. A une époque où la vitesse s'accélère, où le temps fait désormais l'objet d'une comptabilité pointilleuse, la traversée permet au voyageur d'éprouver, peut-être de retrouver, le charme de la lenteur et de renouer avec un rythme qui serait celui de la nature ».*

Il y a un changement dans la représentation de la traversée, grâce à l'affranchissement que procure la venue sur une île pour des touristes en quête d'aventure. *« La traversée, le mode de transport spécifique que les îles impliquent, tendent à revêtir à partir de la deuxième moitié du 19e siècle une dimension de voyage qui prolonge l'image d'aventure esquissée par les romantiques et laisse affleurer le sentiment d'un affranchissement par rapport à des pratiques touristiques stéréotypes et normatives ».*

Après avoir été considérée comme une contrainte, matérialisation de la discontinuité entre deux espaces, la traversée est perçue comme un but du voyage. Elle *« constitue l'une des finalités du voyage dans les îles, une étape incontournable dont les voyageurs et les touristes s'emploient à retracer avec force détails le déroulement. Dans son guide consacré à la région de Lorient, Gabriel Desjacques estime que la traversée constitue "l'un des charmes" de la visite de l'île de Groix ».* Aujourd'hui, la traversée apparaît comme une motivation majeure de la visite de l'île pour l'excursionniste.

Encadré 34 – La perception de la traversée selon Karine Salomé (2003)

flux estivaux et les infrastructures portuaires. En outre, la flotte requiert des efforts d'organisation face aux contraintes d'exploitation (5.1).

Le service proposé est fonction de la situation géographique, de la demande de transport des usagers et des conditions d'exploitation des compagnies. Certaines îles sont-elles mieux desservies que d'autres ? Nous verrons quelle est la consistance de service proposé sur chaque liaison, en termes de sens de rotation, de fréquence et d'horaires des traversées, et de continuité des services face aux aléas (5.2).

Enfin, ce service a un coût. Comment est-il répercuté sur le prix des billets ? Comment sont modelés les systèmes de tarification ? Nous aborderons les stratégies et les contraintes de tarification des compagnies et des autorités délégantes, la place des tarifs préférentiels en termes de réduction tarifaire et de statut alloué à leurs bénéficiaires, puis nous mènerons une analyse comparative des tarifs des liaisons de la desserte des îles du Ponant (5.3).

5.1 La flotte, support de la liaison

Le navire, l'avion ou l'hélicoptère matérialisent dans les esprits la possibilité de traverser. Ils sont le symbole de la liaison. Ce sont eux qui permettent la mobilité des îliens, l'approvisionnement des commerces, la venue des touristes. La flotte maritime et aérienne constitue le support de la liaison. Les îliens sont donc très attachés à ces moyens de transport, et leur dénomination révèle souvent une forme de localisme et de fierté (Encadré 35).

Cette flotte est en premier lieu adaptée aux conditions naturelles rencontrées lors de la traversée (5.1.1). Elle est ensuite définie par la demande de transport, et notamment par les flux les plus abondants, qui se rencontrent en saison estivale (5.1.3). Elle est aussi façonnée par les diverses fonctions qu'elle doit assurer (transport de passagers et/ou de fret en 5.1.2) et par les infrastructures portuaires qu'elle dessert (5.1.3). Enfin, cette flotte est un moyen de production à gérer et entretenir (5.1.5). L'annexe 5.1 recense les navires dont il est question dans cette section ainsi que leurs caractéristiques.

5.1.1 Une flotte adaptée aux conditions de navigation

La traversée est le franchissement de la rupture entre le continent et l'île. Elle revêt toujours une dimension symbolique, passage perceptible entre deux territoires. Les traversées assurées par la desserte des îles du Ponant sont toutefois caractérisées par des conditions de navigation bien différentes.

Quelques exemples le prouvent. La traversée entre Port-Blanc et le port de l'Île-aux-Moines n'a que peu en commun avec la traversée vers les îles de l'Iroise. Dans le premier cas, la traversée s'effectue dans son intégralité au sein du Golfe du Morbihan, espace quasiment clos et ceinturé par le continent. C'est un bassin de navigation très fréquenté ce qui pousse à la prudence les pilotes des vedettes, qui traversent un chenal emprunté par de nombreux plaisanciers : *« Il faut être très vigilant. Certains soirs, on est ici comme sur la place de la Concorde »* assure Gilbert Thébaut, un des gérants de la compagnie Izenah[252]. En dehors du trafic parfois dense, les conditions de navigation sont plutôt clémentes. Les vents y sont relativement faibles, la houle inexistante. De forts courants de marées peuvent néanmoins rendre la navigation délicate (Figure 135, haut), nécessitant une bonne connaissance des lieux. Alors, pour ce type de liaison, des barges plates ou des bacs suffisent au transport du fret, et des vedettes au transport de passagers. C'est le cas de toutes les petites îles proches du continent. Le gérant de Quick & Sea, qui utilisait jusque dans le courant de l'année 2016 deux barges ostréicoles à fond plat aménagées pour le transport vers les îles du large du Morbihan, reconnaît qu'elles ne passent pas par n'importe quelles

[252] Source : article du Télégramme du 13 août 2004 intitulé « Après l'effervescence à terre, l'agitation sur mer ».

La dénomination de la flotte : l'attachement à l'île

De nombreux navires sont aujourd'hui directement dénommés selon l'île desservie : la *Bréhatine*, l'*Enez Vriad*, l'*Île-de-Bréhat*, *Bréhat Services*, l'*Enez Vaz*, la *Fleur de Batz*, le *Molenez*, le l'*Enez Eussa 3*, l'*Enez Sun*, l'*Île de Groix*, le *Vindilis*, le *Guédel 3*, l'*Île-aux-Moines* et l'*Izenah*, l'*Île-d'Arz*, l'*Insula Oya 2*, l'*Île d'Aix*. Cette tendance se retrouve dès le 19e siècle d'après Karine Salomé (2003).

D'autres noms font référence à des localités de l'île : le *Kerpont* (Bréhat), le *Bangor*, le *Kerdonis* et le *Taillefer 3* (Belle-Île), le *Bois d'Amour* (Île-aux-Moines), la *Béluré* (Arz) ou encore le *Châtelet* (Yeu).

Il est également fait référence à des zones maritimes proches de l'île, comme le *Fromveur 2* (courant entre Ouessant et Molène), le *Melvan* (îlot rocheux entre Houat et Hoedic) ou le *Pont d'Yeu* (chaussée immergée entre le continent et l'île).

Certains noms de navires font appel à des personnalités en lien avec l'île ou la desserte : la barge *François-André* (prénoms des deux conseils généraux ayant œuvré entre 1978 et 1981 pour que cette barge serve au transport de fret à Batz), le *Dr. Tricard* (médecin et sauveteur de l'île), le *Saint-Tudy* (saint patron de Groix), le *Viga* (de Vincent et Gaël, marins disparus lors du chavirement du *Galaad* en 2013).

Ces dénominations en lien avec l'île sont une revendication des îliens. A Groix, le maire a réagi au choix du nom du nouveau roulier *Breizh Nevez 1* mis en service en 2017 : il est *« étonné de ce choix de nom, déconnecté de la vie insulaire et qui, contrairement à la tradition, a été choisi sans concertation avec les élus de Groix. Vous connaissez l'attachement des Groisillons à leur histoire, à leur patrimoine et au maintien de leur identité insulaire. Je vous demande donc, au nom des Groisillons, de nous proposer un nom en lien avec Groix »* (Article du 23 juin 2017 du télégramme intitulé "Nom du nouveau bateau : le maire réagit".)

Enfin, certains noms sont à résonance touristique. Hormis le pétrolier l'*Anatife*, il ne s'agit que de navires ne transportant que des passagers : l'*Îlienne*, la *Reine du Léon*, la *Fée des Légendes*, l'*Avocette*, le *Thalassa* ou l'*Île d'Or*.

Encadré 35 – La dénomination de la flotte

Figure 135 – Diverses conditions de navigation.
Haut : barge Izenah dans les effets du courant de jusant à la cale de Toulindag, port de l'Île-aux-Moines. Bas : l'Enez Sun dans une mer formée au large de la Pointe du Raz (Crédit MG et Le Monde, 2017)

Figure 136 – *La Fée de l'Aulne* à Molène dans les années 1990
(Crédit Chasse Marée)

conditions. Il adapte donc le planning aux conditions (5.2.3). En outre pour ces liaisons courtes, avec de moindres difficultés de navigation, ou pour les liaisons saisonnières, l'aluminium est davantage employé pour la coque des navires. Ce matériau présente l'avantage de ne pas être sujet à la corrosion (mais à l'électrolyse), et d'être léger, ce qui limite le tirant d'eau et la consommation de carburant.

Dans le cas des liaisons vers les îles éloignées, la traversée requiert de surmonter bien d'autres difficultés. La liaison vers Ouessant en est une illustration. D'abord en sortant de la rade de Brest et au large de la pointe Saint-Mathieu, la mer peut être très formée. Un fort ressac peut rendre difficile voire impossible l'escale au port du Conquet. Ensuite la route du navire assurant la desserte d'Ouessant et de Molène est relativement protégée par l'archipel du même nom. Mais en quittant ce dernier, le navire doit traverser le passage du Fromveur, *« siège de forts courants traversiers, qui, combinés avec du grand vent, peuvent lever une mer très dure »*[253]. Les navires des liaisons vers les îles éloignées doivent donc être capables de résister à de telles conditions de traversée (Figure 135, bas). Ainsi, la flotte de la mer d'Iroise, par la constitution de ses navires, est adaptée aux rudesses hivernales. Sans rentrer dans les détails d'ingénierie navale, cela se traduit par une bonne tenue à la mer du navire, et des coques particulièrement résistantes. Pour ces dernières, l'acier est préféré à l'aluminium, car selon le responsable départemental de la desserte des îles du Finistère, les navires en aluminium présentent des limites de navigabilité pour la mer d'Iroise. Ce matériau est toutefois celui du *Pétrel*, le nouveau navire saisonnier de la Penn Ar Bed depuis 2017, attirant les critiques des îliens. *« Pourquoi un navire qui a fait son temps dans le golfe du Morbihan a-t-il été récupéré pour la mer d'Iroise, largement plus exposée ? »*[254] Le conseil municipal ouessantin demande dans une pétition au conseil régional, nouvelle autorité délégante, *« d'étudier et de mettre en œuvre, au plus vite, la construction d'un navire à coque d'acier, pour remplacer l'André Colin, adapté au service public et à la navigation, dans les conditions de mer du secteur »*[255]. Sur les liaisons les plus abritées, on trouve aussi des vedettes à passagers en bois, pour les plus anciennes, et en polyester. Le dernier navire de charge en bois était la gabarre *La Fée de l'Aulne* (Figure 136), remplacée par le *Molenez* en 2000 dans la flotte de la Penn Ar Bed, après avoir été exploitée plusieurs décennies.

De manière générale, la flotte des îles du Ponant s'adapte aux conditions de navigation sur les liaisons à assurer. Cela se traduit également dans les méthodes de pilotage et les équipements à bord. Pour les liaisons plus délicates, il n'y a pas de pilote automatique et la navigation privilégiée se fait, selon la visibilité, avec suivi d'un traceur ou de caps et d'alignements. *« Le pilotage automatique, c'est un confort, mais c'est aussi un risque. Les traversées sont brèves, les courants forts, les chenaux étroits, bordés de roches ou de*

[253] Article du Chasse-Marée n°233 (2011) intitulé « La Penn Ar Bed au service des îles », du journaliste André Linard.
[254] Article du Télégramme de Stéphane Jézéquel du 27 avril 2017, intitulé « Liaison maritime. Le *Pétrel* n'a pas la cote ».
[255] Article du télégramme du 20 mai 2017.

hauts-fonds et on fait l'essentiel de la route près de la côte. Avec un homme de barre, on peut réagir rapidement en cas de problème », selon le capitaine de la Penn Ar Bed Michel Stéphan[256]. En outre, dans les secteurs où la mer peut être forte, la motorisation des navires est plus puissante. C'est ainsi que la vedette *Île-d'Arz*, desservant l'île du même nom, est décrite comme sous motorisée : elle est difficilement manœuvrable par fort vent, ce qui complique l'accostage sur les cales peu abritées.

Enfin, les conditions maritimes forcent la flotte à s'adapter au point de nécessiter un navire supplémentaire. La digue du Bon Retour au port de Molène n'est pas accessible par grands coefficients de marée ce qui rend impossible l'accostage des navires de la Penn Ar Bed tels que le *Fromveur 2* ou l'*Enez Eussa 3*. Alors, la compagnie exploite un petit transbordeur, le *Dr. Tricard*, reliant le navire de desserte aux infrastructures portuaires de l'île (Figure 137 et Figure 10, p59).

En conclusion, pour les liaisons vers les îles proches ou les liaisons saisonnières (il existe quelques liaisons saisonnières assurées par des compagnies permanentes vers les îles éloignées), la flotte utilisée est relativement basse sur l'eau, avec des navires tels que des vedettes, des barges ou des bacs, tandis que pour les liaisons plus longues et pouvant présenter des difficultés de navigation liées aux conditions naturelles, la flotte est plus robuste avec une meilleure tenue à la mer, et des navires tels que des cargos et de gros transbordeurs. Mais les conditions de mer ne sont pas les seuls facteurs modelant la flotte des îles du Ponant : elle est également façonnée par les fonctions à remplir.

Figure 137 – Transbordement de marchandises du *Fromveur 2* au *Dr. Tricard* devant l'île de Molène
(Crédit MG 2017)

5.1.2 Une flotte façonnée par les fonctions à remplir

Les fonctions de la flotte déterminent certaines caractéristiques des navires employés, notamment leur type et les outils de manutention utilisés. Un navire peut endosser plusieurs fonctions : le transport de passagers (5.1.2.1), le transport de fret (5.1.2.2) ou le transport mixte (5.1.2.3).

5.1.2.1 Des navires pour transporter des passagers

Les passagers peuvent se déplacer à bord d'une vedette ou d'un cargo mixte ou un roulier mixte. La vedette est un navire motorisé conçu pour le transport de passagers et les balades en mer (Figure 138). Elle transporte des passagers et leurs bagages, et très occasionnellement de petites

[256] Dans l'article précité du Chasse-Marée.

Figure 138 – Exemple de vedette à passagers (Izenah)
Haut : des passagers embarquent à Port-Blanc.
Bas : aménagement sommaire à bord de la vedette.
(Crédit MG 2017)

marchandises[257]. Le cargo et le roulier mixtes sont des navires de charge pouvant également embarquer des passagers.

Il existe plusieurs manières d'embarquer sur un navire en tant que passager. Lorsque le navire ne dispose pas d'équipement particulier, le passager passe du quai au navire en enjambant l'interstice entre les deux. Par temps clément et pour une personne bien portante, ce type d'embarquement n'est pas problématique. En revanche, pour une personne peu mobile ou en cas de ressac, cela peut s'avérer une opération délicate. C'est pourquoi des membres d'équipage sont toujours présents pour aider le passager et ses bagages à embarquer (Planche 4-3). Pour limiter les risques lors d'un tel embarquement ou débarquement, une coupée peut être employée, notamment sur les plus gros navires. Il s'agit d'un élément mobile placé entre le quai et le navire. Cette jonction facilite l'embarquement (Planche 4-1 et 2). Quelques difficultés demeurent : avec un fort écart de niveau entre le quai et le navire, la coupée peut être fortement inclinée ; et disposant de roues à l'extrémité reposant sur le quai, elle peut être instable en cas de ressac au port. La coupée peut être conservée à bord durant la traversée, ou bien rester à quai et servir à plusieurs navires. Elle se positionne à la force des bras ou à l'aide d'une grue embarquée. Enfin, si le navire transporte également du fret roulant, le passager peut embarquer en empruntant une rampe. Il s'agit d'un plan incliné permettant le passage des véhicules entre le quai et le navire, ces derniers n'étant pas forcément à niveau. La rampe est un élément du navire, qui est abaissé pour l'embarquement et le débarquement, et rabattu lors de la traversée (5.1.2.3).

Une fois embarqués, les passagers sont accueillis à bord. La traversée s'effectue dans diverses conditions de confort selon la liaison. Sur les liaisons courtes, les navires sont généralement aménagés sobrement : quelques bancs pour s'asseoir suffisent à une traversée ne dépassant pas un quart d'heure (Figure 138). Pour les liaisons longues, les aménagements intérieurs sont plus élaborés : salons, zone des bagages, toilettes, distributeurs ou petit bar, chauffage, mais aussi divers espaces réservés à l'équipage. Il peut exister plusieurs ponts accessibles aux passagers à bord d'un navire, nécessitant escaliers ou ascenseur. Certains passagers passent plusieurs heures à bord chaque semaine (jeunes scolarisés sur le continent, îliens nécessitant des soins médicaux n'existant pas sur l'île, résidents secondaires passant chaque week-end sur l'île etc…). Le navire de la desserte est alors un véritable lieu de vie, avec les habitudes et les codes des passagers : tel salon réservé aux touristes, tel autre aux îliens ; telle zone habituellement occupée par les Molènais, telle autre par les Ouessantins (Brigand, 2009). Le navire est un lieu social : on y échange les nouvelles de l'île, on y mange et on y dort, on y fait ses devoirs etc…

[257] C'est le cas par exemple des vedettes de Bateaux-Bus du Golfe qui peuvent transporter des caisses de fruits et légumes, posées sur les sièges avant, lorsque la barge de fret n'assure pas de liaison le week-end.

Planche 4 – Un extrait de la vie à bord entre Brest et Ouessant
(Crédits MG et Yann Champeau, 2016-18)

1/ Les marins de la Penn Ar Bed installent la coupée quai Jarlan, au port du Stiff, Ouessant

2/ Des passagers débarquent du Fromveur 2 grâce à la coupée au port du Conquet

3/ A Molène, une passagère embarque directement à bord depuis les escaliers de la cale du Bon Retour, aidée par les matelots

4/ Passagers profitant de la traversée sur le pont extérieur du Fromveur 2

5/ Discussions autour du bar du Fromveur 2

6/ Lors du Festival des Fanfares organisé entre Brest et Ouessant, certains s'occupent de l'ambiance musicale sur le pont…

7/ … et d'autres se reposent au calme du salon inférieur

8/ Cohue au débarquement, avec bagages et poussettes

Figure 139 – Moyens de levage de Bréhat Logistique

Haut : sur le continent, la grue de 12 T charge un plateau adapté aux dimensions de la barge. Centre : marée basse à la grève de l'Eglise, le chariot télescopique décharge. Bas : marée haute à la grève de l'Eglise, la barge et le ponton flottant équipé d'une grue (Crédit MG 2016)

5.1.2.2 Des navires pour transporter du fret

Un navire transportant du fret, ou navire de charge, nécessite d'autres équipements qu'un navire à passagers. La distinction du fret en véhicules (fret roulant) d'une part et marchandises (fret non roulant) d'autre part est ici cruciale, puisqu'elle implique des navires, des manutentions et des équipements différents :

- le cargo, conçu pour les marchandises avec une manutention par levage (ou manutention verticale). Ce type de navire est appelé LoLo (Load on Load off) dans le secteur maritime.
- et le roulier, conçu pour les véhicules avec une manutention par roulage (ou manutention horizontale). Il est appelé RoRo (Roll On Roll Off).

o *Charger des marchandises*

Il faut rappeler la disparité des éléments à transporter, dans leur nature, leur masse et leurs dimensions. Le fret non roulant est conditionné en vrac, sur palettes, en conteneurs ou en contenants divers (sacs, caisses, fûts, armoires isothermes…). Certains colis présentent des volumes hors-gabarit, notamment pour les matériaux de construction. Le navire doit s'adapter à l'hétérogénéité des marchandises à transporter. Les caractéristiques de celles-ci sont à considérer pour déterminer d'une part le type de navire à exploiter, son agencement et ainsi optimiser les plans de chargement ; et d'autre part les méthodes de manutention à déployer.

Le navire de charge par levage, par son aménagement, offre des capacités de transport de volume et de surface. Le cargo favorise le volume : il est composé de plusieurs ponts et dispose de cales de stockage. Selon sa nature et son gabarit, la marchandise est chargée en cale, sur un pont couvert ou en pontée, c'est-à-dire sur les panneaux de cale. La barge quant à elle favorise la surface utile : elle dispose d'un unique pont et n'a pas de cale. Le fret y est chargé uniquement en pontée, sur le pont découvert. Sa capacité de stockage en volume se limite à la surface du pont facteur de la hauteur des marchandises y étant déposées.

Il existe diverses stratégies de la part des armateurs. Pour les îles du large du Morbihan, le *Viga* dispose d'une surface utile de 160 m². Ce grand espace de stockage pour ce navire récent est le fruit de l'analyse de Mathieu Le Quellec, dirigeant la compagnie Quick & Sea, qui estime que le transport de fret insulaire relève aujourd'hui davantage d'un besoin de surface que de volume, en raison selon lui du recul de l'activité liée à la construction sur les îles. Son concurrent TMC disposant déjà de grands volumes avec ses navires, il a ainsi opté pour une grande barge proposant avant tout de la surface. S'il veut transporter du vrac, il peut néanmoins équiper son navire de ridelles permettant de charger plus

de 100 m^3 de vrac. La barge *Bréhat Services* a quant à elle été conçue pour transporter des éléments de quincaillerie et de BTP, lourds et peu volumineux, puisqu'à la base ce navire servait uniquement au transport pour le compte de la société Bréhat Services. Assurant aujourd'hui du transport pour autrui, et l'approvisionnement en produits frais, la barge n'est plus tout à fait adaptée et la surface de pont insuffisante. Ainsi Antoine Tartault, le gérant de la société songe à renouveler sa flotte pour l'adapter aux besoins actuels, notamment en doublant la surface utile de la barge, et donc sa capacité de charge.

Outre l'aménagement du navire, le type de la marchandise transportée implique différents équipements de levage. Le fret non roulant nécessite beaucoup de manutention, pour deux raisons distinctes : un moyen de levage est nécessaire pour son chargement puis son déchargement et un reconditionnement est parfois requis.

Auparavant, le levage s'effectuait à la force des bras (Figure 140) ou à l'aide d'un mât de charge à bord du navire, comme la gabarre *la Fée de l'Aulne* (Figure 136). Henriette Thébaud, femme de passeur (terme employé pour désigner ceux dont l'activité est d'assurer le passage d'une rive à l'autre) à l'Île-aux-Moines, témoigne : *« Rien n'était mécanisé et nous bricolions, au début. Dans les années cinquante et soixante, nous passions les marchandises avec de petits chalands creux. Nous déchargions le gravillon à la pelle ! Je donnais un coup de main, nous ne pouvions pas payer quelqu'un. Les entrepreneurs nous envoyaient un ou deux ouvriers aussi, heureusement. Il fallait charger à la pelle à Port-Blanc, décharger à la pelle sur l'île… quel boulot ! Et tout manipuler à la main. Les casiers de quinze bouteilles étaient en bois, c'était affreusement lourd, on se cassait le dos »* (Moingeon, 2003:33).

Aujourd'hui, la grue est le principal moyen de levage utilisé pour la desserte des îles du Ponant. Elle peut être installée à quai ou sur le navire. Parmi les navires de la flotte des îles du Ponant nécessitant un moyen de levage, tous sauf un sont équipés d'une grue embarquée. Cela permet une plus grande autonomie du navire en termes de lieu et d'horaire de chargement ou de déchargement, puisqu'il n'est pas dépendant d'une grue portuaire. De plus, cela limite les installations de grues (une grue dans chaque port, soit deux par liaison, contre une seule grue à bord). Mais une grue embarquée est aussi une contrainte d'espace et de charge à bord. Ainsi, il n'est pas étonnant que le seul navire de charge ne disposant pas de sa propre grue soit le plus petit navire de la flotte des îles du Ponant, la barge *Bréhat Services*. Pour la compagnie, cela implique alors de s'équiper de deux moyens de levage. Sur le continent, Bréhat Logistique a équipé d'une grue son petit port privé de la route de Saint-Julien sur le Trieux (commune de Paimpol, face à Lézardrieux). Sur l'île, la barge s'échoue à marée basse à la grève de l'Eglise, et la compagnie dispose d'un engin télescopique de levage pour la manutention (Figure 139). Si le niveau d'activité nécessite une deuxième rotation lors de la même marée haute, alors la compagnie dispose d'un ponton flottant avec une petite grue embarquée, pour y débarquer temporairement la cargaison de la première rotation.

Figure 140 – Caisses de bouteilles chargées à bord de l'*Enez Sun*, premier du nom, vers les années 1950.
(Source : Mouez Enez Sun, gazette de l'île de Sein)

Figure 141 – L'*Insula Oya 2* et ses deux grues à Port-Joinville
(Crédit Roland Delhaxhe)

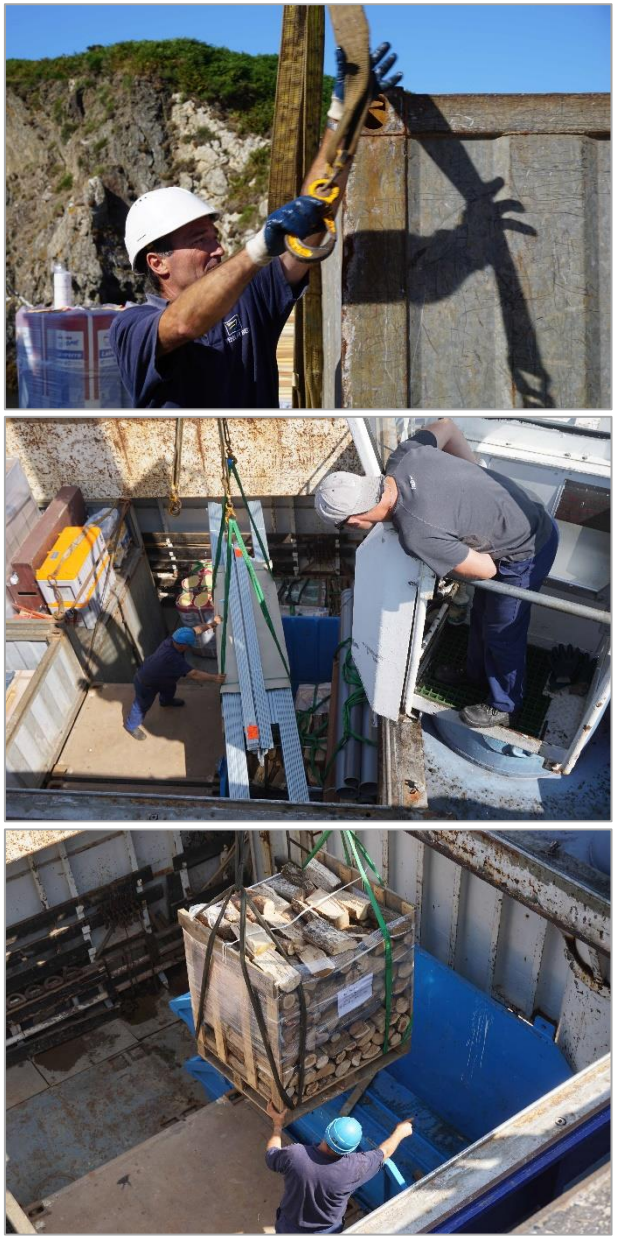


Figure 142 – Le travail de chargement est bien rôdé.
Haut : le capitaine élingue un conteneur. Centre : le grutier veille pour gerber sa charge. Bas : le matelot lui indique où positionner la charge
(Crédit MG 2016, rotation avec le Molenez de la Penn Ar Bed)

Douze navires de la flotte du Ponant sont équipés de treize grues embarquées (l'*Insula Oya 2* dispose en effet de deux grues, à l'avant et à l'arrière, cf. Figure 141). Elles peuvent charger entre 1,5 et 10 tonnes chacune. Elles possèdent un ou plusieurs bras articulés, parfois télescopiques, permettant la flexibilité des mouvements. Le poids de charge, la vitesse et la maniabilité de la grue jouent sur le temps nécessaire au chargement et au déchargement, ce qui constitue un critère important lorsque l'activité est dense ou le temps d'escale contraint par des éléments extérieurs (marées, accès au quai par d'autres navires etc).

Les grues sont équipées de divers accessoires selon la nature de la marchandise à charger (Planche 5). S'il s'agit de vrac, un crapaud est employé, sorte de godet permettant de charger par exemple du sable ou du gravier depuis le quai jusqu'au pont ou aux cales du navire. Si la marchandise est conditionnée en palette, une fourche est glissée dans les interstices de celle-ci pour lever la charge. Il peut s'agir de matériau de construction, d'électroménager ou encore de colis alimentaires. Avec des big bags, des armoires isothermes ou de petits conteneurs, des élingues, longueurs souples faites de sangles ou de chaînes, sont fixées à la charge par des crochets de levage. Pour de plus grosses charges, telles que des véhicules, des engins de chantier ou de gros conteneurs, un palonnier (ou « spreader ») est employé, permettant de répartir les efforts. Les charges lourdes nécessitent parfois le mouflage des brins du treuil (division de la masse grâce à un système de poulies). Le fret liquide (essentiellement du carburant) est quant à lui chargé à bord des navires de la Penn Ar Bed[258] par siphonage, soit dans des cuves qui peuvent être déchargées sur l'île par levage à la grue (mais trop lourdes pour le chariot), soit directement en soute (29,5m^3 de gazole fret).

Le chargement peut prendre quelques dizaines de minutes ou plusieurs heures selon la capacité d'emport du navire de charge, le type de marchandise embarquée et l'efficacité de la grue. Pour le *Molenez*, c'est 2 à 3 heures de chargement, pour une charge maximale de 250 tonnes et cinq membres d'équipage. Ces derniers chargent la marchandise non périssable la veille de la traversée, les produits frais le jour même pour un départ avant 8 heures en direction de Molène et Ouessant. Le travail de chargement est bien rôdé (Figure 142). Tandis que certains matelots sur le quai préparent les charges au levage, en fixant les crochets, en passant les élingues ou en accompagnant la fourche dans les palettes, d'autres dans les cales réceptionnent les charges et indiquent au grutier comment les gerber au mieux. Le grutier dirige les mouvements de son engin entre le quai et le navire, et élabore avec le capitaine le plan de charge. Le gerbage dans les cales s'effectue en fonction de la nature de la marchandise, et le chargement est réalisé selon la priorité du déchargement (les denrées périssables sont

[258] Il ne nous a pas été possible d'observer ce chargement pour d'autres compagnies, notamment pour Marine Energie à bord de l'*Anatife*, qui n'a jamais répondu à nos sollicitations.

Planche 5 – Opérations de levage sur les navires de la desserte du Ponant
(Crédit MG 2016)

1/ La fourche du Guédel 3 aide à décharger des cagettes de fruits à Port-Joinville (en remplacement du l'Insula Oya 2 pendant son arrêt technique)

2/ Le palonnier servant peu fréquemment pour charger un véhicule sur le Molenez

3/ Le palonnier pour le chargement d'un conteneur en pontée du Casam 4

4/ Déchargement de vrac avec le crapaud du Casam 4 à Port-Joinville

5/ Siphonage de carburant dans une cuve à bord du Molenez à Brest

6/ Déchargement des palettes directement sur les remorques des tracteurs à Bréhat

7/ Le Viga décharge un engin de chantier par levage car il est momentanément équipé de ridelles pour le vrac, rendant impossible le roulage

8/ Les palettes métalliques ingénieusement conçues par A2TMi pour le chargement de caisses de marée dans le conteneur isotherme du Maxiplon.

Figure 143 – Le conteneur permet d'harmoniser le format de éléments à charger dans la cale du navire.
Port du Stiff, Ouessant (Crédit MG 2016)

Figure 144 – Gerbage plus ou moins aisé : marchandise homogène sur palette (*Casam 4*) ou hétéroclite (*Molenez*)
(Crédit MG 2016)

généralement chargées selon le principe du last in first out) ou la destination en cas de liaison double (liaisons Brest-Molène-Ouessant et Quiberon-Houat-Hoedic).

Le temps de déchargement dépend aussi des transporteurs terrestres. Par manque de moyens ou par simplicité, le dispositif de levage du navire est parfois utilisé pour charger les véhicules terrestres du destinataire. Le déchargement est alors rythmé par les rotations de ces véhicules. C'est le cas de la barge *Île-de-Bréhat* qui décharge sa marchandise auprès des tracteurs du transporteur insulaire. Ceux-ci ne disposant pas de moyen de levage, le grutier de la barge dépose directement la marchandise dans leurs remorques (Planche 5-6). A Yeu, décharger les 550 tonnes de vrac du *Casam 4* à l'aide du crapaud dans les camions islais faisant la navette entre le quai et le lieu de destination sur l'île, peut durer près de sept heures (Planche 5-4).

Pour optimiser le chargement et les allers-retours de la grue, des contenants originaux sont inventés pour la manutention. Bréhat Logistique a par exemple fait concevoir un grand plateau bordé de ridelles, soulevé par un palonnier et ajusté aux dimensions du navire pour charger et décharger celui-ci en un seul coup de grue (Figure 139, haut). Cela permet d'effectuer deux à trois rotations par marée. Ce plateau est chargé de petits contenants (caisses, armoires isothermes, palettes) ou de vrac (tels que des encombrants, ce qui permet de ne pas transporter de contenants à vide). La compagnie en détient plusieurs, afin d'en charger un à terre pendant qu'un autre effectue la liaison. A2TMi a aussi mis au point un système innovant de manutention : la compagnie, qui transporte notamment du poisson entre Yeu et la criée des Sables d'Olonne, s'est dotée de palettes métalliques et de crochets de levage spécialement adaptés pour optimiser le chargement de bacs de criée. Ainsi, un conteneur isotherme du *Maxiplon* peut contenir huit palettes de 54 à 84 bacs de poisson, selon leur hauteur. Cela représente près de seize tonnes de poisson, dont le chargement dure deux heures avec trois hommes d'équipage si les palettes sont déjà prêtes (Planche 5-8).

La plupart des conteneurs utilisés pour la desserte des îles du Ponant est aussi réalisée sur mesure pour les navires les transportant. Seul Pajarola utilise des contenants de dimensions aux normes internationales : conteneurs de vingt pieds, bennes de déchets ou bennes de traitement des boues d'épuration. Pour cela, le *Casam 4*, construit en 2005, a été conçu autour de ces normes. Ailleurs, les conteneurs ont des dimensions adaptées aux navires. C'est le cas des conteneurs de Yeu-Continent et de la Penn Ar Bed, avec un volume d'environ quatre mètres cubes. Le personnel manutentionnaire y place toute la marchandise conditionnée de manière non conventionnelle et difficilement gerbable : colis, cagettes, plantes, sacs en tout genre (Figure 143). L'unitisation des charges, par empotage (mise en conteneurs) ou palettisation, simplifie le gerbage (Figure 144). Il s'agit de constituer des unités de charge à partir de marchandises parcellisées afin de manutentionner de nombreux colis en une seule fois (Vigarié, 1990). La conteneurisation est un cas d'unitisation, avec la « mise en boîte » des

marchandises pour les transporter plus efficacement (Frémont, 2007). Un temps de préparation est nécessaire, mais cela limite ensuite les coups de grue et réduit le temps de chargement. Comme ailleurs dans le monde, l'apparition de conteneurs a ainsi constitué une petite révolution pour les liaisons de la desserte des îles du Ponant[259]. Cependant, le format de ces conteneurs étant hors-norme, et leur nombre insuffisant, les ports de la desserte insulaire ne sont pas équipés de portiques ou de ponts roulants. Seuls des chariots-élévateurs (levage par-dessous) et des grues (levage par-dessus) sont recensés pour la manutention.

Le conditionnement des marchandises est d'autant plus important lorsque la traversée s'effectue à bord d'un LoLo (cargo ou barge), puisque d'une part elle est transbordée à deux reprises, au chargement puis au déchargement, et d'autre part elle peut être chargée en pontée, donc peu abritée des intempéries et des embruns. Certaines compagnies spécifient alors des critères de conditionnement bien particuliers pour optimiser le chargement et limiter les dommages lors de la manutention et de la traversée. Les palettes par exemple ne doivent pas dépasser une certaine hauteur afin d'éviter qu'elles ne s'effondrent durant le transport maritime et les divers levages. A bord du *Melvan*, la Compagnie Océane requiert que la marchandise soit conditionnée dans des caisses en bois afin de garantir la qualité du transport. Cependant, les compagnies déplorent que ces consignes ne soient que peu respectées, et les marchandises sont parfois livrées par les fournisseurs dans des situations de conditionnement insuffisantes pour une traversée maritime. Il est alors nécessaire de reconditionner ou reformer des palettes. La Penn Ar Bed estime que les trois quarts des marchandises sont mal conditionnées. Néanmoins, la compagnie les accepte tout de même afin de ne pas entraver l'activité insulaire. En réalité, les volumes d'approvisionnement pour les îles sont infimes pour les fournisseurs continentaux, qui en conséquence ne prévoient pas de conditionnement adapté au transport maritime à destination insulaire.

Durant la traversée maritime, les marchandises sont de préférence attachées au navire et solidarisées entre elles grâce à un système de verrouillage avec des twist-locks (Figure 146). En cas de mer agitée, l'absence de ce système empêche, comme c'est le cas à bord de l'*Insula Oya 2* (Catram et al., 2014), de gerber plusieurs niveaux de conteneurs et limite alors la capacité de chargement.

Concernant la traversée aérienne, la petite taille des moyens volants des îles du Ponant impose le chargement du fret à la force des bras dans les soutes ou le compartiment principal (Figure 145). Le plan de charge est très précis, et tient compte à la fois du poids des passagers, de leurs bagages, du fret et du carburant. Un hélicoptère d'Oya Vendée Hélicoptère soulève par exemple 2 250 kilogrammes, incluant un pilote et cinq passagers, et 700 kilogrammes de fret et bagages, précisément pesés.

[259] A la Penn Ar Bed, les conteneurs sont entrés en fonction en 1991 avec l'arrivée de l'*Enez Eussa 3* dans la flotte.

Figure 145 – Chargement de l'avion de la Finist'Air à Brest
Haut : pesée rigoureuse de tout le fret. Bas : chargement à l'arrière de la cabine et dans les soutes (Crédit MG 2016)

Figure 146 – Les marins de la Penn Ar Bed aident au positionnement d'un conteneur sur ses twist-locks
(Crédit MG 2016)

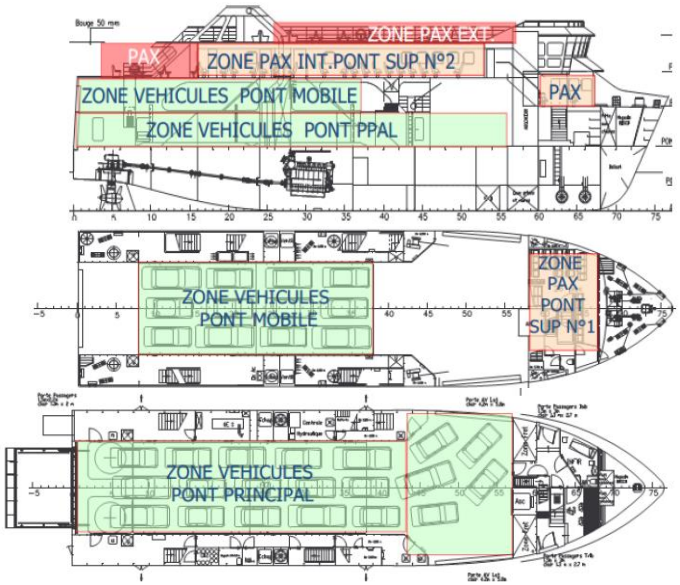


Figure 147 – Localisation des portes d'accès et des ponts-garages à bord du *Bangor*
(Source : étude Catram)

En conclusion du transport de marchandises, le cargo, navire de charge par levage, est le symbole du transport maritime du fret non roulant. Malgré l'optimisation permise par l'unitisation, le levage demeure une technique de manutention chronophage et coûteuse. La rupture de charge s'adjoint à la rupture modale puisque en plus de physiquement transférer la charge d'un moyen de transport à un autre, il faut aussi parfois la transférer d'un contenant à un autre. La rupture est davantage éprouvée dans le cas de la marchandise au sol par rapport au fret roulant.

- *Charger des véhicules*

Un véhicule peut être embarqué par levage (Planche 5-2). Cependant, c'est une opération longue et délicate. Le moyen le plus aisé et le plus rapide reste de le faire rouler du quai au navire. Pour cela, le pont du navire est temporairement relié à l'infrastructure portuaire par une rampe. Un navire ainsi équipé est un roulier : le fret y est embarqué par roulage, que ce soit des véhicules, des remorques ou des marchandises chargées le temps de l'embarquement sur un chariot-élévateur.

L'accès au pont-garage est permis par l'abaissement d'un tablier mobile (Planche 6-4 et 5). Celui-ci est prolongé d'une rampe à bavettes qui, permettent la mise à niveau entre le navire et le quai ou la cale. Un roulier dispose d'une ou plusieurs rampes. Une unique rampe impose une marche arrière au véhicule, soit à l'embarquement soit au débarquement, à moins que la surface du pont-garage soit suffisamment grande pour y effectuer un demi-tour. Avec deux rampes, le véhicule circule en marche avant à l'embarquement comme au débarquement, aucune manœuvre n'est nécessaire. L'opération est plus rapide. Avec l'*Île-de-Groix* et le *Saint-Tudy*, les véhicules embarquent ou débarquent par la porte arrière à Lorient et débarquent ou embarquent par la porte latérale bâbord à Groix. Avec le *Vindilis* ou le *Bangor* (Figure 147), les véhicules embarquent et débarquent à Port-Maria comme à Palais par la porte latérale tribord, ce qui nécessite une manœuvre dans le pont-garage, ou pour les derniers véhicules, une marche-arrière. Il en est de même pour les catamarans de Yeu-Continent (une seule rampe latérale tribord) : embarquement en marche avant mais débarquement en marche arrière.

Une barge, qualifiée de pont roulier, peut également embarquer des véhicules sans moyen de levage. Néanmoins, elle ne dispose pas de rampe. L'embarquement s'effectue par roulage, mais il présente une difficulté, puisque le pont de la barge est horizontal tandis que la cale est inclinée. Pour limiter l'écart de niveau entre les roues, une cale[260] peut être employée (Planche 6-7 et 8).

[260] Le terme de cale est polysémique. Dans la phrase précédente, il s'agit de la cale portuaire (quai incliné en partie immergé). Dans cette phrase-ci, il s'agit d'un élément placé sous la roue du véhicule pour faciliter son passage. Un troisième sens du mot est également utilisé dans ce texte : la cale du navire, compartiment de stockage situé sous le pont principal.

Planche 6 – Opérations de roulage sur les navires de la desserte du Ponant

(Crédit MG 2016-2017)

1/ L'Île-de-Groix à quai, à Lorient, porte arrière ouverte pour l'embarquement

2/ L'Île-de-Groix à la cale de Port-Tudy, débarquement simultané des passagers par la rampe et des moyens roulants par la porte avant bâbord. Sortie du chariot à bagages

3/ L'Île-de-Groix à Palais, sortie des véhicules par la porte avant tribord

4/ Ouverture du tablier mobile de l'Île-de-Groix à Port-Tudy

5/ Les bavettes du tablier sont en train de se déplier pour achever le déploiement de la rampe pour le débarquement des véhicules (Vindilis à Palais)

6/ Véhicule embarquant en marche arrière dans le pont-garage du Vindilis, avec les indications du personnel de la Compagnie Océane

7/ Ecart de niveau entre la barge Izenah et la cale de l'Île-aux-Moines

8/ Utilisation d'une cale pour réduire l'écart de niveau entre le Viga et la cale du port

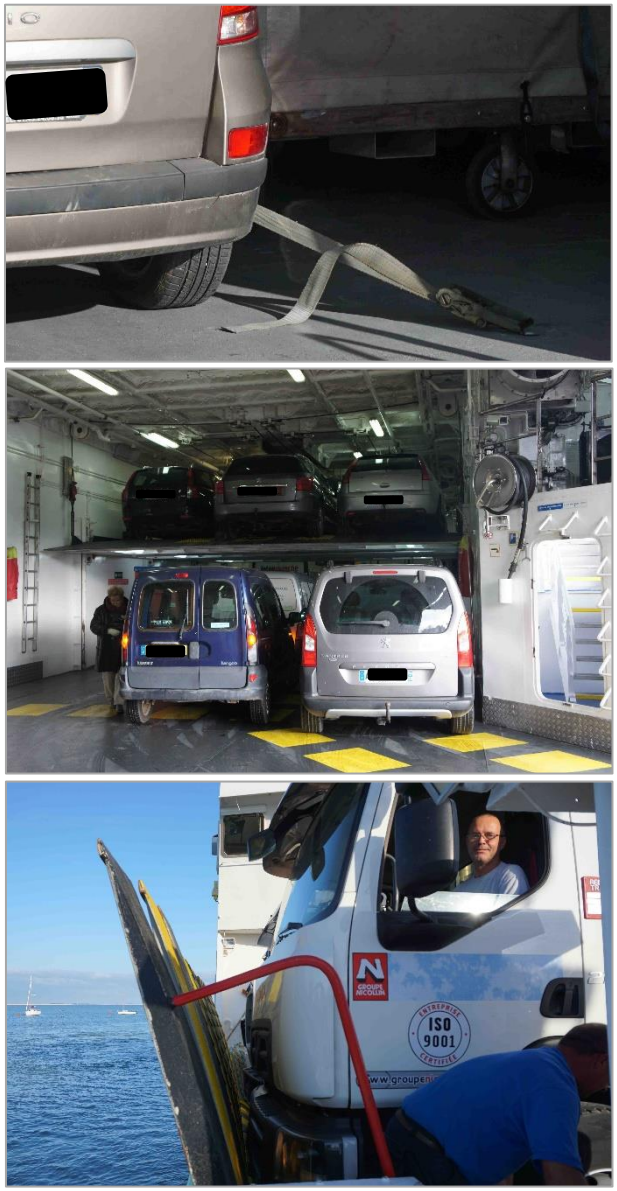


Figure 148 – Véhicules chargés à bord des navires de la desserte

Haut : véhicule attaché à bord d'un catamaran (Yeu-Continent). Centre : véhicules stationnés dans le garage avec pont suspendu de l'Île-de-Groix (Compagnie Océane). Bas : peu de marge sur le Pierre Loti pour les camions de retour de l'île d'Aix (SFA) (Crédit MG 2016)

Une fois embarqué, le fret roulant accède au pont principal de la barge ou au pont-garage du roulier. Les dimensions du navire et l'espace alloué au fret roulant déterminent le nombre et le type de véhicules pouvant être chargés : véhicules légers ou poids lourds. Pour optimiser la capacité d'emport, le navire peut charger des véhicules sur plusieurs niveaux. Pour cela, il est équipé d'un pont suspendu (pont mobile ou « car-deck »), s'abaissant pour l'embarquement des véhicules avant de se relever. Seuls les trois plus récents navires de la flotte de la Compagnie Océane en sont équipés : le *Vindilis*, le *Bangor* et l'*Île-de- Groix*. Parmi la flotte des îles du Ponant, le plus petit roulier est le *Melvan*, pouvant embarquer un véhicule, et le plus grand est le *Vindilis*, où jusqu'à 38 véhicules peuvent embarquer.

A bord de ces rouliers ne sont pas chargés uniquement des véhicules. Le fret non roulant peut devenir roulant s'il est chargé sur un engin équipé de roues. Il s'agit de roulage assisté (contrairement au roulage autonome), qui implique lui de la manutention. Le chariot-élévateur est largement employé par les compagnies de la desserte des îles du Ponant exploitant des navires rouliers. Comme la grue, il peut être chargé à bord afin de servir dans chaque espace portuaire de part et d'autre de la liaison. Un unique chariot suffit alors à la manutention mais il occupe de l'espace à bord et réduit la capacité d'emport. La barge *Béluré* par exemple, avec une capacité d'emport de 30 tonnes et un chariot de 4 tonnes, n'a une capacité réelle que de 26 tonnes pour le fret roulant. Sinon, deux chariots sont requis, stationnés dans chaque port de la liaison, nécessitant alors un espace à terre en dehors des moments d'activité. Or cet espace à terre est parfois réduit ou peu abrité pour les compagnies (cf. 6.3.3).

Un autre engin roulant utilisé est le tracteur, comme sur la liaison Batz-Roscoff. Les marchandises sont alors sur des remorques qui effectuent la traversée. Il existe des remorques-plateaux, des remorques-bennes et des remorques isothermes. Les tracteurs ne traversent pas : la SARL Transport de Fret en possède quatre (deux à Batz et deux à Roscoff). Un système de chariot tractant est également utilisé pour le transport des bagages avec Yeu-Continent ou la Compagnie Océane (Planche 6-2).

Le chargement par roulage présente plusieurs avantages. Tout d'abord, il est bien plus rapide. Il y a toujours rupture modale, puisque le fret passe d'un mode de transport roulant à un mode navigant. Mais le transbordement de l'un à l'autre est plus aisé : soit la marchandise ne quitte pas le véhicule qui embarque (pas de rupture de charge), soit elle est transférée à un autre moyen roulant pour être embarquée. Les manipulations et les précautions nécessaires au déplacement par roulage sont moindres que par levage. Le temps de chargement en est réduit. Les escales des rouliers à Groix durent une trentaine de minutes, débarquement et embarquement du fret roulant inclus. A Belle-Île, il faut compter 45 minutes en raison de la manœuvre des véhicules dans le garage du navire. De plus, les habitudes des insulaires se distinguent entre Groix et Belle-Île : la marchandise passe davantage en palette à Belle-Île, augmentant le temps de chargement et de déchargement, alors qu'elle passe essentiellement en camion à Groix. Quant à l'*Insula Oya 2*, qui dispose à la fois de deux grues et de deux ponts relevables avec

rampes, il bénéficie d'une *« grande souplesse et adaptabilité de la manutention par roulage et gerbage de colis par grue »* (Catram et al., 2014). Ainsi, une heure suffit à son déchargement (1h à 1h30 pour le chargement) pour 150 tonnes de fret (40 conteneurs) et 12 véhicules. Le roulage accélère le chargement par rapport au levage. En outre, la compagnie renforce l'équipage embarqué (en charge de la grue) de nombreux manutentionnaires : ils sont au moins six pour l'*Insula Oya 2* avec quatre chariots.

La manutention par roulage présente moins de risques de heurts que par levage. En effet, cela réduit le nombre de manipulations de la marchandise mais aussi les risques de chutes. *« En 1981, la mise en service d'une barge pouvant recevoir jusqu'à neuf remorques avec leur chargement a permis de réduire les inconvénients dus à des manipulations répétées »* (Brigand et al., 1986:75). Qui plus est, l'embarquement des véhicules est de la responsabilité des conducteurs. Les membres d'équipage aident ces derniers par leurs indications, mais la compagnie ne s'occupe pas directement de l'embarquement des véhicules (sauf Yeu-Continent, qui tarife ce service optionnel). La compagnie en revanche assume le chargement de la marchandise grâce aux moyens roulants. Seul le Service Maritime de l'Île d'Aix ne gère pas du tout le chargement, ni des véhicules ni des marchandises. C'est au chargeur d'embarquer et de charger, et au destinataire de débarquer et de décharger (cf. Planche 1-4 et 7, p141). Mais les matelots fournissent de précieuses indications ou donnent un coup de main avec les colis si nécessaire.

Durant la traversée, les véhicules dans un pont-garage ne sont pas fixés mais leur frein à main doit être tiré, afin d'éviter tout mouvement en cas de houle[261]. Des cales peuvent être positionnées pour éviter aux véhicules de se déplacer. Sur un pont non couvert, le véhicule est attaché (Figure 148).

- *Maintenir la chaîne du froid*

Le fret est en partie constitué de produits frais et de denrées périssables, nécessitant le maintien de la chaîne du froid. Par leur caractère vital, les produits frais aiguisent les tensions. L'enjeu est d'autant plus fort sur les liaisons les plus longues. Le frais implique la responsabilité de tous les maillons de la chaîne.

Pour le fret roulant, la responsabilité revient au transporteur terrestre de s'assurer de la non rupture de chaîne du froid. Ce dernier s'équipe alors en véhicules réfrigérés. Jean-Vincent Bellégo,

Figure 149 – Autre fret roulant à l'embarquement
Haut : tracteur et remorque débarquant de la barge de Batz. Centre : chariot chargeant du matériel à bord du Pierre Loti. (Aix) Bas : chargement d'une armoire réfrigérée sur roulettes sur la barge Izenah. (Crédit MG 2016)

[261] Pour l'anecdote, un véhicule s'est déjà retrouvé en mauvaise posture dans le *Vindilis*, en raison d'un frein à main défaillant et d'une forte houle (cf. l'article du télégramme intitulé « Belle-Île-en-Mer. La voiture reste accrochée dans le bateau ! », du 5 février 2014).

Figure 150 – Contenants pour le maintien de la chaîne du froid
Haut : élingage et roulage de rolls à bord du Melvan à Houat. Centre : remorques isothermes de la SARL Transport de Fret à Batz. Bas : conteneur isotherme de Yeu-Continent. (Crédit MG 2016)

patron de la barge *Izenah* depuis le début années quatre-vingt-dix, constate *« la multiplication des camions de surgelé et des conteneurs réfrigérés »*[262] sur sa liaison, avec le renforcement des réglementations.

Pour la marchandise, le maintien de la chaîne du froid incombe soit au fournisseur qui livre la marchandise dans ses propres armoires isothermes (centrale d'achat ou fournisseur spécialisé dans les produits congelés par exemple), soit à la compagnie maritime, qui s'équipe de contenants particuliers. La flotte des îles du Ponant ne comporte aucun « reefer », navire dont la température des cales est réglable. Seuls trois navires de cette flotte sont dotés de la puissance électrique nécessaire et de prises permettant de brancher durant la traversée des conteneurs réfrigérés, c'est-à-dire produisant du froid : il s'agit des sisterships *Taillefer 3* et *Guédel 3*, et du *Casam 4*. Cependant, TMC et Pajarola n'assurent pas de rotation quotidienne, freinant les demandes de transport en produits frais. Ces compagnies ne transportent alors que de l'alimentaire sec pour les supermarchés des îles. Elles ne possèdent donc pas de conteneur réfrigéré et ne réalisent pas de trafic sous température dirigée.

Sur toutes les liaisons, les produits frais sont en réalité transportés dans des contenants isothermes, maintenant la température fraîche, mais non réfrigérés. Il peut s'agir de conteneurs isothermes, d'armoires isothermes (ou « rolls ») ou de remorques bâchées isothermes (Figure 150). Les conteneurs peuvent préalablement être stockés en chambre froide, comme chez Yeu-Continent, et des plaques eutectiques (ou accumulateurs de froid), y sont placées afin de conserver une faible température. Les produits frais et surgelés sont ainsi stockés dans des conteneurs à part, impliquant davantage de manutention, d'autant plus qu'il est rare d'avoir un conteneur par destinataire, ce qui entraîne un travail de tri du fret pour les manutentionnaires. Les produits de la mer, comme le poisson transporté de l'île d'Yeu aux Sables d'Olonne par A2TMi, sont glacés et placés en conteneurs isothermes.

A terre, avant ou après la traversée, les compagnies peuvent disposer de chambres froides pour stocker ces denrées (cf. 6.3.3.4). L'ensemble de ces mesures pour le maintien de la chaîne du froid et la qualité des produits débarquant sur l'île constitue un point *« critique »* selon certains analystes extérieurs (Catram et al., 2014) et selon les usagers (cf. 7.2.4.3).

Pour finir, quelques produits frais sont transportés par les deux liaisons aériennes (produits surgelés par correspondance, prélèvements pour analyse médicale), et les expéditeurs prévoient les contenants isothermes adaptés. Les temps de vols étant courts (neuf et dix-huit minutes selon la liaison), les moyens volants ne sont pas particulièrement équipés au transport du froid.

[262] Citation issue de l'article du Télégramme du 07 août 2006 intitulé « Izenah Croisières assure le trafic vers l'Île-aux-Moines ».

5.1.2.3 Des navires mixtes pour transporter du fret et des passagers

Les six compagnies assurant la desserte à la fois de passagers et de fret se voient confrontées au choix entre le transport à bord de navires distincts ou à bord de navires mixtes (Tableau 6).

Exploiter un navire à passagers d'un côté et un navire de charge de l'autre présente l'avantage de la séparation des flux : risque réduit lié au croisement des flux (cf. 6.3.2.2), rythme et horaires adaptés au type de flux etc. Mais cela représente des coûts d'exploitation supplémentaires, notamment en termes de carburant. C'est peut-être pourquoi ce choix n'est effectué que par des compagnies opérant sur des liaisons courtes : Izenah à l'Île-aux-Moines et Bateaux-Bus du Golfe à l'île d'Arz exploitent toutes deux des vedettes à passagers d'une part, et une barge de fret d'autre part. A l'île d'Aix, la compagnie SFA exploite deux bacs mixtes, le *Pierre Loti* et l'*Île d'Aix 2*, tandis que dans les deux îles septentrionales de Batz et Bréhat, ce sont des compagnies distinctes qui assurent les liaisons de fret et de passagers.

Pour les îles éloignées, les compagnies assurent les deux types de transport et ont toutes opté pour des navires mixtes. Les passagers voyagent ainsi toujours avec du fret. Cependant, les compagnies ne transportent pas le fret de la même manière. Dans les îles de l'Iroise, en complément des navires mixtes, la Penn Ar Bed exploite un cargo dédié à la marchandise, le *Molenez*, pouvant charger 250 tonnes. En 2016, il dessert 115 fois Molène et Ouessant sur la ligne Nord, et 10 fois Sein sur la ligne Sud. La compagnie, en quasi-monopole sur le transport de marchandises[263], dédie donc un de ses navires au fret (LoLo, cargo). Les autres sont des navires mixtes transportant passagers et marchandises (appelés LoPax, cargo pouvant embarquer des passagers).

A Yeu et dans les îles du large du Morbihan, les compagnies mixtes n'exploitent que des navires mixtes, transportant passagers et véhicules. Ce sont des transbordeurs (aussi dénommés ferries ou RoPax, roulier pouvant embarquer des passagers). Néanmoins, Yeu-Continent exploite deux catamarans rapides, principalement alloués au transport de passagers, puisque le *Pont d'Yeu* et le *Châtelet* peuvent embarquer 430 passagers et six véhicules légers accompagnant les passagers insulaires. Des remorques de produits frais peuvent éventuellement être chargées en appoint dans le pont-garage selon les horaires du troisième navire, l'*Insula Oya 2*. Celui-ci, embarquant auparavant 700 passagers, est depuis sa rénovation en 2006 principalement dédié au fret : il transporte 250 passagers, 150 tonnes de marchandises et 12 véhicules. Ses horaires sont davantage calés sur ceux du fret que ceux des passagers.

Quant aux navires de la Compagnie Océane, ils sont tous mixtes, hormis une navette dédiée au transport de passagers en saison estivale (le *Kerdonis*). Cependant, la compagnie est contrainte de procéder avec ses navires mixtes à rotations dédiées au fret (4 % des rotations totales en 2016),

Îles	Compagnies mixtes	Type de flotte
ÎLES PROCHES		
Bréhat	-	-
Batz	-	-
Île-aux-Moines	Izenah	vedettes pax + 1 barge fret
Arz	Bateau-Bus du Golfe	vedettes pax + 1 barge fret
Aix	SFA	2 navires mixtes
ÎLES ELOIGNEES		
Iroise (Molène, Sein, Ouessant)	Penn Ar Bed	1 vedette pax saisonnière + 4 navires mixtes + 1 cargo fret
Large (Groix, Belle-Île, Houat, Hoedic)	Compagnie Océane	1 vedette pax saisonnière + 5 navires mixtes avec rotations dédiées
Yeu	Yeu-Continent	3 navires mixtes mais spécialisés (2 pax et 1 fret)

Tableau 6 – Compagnies mixtes et choix de leur flotte
(pax : passager)

[263] Le navire Banco de la compagnie Copremer effectue moins d'une dizaine de rotations annuellement pour le transport de vrac à Ouessant.

Extrait du rapport de la Chambre Régionale des Comptes, « Observations définitives des exercices 2009 et suivants », du 30 juin 2014

« La composition de la flotte du département [du Morbihan] est le résultat d'un choix d'organisation réalisé depuis plusieurs années pour assurer simultanément le transport de marchandises, de véhicules et de personnes sur les mêmes navires. Outre les palettes, un volume important de marchandises est transporté par camions sur ces navires, y compris des matériaux de construction et des matières dangereuses.

Ces trois flux ont des intensités variables, y compris au sein d'une même journée.

En outre, contrairement à d'autres collectivités (Vendée, Finistère, Communauté d'Agglomération de Toulon), le délégataire ne dispose pas de barge ou de caboteur dédié aux marchandises et véhicules.

Il en découle la mise en place de navires polyvalents et donc plus coûteux pour lesquels les taux de remplissage de passagers sont faibles en moyenne mensuelle, y compris l'été, et pour lesquels les contraintes de sécurité imposent des rotations spécifiques dédiées aux seules marchandises.

Ainsi, selon le rapport annuel du délégataire il y a eu en 2012, en sus des 40 rotations de pétroliers pour Belle-Ile-en-Mer, 285 rotations de navires dédiées aux seules marchandises et véhicules à destination des quatre îles du large.

De ce fait, pour Belle-Ile-en-Mer par exemple et à 126 reprises cette année, un navire de type roulier avec un équipage complet (neuf personnes) a été utilisé sans passager alors qu'il dispose de 400 places. Compte tenu des prix pratiqués pour les poids-lourds insulaires, la recette de chacune de ces rotations pour Belle-Ile-en-Mer est restée inférieure aux coûts de revient qui sont de l'ordre de 2 500 € ».

Encadré 36 – La coûteuse stratégie des navires mixtes

notamment en raison du transport très réglementé des matières dangereuses (carburants, gaz…). Elles permettent de transporter quatre camions et une centaine de palettes. Ces rotations ne sont pas ouvertes aux passagers, et ne valorisent pas les ponts du navire leur étant habituellement réservés, ce qui constitue un manque à gagner souligné par la Chambre Régionale des Comptes de Bretagne (Encadré 36). En 2016, 70 rotations sont dédiées aux matières dangereuses (34 à Groix, ,18 à Houat et à Hoedic) et 217 aux autres marchandises (147 à Belle-Île, 8 à Groix, 31 à Houat et à Hoedic).

Le choix ou non d'une flotte mixte n'a pas seulement des conséquences sur son exploitation par les compagnies, mais également sur les pratiques des usagers. Avec des navires distincts, se pose la question pour un propriétaire de pouvoir accompagner sa marchandise. L'entrepreneur peut-il voyager avec sa cargaison, qu'il commercialise par exemple sur les marchés continentaux ? Cette question est cruciale, à plus forte raison quand les ports continentaux de fret et de passagers sont distincts.

5.1.3 Une flotte définie par les flux estivaux

En dehors de la nature des éléments à transporter, la flotte est également définie par leur volume : nombre de passagers, quantité de fret. Afin de permettre une offre de transport capable de répondre à la demande, la réflexion sur le nombre de navires dans la flotte est indissociable de celle qui concerne la capacité de ces navires. Le chapitre 4 a montré la saisonnalité des flux. Quel type de flotte les compagnies exploitent-elles alors pour s'adapter aux variations de la demande ?

Le dimensionnement de la flotte recouvre deux éléments à définir : d'une part, la taille de la flotte mesurée par le nombre de navires la constituant (5.1.3.1), et d'autre part la taille et la capacité d'emport des navires (5.1.3.2).

5.1.3.1 Taille de la flotte

La flotte maritime de desserte des îles du Ponant en 2016 est composée de 47 unités : 20 vedettes à passagers, 15 navires mixtes et 12 navires de fret. En comparaison, la flotte française côtière de navires à passagers compte près de quatre cents unités en service[264]. La desserte des îles du Ponant, avec ses 35 navires embarquant des passagers, représente donc près de 10% de la flotte côtière française.

[264] Cahier spécial sur les « navires à passagers » du journal Le Marin n°3701 du 5 juillet 2018.

La flotte aérienne de la desserte des îles du Ponant est limitée à quatre engins : un avion pour la liaison d'Ouessant et trois hélicoptères pour la liaison de l'île d'Yeu. L'avion est un Cessna Grand Caravan. Deux des hélicoptères sont des monomoteurs assurant la desserte régulière entre Port-Joinville et Fromentine (et accessoirement effectuant du vol à la demande). Le troisième hélicoptère bimoteur est quant à lui habilité à assurer les évacuations sanitaires.

- *La flotte par compagnie*

La flotte est constituée de un à sept navires par compagnie en 2016. Les compagnies transportant uniquement du fret ne disposent majoritairement que d'un navire. Seule la compagnie TMC détient deux cargos[265]. Les compagnies transportant des passagers exploitent quant à elles jusqu'à sept navires.

C'est la Compagnie Océane, desservant le plus grand nombre d'îles et transportant le plus grand nombre de passagers, qui détient la plus grande flotte : cinq navires mixtes pour la desserte régulière, une vedette à passagers en renfort en saison ou lors de l'arrêt technique du *Melvan*, et un navire de réserve, l'*Acadie*[266]. La Penn Ar Bed, desservant trois îles sur deux lignes, exploite six navires, dont un navire saisonnier et de réserve et un autre ne servant qu'au transbordement à Molène.

Les Vedettes de Bréhat et la compagnie Izenah[267], desservant des îles très touristiques sur de petites liaisons, disposent respectivement de cinq et quatre vedettes. Izenah exploite en sus une barge pour le transport de fret. Bateaux-Bus du Golfe exploite trois vedettes à passagers pour la desserte de l'île d'Arz ainsi qu'une barge. La Régie dessert l'île d'Yeu avec trois navires mixtes. Les compagnies batziennes exploitent chacune deux vedettes, et SFA deux navires mixtes.

Par ce classement il est possible de remarquer que le nombre de navires dans la flotte des compagnies n'est pas expliqué uniquement par le volume des flux (Tableau 7). Les cinq unités des Vedettes de Bréhat transportent par exemple 2,4 fois plus de passagers que les cinq navires de la Penn Ar Bed pouvant transporter des passagers (794 986 contre 331 564 en 2016). Les 35 navires de la flotte de la desserte à passagers des îles du Ponant ont transporté près de 4,7 millions de passagers en 2016, soit quelques 135 000 passagers par unité, près de deux fois plus que la moyenne de la flotte côtière

Compagnie maritime transportant des passagers	Passagers 2016	Nb de navires pouvant transportant des passagers	Nb de passagers par navire en 2016
Compagnie Océane	1 424 211	7	203 459
Vedettes de Bréhat	794 986	5	158 997
Izenah	711 440	4	177 860
Yeu-Continent	427 938	3	142 646
Penn Ar Bed	331 564	5	66 313
SFA	321 388	2	160 694
BBdG	282 413	3	94 138
CFTM	*144 243*	2	72 122
Armor excursions	*134 875*	2	67 438
Armein	*123 773*	2	61 887
Total Îles du Ponant	4 696 832	35	134 195

Tableau 7 – Passagers et taille de la flotte par compagnie

A Batz, il s'agit d'estimations en répartissant les flux estivaux à part égale entre les trois compagnies (les flux hivernaux sont eux connus par compagnie).

[265] TMC a depuis investit dans un troisième navire, roulier cette fois-ci, le *Goulphar*.

[266] En 2016, ce dernier a effectué 48 rotations, suite au prolongement de l'arrêt technique du *Saint-Tudy*. Âgé de 45 ans en 2016, l'*Acadie* a depuis quitté la flotte. Le *Saint-Tudy* est devenu le navire de réserve, remplacé par le nouveau navire *Breizh Nevez 1* en 2018.

[267] En réalité, la compagnie Izenah Croisières dispose d'une flotte plus grande. N'ont été comptés ici que les navires exploités directement pour la desserte de l'île, en hiver et/ou en été, et non pas les navires ne proposant que des excursions estivales dans le Golfe.

nationale à passagers[268]. Ce chiffre passe du simple au triple en fonction des compagnies : autour de 70 000 passagers par vedette à Batz, contre plus de 200 000 passagers par navire de la Compagnie Océane.

Au total, on compte plus de navires sur les petites îles proches (flotte moyenne de cinq navires par île), que sur les îles éloignées (3,9 pour les grandes îles ; 1,6 pour les petites îles).

- *Renouvellement de la flotte*

En 2016, l'âge moyen de la flotte de desserte des îles du Ponant est d'environ dix-huit ans, soit deux ans de plus que la moyenne nationale de la flotte des navires de transport à passagers[269] (Vialay, 2017). Les navires à passagers sont en moyenne les plus anciens (19 ans). Les navires mixtes et les navires de fret sont plus récents et plus proches de la moyenne nationale (16 ans). En 2016, les derniers rentrés dans la flotte des îles du Ponant sont d'ailleurs des navires de fret : le *Maxiplon* (2015) et le *Viga* (2016). Les plus anciens sont des vedettes à passagers (44 ans pour l'*Île-aux-Moines* et l'*Île-d'Or*) ou un navire de réserve (l'*Acadie*, 1971), suivis de navires de charge : l'*Île-de-Bréhat*, l'*Insula Oya 2* et la barge *François-André* ont été construits et mis en service au début des années quatre-vingt.

Depuis 2017, de nouveaux navires sont arrivés dans la flotte des îles du Ponant mais sont exclus de notre étude dont l'année de référence est 2016 : le *Breizh Nevez 1* (Compagnie Océane), le *Goulphar* (TMC), l'*Hélora* (vedette pour Batz). En outre, une réflexion approfondie est en cours pour le renouvellement de l'*Insula Oya 2*, et la Région Bretagne annonce vouloir remplacer l'*Enez Sun*. La flotte des îles du Ponant est en constant renouvellement.

- *Saisonnalité de la flotte*

La flotte des îles du Ponant est constituée de navires exploités toute l'année, mais aussi de navires saisonniers pour le transport de passagers et de navires de réserve utilisés en cas d'avarie des autres unités, afin d'être autonome et de réagir rapidement en cas de problème technique sur la liaison (cf. 5.1.5.2). Ainsi en hiver, toute la flotte n'est pas exploitée. Sur les 47 unités de la desserte, moins d'une trentaine naviguent régulièrement au plus creux de la saison.

---

[268] 75 000 passagers par navire côtier selon le cahier spécial sus-cité du journal Le Marin n°3701 du 5 juillet 2018.

[269] Les données de ce rapport excluent les navires exploités en navigation côtière ou dont la jauge est inférieure à 100 UMS. N'en font ainsi partie que les navires de trois compagnies de la desserte des îles du Ponant : la Penn Ar Bed (hors *Dr. Tricard*), la Compagnie Océane (hors *Melvan* et *Kerdonis*) et Yeu-Continent.

Avec les navires saisonniers et de réserve, les compagnies permanentes prévoient davantage de capacité de transport pour gérer les flux estivaux. Il existe en la matière plusieurs stratégies. Certaines compagnies souhaitent être capables de capter l'intégralité des flux estivaux et d'absorber les pics lors des plus grosses journées de l'année, et adaptent alors leur flotte en conséquence avec des navires plus nombreux et plus grands. C'est le souhait de la Compagnie Océane, qui dit pouvoir répondre à toute la demande sur ses liaisons[270]. D'autres compagnies reconnaissent leur incapacité d'absorber les pics estivaux, les laissant alors aux concurrents saisonniers, ce qui leur permet de maintenir une flotte de taille raisonnable, adaptée par tout temps et aux coûts maîtrisés. C'est le cas de la Penn Ar Bed sur la ligne Sud, qui augmente les rotations du navire *Enez Sun* (cf. 5.2.1) mais n'affrète pas de navire supplémentaire, pouvant répondre à la demande et gérer les flux tout l'été excepté une dizaine de jours. Chez Yeu-Continent, la flotte est identique en toute saison. La Compagnie Vendéenne, concurrente saisonnière, assure alors le complément (26% des passagers sont transportés par cette dernière sur la liaison Yeu-Fromentine en 2015).

La taille de la flotte est soumise à de nombreux débats quant à la capacité de charge des îles et leurs politiques touristiques, et au partage de cette fréquentation touristique entre compagnies concurrentes. Cette taille de la flotte se mesure par l'effectif des navires mais aussi leur capacité.

5.1.3.2 Taille des navires et capacité d'emport

Les navires de la desserte des îles du Ponant (cf. annexe 5.1) mesurent entre 12 et 50 mètres de longueur (moyenne 30 mètres) et entre 4,5 et 12,5 mètres de largeur (moyenne 9 mètres). Le gabarit du navire détermine sa capacité d'emport. La capacité d'emport du navire est la charge qu'il peut emporter. Elle s'exprime en différentes unités selon les éléments à charger : en nombre de passagers, en nombre de véhicules ou en mètres linéaires, en volume (m^3 ou UMS[271], même si le tonneau de jauge brute [Tjb] reste la référence usuelle), en tonnage ou en nombre de conteneurs.

La jauge brute des navires mixtes et de charge (hors barge) est en moyenne de 528 UMS (soit environ 2 000 m^3). Cela correspond au volume total du navire. Si on ne considère que les navires à passagers de plus de cent UMS armés pour la navigation hauturière, la flotte des îles du Ponant en compte douze, soit 18% de la flotte nationale (Vialay, 2017). Il faut cependant retirer les espaces alloués

[270] Des compagnies saisonnières concurrencent la Compagnie Océane mais pas directement sur les mêmes liaisons Lorient-Groix et Quiberon-Belle-Île ou Quiberon-Houat-Hoedic.

[271] Universal Measurement System : valeur d'index mesurant la capacité de transport d'un navire de plus de 24 mètres (en volume). Un navire de 100 UMS a un volume d'environ 400 m^3.

aux machines et à l'équipage pour avoir une idée du volume utilisable commercialement (jauge nette). Celle-ci représente un peu moins de la moitié de la jauge brute pour la desserte des îles du Ponant.

- *Capacité d'embarquement des passagers*

Parmi les navires transportant des passagers, les vedettes sont plus petites que les navires mixtes : en moyenne 160 passagers par vedette, contre 340 passagers par navire mixte.

Les vedettes peuvent embarquer de 75 (*Île-aux-Moines*) à 295 passagers (*Kerdonis*). Les navires mixtes embarquent quant à eux de 234 passagers (*Melvan*) à 450 passagers (trois rouliers de la Compagnie Océane), en sus du fret, soit jusqu'à six fois plus que les vedettes. Le *Pierre Loti* à Aix peut même embarquer 500 passagers lorsqu'il n'embarque pas de véhicules (450 sinon)[272].

La taille des navires est calibrée sur les flux de passagers estivaux, en fonction du nombre de rotations effectuées quotidiennement en haute saison. Lorsque les infrastructures portuaires permettent l'accostage de grands navires, les compagnies peuvent intégrer à leur flotte des navires à grande capacité. Cette adaptation au volume des flux estivaux peut être cependant questionnée. Les compagnies se retrouvent en effet avec de grands navires, certes propices en été, mais peu remplis en saison hivernale, générant des frais inutiles. En 2016 sur la liaison Sein-Audierne par exemple, la Penn Ar Bed transporte quotidiennement entre 12 passagers (le 9 janvier) et 1 055 passagers (le 10 août). Le navire affrété à cette liaison, l'*Enez Sun*, a une capacité de 250 passagers, soit 500 par rotation. Il en effectue jusqu'à trois par jour en saison estivale. Mais il connaît un taux de remplissage inférieur à 10% durant 47 jours de l'année. Il en ressort la question suivante : pourquoi ne pas opter pour une flotte davantage modulable, à la fois adaptée aux flux hivernaux, avec de petites unités comme principaux navires à cette saison, et adaptée aux flux estivaux, ces petites unités servant d'appoint à de plus grands navires pour absorber les pics de fréquentation en été ? Se posent alors d'autres questions : que faire de ces grandes unités en hors-saison ? Est-il possible de les valoriser autrement ? Sinon, où les accoster quand elles ne sont pas exploitées ? L'arrivée de la Région, à présent propriétaire de la flotte, pourrait permettre une meilleure organisation et répartition de la flotte entre les différentes liaisons.

La taille du navire doit répondre à des contraintes techniques et des objectifs commerciaux, mais elle relève aussi d'un aspect psychologique : un grand navire semble plus fiable, plus sûr et plus agréable. Qui en hiver voudrait s'engager pour une traversée vers l'île de Sein à bord d'un semi-rigide, certes plus économique et plus rapide, mais nettement plus humide et mouvementée ?

[272] Des règles quant au nombre de passagers embarqués sont applicables au navire selon la zone de navigation.

Pour les moyens aériens, l'avion de la liaison ouessantine peut transporter neuf passagers et environ une demie tonne de fret, tandis que les hélicoptères de la liaison islaise embarquent cinq passagers et sept cents kilogrammes de fret chacun.

- *Capacité de chargement du fret*

Le plus grand navire de la flotte des îles du Ponant peut embarquer 45 fois le chargement du plus petit. Avec ses deux cales reliées mais séparables pour un volume total de 650 m^3, et son pont d'une surface de plus de 100 m^2, le *Casam 4* transporte jusqu'à 23 conteneurs EVP[273] pour une total de 550 tonnes. La barge *Bréhat Services* quant à elle embarque 12 tonnes de charge utile sur une surface d'environ 25 mètres carrés, soit huit big bags, ou 16 ballots d'ordures ménagères. Elle ne peut pas charger des objets de plus de 10 mètres de long.

Les navires de fret (≈31m) sont plus petits que les navires mixtes (≈40m). Les navires rouliers nécessitent en effet beaucoup de volume pour charger les véhicules. Les rouliers et les barges peuvent embarquer entre un véhicule et 38 véhicules. Cela est modulable en fonction du type de véhicules : le *Bangor* et l'*Île-de-Groix* embarquent par exemple 32 véhicules légers, ou 24 véhicules légers et 1 poids-lourd, ou encore 15 véhicules légers et 3 poids-lourds.

Les navires doivent donc s'adapter aux volumes des flux de véhicules, marqués par la saisonnalité, et aux habitudes de transport des usagers avec leurs véhicules. La taille des navires de charge de marchandises est liée aux volumes des flux de véhicules professionnels qui sont moins marqués par la saisonnalité. La stratégie des compagnies vise donc davantage à pouvoir effectuer les rotations nécessaires dans le temps imparti pour livrer les entreprises îliennes. La demande est souvent moins pressée et mieux anticipée, laissant plus de marge de manœuvre aux navires pour réaliser le transport.

Pour finir, les décisions à prendre pour le dimensionnement de la flotte concernent la capacité globale pour une liaison ainsi que la répartition de cette capacité entre différentes unités. Ces caractéristiques de la flotte ont ensuite des conséquences sur l'organisation de la desserte et la consistance du service (5.2). La grande diversité de taille de navires observée ici n'est pas uniquement liée aux flux réalisés sur les liaisons, mais aussi aux contraintes posées par les infrastructures portuaires où les navires doivent accoster.

[273] Un conteneur Equivalent Vingt Pieds mesure (h* l * L) : 8,5 * 8 * 20 en pieds, soit 2,5 * 2,4 * 6 en mètres.

Figure 151 – Passage de l'écluse de Palais
Le Guédel 3 (haut) et le Viga (bas) (Crédit MG 2017)

5.1.4 Une flotte déterminée par les infrastructures portuaires

Outre les conditions de navigation, la nature et la quantité des éléments à transporter, la flotte est également pensée pour s'adapter aux infrastructures portuaires. Celles-ci permettent la transition entre le maritime et le terrestre. La flotte et le port doivent donc être compatibles pour permettre ce passage du monde maritime au monde terrestre. Une analyse portuaire est proposée dans le chapitre suivant. Néanmoins il est pertinent d'aborder les infrastructures portuaires à ce stade pour examiner leur rôle dans la détermination de la flotte.

Cette section propose dans un premier temps, un recensement des contraintes portuaires sur la flotte (5.1.4.1), puis dans un second temps, une réflexion autour des contraintes que la flotte peut également exercer sur le port (5.1.4.2).

5.1.4.1 La flotte soumise aux contraintes portuaires

« Les ports ont imposé le gabarit de nos bateaux ». La compagnie Penn Ar Bed exprime ainsi clairement la contrainte portuaire. Si la taille des navires est peu contrainte par l'espace maritime traversé, elle l'est beaucoup plus par l'accès au port. *« Les navires expriment à leur façon l'opposition entre la liberté du large et les contraintes de l'économie terrestre »* (Tourret, 2013). Mais en quoi la flotte doit-elle s'adapter au port ?

Les différentes dimensions du navire doivent correspondre à celle des infrastructures portuaires :

- Le tirant d'eau : le navire ne peut pas accéder au port si la hauteur d'eau n'est pas suffisante. Tous les ports de la desserte des îles du Ponant sont soumis à un marnage. Certains ne présentent alors à marée basse qu'une faible hauteur d'eau. Cela peut contraindre l'horaire d'accès des navires, comme par exemple sur la liaison islaise : *« Une diminution du tirant d'eau de 10 cm correspond à une augmentation de la durée de la fenêtre de marée exploitable de l'ordre de 10% (hors considération des problèmes de hauteur minimum pour le déploiement des rampes) »* (Catram et al., 2014). Le tirant d'eau des navires de la desserte s'échelonne de 30 cm et 3 mètres.
- La hauteur des ponts du navire : elle doit correspondre à celle des infrastructures, afin d'être grâce à une rampe ou une coupée, relativement à niveau avec les cales ou les quais existants.
- La largeur du navire : le cas échéant, elle doit permettre le passage d'écluse, comme dans les ports de Palais (8,97m) (Figure 151), Port-Joinville (10,5m), Paimpol (12m) ou des Sables d'Olonne (16,5m).

- La longueur du navire : elle est contrainte par les longueurs de quai et de cale mais aussi par l'espace disponible pour évoluer dans le port pour les manœuvres de retournement et d'évitage (Figure 152). Le *Taillefer 3*, plus grand que son prédécesseur, ne peut se retourner dans le bassin à flot de Palais. Il manœuvre alors dans le port d'échouage avant l'écluse pour y rentrer en marche arrière. Il a pour cela été équipé d'un propulseur d'étrave. De la même manière, le *Casam 4* rentre en marche arrière dans le bassin à flot de Port-Joinville, puisqu'il est difficile d'y manœuvrer. Quant au navire devant remplacer l'*Insula Oya 2*, la longueur maximale envisagée est de 55 mètres. *« Ces dimensions supérieures à celles de l'Insula Oya 2 sont tout à fait compatibles avec la zone d'évitage disponible à Port-Joinville de l'ordre de 100 mètres, qui est supérieure à la distance minimum communément admise de 1,5 fois la longueur du navire soit, en l'espèce, 82,5 mètres »* (Catram et al., 2014).
- Enfin le tirant d'air, ce dernier point n'étant pas nécessairement lié à l'espace portuaire : le navire doit pouvoir passer sous certaines structures, par exemple les navires de Yeu-Continent sous le pont de Noirmoutier (Figure 153).

Outre ses contraintes de dimensionnement, le port exerce aussi une influence sur le type de navire et ses équipements. La cale permet le roulage, le quai oriente vers le levage dans les zones de navigation à marnage. Ainsi cales et quais définissent la flotte : roulier avec une cale, cargo avec un quai. Les infrastructures portuaires ont donc une large influence sur la manutention nécessaire au chargement et au déchargement des navires. Seul l'*Insula Oya 2* autorise le roulage dans des ports à quai comme Port-Joinville et Fromentine, grâce à son système de plateforme relevable hydraulique sur glissière, reliée par une rampe. Le pont-garage s'adapte ainsi à la hauteur de quai pour permettre le passage des véhicules.

Les ports à considérer lors de la réflexion de la flotte sont prioritairement ceux de la liaison à assurer. Toutefois, il peut s'avérer utile de prendre en compte également les ports d'autres liaisons : en remplacement en cas d'avarie pour une compagnie desservant plusieurs îles par exemple ou afin d'affréter le navire à un autre armateur. De plus, se pose la question du port où réaliser les arrêts techniques.

Nous venons de lister les contraintes des infrastructures portuaires sur la flotte. C'est plutôt une spécificité insulaire car généralement les ports doivent s'adapter à la flotte du transport maritime mondial. La flotte de la desserte des îles du Ponant n'a-t-elle pas également une influence sur le port et son évolution ?

Figure 152 – Le *Pont d'Yeu* effectue sa manœuvre de retournement avant de quitter Port-Joinville
(Crédit Yeu-Continent)

Figure 153 – Le catamaran *Pont d'Yeu* s'apprête à passer sous le pont de Noirmoutier avant d'arriver à Fromentine
(Crédit MG 2016)

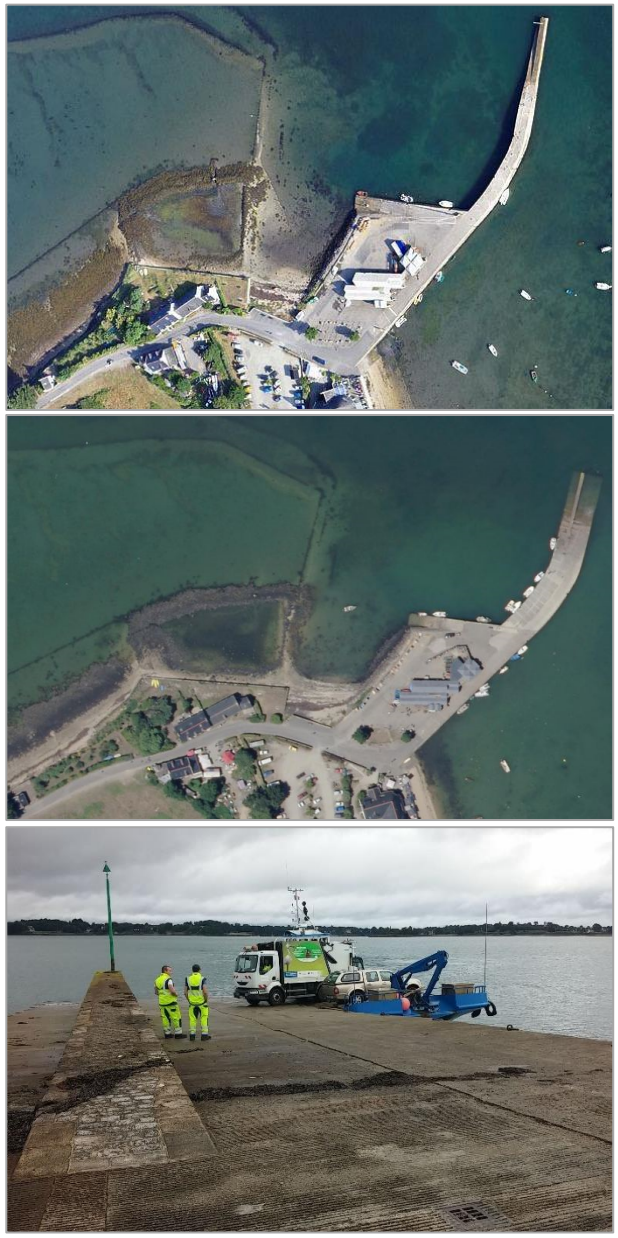


Figure 154 – Elargissement de la cale de Béluré.
Haut et centre : la cale avant et après l'élargissement. Bas : la barge embarque un camion-poubelle à marée basse
(Crédits : paramoteurs.fr, Géoportail, MG 2016)

5.1.4.2 La flotte façonnant l'évolution du port

Davantage pérennes, celles-ci sont habituellement considérées comme une donnée inexorable au moment du choix de la flotte. Néanmoins, des reconversions et des adaptations portuaires aux navires sont observées (J. J. Bavoux et al., 1998; Gras, 2010; Lacoste, 2007; Marcadon, 1991; Tourret, 2013; Vigarié, 1979), notamment pour suivre le gigantisme naval. Dans le cas des îles du Ponant, si le renouvellement de la flotte coïncide avec le besoin de réfection des infrastructures portuaires, ces dernières peuvent s'adapter aux nécessités des navires, en termes de longueur de quai et de la nature des équipements.

Le premier exemple est celui de la desserte islaise. Avec le renouvellement de la flotte de Yeu-Continent et l'arrivée en 2005 et 2006 de deux catamarans rapides, chargeant des véhicules légers, les ports de Fromentine et de Port-Joinville ont dû s'adapter. La réfection a été l'occasion de grands travaux, pour les infrastructures portuaires et les gares maritimes. Les ports se sont équipés de passerelles relevables selon la marée pour l'embarquement des véhicules et des passagers. Et aujourd'hui, au moment de la réflexion autour du renouvellement de l'*Insula Oya 2*, la modification des infrastructures portuaires est envisagée. Selon le maire de l'île d'Yeu, la liaison pourrait s'orienter *« vers un roulier, même s'il va falloir modifier les quais. Une solution qui devrait changer la logistique de déchargement »*[274].

Le second exemple se situe à l'île d'Arz, où les horaires des traversées de la barge étaient auparavant tributaires des marées. Cela représentait d'ailleurs une réelle contrainte pour l'organisation des activités économiques. Au moment de rénover le petit port de Béluré en 2010-2011, il est décidé d'élargir et de prolonger la cale (Figure 154), permettant ainsi à la barge de s'affranchir des marées, mais aussi de sécuriser la zone pour les passagers, parfois nombreux à la saison estivale. Ceci est un autre exemple de l'infrastructure portuaire s'adaptant à la flotte, à l'instar des grands ports.

Tandis que, au moment de leur entrée dans la flotte, les navires s'adaptent aux infrastructures portuaires existantes, celles-ci évoluent également au fil de leur processus de réfection pour faciliter les liaisons. Ainsi, port et flotte s'adaptent mutuellement.

[274] Source : article d'Ouest-France du 17 janvier 2015.

5.1.5 Une flotte à exploiter

Une fois la flotte déterminée, il s'agit de l'exploiter. Qui en est propriétaire ? A qui revient son entretien ? Comment gérer l'équipage, notamment en fonction du mouillage nocturne du navire ? Comment organiser les arrêts techniques et les avaries ?

5.1.5.1 Propriété de la flotte

Dans le cas d'un service privé, la compagnie est propriétaire de la flotte. Dans le cas d'un service public, l'autorité délégante est propriétaire et met ses navires à disposition du délégataire. Il existe quelques exceptions : les Vedettes de Bréhat sont propriétaires des navires exploités ; les délégataires de la Compagnie Océane (Transdev) et de la Penn Ar Bed (Keolis) sont propriétaires des navires de transport saisonnier de passagers. Ainsi en 2016, la Compagnie Océane exploite le *Kerdonis* pour ses liaisons saisonnières, et à partir de 2017, Keolis acquiert le *Pétrel*[275] (anciennement *Enez Houad* de la Compagnie du Golfe du Morbihan) pour sa navigation saisonnière.

Il existe plusieurs cas où la compagnie, qu'elle assure un service d'ordre privé ou public, affrète ponctuellement un navire auprès d'une autre compagnie. Si le navire habituel n'est pas exploitable (en arrêt technique ou en avarie) et que la compagnie ne dispose pas d'autres navires dans sa flotte capable de le remplacer, alors elle affrète temporairement un navire appartenant à un tiers. Il arrive par exemple qu'en cas de panne impromptue la Penn Ar Bed affrète un navire à la Compagnie Maritime Nantaise (liaisons en rade de Brest) ou à la Finist'Mer (Iroise et rade de Brest). En 2016, elle affrète durant toute la saison l'*Enez Edig* auprès de la Compagnie Océane, afin de remplacer l'*André Colin*, désarmé en 2015, et en attendant l'acquisition d'un autre navire en 2017.

La propriété de la flotte détermine la responsabilité de son entretien. En cas de gestion directe ou déléguée, les travaux d'entretien sont à la charge du délégataire tandis que les gros travaux à celle du délégant, selon la distinction comptable des charges courantes et de l'investissement. On peut ainsi lire dans la convention de DSP pour les îles du large du Morbihan (2015-2020) que l'autorité délégante *« finance les investissements nécessaires à l'exploitation »* (article 3 – Prérogatives de l'autorité délégante) et que le délégataire a pour objectif d'*« assurer une maintenance et une propreté irréprochable des moyens utilisés pour l'exploitation »* (article 4 – missions du délégataire), ceci concernant l'intégralité des biens mis à disposition, dont la flotte. Au moment de choisir les moyens navigants composant la flotte

[275] Acquis pas Kéolis, ce navire constitue un bien de retour pour la Région en fin de contrat de DSP.

Navire	Compagnie exploitante	Coût d'acquisition (millions €)	Année de construction
Île d'Arz	Bateau-Bus du Golfe	1,2	2012
Viga	Quick & sea	1,5	2016
Maxiplon	A2TMi	2,5	2015
Casam 4	Pajarola	3	2005
Melvan	Compagnie Océane	3,5	2009
Île d'Aix 2	SFA	3,5	2011
Guédel 3	TMC	3,7	2009
Pont d'Yeu	Yeu-Continent	10	2005
Fromveur 2	Penn Ar Bed	12,9	2011

Tableau 8 – Coûts d'acquisition de quelques navires récents de la flotte du Ponant
(Source : autorités délégantes et compagnies)

Figure 155 – Le *Fromveur 2* en arrêt technique à Concarneau
(Crédit Le Télégramme 2013)

de la desserte, le coût d'acquisition (Tableau 8) font logiquement partie des considérations de l'autorité délégante, tout comme l'estimation des coûts d'exploitation et d'entretien par la compagnie exploitante.

5.1.5.2 Entretien de la flotte

Une attention particulière est requise afin de pérenniser la flotte et de respecter les nombreuses contraintes réglementaires liées à la navigation maritime ou aérienne. Un arrêt technique annuel est obligatoire. En 2016 par exemple, les catamarans de Yeu-Continent ont une dizaine d'années. Selon le directeur de la compagnie, ils sont récents mais vieillissants, et présentent des faiblesses techniques et des avaries : maintenir 30 nœuds en mer pour ces navires à grande vitesse est difficile. Leur coût annuel moyen de maintenance en conditions opérationnelles est de 125 000 à 200 000 euros. Il s'agit pourtant du même modèle. Ces écarts reflètent les incertitudes liées à la maintenance selon le navire. Le cargo *Insula Oya 2*, vieillissant, est quant à lui deux fois plus cher en entretien.

L'arrêt technique dure de quelques jours à plusieurs semaines. Le navire immobilisé ne peut alors pas assurer la desserte (Figure 155). Pour les compagnies n'assurant pas le service toute l'année, cette période d'arrêt technique est effectuée pendant la pause. Finist'Air par exemple n'exploite pas son avion durant quatre semaines en été. En revanche, pour les compagnies en activité permanente, le navire arrêté doit être remplacé, soit par un autre navire de la flotte de la compagnie exploitante, soit par affrètement auprès d'une compagnie tierce. Lors de l'arrêt technique du *Melvan* par exemple, la Compagnie Océane a recours à deux navires pour son remplacement : elle exploite son propre navire à passagers, le *Kerdonis*, mais elle affrète aussi la barge de Quick & Sea afin d'assurer le transport de marchandises. Pour les remplacements, il est pratique d'avoir des navires interchangeables, comme c'est le cas avec les deux catamarans de Yeu-Continent, le *Bangor* et l'*Île-de-Groix* de la Compagnie Océane ou encore les *Taillefer 3* et *Guédel 3* de TMC. L'intérêt de la mutualisation régionale depuis 2017 réside notamment dans les possibilités de partage de la flotte entre liaisons. En revanche, les contraintes portuaires sont toujours à considérer en cas de remplacement d'un navire. Ceux de la ligne nord de la Penn Ar Bed, reliant Brest, Le Conquet, Molène et Ouessant, ne sont pas adaptés à la ligne Sud vers Sein pour des raisons de hauteur de quai et ne peuvent donc pas remplacer l'*Enez Sun*. De même, le directeur de TMC explique qu'il n'est pas aisé de trouver un navire de remplacement en cas d'avarie, notamment en raison du bassin à flot à Palais qui limite la largeur du navire au niveau de l'écluse.

Ces remplacements, en cas d'avarie ou d'arrêt technique, représentent des coûts et demandent de l'organisation. La question de la période la plus pertinente pour réaliser l'arrêt technique est posée. Ce

choix est un compromis entre le niveau d'activité, les possibilités d'affrètement, la navigabilité de la zone et la compatibilité des navires avec les infrastructures portuaires :

- Les arrêts techniques des navires de charge de TMC, avec arrêt à quai ou passage à sec à Lorient, sont prévus pendant une semaine à dix jours durant l'été, saison creuse du transport de fret lourd et encombrant (les chantiers de BTP sont au ralenti).
- Au contraire, il n'est guère envisageable de prévoir un arrêt technique à la belle saison quand l'activité est la plus soutenue pour le transport de passagers. Cependant, certains navires de remplacement ne sont pas à même de naviguer en période hivernale. Cela est alors réalisé à la mi-saison. L'arrêt technique de l'*Enez Sun* en 2016 est prévu en mai-juin, afin qu'il puisse être remplacé par l'*Enez Edig* qui ne navigue qu'en mer calme.
- L'*Insula Oya 2* est chaque année en arrêt technique en septembre-octobre, remplacé par un navire de TMC. Or les navires impliquent des techniques de manutention différentes. Les temps de chargement augmentent et le conditionnement peut être modifié, entraînant des conséquences sur les modalités d'approvisionnement de l'île (cf. 8.1.6.5).
- En dehors des arrêts techniques du navire, de petits imprévus en gare maritime peuvent survenir. En cas d'avarie du petit matériel en gare maritime insulaire, la compagnie comme toute entreprise insulaire se voit contrainte d'attendre une pièce de rechange ou un technicien venant du continent. Une solution alternative est cependant souvent trouvée grâce à l'entraide insulaire. Lors de nos observations de terrain, les chariots-élévateurs sont tombés en panne à Ouessant (septembre 2016). Alors que le premier est remplacé par un chariot de secours de la Penn Ar Bed, celui-ci rencontre à son tour un problème technique. C'est alors l'agent communal de la déchetterie qui vient donner un coup de main au déchargement du *Molenez* ce jour-là avec son chariot (Figure 156).

Les coûts d'entretien de la flotte sont un poste important de dépense pour la compagnie exploitante. La Compagnie Océane, en DSP à partir de 2008, accuse des résultats déficitaires (cf. 3.2.3) et est critiquée par les usagers de mauvaise gestion. Elle explique ces écarts de résultats avec son prédécesseur par l'augmentation des charges d'exploitation liée à un entretien plus assidu de la flotte départementale. Les charges techniques liées à la flotte représentent autour de 15% du total des charges d'exploitation (Tableau 9). Le plus gros poste de dépenses reste néanmoins les frais de personnel, avec autour de la moitié du total des charges d'exploitation.

Figure 156 – Chariot communal aidant au déchargement du *Molenez* au port du Stiff, Ouessant
(Crédit MG 2016)

	Penn Ar Bed	Compagnie Océane	SARL Transport de fret	Yeu-Continent
Charges techniques hors carburant	17%	12%	20%	13%
Carburant	16%	9%	6%	9%
Frais de personnel	52%	59%	50%	47%

Tableau 9 – Part relative des postes de dépenses dans le total des charges d'exploitation
(Sources : Chambre Régionale des Comptes de Bretagne et compagnies)
Penn AR Bed et SARL transport de fret : moyenne 2009-2012
Compagnie Océane : moyenne 2008-2012
Yeu-Continent : année 2015

Figure 157 – Manutentionnaire à Port-Joinville mimant une moustache pour coder le destinataire de la marchandise *(Crédit MG 2016)*

Codes pour faciliter la communication et accélérer la manutention

Lors des enquêtes de terrain, il a été possible d'observer un système de codes entre les manutentionnaires sur les quais de Port-Joinville, au moment de décharger la marchandise.

L'espace de travail est bruyant, alors le manutentionnaire réceptionnant à quai des éléments déchargés par la grue embarquée, lit l'étiquette précisant le destinataire et fait un signe manuel aux différents caristes pour une correcte redistribution de la marchandise vers le hangar de stockage ou les camions des transporteurs terrestres selon le cas.

Voici trois exemples de ces signes :

- Un « U » avec les deux mains pour indiquer le supermarché à la fameuse lettre
- Un poing serré pour la presse de l'île
- Deux poings serrés pour le grossiste de bière

Encadré 37 – Les codes des manutentionnaires

5.1.5.3 Gestion de l'équipage et autres ressources humaines

Les navires desservant les îles du Ponant requièrent de un à huit membres d'équipage (voire neuf en été pour les gros rouliers). Cela varie avec la taille et le type de navire, la nature de son chargement et l'implication de l'équipage navigant dans la manutention. Une vedette nécessite en moyenne 2,4 navigants, contre 3,25 pour les navires de charge et 6,3 pour les navires mixtes.

La plus petite barge de fret *Bréhat Services* nécessite un seul navigant. Il est en revanche secondé à terre par des équipes de manutentionnaires ou magasiniers. Les autres petites barges de fret, telles qu'*Izenah*, le *Béluré* ou le *Maxiplon*, requièrent deux marins assurant aussi la manutention. Les vedettes à passagers sur les liaisons courtes ont également deux membres d'équipage à Bréhat, Batz et dans le golfe du Morbihan. Les rouliers de taille moyenne ont quatre marins à bord : la barge *François-André*, le *Melvan* et les deux bacs de SFA. Les plus grands navires requièrent entre cinq et huit navigants.

Un capitaine de la Penn Ar Bed estime que la plupart du temps, l'effectif de l'équipage ne suffit pas. Les navires transportant des passagers exigent davantage de marins pour des raisons de sécurité : cinq pour le *Molenez* contre huit pour le *Fromveur 2* par exemple. Les navires rouliers nécessitent moins de membres d'équipage qu'un cargo, en raison d'un travail de manutention limité. Selon la nature du chargement, la taille de l'équipage peut aussi varier : pour le *Casam 4*, quatre marins suffisent pour le chargement et le déchargement de vrac, tandis que sept sont nécessaires si la cargaison est essentiellement composée de palettes. Bien que le déchargement soit plus long, le vrac requiert moins de manutention : un grutier, un homme en cale pour contenir et rassembler le vrac, et aucun sur le quai, puisque le crapaud décharge directement dans la benne du camion du client. Pour le déchargement des palettes en revanche, en plus du grutier, il faut un binôme en cale et un autre à quai : pour déplacer les palettes à l'aide du chariot-élévateur d'une part, et aider le grutier à enfourcher la palette d'autre part.

Le personnel navigant est souvent également manutentionnaire, sauf à Yeu-Continent qui recrute d'une part des équipages navigants et d'autre part des « agents d'exploitation » (ou manutentionnaires). Ils sont douze à Port-Joinville, gérant l'embarquement et le débarquement des véhicules et le chargement et le déchargement des marchandises. Tandis qu'un navigant pilote la grue, les manutentionnaires pilotent les chariots-élévateurs, réceptionnent les charges à la grue, (cf. Figure 157 et Encadré 37) ou dirigent les véhicules vers la sortie.

Au sein des équipages, la polyvalence est favorisée. A la Penn Ar Bed par exemple, les équipages évoluent sans cesse et les marins naviguent sur tous les navires de la compagnie. Le travail est ainsi très varié. Embarqués sur un des navires mixtes, la mission des marins relève avant tout de l'accueil des passagers. Embarqués sur le cargo Le *Molenez*, le travail tourné vers la manutention est plus physique.

Les plus grands équipages sont composés d'un capitaine, d'un chef mécanicien et de son ouvrier, d'un maître d'équipage (le « bosco ») et de plusieurs matelots.

La gestion des plannings est calée sur l'activité. En été, des recrutements saisonniers sont effectués, et les plannings sont plus denses, aussi bien en mer qu'à terre. En moyenne, environ un tiers de l'effectif total actif en saison estivale est saisonnier. Sur la liaison Groix-Lorient, deux équipages travaillent quotidiennement : en hiver, alors qu'un seul navire est exploité, les deux équipages se relaient dans la journée (environ 5h-13h puis 15h-20h). En été, deux navires étant en service, les deux équipages travaillent simultanément environ onze heures par jour. Les quatre équipages affectés à cette liaison alternent une semaine travaillée et une semaine de repos. A Yeu (Figure 158), les manutentionnaires travaillent en moyenne 35 heures hebdomadaires, mais réalisent en réalité de 20 à 41 heures par semaine. La variabilité des plannings est également due aux horaires des traversées s'adaptant aux marées (cf. 5.2.2). Celles-ci impliquent un *« planning lourd socialement en termes de coût de gestion de l'équipage, avec des semaines où l'on travaille peu, d'autres beaucoup »*, selon le directeur de Yeu-Continent.

Figure 158 – Des manutentionnaires de Yeu-Continent en train de trier la marchandise dans le hangar à Port-Joinville
(Crédit MG 2016)

Il faut également gérer l'hébergement de l'équipage selon le sens de rotation du navire. Alors que certains navires effectuent leur pause nocturne dans un port insulaire, d'autres sont dans un port continental. Cela, loin d'être un détail pour les usagers (cf. 5.2.1), n'en est pas non plus un pour la compagnie exploitante de la flotte qui doit gérer l'équipage. Dans le cas d'un mouillage insulaire, cela signifie que les marins passent la nuit sur l'île. La compagnie encourage alors le recrutement local (ce qui en outre favorise une bonne connaissance de l'espace de navigation par l'équipage). Mais cela n'est pas toujours possible. A Aix par exemple, aucun marin n'est aixois alors que les deux navires sont chaque nuit au mouillage au large de la jetée Barbotin. Pour SFA, cela implique d'héberger l'équipage sur place en louant des studios (cf. 3.2.1.3, p.157 et Figure 70, p158). A l'inverse, le *Casam 4* ou l'*Insula Oya 2* sont équipés des cabines. Quand ils sont respectivement aux Sables d'Olonne et à Fromentine, leurs marins, tous islais, dorment ainsi à bord.

Taille de la flotte, taille et type du navire, capacité d'emport, équipage et besoin d'entretien : la flotte de la desserte des îles du Ponant est variée. Qu'en est-il du service de liaison, en termes de fréquence, d'horaire et de continuité ?

5.2 Hétérogénéité de la consistance de service sur les liaisons des îles du Ponant

La consistance du service, notion utilisée dans la desserte des territoires, qu'ils soient insulaires ou non, correspond à l'offre de service proposée aux usagers. Elle est par exemple présentée sous forme de brochures indiquant toutes les rotations ouvertes à réservation, leur destination et leurs horaires dans le document programme définissant les caractéristiques quantitatives et qualitatives des prestations déléguées pour la desserte maritime des îles de Molène, Ouessant et Sein.

La détermination de la consistance de service dépend de la nature de ce service, privé ou public. Dans le cas d'un service privé, c'est la compagnie qui fixe le nombre de rotations qu'elle souhaite effectuer. Malgré cette liberté, le sens du service et de sa continuité anime également ces compagnies. *« Toute l'année, on s'engage à assurer un service »* selon le directeur de TMC, qui assure trois rotations hebdomadaires vers Belle-Île, même si le navire est peu rempli, en contrepartie de la fidélité du client. Dans le cas d'un service public, le Code des Transports prévoit que *« la collectivité territoriale organisatrice peut fixer des obligations de service public concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à offrir le service et la tarification pour les services réguliers à destination des îles ou entre îles »*. Alors que la compagnie délégataire propose un plan de consistance des services, il appartient à l'autorité délégante de l'arrêter et de s'assurer de la qualité du service public des liaisons maritimes. La convention de DSP 2015-2020 entre la Compagnie Océane et le Département du Morbihan prévoit que l'autorité délégante *« arrête la consistance et la qualité du service public des liaisons maritimes »* tandis que le délégataire a notamment pour objectifs de *« proposer des horaires de traversée permettant un meilleur taux de remplissage tant pour les passagers que pour les biens »* et une *« offre de service réduisant les trajets à vide »*. La consistance de service est donc le résultat d'une conciliation entre demande de service et contraintes d'exploitation.

La liaison entre l'île et le continent est caractérisée par le service proposé pour la traversée. Le nombre et les horaires des rotations proposées quotidiennement constituent un enjeu déterminant pour la population et les activités économiques insulaires. Au-delà de l'identité des compagnies et de la typologie de la flotte, la consistance de service est un sujet décisif et peut constituer un perpétuel débat sur les îles. Combien de rotations effectuer pour desservir l'île au mieux, tout en intégrant les contraintes budgétaires et techniques d'exploitation ? Quel est le nombre minimal de rotations à assurer quotidiennement pour que les territoires insulaires restent attractifs ? Faut-il aussi poser une limite maximale de rotations afin de limiter la fréquentation ? Faut-il favoriser l'accès à l'île depuis le continent ou l'accès au continent depuis l'île ? En d'autres termes, faut-il privilégier la mobilité des îliens ou celle des visiteurs ? Et comment assurer la continuité du service public malgré les interruptions d'ordre technique ou météorologique ?

Pour analyser la consistance de service des liaisons des îles du Ponant, nous examinerons la fréquence des traversées (5.2.1), la durée de traversée, les horaires et le sens de rotation (5.2.2) ainsi que la continuité du service face aux divers aléas (5.2.3).

5.2.1 La fréquence variable des traversées

La fréquence des traversée est variable à la fois dans le temps long, quand on compare les rotations actuelles aux rotations passées (5.2.1.1), mais aussi dans le temps court, en raison de la saisonnalité, et dans l'espace, d'une liaison à l'autre (5.2.1.2).

5.2.1.1 Aperçu historique des rotations

Longtemps, les liaisons étaient assurées par les îliens eux-mêmes avec leurs unités de pêche, au gré des besoins et des conditions de navigation. *« Il faut alors profiter "d'occasions" rares et aléatoires : avoir la chance de rencontrer à Quiberon un pêcheur insulaire qui vous emmènera avec plaisir, profiter du bateau des Ponts et chaussées, qui fait périodiquement la tournée des phares et des balises ; louer les services d'un pêcheur quiberonnais acceptant de vous conduire dans les îles »* (Dumortier, 1976). Les rotations n'étaient pas régulières, et encore moins quotidiennes.

Les liaisons deviennent plus régulières, selon les îles, au tournant du 20e siècle. Parmi les îles les mieux desservies (Salomé, 2003), Batz et Bréhat sont desservies de manière régulière dès les années 1860, mais à des horaires non fixes. *« Le bateau de passage est toujours en service, mais il est unique, donc il faut attendre une ou deux heures de temps à autre. Le soir, selon le cas, on fait un feu en plein air ramassant des herbes séchées pour se signaler »* selon le peintre Keichiro Kumé en visite à Bréhat en 1891. A Belle-Île, la liaison est régulière vers 1850 et quotidienne à partir de 1867. Un siècle plus tard, vers les années 1970, il y a deux rotations quotidiennes d'octobre à mars, et jusqu'à dix en juillet et août. A Groix, un navire à vapeur permet la régularité de la liaison à partir de 1872, desservant l'île quotidiennement à la belle saison et un jour sur deux en période hivernale. Les liaisons vers les petites îles du large du Morbihan sont assurées aléatoirement au 19e siècle par le recteur de Houat, et ce n'est qu'après la première guerre mondiale qu'un service régulier est assuré trois fois par semaine. Dans les années 1970, la liaison vers Houat et Hoedic n'est pas encore quotidienne : *« S'il est possible pour un habitant de ces îles de faire l'aller-retour dans la journée, c'est rarement le cas pour un continental qui se rend sur ces îles. En effet, sauf en juillet et août où le service devient quotidien, le bateau ne sort régulièrement que le mardi, le jeudi et le samedi. Il part le matin*

Figure 159 – Carte postale du premier quart du 20e siècle avec le déchargement de marchandises à la cale haute de Port-Clos, Bréhat
(Crédit : coll. part., Archives des Côtes d'Armor)

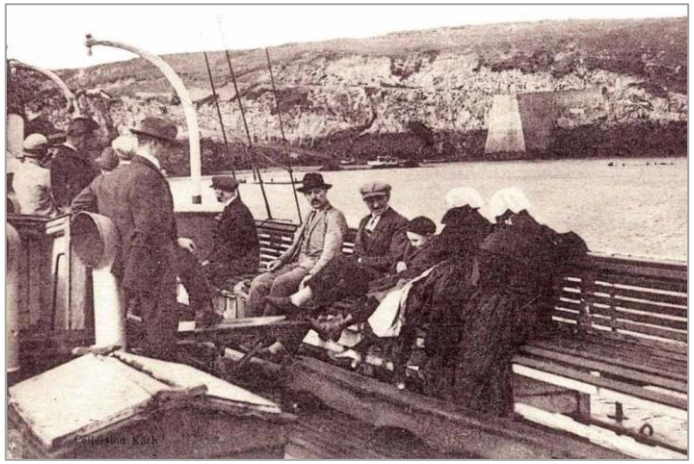


Figure 160 – Carte postale du début du 20e siècle : départ du port du Stiff, Ouessant
(Crédit : coll. part.)

Île	Compagnie	Hiver	Eté
Petites îles proches		11	21
Bréhat	Vedettes de Bréhat	6	15
Batz	3 compagnies de Batz	7	25
Île-aux-Moines	Izenah	26	31
Arz	Bateau-Bus du Golfe	12	16
Aix	SFA	5	18
Petites îles éloignées		2	4
Molène	Penn Ar Bed	1	3
Sein	Penn Ar Bed	1	3
Houat	Compagnie Océane	2	5
Hoedic	Compagnie Océane	2	5
Grandes îles		3	8
Ouessant	Penn Ar Bed	1	4
Groix	Compagnie Océane	4	8
Belle-Île	Compagnie Océane	5	13
Yeu	Yeu-Continent	2	6
Moyenne Îles du Ponant		6	12
Ouessant	Finist'Air	2	0
Yeu	Oya Vendée	5	12

Tableau 10 – Nombre minimal et maximal de rotations quotidiennes pour le transport de passagers entres les îles du Ponant et le continent en 2016

Nombre minimal : hiver, nombre maximal : été

vers Quiberon et regagne les îles en fin d'après-midi » (Dumortier, 1976). Le service y est pensé pour l'usage des îliens. Les îles les moins bien desservies sont celles de l'Iroise : Ouessant et Molène sont desservies en 1880 par un vapeur irrégulier environ trois fois par semaine. A partir de 1904, il devient plus régulier mais n'est pas quotidien. C'est avec la création du Service Maritime Départemental en 1915 que les liaisons vers Ouessant, Molène et Sein s'établissent durablement dans une fréquence régulière. Depuis plus de deux siècles, le service de desserte insulaire s'est donc nettement amélioré.

5.2.1.2 La situation actuelle : les rotations en 2016

Toutes les liaisons sont aujourd'hui régulières. On observe cependant une fréquence variable des traversées, d'une saison à l'autre, mais aussi d'une liaison à l'autre.

- *Les rotations selon la saison et l'affluence*

Il faut distinguer la fréquence quotidienne hivernale et estivale sur chaque liaison. On observe en effet une grande amplitude d'une saison à l'autre pour suivre le volume des flux. La saisonnalité des rotations a été observée au chapitre 4 (4.3.1.1).

Pour le transport de fret, les rotations sont en moyenne doublées entre l'hiver et l'été. Pour le transport de passagers (Tableau 10), les rotations sont également doublées entre les deux saisons, passant de six rotations quotidiennes en hiver à douze en été. Le nombre de rotations est jusqu'à triplé, comme à l'île d'Yeu ou dans les îles de l'Iroise. A Belle-Île, il passe de cinq en hiver, à treize en été. En revanche le nombre des rotations à l'Île-aux-Moines, déjà élevé en hiver, gonfle peu en été.

En outre, de nets écarts sont également observés dans la période où est appliqué le calendrier estival. A Sein en 2016, les journées à trois rotations se situent uniquement entre le 23 juillet et le 28 août, et les 47 journées à deux rotations sont disséminées entre avril et octobre. A Bréhat, il y a entre six et huit rotations quotidiennes entre octobre et mars, puis entre treize et quinze rotations entre avril et septembre.

Ces adaptations saisonnières sont prévues dans le plan de service lorsque celui-ci est public. Toutefois des aménagements sont parfois possibles. La compagnie peut ajuster la fréquence des rotations sur les périodes de forte activité pour s'adapter à la demande au fil des réservations. Et sur les liaisons courtes vers les petites îles proches, que le service soit public ou privé, le capitaine peut décider

directement d'assurer une rotation supplémentaire si les passagers sont trop nombreux pour tous embarquer sur une rotation, ou si des passagers sont en retard et ont manqué le bateau.

- *Les rotations selon la liaison*

En ce qui concerne le transport de passagers, le nombre de rotations est plus élevé dans les petites îles proches que dans les grandes îles et les petites îles éloignées. Rappelons que les navires de passagers y disposent de capacités d'emport plus réduites. Alors que les îles de l'Iroise ne sont desservies qu'une fois par jour en période hivernale, les deux îles du Golfe du Morbihan sont desservies à la fréquence d'un bus de desserte urbaine. Cela est d'ailleurs annoncé comme tel dans la brochure de communication de Bateaux-Bus du Golfe : *« Avec Bateaux-Bus du Golfe, vous prenez le bateau comme le bus. Rentrez à l'heure que vous souhaitez sans réservation »*. A l'Île-aux-Moines, île connaissant la fréquence la plus élevée, une rotation est assurée toutes les demi-heures de 7h à 19h30 (cf. Encadré 38).

En ce qui concerne le transport de fret (Tableau 11), les grandes îles bénéficient logiquement du plus grand nombre de rotations, devant les petites îles proches et les petites îles éloignées contrairement aux rotations de passagers, où les petites îles proches dominent. L'analyse par compagnie met en évidence des différences organisationnelles pour le nombre de rotations effectuées. Il n'y a logiquement pas d'écart de consistance de service entre passagers et fret pour les compagnies mixtes exploitant des navires mixtes. En revanche, les compagnies mixtes exploitant des navires à passagers et des navires de charge adaptent la consistance du service à la demande de transport en passagers d'une part et en fret d'autre part. Enfin, les compagnies spécialisées dans le transport de fret ont des rotations régulières moins fréquentes, car elles ne sont pas obligées de desservir l'île quotidiennement, comme la Barge de Bréhat, TMC, Pajarola, Quick & Sea ou Marine Energie. Bréhat Logistique et la SARL Transport de Fret proposent des rotations quotidiennes les jours ouvrés. Toutes connaissent d'ailleurs moins de variation saisonnière. Cependant, leur taux de remplissage doit, lui, être marqué par la saisonnalité (nous ne disposons pas de ces données pour le confirmer). Seul le *Viga* de Quick & Sea passe d'une à quatre rotations hebdomadaires à Houat et Hoedic afin de suivre le rythme de l'évacuation des déchets en saison estivale (Figure 161), et Bréhat Logistique de cinq à douze rotations hebdomadaires pour le transport des produits alimentaires frais mais aussi des déchets.

En termes de fréquence, la consistance de service présente donc des disparités d'une île à l'autre, notamment en fonction du type d'île desservie, et donc de la demande de transport, mais aussi du profil de la compagnie exploitante (mixte ou spécialisée). Le nombre de rotations quotidiennes a des conséquences sur les horaires de celles-ci, et donc des possibilités de déplacement pour les îliens et leurs marchandises.

Île	Compagnie	Hiver	Eté
Petites îles proches		20	38
Bréhat	Barge de Bréhat, Bréhat Log.	7	15
Batz	SARL Transport de Fret	5	5
Île-aux-Moines	Izenah	35	56
Arz	Bateau-Bus du Golfe	20	25
Aix	SFA	35	90
Petites îles éloignées		11	25
Molène	Penn Ar Bed	8	25
Sein	Penn Ar Bed	6	12
Houat	C. Océane, Quick&Sea	15	32
Hoedic	C. Océane, Quick&Sea	15	32
Grandes îles		26	51
Ouessant	Penn Ar Bed	8	25
Groix	C. Océane, Quick&Sea, TMC	28	56
Belle-Île	Idem Groix, Marine Energie	39	75
Yeu	Yeu-Continent, Pajarola, Marine Energie, A2TMi, TMC	27	49
Moyenne Îles du Ponant		19	38
Ouessant	Finist'Air	2	0
Yeu	Oya Vendée	5	12

Tableau 11 – Nombre minimal et maximal de rotations hebdomadaires pour le transport de fret entre les îles du Ponant et le continent en 2016

Figure 161 – Le camion poubelle débarquant du *Viga* à Hoedic pour la collecte de déchets sur l'île
(Crédit MG 2016)

Sur la fréquence des rotations à l'Île-aux-Moines

Extrait de l'ouvrage « Le passage de l'Île-aux-Moines », de Guillaume Moingeon (2003:35), rassemblant les témoignages de passeurs et leurs familles. Ici Henriette Thébaud, épouse, sœur et mère de passeurs :

« Le passage est précieux pour notre île ; je dirais même qu'il est vital. Un bateau toutes les demi-heures, tous les jours sauf le dimanche, même en hiver… qui irait se plaindre de cette facilité ? C'est formidable pour les îlois. Grâce aux passeurs, on est au moins aussi bien desservis qu'un petit bourg rural où les cars ne circulent pas la nuit non plus. »

Encadré 38 – Témoignage sur la fréquence des rotations à l'Île-aux-Moines

5.2.2 Les horaires de traversée

Les horaires des rotations réalisées sont variés et connaissent des écarts d'amplitude. Ils sont définis par le sens de rotation des navires (5.2.2.1), par la demande des usagers (5.2.2.2), et peuvent être soumis aux horaires de marées (5.2.2.3).

5.2.2.1 Les horaires définis par le sens de rotation

Nous distinguons deux types de rotations, selon le lieu de départ du navire effectuant la rotation :

- La rotation insulaire est réalisée lorsque le navire effectue une première traversée de l'île vers le continent avant de retraverser vers l'île. La rotation insulaire permet à l'îlien de se déplacer sur le continent à la journée. S'il n'y a qu'une rotation quotidienne, cela implique que le navire passe la nuit dans le port insulaire.
- A l'inverse, la rotation continentale est réalisée lorsque le navire effectue une première traversée depuis le continent vers l'île, avant de rejoindre le continent. La rotation continentale permet au continental de se rendre sur l'île à la journée. Dans le cas d'une unique rotation quotidienne, le navire passe la nuit dans un port continental.

Cela est lourd de sens et de conséquences pour les îliens. En effet, dans le cas d'une rotation continentale, l'îlien ne peut se rendre sur le continent à la journée. C'est le cas, toute l'année en dehors de quelques semaines estivales, à Sein ou à Molène et Ouessant[276], hormis les vendredis où la Penn Ar Bed organise quand les conditions le permettent une rotation insulaire sur la liaison Nord. Ainsi, un déplacement sur le continent pour les îliens de l'Iroise en hiver implique d'y passer deux nuits : le navire quitte l'île en fin de journée pour arriver vers 17 heures à Audierne ou 18 heures au Conquet (19h30 à Brest). Il repart le lendemain matin à 9h45 du Conquet (8h20 de Brest) et à 9h30 d'Audierne, ce qui ne laisse guère le temps à l'îlien d'effectuer ses démarches ou de gérer ses affaires qui l'ont conduit sur le continent. Le prochain départ vers l'île est le surlendemain matin, après deux nuits sur le continent.

Les rotations vers ces trois îles de l'Iroise n'ont pas toujours été continentales. *« Il y a une cinquantaine d'années, c'était l'inverse. Le navire de liaison partait tôt de Sein pour la terre ferme, et revenait le soir. Comme on le dit ici, le bateau couchait à l'île. L'infidèle passe désormais la nuit à Audierne, pour le bien-être des*

[276] A Ouessant, l'îlien peut toutefois se rendre sur le continent à la journée par voie aérienne, grâce aux deux rotations continentales quotidiennes, ce qui correspond à une rotation insulaire (départ de l'île à 9h15, retour de l'aéroport de Brest-Guipavas à 16h30). Le tarif est néanmoins quatorze fois plus élevé (cf. Tableau 16, p298).

touristes. Ce bouleversement est à l'origine d'une dépendance majeure au continent » selon Louis Brigand (2017). Cette inversion du sens de rotation s'est justifiée, avec l'agrandissement des navires, par la piètre qualité d'abri des ports insulaires dans les trois îles de l'Iroise. La compagnie exploitante n'envisage pas d'y laisser ses navires passer la nuit. Cela est un sujet conflictuel entre compagnie, délégataire et représentants des îliens, qui attribuent les évolutions démographiques des îles à cette insuffisance de la desserte. Le maire d'Ouessant s'exprime ainsi par voie de presse : *« Permettre trois fois par semaine aux îliens de quitter l'île le matin pour revenir le soir ne coûterait pas des millions. Il faut savoir ce qu'on veut. Ce n'est pas un hasard si le déclin démographique et économique des îles du Finistère est le plus fort »*[277].

Partout ailleurs, les rotations pour les passagers sont insulaires et permettent aux îliens un déplacement à la journée sur le continent, avec plus ou moins de flexibilité selon les horaires et le nombre de traversées.

Pour les rotations dédiées au fret, le sens de rotation a moins d'impact que pour les passagers. En revanche, les horaires auxquelles elles sont effectuées sont à considérer pour les entreprises insulaires s'approvisionnant ou commercialisant sur le continent. C'est pourquoi les horaires sont liés aux besoins de transport.

5.2.2.2 Les horaires définis par les besoins de transport

Afin d'optimiser les taux de remplissage des navires, il faut capter la clientèle, et les horaires des rotations sont le plus souvent conçus par les exploitants pour s'adapter aux besoins du transport de fret et aux exigences des passagers.

- *Capter la clientèle continentale*

Parmi les passagers, les visiteurs sont ceux qu'il faut réussir à capter grâce à une offre adéquate, permettant un temps de visite sur l'île suffisant. En effet les continentaux, notamment des visiteurs à la journée, qui constituent la majorité des passagers et l'essentiel des recettes commerciales. Il y a donc adaptation du service aux besoins des visiteurs : les horaires permettent de se rendre sur l'île à la journée, ou la demi-journée.

Le discours sur la desserte insulaire est bien souvent pensé depuis le continent pour les continentaux. Les illustrations des brochures informatives en sont un bon exemple (Figure 162). La

Figure 162 – Brochures horaires de la Compagnie Océane en 2016, représentant des visiteurs en séjour sur l'île plus que des îliens

[277] Article d'Ouest-France du 11 mars 2015 intitulé « La coûteuse liaison avec les îles ».

plaquette publicitaire lors du lancement de la liaison aérienne vers Ouessant au début des années 1980 affiche *« Ouessant avec Finist'Air, c'est une simple question de bon sens : le temps que vous gagnez en trajet, c'est autant d'Ouessant dont vous profitez en plus »*. Le message publicitaire s'adresse donc avant tout au visiteur, venant sur l'île à la journée.

- *Satisfaire les usagers insulaires*

Les îliens, eux, sont une cible captive, car la compagnie permanente est la plupart du temps en situation de monopole : elle est la seule en activité toute l'année, et bien souvent la seule à proposer des tarifs préférentiels pour les îliens. Ces derniers ne fréquentent que peu la concurrence. Et, la plupart du temps, ils ont l'impression de ne pas être suffisamment concertés pour l'établissement des horaires de rotations.

Toutefois, des efforts sont tout de même fournis par les compagnies pour adapter les horaires aux besoins des îliens. C'est le cas sur la liaison Quiberon-Houat-Hoedic, où la grille horaire est selon son directeur pensée en fonction de deux facteurs. Le premier concerne les horaires scolaires, puisque quelques élèves hoedicais se rendent quotidiennement au collège de Houat avant de rentrer chez eux chaque soir. Cela constitue pour la compagnie une véritable mission de service public. Le deuxième facteur concerne les horaires de la Criée de Quiberon, pour la commercialisation des captures des pêcheurs des deux îles. Les compagnies doivent en effet aussi s'adapter au besoin de transport de fret.

- *S'adapter au besoin de transport de fret*

Le transport de fret a ses propres contraintes en termes d'horaires. Les compagnies cherchent à adapter leurs horaires vis-à-vis de la commercialisation, comme nous venons de le voir avec les produits de la pêche de Houat et Hoedic. S'ils ne sont pas présents en Criée de Quiberon au moment de la vente, ils sont déclassés. Un autre exemple est celui du *Maxiplon*, qui effectue le chargement des captures halieutiques au quai de la Criée de Port-Joinville à partir de vingt heures, pour quitter l'île d'Yeu vers vingt-trois heures. Après trois heures trente de navigation, le navire arrive dans la nuit à la Criée des Sables d'Olonne pour la vente des produits au petit matin, à côté des captures débarquées sur la côte continentale, afin d'optimiser leur valorisation.

En outre, l'adaptation des horaires existe aussi vis-à-vis de l'approvisionnement. Les marchandises provenant du continent sont requises par les entreprises de l'île selon leurs horaires d'activité. Pour les activités traitant de la marchandise alimentaire fraîche, les livraisons sont les bienvenues dans la matinée, afin de pouvoir vendre ou transformer au plus vite. Pensons par exemple

au restaurateur qui a besoin d'être approvisionné avant le service de midi. La première traversée du continent vers l'île arrive dans le port insulaire entre 7h35 et 11h10 pour les liaisons à horaires fixes (cf. Tableau 14, p291), ce qui peut être serré selon la nature de l'activité (7.2.5.4), et requiert alors des adaptations de la part des entreprises insulaires (8.1.7.1). De plus, les rotations chargeant du fret ne sont pas réalisées tous les jours de la semaine, et toutes les compagnies n'opèrent pas de rotation de fret durant la fin de semaine (Tableau 12).

Les compagnies cherchent donc à ajuster les horaires aux divers besoins de transport, bien que les exigences des îliens, des continentaux et du fret peuvent diverger. De plus, les compagnies peuvent avoir à faire face à des contraintes techniques et budgétaires, ne rendant pas toujours possible l'adaptation des horaires aux exigences de la demande, en particulier en raison de la marée.

5.2.2.3 Les horaires définis par les contraintes de marée

Le phénomène des marées a potentiellement des conséquences sur les liaisons de la desserte maritime insulaire, de trois natures différentes : sur la route de navigation empruntée[278], sur les lieux d'embarquement et de débarquement[279], et enfin sur les horaires qui nous intéressent ici.

Les horaires de l'essentiel des liaisons ne sont pas liés aux marées. En effet, les ports équipés de débarcadères accessibles à toute heure de la marée affranchissent les navires, qui peuvent effectuer des liaisons maritimes à horaires fixes. L'évolution des ports a permis de lever de nombreuses contraintes liées à la marée, comme par exemple récemment à l'île d'Arz (cf. 5.1.4.2).

Cependant, certaines liaisons des îles du Ponant sont encore tributaires des horaires de marées (Tableau 13). En ce qui concerne les horaires des rotations, c'est le cas pour deux liaisons de passagers (les îles d'Yeu et d'Aix) et pour une dizaine de liaisons de fret. Les horaires des rotations fluctuent au gré des marées. L'annexe 5.2 détaille les contraintes de marée par liaison. Pour comparer l'effet des marées et l'amplitude horaire des rotations liée aux marées, nous avons conduit une analyse sur le mois de novembre 2016 (cf. Tableau 14, p291). Ainsi à Aix, le premier navire livrant de la marchandise dans la journée arrive dans le port insulaire entre 07h05 et 10h35 (en moyenne 08h35). A Bréhat, le premier navire de fret arrive à la grève de l'Eglise entre 09h30 et 19h30 (en moyenne 13h50). L'amplitude horaire des rotations de fret s'étend donc de trois heures et demie (à Aix) à dix heures (à Bréhat) pour l'arrivée

[278] Entre Le Conquet et Molène par exemple, les navires de la Penn Ar Bed empruntent deux routes différentes en fonction de la hauteur d'eau (cf. 6.2.1.1 et Figure 179, p325).

[279] A Bréhat, Roscoff, Sein ou l'île d'Aix, il existe selon la marée plusieurs lieux d'accostage des navires pour l'embarquement et le débarquement des passagers (cf. 6.2.1.1).

Île	Compagnie de fret	Jours ouvrés
Maritime		
Bréhat	Barge de Bréhat	L - V
Bréhat	Bréhat Logistique	L - V
Batz	SARL Transport de Fret	L - V
Ouessant	Penn Ar Bed	L - D
Molène	Penn Ar Bed	L - D
Sein	Penn Ar Bed	L - D
Groix, Belle-Île, Houat, Hoedic	Compagnie Océane	L - D
Belle-Île, Groix	TMC	L - V
Houat, Hoedic	Quick&Sea	L - V
Île-aux-Moines	Izenah	L - V
Arz	Bateau-Bus du Golfe	L - V
Yeu	Yeu-Continent	L - D
Yeu	Pajarola	L, Me (V)
Yeu	A2TMi	D - J
Aix	SFA	L - D
Aérien		
Ouessant	Finist'Air	L - S
Yeu	Oya Vendée hélicoptères	L - D

Tableau 12 – Jours de la semaine où il est possible de transporter du fret avec les compagnies des îles du Ponant

Compagnie	Transport de passagers	Transport de fret
Bréhat	Vedettes	*Barge de Bréhat* *Bréhat Logistique*
Batz	3 GIE	*SARL Transport de Fret*
Ouessant	-	-
Molène	-	-
Sein	-	-
Groix	-	*TMC*
Belle-Île	-	*TMC, Quick&Sea*
Houat	-	-
Hoedic	-	-
Ile-aux-Moines	-	-
Arz	-	-
Yeu	*Yeu-Continent*	*Yeu-Continent* *Pajarola*
Aix	*SFA*	*SFA*

Tableau 13 – Effets de la marée sur les liaisons maritimes de la desserte des îles du Ponant

Contraintes sur : le lieu d'embarquement/débarquement, ou les *horaires*

Quelques témoignages littéraires de l'effet du mauvais temps sur la desserte de l'île de Sein

Henri Queffelec, Ar Mor, marins, ports et bateaux de Bretagne, 1975, p63 :

« Le 31 décembre 1937, en fin de journée, le vent soufflait dur à l'île de Sein d'où aucun bateau n'avait pu sortir en mer depuis quarante-huit heures. »

Odette de Puigaudeau, Grandeur des îles, 1945, p 160-161 :

« Quand il fait beau, le Zénith apporte d'Audierne le courrier et le ravitaillement. En hiver, on l'attend deux ou trois mois ; quand on ne peut plus tenir, le canot de sauvetage s'en va aux provisions. »

« En été, Sein manque d'eau. En hiver, elle manque de pain, lorsque les courants se battent avec le vent dans le Raz, interrompant pour des semaines toute communication avec la grande terre. Alors, on vit de biscuit de mer et de conserves. »

Louis Le Cunff & Stanislas Richard, Sein, l'île des trépassés, 1958, p11 :

« Chaque fois que l'état de la mer interdit le départ du courrier, les Îliens s'inquiètent pour leur avenir. A plusieurs reprises, l'île isolée par la tempête a dû être ravitaillée par des bâtiments de la marine nationale. »

Encadré 39 – Interruptions de service relatés dans la littérature

du fret sur l'île. Par la suite, la livraison de la marchandise attendue par les entreprises insulaires connaît la même amplitude, ce qui peut être contraignant pour l'organisation de l'activité.

Une autre contrainte pesant sur les rotations, et donc sur la mobilité des îliens ou l'approvisionnement des entreprises insulaires, est la survenue d'aléas techniques ou météorologiques.

5.2.3 La continuité de services face aux aléas

La desserte des îles est soumise aux aléas, qu'ils soient d'ordre technique (avaries) ou météorologique (traversée inenvisageable étant données les conditions de navigation). Cependant, avec la motorisation des navires au début du 20e siècle, la perpétuelle amélioration des outils de navigation maritime et aérienne et l'obligation réglementaire d'assurer la desserte, la continuité de service s'est améliorée au fil du temps (Encadré 39). Il reste néanmoins des liaisons aujourd'hui encore fortement soumises aux aléas météorologiques.

Concernant les moyens aériens, la compagnie Finist'Air est équipée depuis 2013 d'un appareil autorisé à voler aux instruments. Cela signifie que si les conditions météorologiques ne permettent pas de voler à vue, alors l'avion peut tout de même effectuer la traversée. Les conditions météorologiques proscrivant le vol sont à présent moins nombreuses. La régularité des rotations s'est depuis lors améliorée, fiabilisant le service. Elle est passée d'environ 80% à 93% pour l'année 2015-2016. Pour Oya Vendée Hélicoptères, il n'existe pas une journée entière où les hélicoptères sont cloués au sol en raison des conditions météorologiques. Les seules limites sont le brouillard ou le vent fort (dépassant 110km/heure, soit des rafales à 140km/heure selon l'un des associés et pilotes de la société). Les conditions immobilisant les hélicoptères et les navires n'étant pas les mêmes, ces deux moyens de transport se complètent face aux aléas météorologiques.

Pour limiter les annulations de rotations maritimes, des solutions de repli existent pour certaines liaisons : les départs de Quiberon pour la Compagnie Océane se font alors de Port-Haliguen, à l'est de la presqu'île, et plus abrité que Port-Maria. Les départs du continent s'effectuent de Douarnenez à destination de Sein : les traversées sont alors deux fois plus longues (deux heures) mais la navigation est bien plus abritée au nord du Cap Sizun qu'au sud au départ d'Audierne par vents de suroît. Ces adaptations de liaisons demandent de l'organisation à la fois de la part des compagnies, avec la mise en place d'un service de bus pour relier le port continental habituel, mais aussi de la part des usagers qui doivent se tenir au courant du lieu d'embarquement (en véhicule, environ 25 minutes de trajet entre Audierne et Douarnenez, une dizaine de minutes entre Port-Maria et Port-Haliguen).

La desserte des îles du Ponant connaît face aux aléas météorologiques une grande disparité. Certaines liaisons ne sont pas impactées, et les traversées ne sont jamais annulées. C'est le cas par exemple pour la SARL Transport de fret à Batz. Les liaisons maritimes les plus exposées sont naturellement celles des îles les plus éloignées de la côte continentale, et notamment les îles de l'Iroise. *« L'organisation de liaisons convenables, surtout en période hivernale, est beaucoup plus délicate pour les îles de Sein, Molène et Ouessant que pour celles de Batz, Groix, Belle-Île, Yeu ou même Houat et Hoedic »*[280]. Entre 2010 et 2015, la Penn Ar Bed connaît en moyenne sur ses deux liaisons 76 perturbations annuelles liées à des conditions nautiques et météorologiques. En 2014, année où de nombreuses tempêtes se sont succédé, la Penn Ar Bed subit 94 perturbations de service (soit environ 6% des rotations annuelles perturbées), dont 55 pour la liaison Sein-Audierne. Parmi ces perturbations de la ligne Sud, on distingue les rotations simplement décalées dans le temps (4) (Figure 163), celles déroutées vers Douarnenez (37) et celles annulées (14). Le mois de février 2014 connaît le plus grand nombre de perturbations, avec 12 rotations déroutées et 9 annulées. Entre le 1er et le 12 du mois, l'île de Sein connaît 7 journées sans être desservie.

Ailleurs, les perturbations sont plus exceptionnelles. Le taux de perturbation sur la liaison Quiberon-Houat-Hoedic est de l'ordre de 2%, et il est encore plus faible sur les deux autres liaisons de la Compagnie Océane. En 1976, Brigitte Dumortier écrit que *« l'extrême rareté des mers grosses ou très grosses fait que les communications avec le continent ne sont pas interrompues plus de trois ou quatre jours par an pendant l'hiver. Toutefois, par mer très forte la durée de la traversée augmente : le bateau de Belle-Île prend du retard, celui de Houat remet parfois son départ au lendemain. Même si la traversée est pénible certains jours d'hiver, l'état de la mer permet de naviguer toute l'année aux abords des trois îles »* de Houat, Hoedic et Belle-Île. A l'île d'Yeu, il y a en moyenne trois ou quatre annulations de traversée annuellement. En 2016, il y en a légèrement plus (6 ou 7) selon le directeur de Yeu-Continent, soit 0,5% des rotations.

Par ailleurs, il existe des engagements contractuels pour assurer la régularité de la liaison en service public. La Compagnie Océane doit par exemple maintenir un seuil de régularité d'au moins 98% (annexe 13 de sa convention de DSP). De plus, les compagnies ont un devoir de remplacement du navire en avarie afin d'assurer la continuité du service (Encadré 40).

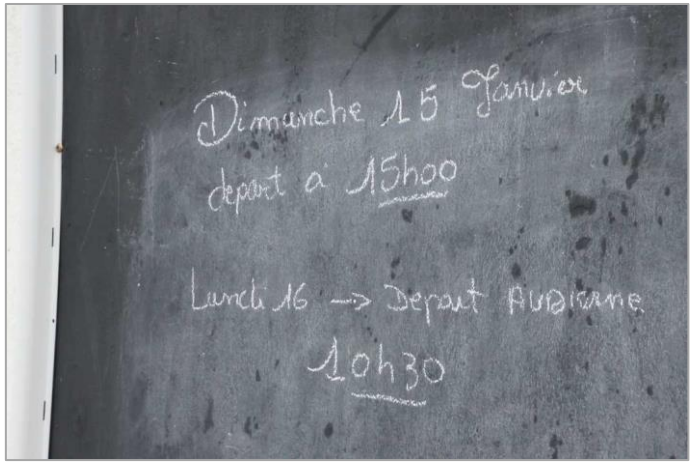


Figure 163 – Affichage des horaires modifiés suite aux aléas sur la liaison, sur le mur d'une maison à Sein
(Crédit MG 2017)

Extrait de la convention de DSP 2015-2020 entre la Compagnie Océane et le Département du Morbihan

Article 5 – Continuité de service

« En cas d'interruption partielle ou totale du service public, pour quelque motif que ce soit, le délégataire fait ses meilleurs efforts pour mettre en place des moyens d'urgence et de substitution, en fonction des moyens disponibles localement. Le délégataire peut avoir recours ponctuellement à la sous-traitance sans autorisation préalable de l'autorité délégante […]. Le délégataire en informe l'autorité délégante et les usagers dans les meilleurs délais et par tout moyen. Il en fait état dans les comptes rendus mensuels et dans le rapport annuel remis à l'autorité délégante. »

De plus, un plan de continuité de service est mis en place et appliqué en cas de perturbation prévisible.

Encadré 40 – Obligation contractuelle de recherche de continuité du service public

[280] Chasse-Marée n°233, juillet 2011, p18.

Compagnie transportant du fret périssable ou urgent	Île	Port continental de départ	Durée moyenne de traversée	Approvisionnement de marchandises périssables depuis le continent		Amplitude de variation des horaires
				1er départ du continent	1ère arrivée sur l'île	
Barge de Bréhat	Bréhat	Paimpol	1:00	≈ 08:30 (05:30 - 13:00)	≈ 09:30 (06:30 - 14:00)	07:30
Bréhat Logistique	Bréhat	St-Julien	0:45	≈ 13:00 (08:45 - 18:45)	≈ 13:50 (09:30 - 19:30)	10:00
SARL Transport de Fret	Batz	Roscoff	0:30	≈ 10:00 (07:00 - 15:00)	≈ 10:30 (07:30 - 15:30)	08:00
Finist'Air	Ouessant	Guipavas	0:18	8:30	8:48	-
Penn Ar Bed	Ouessant	Brest	2:50	8:20	11:10	-
Penn Ar Bed	Molène	Brest	2:15	8:20	10:35	-
Penn Ar Bed	Sein	Audierne	1:15	9:30	10:45	-
Compagnie Océane	Groix	Lorient	0:50	08:05 *	08:55 *	01:40
Compagnie Océane	Belle-Île	Quiberon	0:50	08:10 *	09:00 *	01:30
Compagnie Océane	Houat	Quiberon	0:40	09:20 *	10:00 *	08:35
Compagnie Océane	Hoedic	Quiberon	1:05	09:20 *	10:25 *	08:35
Izenah	Île-aux-Moines	Baden	0:05	7:30	7:35	-
Bateau-Bus du Golfe	Arz	Barrarac'h	0:15	8:00	8:15	-
Oya Vendée Hélicoptères	Mixte	Fromentine	0:09	8:15	8:24	-
Yeu-Continent	Yeu	Fromentine	1:30	≈ 09:00 (05:30 - 15:15)	≈ 10:30 (7:00 - 16:45)	09:45
SFA	Aix	Fouras	0:20	≈ 08:15 (06:45 - 10:15)	≈ 08:35 (7:05 - 10:35)	03:30

Tableau 14 – Horaires du premier navire débarquant de la marchandise périssable sur l'île

Moyennes établies sur le mois de novembre 2016. * : la plupart du temps, avec quelques variations (notamment le weekend)

5.3 La disparité de la tarification

Dans le but de comparer les modalités entre les différentes liaisons, et après avoir caractérisé la flotte des îles du Ponant et la consistance de service proposée par les compagnies exploitantes, nous souhaitons examiner les tarifs pratiqués. La tarification est complexe et constitue un sujet récurrent de controverse concernant la desserte des îles du Ponant. Il n'est pas question ici de juger les niveaux de prix ou d'étudier la légitimité des tarifs pratiqués par les différentes compagnies assurant la desserte, mais d'analyser la construction du prix de la traversée (5.3.1), l'existence de tarifs préférentiels selon le profil de l'usager (5.3.2), et de constater les écarts marqués de tarifs d'une liaison à l'autre (5.3.3).

5.3.1 La construction et l'application du prix de la desserte

Comment les prix de la traversée sont-ils décidés et construits ? Le prix de la desserte est défini par différents acteurs selon la nature privée ou publique du service (5.3.1.1). Son niveau dépend de plusieurs composantes (5.3.1.2) et est amené à évoluer (5.3.1.3). Les compagnies peuvent rencontrer des difficultés pour l'application des tarifs (5.3.1.4).

5.3.1.1 La fixation des prix de la desserte

Dans le cas d'un service privé, la compagnie exploitant la liaison est libre de la tarification appliquée sur ses services de traversée pour les passagers ou le fret.

En revanche dans le cas d'un service public, la tarification fait partie du contrat et des obligations de service public. L'autorité délégante fixe les tarifs sur la base des propositions du délégataire, tandis que le délégataire a notamment pour objectifs de *« mettre en œuvre une gamme tarifaire conforme à la réglementation et respectant le principe d'égalité des usagers devant le service public ; lisible et compréhensible par les usagers tout public ; permettant d'orienter la demande en fonction de la période et des horaires ; assurant la promotion des liaisons maritimes ; attractive en termes de fréquentation des passagers, des véhicules et des marchandises »* mais aussi de proposer *« des niveaux tarifaires attractifs ; cohérents les uns par rapport aux autres, en revalorisant certains tarifs ; permettant de développer les recettes à moyens optimisés ; visant l'amélioration de l'équilibre financier du contrat ; respectant une réduction tarifaire a minima de 80% pour les insulaires et leurs véhicules de trois tonnes et demie ».* (article 3 de la convention de DSP 2015-2020 entre la Compagnie Océane et le département du Morbihan).

Mais comment sont construits ces prix ? Quels sont les éléments entrant dans la construction des tarifs de la traversée ?

Figure 164 – Billets aller et retour entre Brest et Ouessant au plein tarif en 2017 avec la Penn Ar Bed.
On note l'application de la TPM à l'aller et le détail des taxes

5.3.1.2 Les composantes du prix de la desserte

Les prix de la traversée prennent en compte divers éléments : les contraintes d'équilibre financier du service, la consistance du service et les coûts d'exploitation (d'ailleurs mal connus selon la Chambre Régionale des Comptes de Bretagne), le volume d'activité, l'éventuelle concurrence saisonnière, et la taxation en vigueur.

Pour le transport de passagers, la tarification tient compte de l'usager et de ses bagages. Pour le transport de fret, la tarification considère la nature de la marchandise et sa quantité, mesurée en poids ou en volume. Les marchandises sont tarifées au poids lorsqu'elles sont lourdes, et au volume lorsqu'elles sont volumineuses. Le principe du poids/volume consiste à calculer un poids volumétrique correspondant au volume de la marchandise selon des règles applicables par le secteur du transport. Si ce poids volumétrique est supérieur au poids réel, alors une tarification au volume est appliquée (dite taxation en léger). S'il est inférieur, une tarification au poids s'applique (dite taxation en lourd). *« La tarification prend en compte l'espace perdu »*. Pajarola explique que la tarification au volume est liée au fait que les marchandises tarifées ainsi sont souvent plus difficilement gerbables ou superposables, impliquant une moindre valorisation du volume des cales du navire.

Le volume d'activité généré par l'usager peut avoir une influence sur les tarifs appliqués. Ainsi, Pajarola ne met pas publiquement à disposition sa grille tarifaire, car la compagnie ajuste les tarifs pratiqués selon les volumes transportés par le client. Ces derniers, soumis à la discrétion s'ils souhaitent conserver des tarifs avantageux, n'ont pas non plus partagé le niveau des tarifs pratiqués.

Enfin, la tarification inclut les taxes appliquées au secteur du transport. En 2016 elles représentent 17,5% du prix du billet aller-retour à tarif plein entre Brest et Ouessant pour un passager en hors saison (4,85€ sur 27,70€). Le prix de la traversée doit englober les taxes suivantes :

- les taxes habituelles sur la vente d'un service, comme la taxe sur la valeur ajoutée. Celle-ci a augmenté en 2012 et est passée de 19,6% à 20% pour le transport de fret et de 7% à 10% pour le transport de passagers ;
- les taxes portuaires des ports dans lesquels accostent les navires. Tous ne prélèvent pas de taxes. Par exemple sur la liaison Nord de la Penn Ar Bed, sur les quatre ports desservis, seul celui de Brest prélève une taxe, à hauteur de 0,14€ par passager débarqué ou embarqué (Figure

164). A titre de comparaison, Audierne prélève 0,22€ par passager et le port saisonnier de Camaret 0,50€ par passager. Les taxes portuaires comportent également des redevances sur le navire et sa marchandise. En 2015, la Penn Ar Bed a versé 32 536€ de taxes portuaires pour les ports de Brest (5 706€), d'Audierne (19 357€) et de Camaret (7473€). De la même manière, les compagnies aériennes doivent s'acquitter de taxes aéroportuaires ;

- la taxe sur les passagers maritimes (TPM) à destination d'espaces naturels protégés (dite taxe Barnier). D'abord appliquée uniquement en haute saison, elle est depuis 2012 appliquée toute l'année. Le taux est de 7% sur l'aller simple hors taxe, avec un tarif maximal fixé à 1,65€ par passager en 2016. Cette année-là à Ouessant, elle est par exemple de 0,94€ sur le billet au tarif plein en haute saison. Un montant de 94 000€ est ainsi collecté en 2013 par la Penn Ar Bed. Elle est prélevée sur les passagers maritimes à destination d'espaces naturels protégés. Les treize îles du Ponant étudiées ici sont concernées. Les montants prélevés par les compagnies sont transférés aux services des douanes qui les redistribuent aux structures bénéficiaires, gestionnaires des espaces protégés (Tableau 15) ;
- les taxes locales. C'est le cas depuis 2004 à Ouessant, Molène et Sein où la commune demande une redevance aux visiteurs en raison des surcoûts liés à leur production de déchets sur l'île. Ceux-ci sont en effet enrubannés et réexpédiés sur le continent, ce qui représente un surcoût notable pour les communes insulaires (88 000€ à Ouessant en 2015 selon le maire, et 14 000€ à Sein en 2014 d'après Le Meur, 2015). Pour cette raison, les communes demandent à la compagnie maritime de retenir cette redevance sur les billets des continentaux. Elle s'élève à 1,5€ par passager de plus de quatorze ans. Cette redevance n'est définie par aucun cadre légal et dépend uniquement de la coopération des compagnies. La Penn Ar Bed l'applique (et reverse 136 000€ aux trois communes en 2015), contrairement à la compagnie saisonnière Finist'Mer, en conflit avec la commune d'Ouessant après avoir arrêté de coopérer, mais qui verse annuellement une participation à la commune de Sein.

Les taxes s'appliquent différemment selon la catégorie de passager, le port de départ et d'arrivée, le sens de passage etc. Le montant des taxes appliquées varie alors d'un billet à l'autre. Il est de 3,57€ sur le billet aller entre Brest et Ouessant en hors saison 2016 en tarif plein (24%) (Figure 165), contre seulement 1,27€ sur le billet retour (10%). Ainsi, le montant hors taxe est ajusté en fonction des taxes applicables, pour obtenir un tarif toutes taxes comprises homogène.

Les tarifs, englobant toutes ces charges, sont fixés pour une période donnée (généralement une année), mais sont amenés à évoluer.

Île	Répartition
Bréhat	100% Commune
Batz	50% Commune, 50 % Conservatoire du Littoral
Ouessant	100% PNRA
Molène	100% PNRA
Sein	100% PNRA
Groix	100% Commune
Belle-Île	80% Com. de Com. de Belle-Île, 20% Conservatoire du Littoral
Houat	80% Commune, 20% Conservatoire du Littoral
Hoëdic	60% Commune, 40% Conservatoire du Littoral
Île-aux-Moines	100% Conservatoire du Littoral
Arz	100% Commune
Yeu	100% Commune
Aix	80% Commune, 20% Conservatoire du Littoral

Tableau 15 – Répartition des montants collectés grâce à la taxe Barnier
(Source : article D321-15 du Code de l'Environnement)

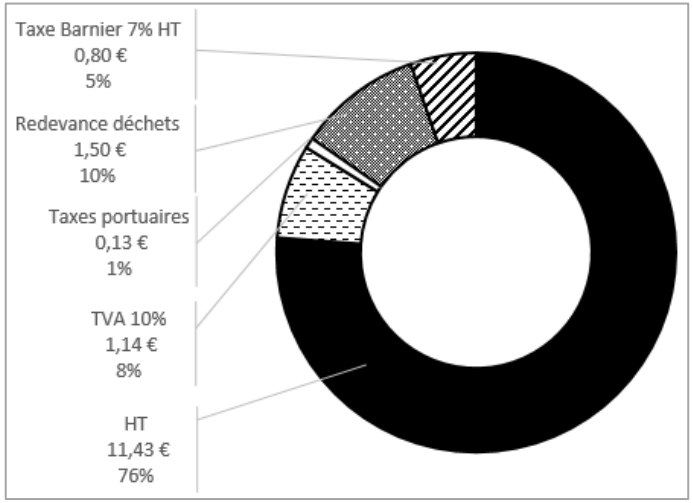


Figure 165 – Répartition du montant hors-taxe et des taxes dans le prix d'un aller (simple) entre Brest et Ouessant à tarif plein en hors saison
(Crédit : MG, d'après les tarifs Penn Ar Bed 2016)

Figure 166 – Revendications des Cirés Jaunes liées au changement de tarification

Manifestations lors du renouvellement du contrat de DSP des îles du large du Morbihan, automne 2014

(Crédit : Ronan Le Flécher, Twitter)

5.3.1.3 Evolution du prix de la desserte

Les évolutions ponctuelles ou périodiques des prix de la traversée sont un grand sujet de débat.

Ponctuellement, l'évolution des tarifs est liée à des renouvellements de contrat de DSP ou des changements de compagnie délégataire. La Compagnie Océane en 2015 a profité du renouvellement de son contrat pour revoir profondément la politique tarifaire, en se conformant à la jurisprudence pour les tarifs passagers (cf. 5.3.2.1), et en révisant à la hausse les tarifs de fret. On lit dans le rapport d'activité 2015 que *« pour répondre aux objectifs de la nouvelle DSP, la Compagnie Océane a élaboré et mis en œuvre une politique renouvelée qui se veut claire, adaptée et performante, permettant à la fois d'offrir le meilleur rapport qualité de service/prix pour les usagers et l'équilibre financier du contrat de délégation. Au-delà de la réalisation de la desserte des autres îles du large répondant aux besoins des insulaires et des personnes travaillant sur les îles, les propositions tarifaires ont été conçues pour permettre d'optimiser les remplissages des navires ».* Cette évolution des tarifs est à l'origine du mouvement des Cirés Jaunes à l'automne 2014 (Figure 166). En revanche l'année suivante, la compagnie a procédé à la réduction de certains tarifs (cartes d'abonnement, tarif insulaire, moto et remorques, et première tranche de marchandise au colis abaissée d'une tonne à 250kg). Ces réductions, survenant très rapidement après les hausses du nouveau contrat, sont en réalité une obligation : si les bénéfices réels sont supérieurs à 4% des bénéfices prévisionnels, alors la compagnie doit les réinjecter sous une forme ou une autre dans le contrat (Encadré 23, p176).

L'évolution des tarifs peut également être périodique, puisqu'ils sont généralement révisables chaque année selon les dispositions contractuelles des DSP, pour prendre en compte l'évolution de divers coûts de production (indices des prix du carburant, des salaires horaires, des prix des machines et équipements pour la production, des frais et services divers). Ils peuvent aussi être réajustés à la marge pour seulement quelques tarifs ciblés, suite aux propositions de modification de la compagnie nécessitant la validation de l'autorité délégante.

5.3.1.4 Difficultés liées à l'application des tarifs

Les compagnies soulignent des difficultés dans l'application des tarifs. La Penn Ar Bed reconnaît disposer d'une grille tarifaire particulièrement longue et détaillée. Alors qu'elle débute simplement, de multiples adaptations au fil du contrat de DSP conduisent à un véritable « inventaire à la Prévert ». Cela est source d'incompréhension pour l'usager. La grille tarifaire devient tellement sur mesure qu'elle en devient illisible selon la compagnie. Cela a d'ailleurs été souligné dans les rapports de la Chambre Régionale des Comptes de Bretagne (Chambre Régionale des Comptes, 2014a). De plus, l'application

de la grille tarifaire correspond selon la Penn Ar Bed à une interprétation subjective par la personne derrière le comptoir, générant parfois tension et sentiment d'injustice de la part de l'usager. La compagnie donne en exemple le cas d'un téléviseur : selon la personne au guichet, et notamment sa génération, le téléviseur peut être considéré comme relevant de la catégorie « fragile », si l'objet est récent, ou de la catégorie « divers » s'il est plus ancien, impliquant alors une tarification différente.

Une autre difficulté évoquée par les compagnies est la tarification au poids, qui nécessite de connaître le poids de chaque élément transporté. Tout est méticuleusement pesé pour établir le plan de charge des moyens aériens. En revanche, les volumes transportés sur les liaisons maritimes empêchent toute pesée systématique. Le poids est indiqué sur la déclaration d'expédition pour les marchandises provenant de fournisseurs professionnels. La Penn Ar Bed se fie au poids affiché et limite alors la pesée aux marchandises non préalablement pesées. La compagnie sait qu'il y a d'ailleurs de la fraude à ce sujet, avec un poids annoncé inférieur au poids réel. Cependant, elle reconnaît qu'il n'est guère envisageable de tout peser pour vérification. Suite à une plainte d'une association d'usagers, une enquête par un huissier de justice (Berjot, 2015) a montré que la Compagnie Océane ne disposait pas de moyens de pesée dans toutes ses gares maritimes pour peser les colis des particuliers. Le problème du poids embarqué, qui relève pour l'instant de la déclaration, fait aussi l'objet à l'échelle mondiale de vives polémiques entre armateurs et chargeurs. Le secteur du transport maritime pourrait se diriger vers une pesée systématique des conteneurs, à l'heure de la transition écologique où poids signifie consommation de carburant.

Pour les marchandises transportées en camion, les compagnies butent également sur l'interdiction d'ouvrir celui-ci pour connaître la quantité réelle de la marchandise transportée. La tarification se fait alors en considérant le potentiel de transport d'un véhicule. Le prix du transport est donc fonction du poids total en charge (PTC), quel que soit l'état de chargement du véhicule. Cela empêche, nous l'avons vu au chapitre 4, d'établir une équivalence entre un nombre de véhicules et un tonnage de marchandises.

5.3.2 L'existence de tarifs préférentiels

Les grilles tarifaires des transporteurs font apparaître des tarifs préférentiels, selon le profil de l'usager (5.3.2.1) mais aussi pour soutenir la fréquentation des passagers et l'activité insulaire (5.3.2.2). Qui en bénéficie ? Quels sont les critères d'accès aux divers tarifs préférentiels ?

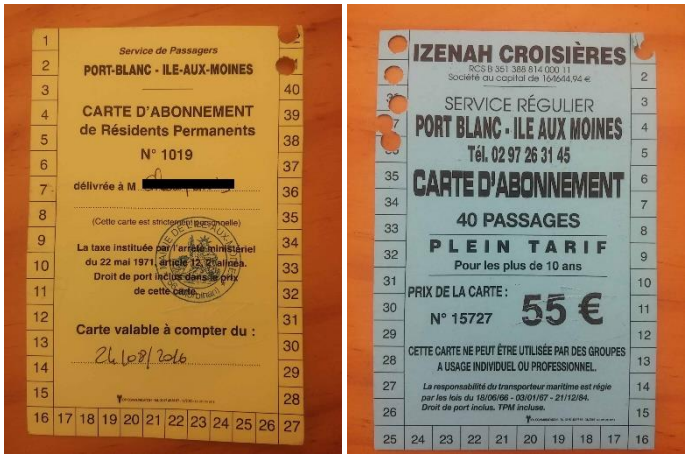


Figure 167 – La « carte jaune » (carte insulaire) et la carte d'abonnement avec la compagnie Izenah
(Crédit MG 2016)

5.3.2.1 Les tarifs préférentiels selon le profil de l'usager

Quelques compagnies appliquent les mêmes tarifs à tous sans considération du profil de l'usager, si ce n'est son volume d'activité. C'est le cas pour les marchandises transitant avec la Barge de Bréhat, Bréhat Logistique[281], TMC, Pajarola ou A2TMi. En revanche, que ce soit pour le transport de passagers ou de fret, la majorité des compagnies distinguent divers tarifs selon l'usager. Ces tarifs différenciés sont fonction du profil de l'usager : particulier ou professionnel, insulaire ou continental. Mais quels sont les critères de cette dernière distinction ? Comment sont attribuées les cartes réservées aux insulaires permanents ou aux insulaires secondaires (cf. Figure 167) ?

- *Les critères d'accès au tarif insulaire*

Jusqu'à trois statuts sont distingués : l'insulaire permanent, l'insulaire secondaire et le continental. Sur une plaquette informative de 1982, la compagnie Finist'Air explique que les tarifs préférentiels sont accordés aux insulaires et aux « demi-insulaires » au vu de la carte délivrée par le Service Maritime Départemental du Finistère, structure territoriale alors en charge des liaisons maritimes vers les trois îles de l'Iroise. Le demi-insulaire est *« l'insulaire devenu continental mais qui conserve des attaches sur l'île et y retourne souvent »*. Mais comment caractériser ces « attaches » insulaires ? Les compagnies font appel à des critères de résidence, d'emploi et de lien familial.

Auparavant, la naissance sur l'île pouvait constituer un critère au statut d'insulaire. *« En 1826 […] le conseil municipal définit les habitants de Bréhat comme ceux qui sont "nés et domiciliés" dans l'île. Vraisemblablement partagée par d'autres îles, cette conception démontre la dualité inhérente à la définition de l'identité insulaire qui semble s'organiser selon deux critères fondamentaux, la naissance et la résidence »* (Salomé, 2003:295). Aujourd'hui, la naissance sur l'île n'est plus un critère d'accès au statut d'insulaire, peu d'îliens naissant aujourd'hui encore sur leur île.

C'est la résidence principale sur l'île qui constitue le critère majeur pour définir le statut d'insulaire principal. Mais comment la résidence principale insulaire est-elle définie ? Les modes d'habiter l'île sont en effet multiples. En dehors de quelques aménagements à la marge, il faut pouvoir justifier, pour être considéré comme résident permanent insulaire, de la résidence fiscale ou d'une durée d'habitation effective suffisante sur l'île sur une année (par exemple présence effective d'au moins six mois par an) à l'aide d'un document administratif comme un bail de location pour une résidence principale, la partie supérieure de l'avis d'imposition à l'impôt sur le revenu affichant l'adresse insulaire de la résidence

[281] A partir de 2017, Bréhat Logistique adapte sa grille tarifaire et propose un abattement de 20% pour les bréhatins, ainsi qu'un tarif applicable en saison estivale.

principale, ou encore une copie de la taxe d'habitation. A l'île de Batz, il est également nécessaire de figurer sur les listes électorales.

L'acquittement de l'impôt peut constituer une justification à part entière pour l'attribution de tarifs préférentiels. La création des tarifs attribués aux Morbihannais et aux résidents secondaires pour la desserte des îles du large du Morbihan, tous deux supprimés depuis 2015, s'était appuyée sur cette idée. L'habitant du département, collectivité organisatrice de la desserte, contribue à cette dernière par le paiement de ses impôts, et le résident secondaire s'acquitte également d'impôts sur l'île où il est saisonnièrement installé (sauf à Sein et Molène, cf. Cuillandre, 1998). Tous deux ne doivent alors pas être considérés comme des visiteurs extérieurs selon ce raisonnement.

Outre la résidence principale, le lien familial est également considéré. Un statut est effectivement accordé au continental dont la famille est insulaire permanente ou secondaire, jusqu'à un certain degré de parenté. La compagnie Yeu-Continent prévoit un statut spécifique pour ces usagers (cf. le tarif apparenté insulaire, Encadré 41). A la Penn Ar Bed, le même statut est accordé aux apparentés. Le statut d'insulaire concerne l'ensemble des membres du foyer en résidence principale sur l'île, mais également les apparentés aux résidents principaux, à savoir les parents, grands-parents, enfants de 25 ans et plus ainsi que leurs conjoints, et les petits-enfants et leurs conjoints, sur présentation du livret de famille, du certificat de concubinage ou de PACS. La catégorie « insulaire » est donc plus large que la population insulaire. Pour le statut de résident secondaire, cela concerne le foyer du résident secondaire et ses apparentés : enfants de 25 ans et plus ainsi que leurs conjoints, les petits-enfants et leurs conjoints. A Sein, une société civile immobilière en indivision basée sur l'île obtient 80 cartes insulaires. A Molène, pour 151 habitants, l'île compte un millier de cartes préférentielles. Le maire évoque le cas d'une demande pour 27 personnes liées à un résident, et regrette que certains usagers demandent l'attribution de la carte insulaire pour une seule rotation annuelle. Sur les autres liaisons des îles du Ponant, les critères d'attribution des cartes insulaires et « demi-insulaires » sont plus restrictives qu'en Iroise.

Le processus d'attribution des cartes insulaires se fait entre l'usager d'une part et la compagnie et/ou le délégant d'autre part, parfois par l'intermédiaire de la mairie ou d'une commission en charge d'apprécier voire de statuer sur les dossiers. Celle-ci se réunit périodiquement pour traiter des demandes de nouvelles cartes ou de renouvellement de cartes insulaires (Encadré 42). Au premier trimestre 2017, la commission de l'Île-aux-Moines a par exemple traité douze nouvelles demandes.

En dehors des particuliers, des tarifs préférentiels visent également les professionnels. La résidence insulaire de l'entreprise est considérée pour l'attribution de tarifs préférentiels pour le transport de sa marchandise ou le déplacement de ses employés. La Penn Ar Bed accorde par exemple une remise de 20% aux entreprises insulaires par rapport aux prix affichés pour le transport de fret. Les conditions d'accès au tarif insulaire pour les entreprises sont précisées comme suit par SFA : *« les*

Distinction du tarif islais et du tarif apparenté insulaire

Le tarif **islais** est un tarif consenti *« aux personnes physiques ayant leur résidence principale sur l'île, aux personnes bénéficiant d'un contrat de travail à durée indéterminée ou déterminée d'un mois minimum, aux personnes justifiant d'un embarquement sur un navire immatriculé au quartier maritime de l'île d'Yeu, aux dirigeants non-salariés d'entreprises ayant leur siège sur l'île d'Yeu ou aux professionnels de santé dont la spécialité n'est pas exercée sur l'île, et leurs véhicules ».*

Le tarif **apparenté insulaire** est un tarif consenti *« aux personnes physiques et leurs enfants de moins de 26 ans qui résident et travaillent sur le continent et dont les ascendants ou les descendants à la première génération ont leur résidence principale sur l'île d'Yeu, aux personnes ayant vécu pendant au moins 15 ans révolus à l'île d'Yeu et leurs enfants de moins de 26 ans ».*

Encadré 41 – La définition des statuts par Yeu-Continent *(CDOSP 6.1.1)*

Le statut d'insulaire permanent à l'Île-aux-Moines

Les critères d'attribution des cartes de résidents permanents avec Izenah sont les suivants : *« avoir sa résidence principale et habiter à l'année sur l'Île-aux-Moines »* ou *« être commerçant ou artisan ayant son siège sur l'Île-aux-Moines et exerçant son activité à l'année sur l'île ainsi que leurs employés. Ne sont pas pris en compte les travailleurs saisonniers, ni les commerçants saisonniers »* mais aussi *« le personnel des services suivants : les services de soins, la mairie de l'Île-aux-Moines, uniquement dans le cadre de leur travail ».*

Une commission composée de cinq élus municipaux, de cinq représentants des usagers et de deux représentants de la SARL Izenah se réunit trimestriellement pour consultation des demandes écrites.

Encadré 42 – La définition des statuts par Izenah

entreprises ouvertes à l'année dont le siège est domicilié sur l'île d'Aix ». Comme pour le particulier, localisation et durée de présence sont prises en compte.

Le critère d'appartenance à l'île évolue au fil du temps : *« on n'est plus nécessairement îlien parce que ses parents l'étaient. Le fait de travailler sur l'île assure d'emblée une reconnaissance, ouvre certaines portes de l'île et confère une nouvelle légitimité »* (Brigand et al., 2019:213). L'emploi sur l'île est pour certaines compagnies un critère suffisant pour bénéficier d'un tarif préférentiel. C'est le cas des personnes ne résidant pas de manière permanente sur l'île mais y travaillant, de manière saisonnière ou non selon les compagnies : Izenah exclut les commerçants et employés saisonniers (Encadré 42) tandis que Yeu-Continent leur accorde le tarif islais à partir d'un mois de contrat (Encadré 41). Les travailleurs ponctuels sur l'île peuvent aussi bénéficier d'un tarif particulier si leur activité relève de l'intérêt de la commune et de ses habitants (métiers de la santé notamment). Cela n'est pas le cas pour le kinésithérapeute opérant ponctuellement à Houat et Hoedic, ce qui est déploré par les deux communes, qui cofinancent alors son abonnement auprès de la Compagnie Océane, et souhaiteraient que celle-ci distribue un quota de cartes insulaires aux communes en charge de les redistribuer à bon escient pour ce genre de cas particuliers.

- *Un sujet social et identitaire*

La naissance étant exclue des critères, l'identité insulaire peut être considérée comme une identité construite : *« Aujourd'hui, on ne naît pas insulaire, on le devient éventuellement, après avoir été bercé et pétri par quelque rengaine îléiste ou insulariste postulant et revendiquant la différence, tout droit jaillie de la rupture continentale »* (Bernardie-Tahir, 2008b:371). C'est ainsi que des nouveaux arrivants sur l'île, ou des résidents ponctuels, peuvent s'avérer parfois plus attachés à l'obtention d'une carte attestant leur « insularité » que les îliens de plus longue date.

La carte insulaire représente sur les îles une véritable identité. Son attribution est un sujet sensible, car elle touche à l'identité et altère la représentation de soi et de l'autre. Comme le souligne les maires de l'Île-aux-Moines et d'Hoedic, il s'agit certes d'un avantage financier, mais surtout d'un statut. C'est une forme de reconnaissance, recherchée notamment par la population de passage d'origine îlienne, qui espère obtenir le statut de personne apparentée à l'île. Et sur ces îles du Ponant, *« les membres de la diaspora reviennent fidèlement en revendiquant la qualité d'insulaire à part entière »* (Péron, 1993:119).

La sociologue Frédérique Chlous-Ducharme (2004:115) y voit la légalisation par des instances extérieures (la compagnie, l'autorité délégante) de la ségrégation indigène entre insulaire, semi-insulaire et touriste. Il s'agit d'une *« appartenance symbolique »* et non formelle. *« Les groupes d'âge, les catégories*

professionnelles n'interviennent pas pour classer la population en Molènais et demi-Molènais, seule l'intensité du lien avec l'île de Molène et les membres de la communauté est pertinente ».

L'attribution du statut d'insulaire selon l'appartenance à l'île ou le lien entretenu avec l'île est une question délicate. D'abord parce qu'elle renvoie au profil de l'usager, à sa relation entretenue avec l'île, à son identité. Ensuite parce qu'il est difficile de caractériser cette relation à l'île : la population des résidents secondaires est par exemple tout à fait disparate, entre ceux qui sont originaires de l'île mais la fréquentent peu, ceux qui viennent en villégiature sur l'île depuis des décennies, ou ceux qui en réalité y vivent une grande partie de l'année en bi-résidence (Urbain, 2002). A Sein par exemple, *« la question de savoir si on est îlien ou Sénan, insulaire ou secondaire, est régulièrement posée. Ces interrogations deviennent cependant mineures car il est difficile de définir le statut des différents habitants, en raison de la mobilité de chacun et de la diversité des liens entretenus avec le territoire îlien. Mais pour beaucoup, le plus important est d'habiter l'île, d'y vivre et d'y travailler »* (Brigand, 2017:80–81). Ainsi, les critères d'accès aux tarifs insulaires sont parfois jugés trop stricts et trop rigides, ne s'adaptant pas aux cas particuliers de personnes très présentes sur l'île mais ne pouvant fournir un justificatif d'imposition.

- *La conformité des tarifs insulaires*

Si le tarif préférentiel pour les résidents insulaires correspond à une compensation légitime du surcoût de la vie insulaire, le tarif préférentiel pour les résidents secondaires ou les habitants du département organisateur de la desserte va à l'encontre du principe d'égalité des usagers. Ainsi, le contrôle de la desserte des îles de l'Iroise et du large du Morbihan effectué par la Chambre Régionale des Comptes de Bretagne en 2014 a permis de relever l'illégalité de plusieurs tarifs pratiqués : le tarif morbihannais de la Compagnie Océane, et le tarif insulaire secondaire des deux compagnies. En effet, l'arrêt « Dénoyez et Chorques » du Conseil d'Etat, qui concerne une affaire à l'île de Ré en 1974, fait jurisprudence : il admet au profit des résidents permanents insulaires des avantages tarifaires, venant compenser les difficultés liées à l'insularité, mais il montre que les résidents secondaires, ou résidents d'agrément, ne peuvent justifier des mêmes difficultés et ne peuvent ainsi pas bénéficier de tarifs préférentiels. Pour ces derniers, mais également l'ensemble des autres usagers, des systèmes d'abonnements ou de tarifs dégressifs peuvent néanmoins être appliqués.

C'est la stratégie tarifaire adoptée par la Compagnie Océane depuis le dernier contrat de DSP commençant en 2015, puisque le conseil départemental du Morbihan a choisi de se conformer à la jurisprudence. *« Il est impossible pour le conseil général du Morbihan de ne pas se conformer à la loi. C'est ainsi que nous n'avons pas le droit d'avoir un tarif préférentiel ni pour les résidents secondaires ni pour les parents d'insulaires […] Nous ne pouvons pas, au regard du droit européen, avoir un tarif de fret différent pour les entreprises*

Fin de l'abonnement « résident secondaire 20 passages »

« Nous nous voyons dans la nécessité de supprimer l'abonnement "résident secondaire 20 passages" au regard notamment du rapport d'observations définitives de la Chambre Régionale des comptes de Bretagne rendu sur la gestion des dessertes maritimes de cette région, qui rappelle la jurisprudence Denoyez et Chorques qui dispose qu'à moins qu'elle ne soit la conséquence d'une loi, il n'est pas possible de prévoir une tarification préférentielle pour un propriétaire de résidence d'agrément. »

Encadré 43 – Message informatif annonçant la suppression du tarif « résident secondaire » par SFA à Aix
(lu sur le site SFA le 01.02.2016)

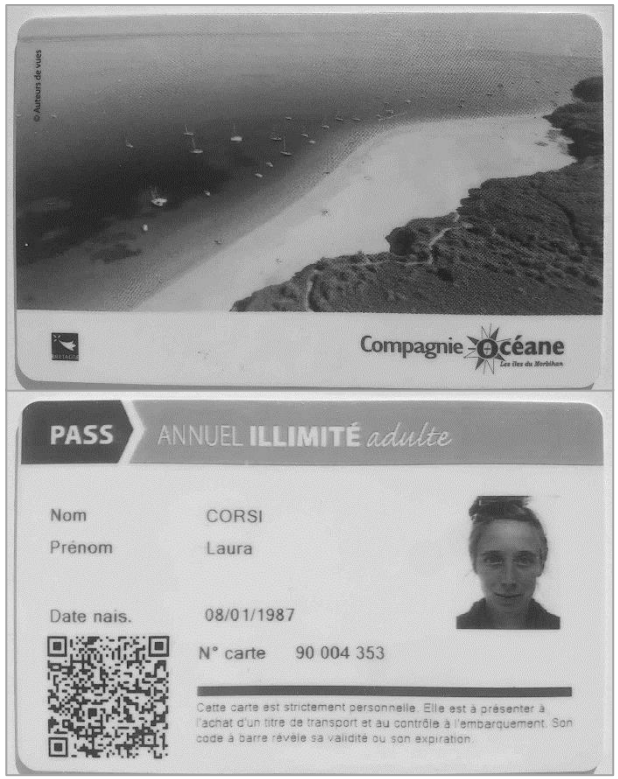


Figure 168 – Carte d'abonnement (Pass illimité) auprès de la Compagnie Océane

insulaires et les entreprises non-insulaires » selon le conseil départemental[282]. La compagnie met alors en place une *« nouvelle gamme tarifaire [qui] renonce, à l'exception des usagers insulaires, à la tarification au statut. Elle s'établit dorénavant en fonction de la fréquence d'utilisation du service »* (rapport d'activité 2015, p54). Il y a depuis sur les quatre îles du large une volonté d'assainir le système d'attribution des cartes insulaires, comme ce fut déjà le cas en 2001 à Groix où des abus conséquents avaient été constatés (plus de huit mille cartes préférentielles pour 2 275 groisillons).

En revanche, pour le contrat de DSP débutant en 2016, la Penn Ar Bed maintient ses tarifs préférentiels ciblant les résidents secondaires, selon la volonté politique du président du conseil départemental, soulignant que le profil des résidents secondaires diffère entre les îles de l'Iroise et celles du Morbihan. Il sous-entend par-là que dans les premières, il s'agirait davantage d'anciens îliens aujourd'hui continentaux, qui conservent un logement sur l'île malgré des revenus modérés, tandis que sur les secondes, les résidents secondaires seraient plutôt des familles aisées non originaires de l'île.

5.3.2.2 Autres tarifs préférentiels

Les tarifs préférentiels ne concernent pas seulement les résidents, permanents ou secondaires. D'autres tarifs préférentiels existent, tant pour les passagers que pour le fret.

- *Favoriser la fréquentation*

En réponse aux avis de la Chambre Régionale des Comptes de Bretagne, plusieurs compagnies ont supprimé les tarifs préférentiels ciblant les passagers non insulaires (Encadré 43), pour mettre en place des systèmes d'abonnements. A l'île d'Aix, SFA propose depuis 2016 des tarifs avantageux aux détenteurs de la carte d'abonnement « Aixtra ». La Compagnie Océane offre depuis 2015 des tarifs dégressifs avec la fréquence des traversées. (Compagnie Océane, 2015)Offert à tous, ce système d'abonnement est le suivant : plein tarif pour un aller-retour annuel, Pass deux îles pour deux allers-retours annuels (sans contraintes d'îles ni de saisonnalité), Pass Fréquence pour trois à cinq allers-retours annuels et Pass illimité à partir de six allers-retours annuels (Figure 168).

Les élus d'autres îles semblent aujourd'hui en faveur d'un système d'abonnement, qui favorise la fréquentation plutôt que le profil de l'usager (hors îlien).

[282] Article du Télégramme du 4 octobre 2014 intitulé « Le conseil général explique sa position ».

A titre commercial, il existe des tarifs groupes ou des promotions occasionnelles. Liées à des considérations de service public, les compagnies accordent également des tarifs préférentiels aux usagers généralement ciblés par ces réductions (personnes âgées, étudiants, invalides), mais aussi aux personnes et structures organisant ou participant à des manifestations culturelles ou sportives sur l'île (tarif associations avec Yeu-Continent ou tarif animation avec Penn Ar Bed).

- *Soutenir l'activité insulaire*

En dehors du soutien aux entreprises insulaires, des catégories tarifaires peuvent cibler spécifiquement certaines activités locales. Ces spécificités tarifaires ne se retrouvent que parmi les compagnies assurant un service public. En voici quelques exemples :

- Avec la Penn Ar Bed, l'expédition des produits de la pêche est gratuite pour les pêcheurs des îles souhaitant commercialiser leurs captures sur le continent. Avec l'arrivée d'une nouvelle activité aquacole à l'île de Sein en 2015, la compagnie a créé un nouveau tarif spécifique pour l'expédition d'huîtres. Le transport retour des emballages est également gratuit.
- Après négociation avec des représentants d'entreprise, la Compagnie Océane accorde des tarifs réduits pour l'exportation de produits maritimes ou l'importation de contenants vides.
- Yeu-Continent prévoit la gratuité du transport de foin et de paille pour favoriser l'agriculture islaise, et la gratuité des contenants vides depuis le continent à destination des entreprises insulaires : bocaux (conserveries), cagettes (maraîchage), caisses à marée…
- La grille tarifaire de la SARL Transport de fret à Batz comporte 27 lignes tarifaires spécifiques pour l'activité agricole, comme par exemple : « Persil, poireaux, céleri, radis » ou « Salades (colis de 10 têtes) ». L'agriculture étant une activité prépondérante de l'île, et la SARL étant à l'initiative de nombreux agriculteurs batziens, elle bénéficie de remises spécifiques et surtout d'une grille adaptée à ses besoins de transport.
- La Barge de Bréhat prévoit 30% d'abattement pour l'exportation de produits de l'île, ainsi qu'un tarif particulier pour les produits agricoles, maraîchers et horticoles à l'export ou servant à la production insulaire.

Ainsi, la lecture de la grille tarifaire peut renseigner sur les activités de l'île desservie. La compagnie de service public cherche en général à s'adapter et à favoriser les activités insulaires. Autorités délégantes et compagnies ont un rôle incitateur au développement économique. L'approche tarifaire est néanmoins très diverse d'une compagnie à l'autre et des écarts marqués de tarification en résultent.

	Aérien		Maritime		Ecart aérien / maritime	
Tarif	Plein	Insul.	Plein	Insul.	Plein	Insul.
Ouessant	140,0 €	93,4 €	34,6 €	6,5 €	4,0	14,4
Yeu	198,0 €	90,0 €	40,7 €	13,5 €	4,9	6,7
Moy IdP	169,0 €	91,7 €	37,7 €	10,0 €	4,5	10,5

Tableau 16 – Comparaison des tarifs passagers (tarif plein et tarif insulaire) selon la voie maritime ou aérienne
(Sources : compagnies, 2016)

Maritime	Tarif plein (haute saison)	Tarif insulaire	Facteur plein / insulaire	Part insulaire / plein
Bréhat	10,00 €	5,00 €	2,0	50%
Batz	9,00 €	5,00 €	1,8	56%
Île-aux-Moines	5,00 €	2,19 €	2,3	44%
Île d'Arz	10,20 €	3,20 €	3,2	31%
Aix	15,00 €	0,56 €	26,8	4%
Petites îles proches	9,84 €	3,19 €	7,2	32%
Molène	34,60 €	6,50 €	5,3	19%
Sein	34,60 €	6,50 €	5,3	19%
Houat	34,50 €	5,80 €	5,9	17%
Hoëdic	34,50 €	5,80 €	5,9	17%
Petites îles éloignées	34,55 €	6,15 €	5,6	18%
Ouessant	34,60 €	6,50 €	5,3	19%
Groix	34,50 €	5,80 €	5,9	17%
Belle-Île	34,50 €	5,80 €	5,9	17%
Yeu	40,70 €	13,50 €	3,0	33%
Grandes îles	36,08 €	7,90 €	5,1	22%
Moy. îles du Ponant	25,52 €	5,55 €	6,1	26%

Tableau 17 – Comparaison des tarifs pleins et insulaires pour la desserte maritime des îles du Ponant
(Sources : compagnies, 2016)

5.3.3 Des écarts de tarifs marqués

Avant tout, il faut noter la complexité du travail sur la tarification. Comment comparer le tarif d'un trajet de quelques minutes pour l'Île-aux-Moines à celui d'une traversée d'une heure trente vers Ouessant ? Et comment comparer une grille tarifaire de quelques catégories seulement à une autre de plus de deux cents lignes ? Les grilles tarifaires présentent une grande disparité dans leur structure, rendant difficile toute analyse comparative quantitative. La comparaison des tarifs passagers est plus aisée que pour le fret. Néanmoins, nous avons tenté une comparaison, qui montre qu'il existe des écarts marqués de tarifs, aussi bien pour les passagers (5.3.3.1) que pour le fret (5.3.3.2).

5.3.3.1 La disparité des tarifs passagers

- *Des écarts de tarifs entre dessertes maritime et aérienne*

Le transport aérien n'apporte pas le même service que le transport maritime. Les tarifs appliqués ne sont logiquement pas équivalents. Une heure de vol est tarifée entre 1 420€ HT (Oya Vendée Hélicoptères) et 1 500€ HT (Finist'Air). Ainsi le tarif d'un aller-retour par les airs est environ quatre fois plus élevé pour un continental, et dix fois plus pour un îlien (Tableau 16).

- *Des écarts de tarifs entre liaisons*

Au sein de la desserte maritime, il existe de nets écarts d'une liaison permanente à l'autre. Le tarif plein d'un aller-retour le plus bas (5€ pour Izenah) est huit fois moins élevé que le plus haut (40,70€ pour Yeu-Continent). On note une nette différence entre les petites îles proches du continent, avec un tarif moyen à 9,8€, et les îles plus éloignées, autour de 35€ l'aller-retour (Tableau 17). Eloignement et coûts d'exploitation sont donc déterminants dans la tarification. On constate également que le tarif par mille marin parcouru par le navire assurant la liaison décroît avec l'éloignement, en raison de la part relative des coûts fixes qui décroît. Les îles les plus proches paient le tarif le plus élevé par distance parcourue (Figure 169). L'Île-aux-Moines, malgré son tarif le plus faible de toutes les liaisons, paie le prix fort : près de 17€ par mille. A l'inverse, ce sont les îles les plus éloignées qui bénéficient de tarifs les plus bas rapportés à la distance parcourue : Ouessant, Hoedic et Sein avec moins de 3€ par mille.

Les îles du large du Morbihan et de l'Iroise connaissent des tarifs très similaires, avec une tarification légèrement plus basse dans le Morbihan. Ce département s'en félicite car les liaisons

maritimes y sont *« nettement plus développées que celles d'îles comparables comme Ouessant ou l'île d'Yeu, pour des coûts pour les insulaires sensiblement moins élevés »*[283]. Yeu-Continent quant à elle opte pour une tarification beaucoup plus élevée. Le tarif islais est plus de deux fois supérieur au tarif insulaire des deux autres grosses compagnies Penn Ar Bed et Compagnie Océane.

Les écarts entre liaisons se sont atténués car les compagnies assurant plusieurs liaisons et desservant plusieurs îles ont quitté la tarification à la distance et pratiquent depuis quelques années des tarifs identiques pour chacune des îles (depuis 2009 pour la Penn Ar Bed et depuis 2015 pour la Compagnie Océane). Selon la Penn Ar Bed, cela permet une meilleure visibilité commerciale de la grille tarifaire et représente une incitation à la fréquentation hors-saison. L'harmonisation des tarifs est d'ailleurs un sujet de controverse, notamment pour la ligne nord de la Penn Ar Bed desservant deux îles. Ainsi les Molènais se sentent lésés (Encadré 44), sachant que la traversée est plus courte entre Le Conquet et Molène que jusqu'à Ouessant. En dehors des considérations de service public, il ne faut cependant pas oublier que cette île bénéficie de rotations justifiées davantage par la demande ouessantine que par la demande molènaise.

Il existe aussi un écart de tarifs entre liaisons permanentes et saisonnières. La Finist'Mer attendrait la publication des tarifs de la Penn Ar Bed, selon cette dernière, pour établir des tarifs très légèrement inférieurs. En 2016 l'aller-retour est à 34€ pour Ouessant et 25,50€ pour Molène, contre 34,60€ avec la compagnie permanente. C'est le cas également à Yeu, où les tarifs pleins proposés par la Compagnie Vendéenne (39,30€) se situent juste en dessous des tarifs de Yeu-Continent (40,70€ pour une réservation tardive). En revanche, pour les islais, les tarifs de la Régie restent plus avantageux (13,50€ contre 15,90€ en 2016).

Dans les îles du Ponant, la tarification n'est pas linéairement établie en fonction de la distance. Elle n'est pas non plus définie selon une équivalence routière. Il existe en effet une approche tarifaire consistant à éliminer toute distinction entre le transport routier et le transport maritime : c'est le « road equivalent tariff » (RET) qui sous-tend qu'un usager d'une liaison insulaire ne devrait pas, au nom de la continuité territoriale, payer plus qu'un usager se déplaçant de la même distance sur le continent. Dans ce cas, la tarification du transport maritime se calque sur celle du transport routier. La mise en place d'une telle politique de tarification permet une baisse substantielle des tarifs, comme aux Hébrides en 2008 (Commission des Îles de la CRPM, 2009). Ce rapport de la Commission des Îles, comparant les dessertes européennes, souligne que les *« concepts de RET ou de continuité territoriale ne semblent pas reposer sur des définitions universellement approuvées et strictement appliquées, mais – dans une certaine mesure du moins – relèvent d'un équilibre entre ce que l'on considère comme le tarif optimal pour les usagers, et particulièrement les*

[283] Article du Télégramme du 4 octobre 2014 intitulé « Le conseil général explique sa position ».

Molène lésée par rapport à Ouessant

Les habitants de Molène ressentent une injustice vis-à-vis d'Ouessant, car certains navires ne font pas escale sur leur île (cela est néanmoins rare) et ils paient le même tarif que les Ouessantins pour rallier le continent malgré la plus courte distance à traverser. En outre Ouessant, plus grande et davantage connue, attire plus de visiteurs que sa consœur.

K. Salomé (2003) souligne déjà cet écart d'attractivité à au début du tourisme insulaire la fin du 19e siècle : *« le cas particulier de Molène, considérée non comme une finalité mais comme une escale au sein du parcours qui mène à Ouessant. Par conséquent, nombre de touristes se contentent de la contempler de loin, depuis leur embarcation. Rares sont ceux qui se livrent à une visite, d'autant plus rapide qu'elle se déroule pendant la courte escale du bateau qui poursuit ensuite sa route ».*

Ce sentiment n'est pas observé sur la liaison Quiberon-Houat-Hoedic, où la plus petite île est la plus éloignée des deux îles desservies.

Encadré 44 – Molène, une île sur la liaison vers Ouessant

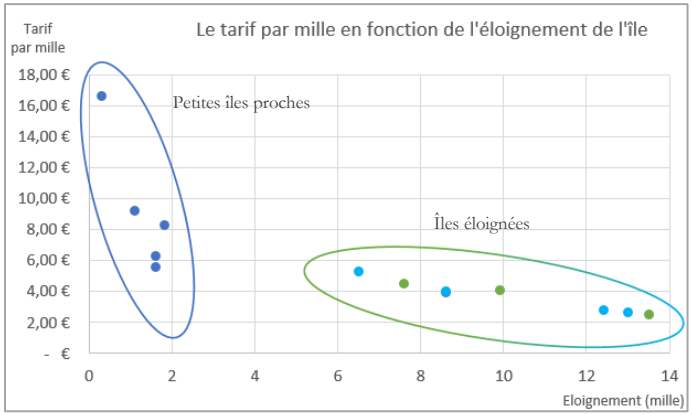


Figure 169 – Le tarif plein par mille en haute saison en fonction de l'éloignement

(Îles proches de haut en bas : Île-aux-Moines, Bréhat, Aix, Arz, Batz
Îles éloignées de gauche à droite : Molène, Groix, Belle-Île et Houat superposées, Yeu, Sein, Hoedic et Ouessant)

usagers insulaires, et ce qui est le plus supportable pour les finances publiques » (idem, p5). Dans les îles du Ponant, quels sont les avantages accordés aux îliens ?

- *Des écarts de tarifs selon le profil du voyageur*

La comparaison des tarifs passagers permet de souligner de forts écarts entre le tarif accordé aux îliens et le plein tarif, pour les continentaux. Le tarif insulaire s'échelonne de 0,56€ à 13,50€.

Un îlien ne paie en moyenne qu'un quart du tarif continental pour la desserte maritime (cf. Tableau 17), et 56% pour la desserte aérienne (Tableau 16). A Aix l'aller-retour insulaire est au tarif de 0,56€, soit 4% du tarif plein. Selon la compagnie, cela *« défie toute concurrence »*, mais il n'y a pas de véritable enjeu pour elle car les Aixois sont peu nombreux et représentent une très faible part des passagers. Cette île fait figure d'exception car c'est dans les petites îles proches du continent que les tarifs insulaires sont pourtant les plus élevés relativement au tarif plein. Les Batziens paient par exemple 5€ leur aller-retour, contre 9€ pour les touristes (soit 56%). Le tarif islais représente un tiers du tarif continental, et les sept autres îles (grandes et petites éloignées) sont desservies par seulement deux compagnies proposant des tarifs passagers équivalents : le tarif plein est cinq fois supérieur au tarif insulaire.

« S'esquisse ainsi l'idée que l'île se mérite et ne s'offre pas à tous » (Salomé, 2003:149). L'auteure fait référence à l'accès de la traversée, réservée hier aux plus valeureux en raison des conditions de navigation. Aujourd'hui, l'accès aux îles peut être considéré comme réservé aux plus aisés. En effet, la traversée à la journée pour une famille continentale n'est pas accessible à toutes les bourses. Cela est naturellement critiqué par les activités liées au tourisme sur les îles, mais aussi par les représentants des communes, se plaignant du frein que le prix de la traversée constitue pour la consommation sur l'île. Un élu insulaire souligne que les tarifs conditionnent l'accessibilité de l'île, et que sa commune est alors très vigilante sur la grille tarifaire.

- *Des écarts de tarifs selon la saison*

En outre, les tarifs pour les visiteurs évoluent selon la saison, en moyenne de 14% pour les liaisons maritimes des îles du Ponant (Tableau 18). Il n'y a pas de variation saisonnière pour la desserte aérienne. Quatre des îles proches ne connaissent pas d'augmentation en haute saison. En revanche Aix fait encore figure d'exception, avec un tarif plein passant de 9,80€ à 15€, soit 53% d'augmentation. La Penn Ar Bed et la Compagnie Océane proposent des tarifs semblables en haute saison, mais les visiteurs traversent à un prix moins élevé vers les îles de l'Iroise en hiver. A Yeu, il n'y a pas de variation tarifaire :

Maritime	Tarif plein (basse saison)	Tarif plein (haute saison)	Augmentation saisonnière
Bréhat	10,00 €	10,00 €	0%
Batz	9,00 €	9,00 €	0%
Île-aux-Moines	5,00 €	5,00 €	0%
Île d'Arz	10,20 €	10,20 €	0%
Aix	9,80 €	15,00 €	53%
Petites îles proches	8,80 €	9,84 €	11%
Molène	27,70 €	34,60 €	25%
Sein	27,70 €	34,60 €	25%
Houat	30,00 €	34,50 €	15%
Hoëdic	30,00 €	34,50 €	15%
Petites îles éloignées	28,85 €	34,55 €	20%
Ouessant	27,70 €	34,60 €	25%
Groix	30,00 €	34,50 €	15%
Belle-Île	30,00 €	34,50 €	15%
Yeu	36,60 €	40,70 €	0%
Grandes îles	31,08 €	36,08 €	14%
Moy. îles du Ponant	21,82 €	25,52 €	14%

Tableau 18 – Comparaison des tarifs selon la saison
(Sources : compagnies)

la variation affichée dépend de la date de réservation (plus ou moins un mois avant la date effective de passage).

5.3.3.2 Des tarifs de fret hétérogènes

Les grilles tarifaires des îles du Ponant pour le fret sont difficilement comparables, tant elles sont disparates en termes de structuration. Afin d'obtenir tout de même un aperçu des écarts de tarifs entre liaisons pour le fret, notre étude se concentre sur quelques produits seulement (cf. Tableau 19, p307), afin d'établir un panier de produits qui nous semblent utiles pour une entreprise insulaire : le passage d'un véhicule utilitaire, d'une tonne de farine, d'une palette de produits divers, d'un big bag de vrac pour le BTP, et d'un colis de moins de 10 et de moins de 100 kilogrammes. Les tarifs relevés comprennent les taxes et concernent un aller simple. Hormis pour le véhicule utilitaire en plein tarif, tous les autres tarifs sont relevés pour un professionnel insulaire.

Faire traverser un petit utilitaire de moins de 3,5 tonnes coûte au continental entre une trentaine d'euros et près de cinq cents euros selon la liaison. L'écart est tout aussi important pour l'utilitaire insulaire (entre une douzaine d'euros et 280 euros).

Les écarts de tarif sont également marqués pour la marchandise. Le transport pour l'importation sur l'île d'une tonne de farine en palette est soumis à un tarif variant entre moins de vingt euros et plus de soixante. Elle peut constituer une catégorie tarifaire spécifique (TMC, Yeu-Continent, Bateaux-Bus du Golfe, Barge de Bréhat), être tarifée comme marchandise de première nécessité (Compagnie Océane), comme épicerie ou produit alimentaire (Bréhat Logistique, SARL Transport de fret) ou comme marchandise diverse (Penn Ar Bed, Izenah, SFA). Malgré l'harmonisation des tarifs de la Compagnie Océane depuis 2015, il existe toujours des tarifs spécifiques par île et des réductions sur les marchandises accordées à la liaison de Houat et Hoedic puisque l'embarquement de véhicules est limité à quelques professionnels, sur autorisation de la commune. Ainsi, on constate que la tarification pour le transport de colis ou de palettes de produits de première nécessité (dont la farine) est plus faible sur ces deux petites îles. De même, il existe un tarif spécifique « coffre de voiture » pour cette liaison, avec la mise à disposition d'un conteneur grillagé dans lequel est chargée la marchandise. La tarification se fait au volume (un demi ou un mètre cube). Cela permet aux îliens de transporter l'équivalent du contenu d'un coffre de véhicule personnel.

Transporter un colis de moins de 10 kilogrammes coûte entre 2,15€ et 7,22€. Transporter un colis de moins de 100 kilogrammes coûte entre 2,60€ et une trentaine d'euros (hors Bréhat).

Au final, c'est sur les îles les plus proches que le panier de consommation sélectionné est le moins onéreux à transporter, puis sur les quatre îles du large du Morbihan et Yeu. Les îles de l'Iroise se démarquent nettement par le tarif du transport à payer le plus élevé, cinq fois supérieur à celui le moins élevé (Aix) (Tableau 19). Pour le fret aussi, l'éloignement et le coût d'exploitation impliqué entraînent des tarifs plus élevés.

Certains élus soulignent l'opacité de la tarification de la marchandise et le besoin de simplification. *« On ne sait jamais combien on va payer. C'est un peu à la tête du client »*. Alors que certains tarifs sont jugés trop élevés par les élus (véhicules insulaires dans les îles du large), d'autres leurs semblent sous-évalués (véhicules utilitaires à Aix). Le niveau de tarification peut en effet être un outil de régulation de la fréquentation.

Île(s)	Compagnie	Année des tarifs relevés	Affrètement à la journée (ou 10 heures)	Véhicule utilitaire (plein tarif) < 3,5T	Véhicule utilitaire (tarif insulaire) < 3,5T	Tonne de farine	Palette de divers (sauf BTP) (≈ 1T)	Vrac BTP en big bag ou palette	Colis de moins de 10kg	Colis de moins de 100kg	Panier composé des 6 derniers éléments
Bréhat	Bréhat Logistique	2 016	1 080,00 €	-	-	48,00 €	72,00 €	39,60 €	6,00 €	43,20 €	-
Bréhat	Barge de Bréhat	2 016	1 350,12 €	-	-	38,58 €	41,51 €	21,60 €	7,22 €	32,16 €	-
Batz	SARL Transport de Fret	2 016	1 871,20 €	114,85 €	53,52 €	35,78 €	14,22 €	21,25 €	3,90 €	13,79 €	142,47 €
Île-aux-Moines	Izenah	2 018	-	51,77 €	51,77 €	19,80 €	19,80 €	28,62 €	2,46 €	3,84 €	126,29 €
Île d'Arz	Bateaux-Bus du Golfe	2 016	1 101,08 €	42,05 €	42,05 €	16,80 €	23,00 €	16,10 €	2,15 €	21,50 €	121,60 €
Aix	SFA	2 016	4 921,00 €	28,70 €	12,80 €	26,00 €	26,00 €	26,00 €	2,60 €	2,60 €	96,00 €
Ouessant, Molène, Sein	Penn Ar Bed	2 016	5 566,38 €	492,47 €	278,59 €	67,00 €	77,21 €	40,10 €	4,84 €	13,99 €	481,73 €
Houat, Hoedic	Compagnie Océane	2 016	-	125,00 €	52,00 €	26,00 €	53,00 €	53,00 €	2,80 €	10,50 €	197,30 €
Belle-Île, Groix	Compagnie Océane	2 016	-	120,00 €	50,00 €	37,00 €	53,00 €	-	4,65 €	22,00 €	-
Belle-Île, Groix	TMC	2 016	≈ 10 000 €	144,06 €	144,06 €	35,00 €	37,00 €	42,00 €	6,50 €	19,20 €	283,76 €
Belle-Île, Groix, Houat, Hoedic	Quick&Sea	2 016	-	n.c.	n.c.	25,00 €	25,00 €	25,00 €	n.c.	n.c.	-
Yeu	Yeu-Continent	2 016	16 700,00 €	263,05 €	85,10 €	32,70 €	59,80 €	75,65 €	3,40 €	12,10 €	268,75 €
Yeu	Pajarola	2 016	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	-
Yeu	A2TMi	2 016	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tableau 19 – Relevé des prix de quelques éléments (véhicules et marchandises) pour la desserte de fret des îles du Ponant en 2016

(D'après les grilles tarifaires des compagnies)

L'affrètement est la possibilité de réserver l'intégralité du moyen navigant (et son équipage) pour une journée. Lorsque le tarif journée n'existe pas, nous avons considéré le prix pour un affrètement de 10 heures.

Hormis pour le véhicule utilitaire en plein tarif, tous les autres tarifs sont relevés pour un professionnel insulaire.

Les tarifs grisés de Bréhat Logistique incluent également la livraison sur l'île.

5.3.3.3 Discussion autour de l'hétérogénéité tarifaire

Il faut retenir la variation moyenne d'un facteur de un à cinq pour le transport de fret. D'un point de vue économique, plusieurs éléments peuvent expliquer les écarts tarifaires constatés.

Les écarts sont dans un premier temps liés aux coûts d'exploitation. Ceux-ci dépendent de multiples facteurs : la distance au continent, mais aussi les conditions d'accès, le type de navire, le volume des flux, les charges de personnel, le nombre de touchées de navire au quai et les taxes portuaires afférentes etc. L'information n'est pas accessible pour l'ensemble des liaisons. De plus, pour les compagnies employant des navires mixtes, il est difficile de distinguer les charges liées au transport de passagers de celles du transport de fret. Aucune étude comparative n'a été menée sur les coûts d'exploitation par liaison. Le coût global de la desserte est également mal connu[284].

Toutefois, l'observation des taux de remplissage conduit à questionner le dimensionnement de la flotte et la taille des navires. La Compagnie Océane relève en 2016 des taux de remplissage passagers autour de 35% pour les liaisons de Belle-Île et de Houat-Hoedic, et de seulement 29% pour Groix. Le nouveau navire *Breizh Nevez 1*, entré dans la flotte en 2018, a une capacité moindre que ses prédécesseurs et devrait permettre d'améliorer l'indicateur du taux de remplissage. A l'île d'Arz, le rapport d'activité 2016 de Bateau-Bus du Golfe fait état d'une bonne année en termes de remplissage des navires, avec d'un taux moyen sur les six mois estivaux (avril-septembre) de 32%, et un pic à 44% pour le mois d'août. Cela révèle-t-il des navires trop grands ? Une flotte plus modulable est-elle envisageable ? D'autres formes de transport, comme les bateaux-taxis ou les navires de plaisance à utilisation commerciale (NUC), avec la flexibilité et la modularité permises par la taille réduite des navires, constituent-elles des alternatives intéressantes économiquement pour l'exploitation d'un service adapté à la liaison insulaire ?

Les écarts tarifaires peuvent également être expliqués par les disparités de pression concurrentielle d'une liaison à l'autre. Les concurrents de la desserte sont identifiés. Toutefois, il s'agit d'un marché segmenté, puisque toutes les compagnies n'assurent pas le même service. Il y a d'ailleurs écrémage des marchés rentables par les compagnies assurant une liaison privée, face aux liaisons assurées par le service public. On peut qualifier cette concurrence de monopolistique : il s'agit de produits proches mais différentiables. La concurrence est faible, et pourrait favoriser des tarifs élevés. Toutefois aucune

[284] Les rapports de la Chambre Régionale des Comptes de Bretagne (Chambre Régionale des Comptes, 2014a, 2014b) notent et déplorent un manque d'information de la part des autorités délégantes pour calculer le coût global de la desserte : si le montant de la contribution forfaitaire annuel est accessible, l'absence de comptabilité analytique empêche de convenablement évaluer le coût global de la desserte incluant également les frais de personnel de l'autorité délégante, les coûts de gestion portuaire etc.

entente tarifaire n'est observée. La concurrence ne s'évalue cependant pas seulement en fonction du nombre d'entreprises sur le marché, mais également de l'existence de barrières à l'entrée de ce marché. Selon la théorie du marché contestable (Baumol, 1982), un oligopole reste concurrentiel si les barrières à l'entrée du marché sont faibles et qu'un nouvel arrivant peut aisément entrer en concurrence. Cette crainte d'un nouvel arrivant permet de maintenir des prix concurrentiels. Sur le marché de la desserte, on peut considérer qu'il existe une barrière financière, avec l'investissement dans une flotte à exploiter. De plus, une compagnie a témoigné ne pas vouloir vendre un navire non exploité afin de limiter la possible entrée d'un nouveau concurrent.

Les écarts tarifaires sont aussi expliqués, en ce qui concerne les tarifs réservés aux îliens, par des facteurs politiques. Chaque autorité délégante arbitre sur le système tarifaire selon sa vision du soutien à l'économie du territoire insulaire. Avec la loi NOTRe et l'effectif réduit d'autorités délégantes du service public de la desserte insulaire, une réduction des écarts tarifaires peut être présumée.

Enfin, la tarification pour les visiteurs peut aussi être le fruit d'une stratégie marketing. La clientèle touristique huppée de l'île d'Yeu incite-t-elle à la mise en place de ces tarifs, les plus élevés de la desserte du Ponant ? Une tarification élevée peut-elle permettre de sélectionner un certain profil de passagers, ou de favoriser des séjours insulaires plus longs ? Des études approfondies seraient nécessaires auprès du public en visite sur les îles, sujet que nous n'avons pas du tout abordé dans le cadre de cette recherche.

L'hétérogénéité des tarifs peut donc refléter une hétérogénéité des coûts d'exploitation, de la situation de marché, des visions politiques ou stratégiques. Cependant, en l'absence d'une étude approfondie des charges d'exploitation, il n'est pas possible de déterminer clairement la part de chaque facteur explicatif dans les écarts tarifaires constatés.

5.4 Conclusion du chapitre 5 : la diversité des traversées

Dans notre sujet sur l'île, l'entreprise et le navire, ce dernier est le représentant de la traversée effectuée entre l'île et le continent. Il est le lien avec l'autre territoire et symbolise la desserte. Le navire est le vecteur de liaison, dont les conditions se sont nettement améliorées au fil du temps, en termes de sécurité, de régularité et de confort. Avant d'étudier l'usage de la desserte par l'entreprise et sa manière de s'y adapter, il était donc essentiel d'analyser comment la traversée est effectuée en 2016, et selon quelles modalités. C'est pourquoi une grande partie de ce chapitre est consacrée à la flotte, avant de caractériser le service proposé par les compagnies et leurs tarifications.

Dans un premier temps, nous avons concentré notre analyse sur la flotte de la desserte des îles du Ponant. Son observation nous a permis de constater la grande diversité des navires utilisés. De la vedette au navire mixte, de la coque en bois à celle en acier, du plus rudimentaire au plus ample équipement intérieur pour l'accueil des passagers, de la petite barge plate de douze mètres au cargo ponté de cinquante mètres, du roulier chargeant par roulage au cargo chargeant par levage, les 47 navires de la desserte des îles du Ponant ne se ressemblent pas. Ils doivent s'adapter aux conditions de mer, à la nature des éléments à transporter (passagers, véhicules et marchandises, dans toute leur hétérogénéité : format, fraîcheur, fragilité etc…), à leur quantité (trafics maximaux survenant généralement en saison estivale) mais aussi être compatibles avec les infrastructures portuaires à chaque extrémité de la liaison. De la diversité des navires résulte une diversité dans la manutention du fret : en termes de contenants, de méthodes de chargement, de durée ou de ressources humaines requises. Le chargement par levage des cargos nécessite plus de temps et d'efforts de la part des compagnies que le chargement par roulage des navires rouliers. La rupture modale est alors plus manifeste, car augmentée d'une rupture de charge.

Si les navires présentent une diversité, la flotte par compagnie également. Son dimensionnement doit répondre à la saisonnalité des flux, avec un faible trafic hivernal et des pics de fréquentation estivale. Se pose alors la question pour la compagnie exploitante de la capacité globale de sa flotte, mais aussi de la répartition de cette capacité entre les navires. La compagnie considère également le coût d'achat et d'exploitation de la flotte. Alors que la flotte des îles proches du continent est généralement composée d'un plus grand nombre de navires, dont la capacité d'emport est plus faible, la flotte des îles éloignées est plus réduite mais ses navires plus grands. Ainsi modelée, la flotte des îles du Ponant assure un service de transport, incarné par les traversées effectuées.

C'est pourquoi dans un second temps, nous avons caractérisé la consistance de service. C'est un sujet déterminant pour les îliens et les activités insulaires. Aujourd'hui, toutes les liaisons de passagers

des îles du Ponant sont régulières[285] et quotidiennes. Cependant, la fréquence des rotations est loin d'être homogène selon les îles. Les îles proches bénéficient d'un plus grand nombre de rotations de passagers devant les grandes îles et les petites îles éloignées. La fréquence s'échelonne d'une seule rotation quotidienne à une rotation toutes les demi-heures, établissant quasiment un pont maritime. Les rotations de fret sont plus nombreuses pour les grandes îles, où un plus grand nombre de compagnies opère, que sur les petites îles, proches ou éloignées. La fréquence des rotations de fret s'échelonne de deux par semaine à plusieurs par jour.

Cette fréquence des rotations est liée à plusieurs éléments. Le premier est la demande de transport, en rapport avec la population, le tissu économique et l'attractivité touristique de l'île. Cette demande est saisonnière : la fréquence moyenne des rotations de la desserte des îles du Ponant double entre l'hiver et l'été, mais le calendrier des rotations estivales est plus ou moins étendu selon la liaison. Le second élément est la situation géographique : plus une île est proche du continent, moins la traversée est coûteuse à assurer, donc plus il est aisé de proposer des rotations. Enfin les contraintes techniques d'exploitation sont un troisième élément influençant la consistance de service, et peuvent imposer le sens des rotations et leurs horaires. Ces derniers sont un compromis entre d'une part les besoins de transport, parfois divergents, entre clientèle touristique, usagers îliens et approvisionnement ou expédition de fret, et d'autre part les horaires de marées contraignant deux liaisons maritimes de passagers et sept liaisons de fret, en raison de hauteur d'eau insuffisante pour la navigation, pour l'accès au port ou pour le passage d'une écluse. Ces liaisons connaissent donc des horaires fluctuants. Enfin, la régularité du service est parfois malmenée par les aléas. Les liaisons, par leur situation géographique et la qualité d'abri des infrastructures portuaires, ne sont pas toutes égales face aux aléas météorologiques. Les liaisons des îles de l'Iroise, et notamment celle de Sein, y sont particulièrement sensibles.

Dans un dernier temps, nous avons examiné les systèmes de tarification, et avons pu encore une fois observer une disparité entre liaisons. Comme la consistance de service, la tarification est fixée par la compagnie assurant le service privé ou par l'autorité délégante du service public. Le tarif de la desserte, devant inclure la taxation en vigueur, est construit autour des coûts d'exploitation (selon la consistance de service, la concurrence, la demande) afin de viser à minima l'équilibre financier. Les stratégies tarifaires sont élaborées, pour les passagers comme pour le fret, de manière à optimiser les taux de remplissage des navires. C'est pourquoi le principe du poids-volume est appliqué pour les marchandises, afin d'optimiser la valorisation des cales du navire. Les grilles tarifaires pour le fret sont les plus disparates en termes de nombre de catégories tarifaires. Sujet d'incompréhension lié à la

[285] Notre étude s'étant d'ailleurs cantonnée aux liaisons permanentes et régulières, en excluant les compagnies saisonnières.

complexité, l'illisibilité et l'interprétation subjective des grilles tarifaires, il est également un sujet de revendication des insulaires, tant sur le niveau des tarifs que sur l'accès au précieux sésame de la carte insulaire, conférant un statut recherché accompagné de remises tarifaires. Des tarifs préférentiels sont en effet accordés aux usagers en fonction de l'attache à l'île, évaluée selon la nature et la fréquence de la résidence, l'emploi et le lien familial. Les statuts d'usagers en résultant sont parfois inadaptés aux nouveaux modes d'habiter l'île. Les critères utilisés sont jugés trop restrictifs ou au contraire trop larges, menant à des aberrations telle qu'un dépassement notoire de la population insulaire par la catégorie des usagers considérés comme insulaires. Un recadrage récent a débuté, suite aux rapports de la Chambre Régionale des Comptes de Bretagne soulignant l'irrégularité de certains tarifs préférentiels. Les seules remises autorisées concernent les tarifs insulaires pour les passagers, mais pas le fret.

On peut à présent s'interroger sur la vision de la Région, nouvelle autorité délégante. Va-t-elle chercher à harmoniser les tarifs de la desserte des îles du Ponant ? Pour l'instant, ceux-ci connaissent des écarts marqués de saisonnalité (+14% en moyenne) mais surtout d'une liaison à l'autre : de 1 à 8 pour le passage d'un continental, de 1 à 24 pour le passage maritime d'un îlien. Ce dernier paie en moyenne un quart du tarif plein pour une traversée maritime, et la moitié pour une traversée aérienne. Pour le fret, le panier moyen que nous avons sélectionné coûte 4 à 5 fois plus cher pour le transport vers les îles de l'Iroise que vers les petites îles proches du continent. Ces écarts sont principalement liés à l'éloignement et aux coûts d'exploitation qui en résultent pour la compagnie exploitante. Ce travail comparatif des tarifs nécessiterait un approfondissement, pour surmonter la difficulté de comparaison liée à la disparité des grilles tarifaires dans leur structure.

Les îles du Ponant ne bénéficient pas des mêmes conditions de traversée. La diversité des liaisons et des conditions de transport au sein des îles du Ponant est observée depuis près de 150 ans (cf. Salomé, 2003:143). Ces disparités sont expliquées par la situation géographique des îles, leur attractivité, la demande de transport, l'offre concurrentielle, les conditions de navigation, la nature privée ou publique du service, la vision politique que peuvent en avoir les compagnies et les autorités délégantes, et les contraintes d'exploitation des compagnies.

Nous avons préalablement défini la liaison comme une ligne exploitée par une compagnie assurant la traversée entre un port insulaire et un port continental. Le chapitre 3 a permis de conclure en une diversité des acteurs de la desserte, dont les compagnies exploitantes. Le chapitre 4 a montré une disparité des volumes d'activité selon les liaisons. Dans ce chapitre 5, nous venons de constater la diversité de la traversée par ses supports et ses modalités. Afin de conclure quant à la diversité des liaisons dans leur ensemble, il nous faut donc à présent étudier le dernier élément de celle-ci : les infrastructures portuaires à ses extrémités.

CHAPITRE 6 :
L'INTERFACE PORTUAIRE, ESPACE DE LA RUPTURE MODALE

« Le port pour une île, c'est ce qu'il y a de plus important, car tout passe par là ! »

Thierry Le Bihan, adjoint au maire de Groix

6.0 Introduction au chapitre 6

La liaison consiste en la traversée, sujet du chapitre 5, assurée par une compagnie, sujet du chapitre 3, entre deux installations terminales, sujet du présent chapitre. Nous focalisons l'analyse sur la liaison maritime, et non aérienne. Les installations terminales étudiées ici sont donc des ports.

Nous délimitons toujours le périmètre de notre étude aux liaisons permanentes et régulières en 2016. Ainsi, nous dénombrons 32 installations portuaires de la desserte permanente, dont 14 ports insulaires (un par île sauf à Bréhat qui en compte deux) et 18 continentaux (cf. Figure 170). Il existe également trois ports de remplacement en cas de conditions météorologiques difficiles : Douarnenez vers Sein, Port-Haliguen vers Belle-Île, Houat et Hoedic, et de manière plus anecdotique, le port de Lampaul à Ouessant. Ne sont pas inclus ici les nombreux ports saisonniers, utilisés uniquement par les liaisons saisonnières. Un seul de ces ports saisonniers est insulaire, il s'agit de Sauzon à Belle-Île, desservi par la Compagnie Océane. Tous les autres ports saisonniers sont des ports continentaux, desservis soit par des compagnies permanentes (Camaret et Lanildut pour la Penn Ar Bed, Saint-Quay-Portrieux pour les Vedettes de Bréhat, Moguériec, Plougasnou ou Trébeurden pour Armein Excursions) soit par des compagnies saisonnières (Saint-Gilles-Croix-de-Vie vers Yeu avec la Compagnie Vendéenne, des ports du pertuis d'Antioche avec un grand nombre de compagnies saisonnières desservant l'île d'Aix, ou bien encore les ports du Golfe du Morbihan tels que Port-Navalo, Le Bono ou Locmariaquer vers l'Île-aux-Moines, l'île d'Arz et les îles du large).

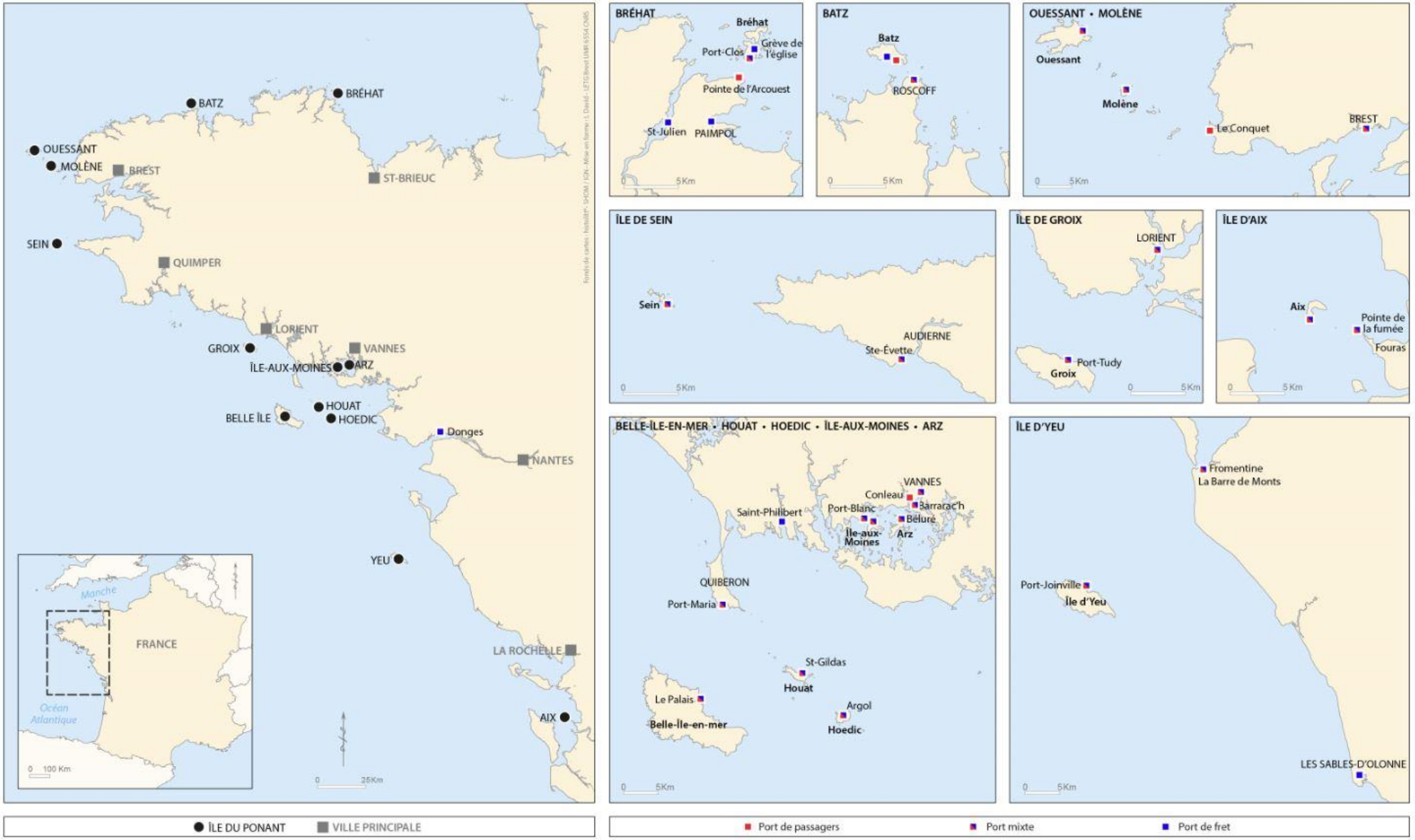


Figure 170 – Carte de localisation des ports de la desserte insulaire du Ponant
(Crédit MG et L.David)

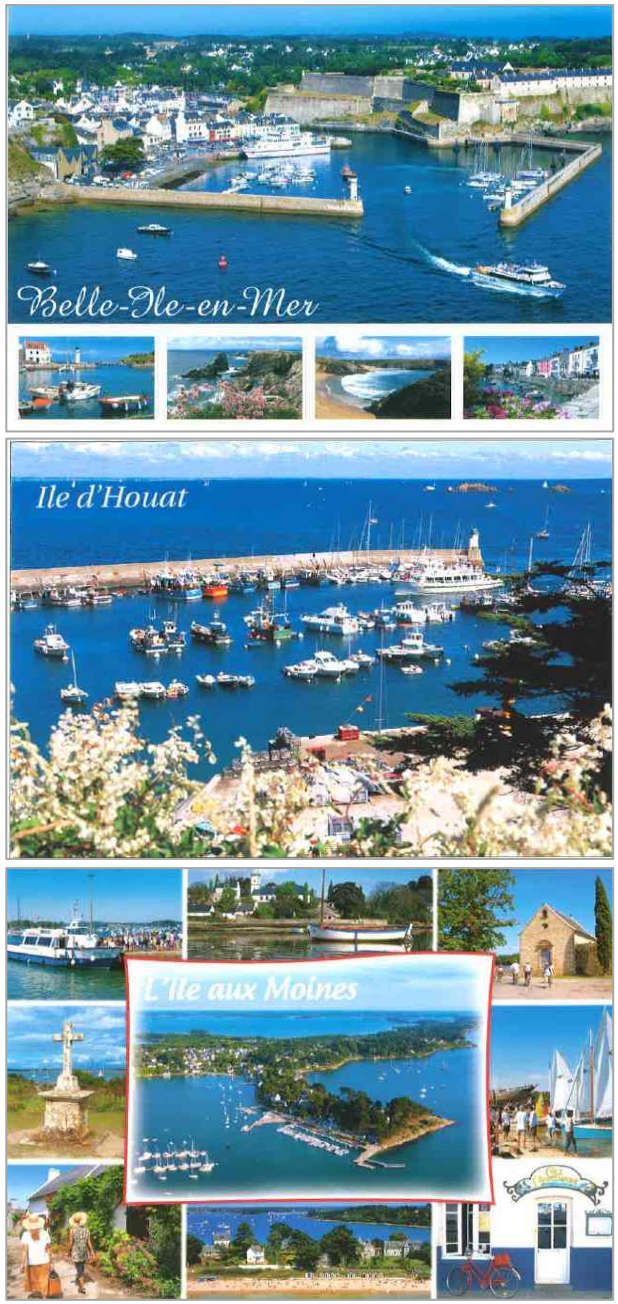


Figure 171 – Exemples de cartes postales mettant fortement en avant le port insulaire dans l'image de l'île
(Sources : éditions Jack, Jos Le Doaré)

Pour les géographes, le port est un espace de contact puisqu'il assure l'interface entre l'espace terrestre et l'espace maritime. Et son rôle est d'assurer une *« continuité entre deux schémas de transports adaptés à la traversée de deux espaces aux caractéristiques différentes »* (Vigarié, 1979). C'est pourquoi c'est un *« lieu de transbordement de personnes et de marchandises entre terre et eau »* (Brunet et al., 2009), un espace de transit pour les passagers et le fret se déplaçant entre l'île et le continent. Selon Jean-René Couliou et Gérard Le Bouëdec (2004), le port est à la fois un abri naturel, un aménagement pour le navire et une ville dans laquelle s'inscrit le port. Les caractéristiques portuaire relèvent donc à la fois du domaine maritime et du domaine terrestre.

Le port est un élément essentiel de la desserte des îles. Qu'il soit insulaire ou continental, il est un passage obligé pour relier l'île au continent par voie maritime. Le port insulaire constitue la porte d'entrée de l'île, ou de sortie vers le continent, et symbolise ainsi le territoire, comme en témoigne l'utilisation récurrente de l'image du port pour illustrer de nombreuses cartes postales (Figure 171).

Issu de « porter », le terme de port souligne la fonction jouée par cet espace où l'on porte, où l'on transborde passagers et marchandises entre terre et eau. Le port est un point de continuité puisqu'il permet de relier ces deux espaces terrestre et maritime, mais il est également un point de rupture modale voire de rupture de charge pour ce qui y transite, puisqu'il est le lieu *« de transfert d'une marchandise d'un mode de transport à l'autre ou, au sein d'un même mode, d'un véhicule à l'autre »* (Mérenne, 2013). La rupture de charge[286] nécessite des opérations de manutention, le chargement et le déchargement de fret, l'embarquement ou le débarquement de passagers, décrites dans le chapitre précédent. La circulation des flux de passagers et de marchandises n'est fluide que si le port, dans son aménagement et sa liaison avec le navire, permet de réduire l'effet de rupture.

Les ports constituent les installations terminales de la liaison, ces *« lieux de départ et d'aboutissement de services de transport ou de voies de communication »* (Mérenne, 2013). Le navire, support de cette liaison, effectue des rotations entre ces deux infrastructures, *« installations fixes permettant la circulation de biens et de personnes »* (ibid.). Il doit donc y avoir compatibilité entre port et navire, en termes de gabarit afin de permettre l'accès et l'accostage, et en termes d'équipement pour le chargement et l'embarquement. Le chapitre 5 a permis de montrer en quoi le port influe sur le type de navire utilisé : dans son gabarit pour l'accès aux ouvrages portuaires et pour les manœuvres dans le port, mais aussi dans le type de navire. En effet, le roulage sur quai n'est pas aisé, car il faut que la hauteur du pont du navire corresponde à

[286] La rupture de charge peut également s'entendre non pas comme la rupture d'une charge ou d'un colis, d'un mode à un autre, mais la rupture dans la charge d'assurer un service de transport, et la délimitation de la facturation de ce transport. Les opérateurs terrestres et maritimes étant rarement les mêmes, le port représente la limite de facturation, la fin d'un service de transport rendu et le commencement d'un autre.

celle du quai pour l'embarquement ou le débarquement des moyens roulants. Avec un ponton flottant ou une cale, le long de laquelle le navire peut accoster en divers endroits pour s'adapter à la hauteur d'eau, le roulage est facilité. A l'inverse, les navires de la desserte peuvent imposer des contraintes pour l'aménagement portuaire. Les impacts mutuels entre ouvrages portuaires et navires ont été répertoriés dans le chapitre 5.

Le chapitre 6 doit permettre de cerner quel est le rôle de l'interface portuaire dans la qualité de la desserte insulaire. Quelles sont les caractéristiques qui permettent au port, à terre comme en mer, d'assurer des liaisons régulières et fiables, tout en optimisant le temps de transport et la qualité du service et en réduisant l'ampleur de la rupture de charge ? La même diversité est-elle observée pour les ports que pour les modalités de traversée ?

Ce travail de thèse a été l'occasion pour un étudiant de master d'étudier les installations portuaires dans le contexte des liaisons maritimes île/continent du Ponant par une approche géomatique, avec la réalisation d'un atlas portuaire des îles du Ponant (Dupont, 2016b, 2016a). Nous nous appuierons en partie sur ce travail au cours de ce chapitre.

Nous concentrons notre analyse du port sur l'interface portuaire, notion issue du triptyque portuaire (Vigarié, 1979:70–84), composé également de l'avant-pays (en mer) et de l'arrière-pays (à terre). Nous scindons l'analyse de l'interface portuaire selon les deux aspects terrestre et maritime de son périmètre, même s' *« il n'est pas aisé de savoir où s'arrêtent les horizons terrestre ou marin, et où commence sous l'aspect fonctionnel cette aire de contact complexe »* (ibid.).

Après avoir dans un premier temps rappelé les caractéristiques maritimes et terrestres de l'interface portuaire par son site, sa situation et ses fonctions (6.1), nous aborderons le port sous l'angle maritime avec son accessibilité par la mer et l'existence d'ouvrages portuaires (6.2). Puis nous verrons comment les aspects terrestres du port, tels que l'accessibilité par la terre, la circulation des flux dans la zone portuaire et les équipements dont fait partie la gare maritime, peuvent avoir des conséquences sur le transport de fret et de passagers pour la desserte des îles du Ponant (6.3).

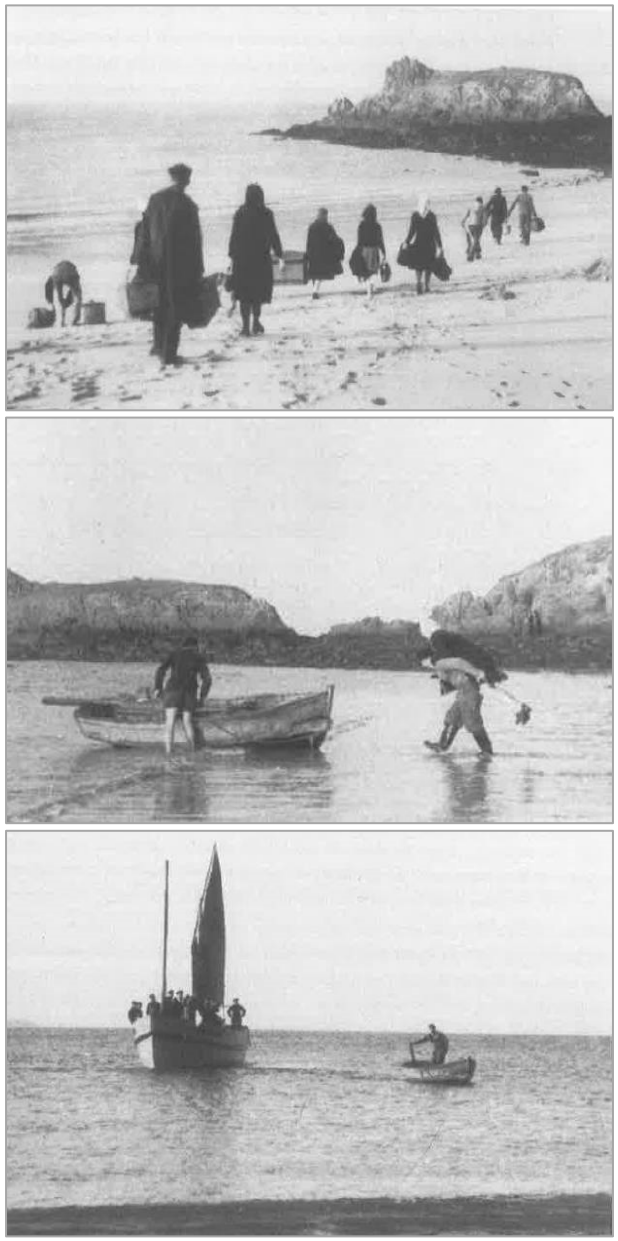


Figure 172 – Conditions de débarquement à Houat avant 1950
Embarquement sur la plage, passagers portés à dos de marins, transfert par canot (Crédit : illustrations tirés du livre de Catherine Gaston-Mathé)

6.1 L'interface portuaire : un espace terrestre et maritime

Le port apparaît comme un moyen pour l'homme de s'approprier et de contrôler la mer et ses ressources (Couliou et al., 2004). Des traces anciennes sont identifiées, notamment sur les îles du Ponant, comme à l'île d'Yeu où la présence d'un embarcadère est notée dès la fin du 6e siècle (Tranchant, 2017:60). Cependant, *« jusqu'à la fin du 18e siècle les îles demeurent sans véritable port, à l'exception de celles qui ont une valeur stratégique, comme Belle-Île »* (Brigand, 2004). Et c'est durant le 19e siècle que la construction de cales et de môles permet un meilleur accès insulaire. Durant le 20e siècle, le port et les conditions d'embarquement et de chargement ont connu de nettes améliorations, permettant de favoriser les échanges avec le continent. Par exemple, avant la construction du port de Saint-Gildas dans les années 1950, bien abrité et en pleine eau quelle que soit la marée, le débarquement des passagers à Houat se fait selon les conditions de marées et de vent, soit au port du Collet puis au port d'Er Bec sur la côte est, soit sur différentes plages ou anses sur la côte nord et ouest. Cela donne lieu à des embarquements incertains et pittoresques (Gaston-Mathé, 2015), puisqu'il peuvent s'effectuer sur la plage, et les passagers sont parfois portés par les marins pour atteindre le canot reliant le navire de desserte à la côte (Figure 172). Aujourd'hui, il n'est plus nécessaire de se mouiller les pieds pour embarquer, grâce aux aménagements des sites portuaires. Ces améliorations ne sont pas une spécificité insulaire.

Les premières caractéristiques portuaires sont le site et la situation du port. Tandis que le site est l'élément fondateur, le support physique et environnemental sur lequel vient s'adosser le port, la situation résulte des choix d'aménagement et de valorisation de l'espace par l'homme (Foulquier, 2014b). Le site portuaire s'appuie sur des données absolues, telles que les caractéristiques bathymétriques, littorales, atmosphériques. La situation portuaire relève de données relatives concernant le contexte du port : où est-il situé par rapport aux autres ports, aux zones urbaines, aux réseaux de transport etc. ? Comment le site portuaire et sa situation jouent-ils sur la qualité du transport ? Quel est le rôle de l'interface portuaire pour la desserte insulaire ? Le port est le résultat du choix d'un site conférant un abri au navire et de l'espace pour la gestion de la rupture modale (6.1.1), et d'une situation portuaire favorisant la proximité à la source et à la destination des trafics (6.1.2), afin de répondre à de multiples fonctions (6.1.3).

6.1.1 Le site portuaire

Le site est un *« espace considéré comme localisation d'une possible installation »* (Lévy et al., 2013). C'est un lieu envisageable pour une implantation en fonction des ressources immédiates, qu'elles relèvent du domaine marin (6.1.1.1) ou terrestre (6.1.1.2).

6.1.1.1 Un abri pour le navire

Cherchant à protéger le navire, le port tend à être situé dans des abris naturels afin d'assurer la qualité du mouillage. La configuration littorale est alors cruciale pour l'installation d'un site portuaire. *« A l'origine, le choix des sites portuaires s'est porté sur les abris naturels comme le met bien en évidence la succession des ports bretons »* (Mérenne, 2013:29), bien qu'au Moyen Âge *« les côtes du Léon et de la Cornouaille proposent davantage de petites niches navales que de sites aux véritables potentialités portuaires »* (Tranchant, 2017:93).

D'un point de vue maritime, on distingue deux types de sites portuaires. Le premier est la voie de pénétration naturelle dans les terres, comme la zone estuarienne, le fleuve ou la ria. Parmi les ports de la desserte des îles du Ponant, peuvent ici être classés le port pétrolier de Donges à l'embouchure de la Loire, le petit port privé de la route de Saint-Julien sur le Trieux, Le Conquet et Le Palais sur les rias du même nom, la cale de Kerisper à Saint-Philibert, les ports du Golfe du Morbihan ou encore le port des Sables-d'Olonne où le chenal, par son orientation nord-sud, est protégé de la houle d'ouest. Plus le site est en amont ou en fond d'estuaire, plus le port est protégé des affronts de la mer. Le port privé de Saint-Julien est bien protégé à trois milles nautiques de l'embouchure du Trieux, tandis que le port du Conquet, à l'entrée de la ria, essuie parfois une grosse houle (Figure 173), obligeant les capitaines à dispenser les navires d'une escale dans ce port. Mais le site en amont est plus à même de poser des soucis d'accessibilité liés à la hauteur d'eau ou à l'ensablement des zones en aval (cf. 6.2.1).

Figure 173 – Le port du Conquet, à l'entrée de la ria, est mal protégé des fortes houles en cas de tempête.
Vague passant par-dessus la digue Sainte-Barbe
(Crédit S. Lamarche, Ifremer, 2008)

Le deuxième type de site portuaire est en front de mer sur une côte ouverte, dans une anfractuosité telle qu'une anse ou une crique, parfois sur une pointe. Ces ports sont naturellement moins protégés et nécessitent davantage d'ouvrages de défense face à la mer : enrochement, brise-lame, digue etc…

Les ports de la desserte des îles du Ponant sont inégaux face à la violence de la mer. *« La plus ou moins grande fréquence et puissance des tempêtes, les caractères des vagues, des houles ou des courants, le régime des vents, le nombre de jours de brouillard »* (J. J. Bavoux et al., 1998) sont des éléments impactant la qualité d'abri du port, et pouvant porter atteinte au navire abrité ou au port lui-même. A Molène lors des tempêtes de 2014 par exemple, la Penn Ar Bed note le déplacement de blocs d'enrochement de plus de

40 tonnes par-dessus la digue du Bon Retour, causant de forts dommages au quai. En revanche, le port de Palais est un très bon abri par tous les temps. La direction de la SARL Transport de Fret estime que le port de Batz est très bien abrité, tandis que celui de Roscoff l'est moins par vent d'Est. Sein bénéficie d'un *« havre naturel. L'île principale, les îlots de beg Ar C'Hale et de Nerroth, et les hauts-fonds de Roc'h Piguet, délimitent un site d'échouage protégé des vents dominants »* (Brigand, 2017:22). Cependant, ce havre est tout relatif en période de tempête et la compagnie Penn Ar Bed ne se risque jamais à y laisser son navire passer la nuit. Ouessant est handicapée par l'absence de port abrité *« hypothéquant lourdement le développement d'activités maritimes »* (Brigand, 2009). L'anse du Stiff au nord-est de l'île est exposée aux vents de nordet et l'anse de Lampaul à l'ouest, est exposée aux vents d'ouest et de sud-ouest, et peut subir un fort ressac. Ses côtes sont hautes et abruptes : *« Sur le littoral, des parois abruptes et verticales dépassent souvent 20 mètres de hauteur, ce qui rend l'accès à certaines criques difficile et ne permet pas d'y mouiller des bateaux. Les falaises plongeantes sont rares cependant, car presque partout un étroit plateau accidenté de couloirs ou de dépressions frange la côte à basse mer. L'absence d'une plate-forme littorale étendue autour de l'île n'a pas permis le développement d'une activité goémonière intense à Ouessant, à l'inverse de Molène, et n'a pas facilité l'installation de havres sûrs »* (Brigand et al., 1986:30).

Le site portuaire est aussi le résultat des choix d'aménagement de l'homme. Au moment du vote du conseil en faveur de la réfection du port de Fromentine, le conseiller général de l'Île d'Yeu rappelle que c'est le fruit d'un *« consensus avec la Mairie de La Barre-de-Monts. Après avoir tergiversé, cherché toutes les solutions possibles imaginables sur différents points de la côte, nous sommes revenus à la solution de bon sens »*[287]. Le port continental de la desserte islaise est historiquement basé à Fromentine, mais il a été envisagé durant les années 1990 de le transférer à Saint-Hilaire-de-Riez avec la construction d'un port en eaux profondes. Finalement, pour des raisons politiques (volonté de soutien économique à la zone des marais vendéens), le site portuaire est maintenu à Fromentine sur la commune de La Barre-de-Monts, avec un projet de rénovation. Le port est un enjeu pour le territoire (cf. 6.1.2) et le choix du site portuaire est crucial. Un agent départemental de Vendée souligne qu'il s'agit d' *« un port qui est fait au moins pour 50 ans »*. La nécessité d'amortissement des investissements requiert la pérennité des zones portuaires aménagées par l'homme.

[287] Séance du Conseil Général de Vendée sur l'extension du terminal portuaire à Fromentine, 13 février 1998.

6.1.1.2 De l'espace pour gérer la rupture modale

Outre un abri, le port est également un lieu de travail, et doit donc disposer d'étendues pour les divers équipements à terre nécessaires pour la gestion du navire et des flux de fret et de passagers. Il doit permettre l'implantation à terre de réseaux d'accès et d'aires de stationnement pour les autres modes de transport dans la continuité de la chaîne logistique, de zones de stockage pour la marchandise ou d'attente pour les passagers, de sites de transformation dans le cas d'un port industriel etc…

Ces aménagements ne sont possibles que dans certaines conditions liées aux caractéristiques de la côte et des estrans. La zone peut être sableuse et peu inclinée, comme le port d'Argol à Hoedic, ou abrupte et rocheuse comme le Stiff à Ouessant, où les derniers travaux d'agrandissement en 1986 ont nécessité de creuser les falaises au nord de la baie (Figure 174). L'orographie du site implique divers travaux d'aménagement et n'engendre pas les mêmes opportunités d'agrandissement. Car le site est déterminant pour envisager le développement portuaire. Si le site est étroit, le périmètre terrestre du port est limité. Les équipements comprimés dans un espace réduit, et les possibilités d'extension portuaire ne sont pas toujours envisageables. Cette contrainte de l'espace disponible n'est pas liée uniquement aux facteurs naturels, mais aussi au contexte et à l'implantation portuaire.

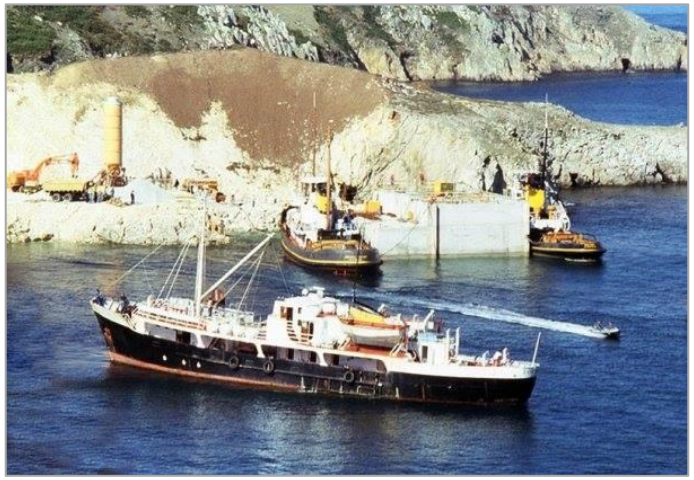


Figure 174 – Pose du premier caisson du nouveau quai Jarlan au port du Stiff, à Ouessant vers 1985, après avoir raboté la falaise
Le navire est l'Enez Eussa 2 (Crédit : Michel Thévenet)

6.1.2 La situation portuaire : le port dans un contexte

La situation portuaire implique de s'intéresser à la configuration géographique et au contexte d'implantation du port : comment le port insulaire est-il situé par rapport au port continental ? Quelle est sa proximité et sa relation aux zones urbanisées, aux activités économiques, aux réseaux de circulation, aux lieux d'origine et de destination des flux transitant par le port ?

Les enjeux de la situation portuaire pour la desserte sont multiples. Le premier enjeu du port insulaire est sa position au regard du continent. Aujourd'hui, tous les ports insulaires sont situés sur la côte « en dedans », face au continent, au plus près du port continental de la liaison. Quelques îles ont connu le déplacement de leur site portuaire qui, situé sur la côte extérieure, face au large, à proximité de la ressource halieutique, a migré vers la côte intérieure, au plus près du littoral continental. Cela permet de réduire la distance maritime à parcourir pour rejoindre le continent, minimisant ainsi la durée de traversée et limitant les coûts d'exploitation pour les compagnies et les tarifs pour les usagers. A Houat, le port d'Er Bec situé sur la côte est de l'île, était protégé des vents dominants (mais pas de ceux de nordet) et accordait un accès rapide aux zones de pêche. Détruite par une violente tempête en 1951, la digue du quai Capiot est rendue provisoirement praticable grâce à un ponton de bois, mais il est décidé de construire un nouveau port sur la côte nord de l'île. Le port Saint-Gildas est achevé en 1956

Figure 175 – Le transfert du port de Houat
Haut : les ports Collet et d'Er Bec avant 1951. Centre : localisation des ports sur l'île. Bas : le port Saint-Gildas en 2016
(Crédits : Melvan et MG 2016)

(Figure 175). Cette migration portuaire est également observée à Ouessant (du port de Lampaul à l'ouest de l'île, au port du Stiff avec un premier môle construit en 1905 sur la côte est) ou à Hoedic (du port de la Croix au sud à l'actuel port de l'Argol construit en 1973 sur la côte nord). Il y a également unicité du point d'embarquement insulaire, alors que certaines îles, notamment celles du Golfe du Morbihan, ont connu jusqu'à trois embarcadères répartis sur l'île selon la destination du navire de desserte.

En second lieu, le port est situé par rapport à un contexte urbain. Parmi les relations ville-port sur les îles, on distingue le port inclus, attenant ou éloigné de la zone urbaine. Sur les deux plus grandes îles, le port est pleinement intégré dans la ville, qui semble s'être construite autour des infrastructures portuaires utilisées pour la desserte (Port-Joinville et Le Palais). Sur la plupart des îles, le port jouxte la zone urbaine ou en est peu éloigné (entre 400 et 900 mètres)[288,289]. Souvent établi en hauteur de l'île, il suffit alors pour rejoindre le bourg de monter la côte, comme à Groix, Houat, Hoedic, Molène, Batz, Bréhat ou l'Île-aux-Moines. Le chemin à parcourir est plus long sur les îles où le centre urbain est éloigné de la côte « en dedans », comme c'est le cas à Arz (environ 2 km) ou à Ouessant (le port du Stiff est à 3,5 kilomètres du bourg de Lampaul).

Sur le continent, les ports connaissent une diversité amplifiée de situations par rapport à la zone urbaine : de la grande ville comme Brest, Lorient ou Vannes, à la station balnéaire comme Roscoff, Le Conquet ou Quiberon, jusqu'au port implanté en zone rurale éloignée des centres urbains comme Fromentine, ou dans une moindre mesure Ploubazlanec (commune où se situe l'embarcadère passager pour Bréhat à la Pointe de l'Arcouest). Pour la desserte des îles, chaque cas présente des atouts et des inconvénients. Un port urbain bénéficie des aménités des infrastructures urbaines, notamment en termes de réseaux de transport pour l'accès portuaire (cf. 6.3.1) ou d'autres services. Par exemple, la compagnie Pajarola explique que le port des Sables d'Olonne est le seul véritable port de commerce entre Nantes et La Rochelle, offrant de véritables infrastructures et services, notamment en ce qui concerne l'évacuation des déchets que Pajarola rapatrie depuis l'île d'Yeu. Mais le port subit aussi la congestion urbaine et risque d'être spatialement contraint. La ville balnéaire génère une attractivité touristique profitable à la compagnie assurant la desserte, mais elle est également sujette à des problèmes de congestion pour la circulation et le stationnement en saison estivale. Le port isolé dispose d'espace pour son activité, mais demeure dans une zone éloignée, parfois mal desservie. En effet, le port insulaire reste un petit port à l'échelle des enjeux portuaires habituels. Pour autant, il connaît les mêmes problèmes d'insertion territoriale.

[288] Les distances ont été mesurées entre le port et l'hôtel de ville.
[289] Sauf Sein, où la mairie se situe à une distance entre 150 (cale de la Poste) et 350 mètres (Men Brial).

La situation par rapport au centre urbain est un enjeu pour la desserte, en termes d'accessibilité au navire pour les passagers et le fret. A Bréhat, le Port-Clos, au sud de l'île, jouit d'une proximité au continent (1 mille nautique) mais se trouve à près de 700 mètres du centre du bourg. Au contraire, la grève de l'Eglise est près de deux fois plus éloignée du continent mais est située à seulement quelques 150 mètres à l'est de la place du village, facilitant la livraison des commerces.

Si la proximité du centre urbain est un atout, elle peut aussi se révéler une contrainte : à la fois pour le développement portuaire (besoin d'espace pour la gestion de la rupture modale, cf. 6.1.1.2), pour la circulation des flux (cf. 6.3.2) et pour la cohabitation avec les activités urbaines. A Paimpol, la circulation des camions livrant la marchandise et du chariot-élévateur participant au chargement de la barge est également source de nuisances pour le voisinage, d'autant plus que la compagnie assure des rotations parfois très matinales en raison des horaires d'ouverture de l'écluse. Un transfert du port vers la zone de Kerpalud pourrait être envisagé. En revanche à Bréhat, si les nuisances existent aussi, la question du transfert est moins évidente. A la grève de l'Eglise, des tensions existent entre la compagnie Bréhat Logistique et le voisinage de résidents secondaires qui accusent le maire et l'entrepreneur de nuisances et d'atteinte au domaine public maritime présentant un environnement exceptionnel (jugement prévu en octobre 2019). Le transport de marchandises à Bréhat s'effectue à la fois au Port-Clos par le service public et à la grève de l'Eglise par l'entreprise Bréhat Logistique. Dans les deux cas, les opérations de chargement et de déchargement sont réalisées dans des conditions peu favorables : cohabitation avec la desserte de passagers et souci de sécurité avec la présence de nombreux piétons dans le premier cas, ouvrages portuaires sommaires dans le second, soulignant la faiblesse et l'inadaptation des aménagements portuaires de l'île de Bréhat au transport de marchandises.

Des conflits peuvent aussi émerger avec des activités à proximité. Ainsi, au moment des analyses préalables à l'extension du terminal portuaire à Fromentine à la fin des années 1990, une étude spécifique est réalisée à la demande des ostréiculteurs inquiets des conséquences du projet sur leurs exploitations proches de la zone portuaire. L'étude a permis d'apporter des améliorations en termes de sédimentologie grâce à une révision du projet, avec une extension sur pilotis pour limiter les effets sur les courants.

Ainsi, si la situation portuaire est un enjeu pour la desserte, elle l'est aussi pour le territoire sur lequel le port est implanté. Le rapport entre le port et son territoire est de trois natures : économique, pour le commerce et les échanges réalisés ; politique, pour l'aménagement que le port nécessite sur le territoire ; et social, en termes d'emploi (Foulquier, 2014a). A Batz, la construction du port du Vil en 1986 pour le transport de marchandises avec la barge a permis d'endiguer la dépréciation de la valeur marchande des productions agricoles de l'île liée aux piètres conditions antérieures de traversée à bord des vedettes. A Fromentine, un agent départemental défend le projet d'extension et de modernisation

du port dans les années 2000 : c'est un aménagement qui *« ne vient pas pénaliser Fromentine et peut au contraire favoriser son développement touristique »*. De plus, les littoraux insulaires *« ont été rendus attractifs par l'œuvre des hommes, creusement de darses et aménagement de sites portuaires, fortification des côtes, assèchement des marécages, création de terre-pleins »* (Gombaud, 2007:74). Par son action améliorant la desserte et par les aménagements qu'il procure et l'attractivité qu'il suscite, le port joue un rôle essentiel sur le territoire et ses activités économiques. Mais le territoire a aussi un effet stimulant sur le port. C'est ainsi que l'activité de conserverie à Groix lors de la deuxième moitié du 19e siècle a favorisé le développement de Port-Tudy et de Port-Lay. Il y a donc relation réciproque et intercausalité de développement entre le port et son territoire (Vigarié, 1998).

6.1.3 Activités multiples et partage de l'espace portuaire

Le port de la desserte des îles du Ponant permet le passage d'éléments issus de ses proximités, avec le mouvement de marchandises et le transport de passagers. Il est un port d'approvisionnement de produits extérieurs et d'évacuation de la production locale (Doumenge, 1965).

Le port de la desserte est polyfonctionnel. D'autres activités liées au secteur maritime nécessitent l'usage du port : commerce, pêche et aquaculture, plaisance, construction navale, sauvetage, activité stratégique et militaire, activité pétrolière… Quelle est alors sur le port la place de la desserte parmi les autres activités portuaires ? L'espace alloué à la desserte face aux autres fonctions portuaires varie d'environ un dixième à l'intégralité du linéaire accostable du port (Dupont, 2016b). A Brest ou Lorient, l'activité de desserte ne représente qu'une petite partie de l'activité portuaire, tandis que dans de petits ports insulaires tels que Béluré ou Port-Clos, la desserte est l'activité essentielle. Or les activités utilisant le port le façonnent : aménagements portuaires, forme et surface du port, ouvrages et équipement divers… La desserte s'insère donc dans des ports à géométrie variable.

De la multiplicité des fonctions portuaires peuvent émerger des difficultés dans la pratique du métier voire des conflits d'usage, à la fois entre compagnies permanentes et saisonnières de la desserte, mais aussi entre desserte insulaire et autres usages portuaires. Emerge en effet une conflictualité portuaire, liée à des enjeux de projets et des enjeux spatiaux, avec des conflits d'affectation ou de cohabitation (Foulquier, 2016; Guillaume et al., 2014).

Pour la desserte des îles, l'accès aux ouvrages portuaires s'effectue sur demande auprès des instances portuaires (cf. 3.3.1.2). Mais malgré la priorité des liaisons permanentes vis-à-vis des liaisons saisonnières, des tensions peuvent exister. Preuve en est par exemple l'affaire au début des années 2000

opposant la Régie Départementale des Passages d'Eau de Vendée à la société de transport saisonnier de passagers Vedettes Inter Îles Vendéennes (VIIV) qui utilisait à Fromentine le même ponton que la navette rapide du service public (l'*Amporelle*). Les procédures relatives au droit de la concurrence concernaient notamment l'accès discriminatoire aux infrastructures portuaires. Finalement, la justice a reconnu légale l'exclusivité d'utilisation par le service public de l'ouvrage portuaire concerné.

Avec les autres usagers du port, les difficultés sont également issues d'occupation de l'espace portuaire et de ses ouvrages. La plaisance, avec son fort développement sur le littoral français depuis plusieurs décennies, requiert de l'espace et des équipements portuaires. Cette activité génère de la congestion et de l'encombrement de l'espace portuaire à la saison la plus favorable à la navigation, qui correspond aussi à celle des flux saisonniers de transport de visiteurs sur les liaisons de la desserte, permanente ou saisonnière. La saturation du port de Palais est par exemple observée en été (Figure 176), mais aussi à Port-Tudy (Groix), à Saint-Gildas (Houat) et au port de l'Argol (Hoedic). Sans nécessairement être source de conflit, la proximité de ces activités en cet espace portuaire restreint peut compliquer le travail quotidien des agents portuaires et des compagnies assurant la desserte. Nous traiterons des questions de sécurité liées à la présence de plusieurs activités dans une section ultérieure sur la circulation des flux sur le port (cf. 6.3.2).

Figure 176 – Fort trafic dans le port de Palais

On observe le Vindilis à la cale de l'Acadie, le Palais (compagnie Navix) à la cale Bonnelle, des navires de pêche au quai d'Yser et de nombreux navires de plaisance. (Crédit : capture-vidéo de l'association « Îles tournent » réalisée par Joshua Lelièvre Deslandes, 2013)

6.2 Le port côté mer

De l'aménagement le plus modeste au plus élaboré, le port n'est pas qu'un site naturel de mouillage mais également un site aménagé et valorisé par l'homme. S'il intervient dans l'aménagement, l'homme n'est pas en mesure, malgré ses développements techniques, de se libérer complètement des contraintes du site et de son milieu (Vigarié, 1979:68), notamment du phénomène des marées. Quelles sont les caractéristiques maritimes de l'interface portuaire ? Dans quelles mesures le port est-il accessible depuis la mer (6.2.1), et de quels ouvrages la desserte insulaire dispose-t-elle pour l'accostage et le débarquement (6.2.2) ?

6.2.1 L'accessibilité par la mer

La question de l'avant-port et de l'accès nautique renvoie le port de la desserte du Ponant à sa modestie : aucun service de pilotage, de remorquage ou de lamanage n'est offert. Le navire est seul à sa manœuvre. L'équipage s'assure de l'accessibilité de l'interface portuaire.

La localisation des interfaces portuaires sur les côtes continentales et insulaires détermine la distance à parcourir en mer et donc la durée de la traversée. L'accessibilité du port ne relève pas seulement de ces deux variables (distance et durée de traversée), mais aussi des modalités d'accès en fonction de contraintes naturelles, infrastructurelles ou réglementaires.

6.2.1.1 L'accessibilité dictée par les contraintes naturelles et les infrastructures portuaires

Le site nautique du port concerne *« tout ce qui peut avoir des répercussions sur la conduite des navires, et indirectement sur les installations du port »* (Vigarié, 1979:52). Cela inclut la nature des fonds, les conditions atmosphériques et hydrologiques dans la zone du site portuaire : vents, surcote de pleine mer liée à une dépression, houle et vagues, marnage, courants. Ces caractéristiques du site nautique influent sur le niveau d'accessibilité du port. L'accessibilité est déterminante pour l'accès du navire au port par la mer, mais aussi pour la navigation dans le port et la possibilité d'y faire escale.

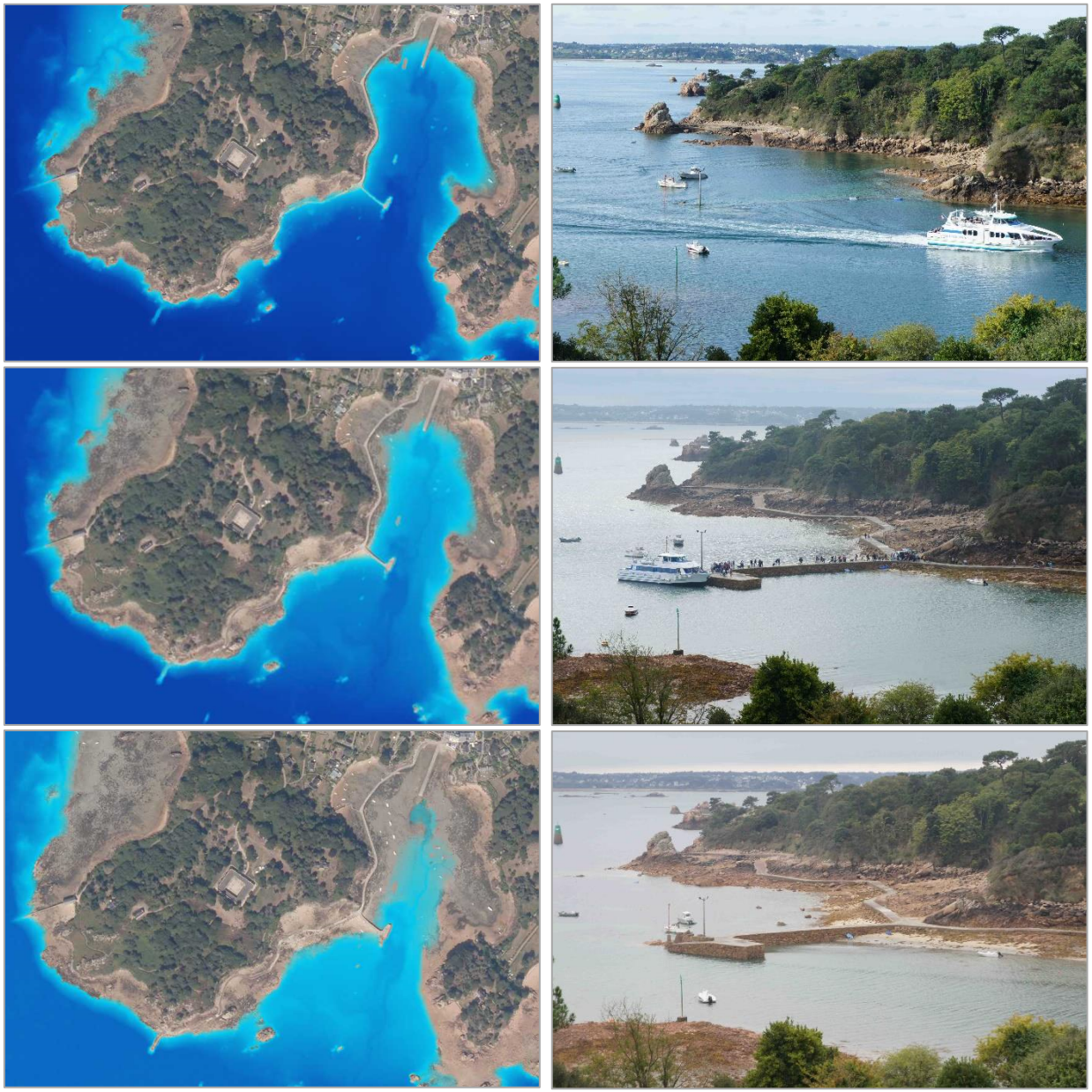


Figure 178 – Hauteurs d'eau à l'embarcadère du Grand-Pont (mi-cale) à Port-Clos à différentes heures de la marée

Faible coefficient de marée : 35 (27 septembre 2017). Haut : marée haute. Le navire Cupidon dépasse la mi-cale pour se rendre à la cale haute. Centre : marée descendante. La vedette le Kerpont accoste à la mi-cale. Bas : marée basse. Le niveau d'eau n'est guère suffisant et le navire devra accoster à la cale du Goavera, non visible sur cette photo (Source : tidemap.fr) (Crédit MG 2017)

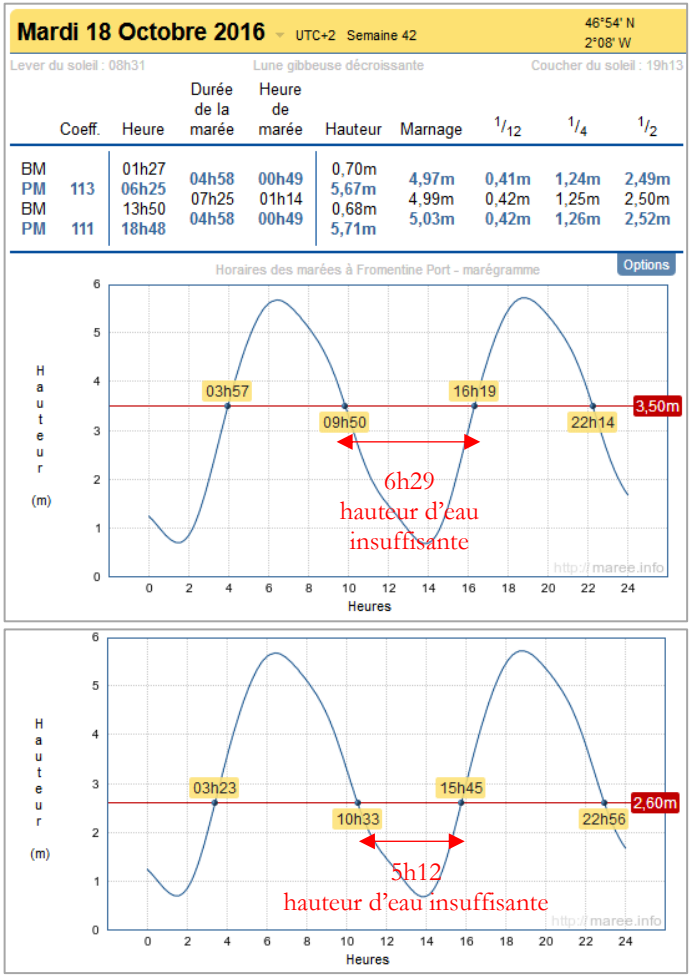


Figure 177 – Horaires d'accès au port de Fromentine en raison des contraintes du chenal, lors d'un fort coefficient de marée (113)

Haut : Insula Oya 2. Bas : catamarans. (Source : maree.info)

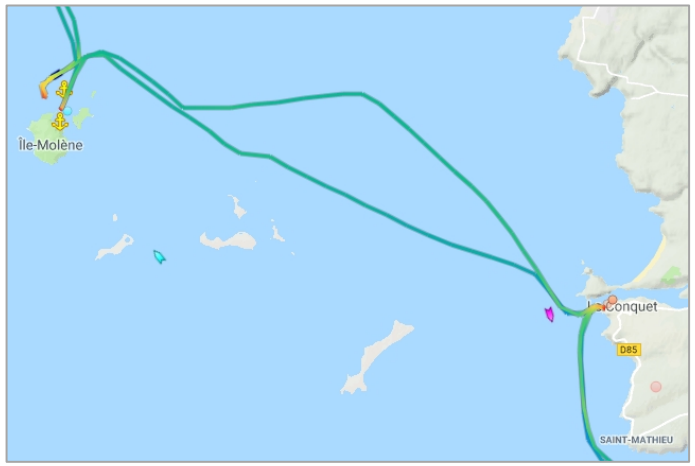


Figure 179 – Les routes entre Le Conquet et Molène selon la marée
La route la plus au nord par le chenal de la Helle est possible à marée basse. La route plus directe au sud par le chenal du Cromm n'est possible qu'à marée haute par fort coefficient. (Source : capture Marinetraffic.com)

Figure 180 – Les différents trajets entre Roscoff et Batz selon la marée
Bleu : marée basse, rouge : marée haute (Réalisation MG)

- *Rejoindre le port et y manœuvrer*

En plus des conditions ponctuelles qui peuvent rendre l'accès au port difficile et nécessitent les meilleures compétences de l'équipage (par exemple rentrer dans un port étroit alors que les conditions de vents et de courants imposent une force latérale sur le navire), deux phénomènes peuvent avoir de fortes conséquences sur l'accessibilité au port : le marnage et l'ensablement.

Avant même l'entrée dans le port, les marées modifient les routes maritimes empruntées. La marée haute permet de réduire la distance du trajet en mer par le navire, mais peut à l'inverse la rallonger à proximité du port. Les hauteurs d'eau à marée basse ne sont pas toujours suffisantes pour naviguer sur la route maritime empruntée à marée haute, ce qui nécessite soit d'établir une deuxième route, moins directe, soit d'adapter les horaires de passage (cf. 5.2.2.3). Il existe par exemple deux routes maritimes empruntées par les navires de la Penn Ar Bed entre Le Conquet et Molène selon la hauteur d'eau (Figure 179). A Batz, si la cale de l'Île-aux-Moutons est submergée, la vedette peut couper sa route, tandis que sinon, elle contourne la cale au niveau du feu de signalisation (Figure 180) (Paul, 1994). Pour desservir Yeu, la route maritime n'est guère modifiable, puisque c'est au niveau de l'étroit goulet de chenal de Fromentine que le passage est rendu compliqué par les marées. Fermant la baie de Bourgneuf au sud, le chenal de Fromentine ne permet le passage de l'*Insula Oya 2* qu'avec 3,5 mètres d'eau et celui des catamarans avec 2,6 mètres d'eau[290]. Ainsi par fort coefficient, le port n'est pas accessible pendant plus de six heures pour le cargo mixte et plus de cinq heures pour les catamarans, sur des créneaux situés en pleine journée (Figure 177). Pour la compagnie Pajarola, le port de Fromentine présente trop de contrainte d'accès. Selon son directeur, ce port s'est développé plus que les autres de la côte vendéenne pour la desserte de l'île d'Yeu, en raison d'une route maritime plus confortable. Mais Pajarola ne transportant pas de passagers, ce critère n'est pas à prendre en compte. La compagnie a donc opté pour un port plus grand, équipé pour le commerce : les Sables-d'Olonne[291].

Outre l'accès à la zone portuaire, les marées modifient également les conditions d'accès aux infrastructures mêmes du port. L'effet des marées modifie les profondeurs et le plan d'eau du port, qui doit *« s'adapter à l'effet des marées et à leurs conséquences […] Le marnage, dès qu'il prend quelque ampleur, acquiert un rôle essentiel »* (Vigarié, 1979:57). Les implications pour les infrastructures portuaires sont

[290] Ces hauteurs théoriques comprennent le tirant d'eau (hauteur immergée de la coque), le pied de pilote (marge additionnelle), la décote (écart négatif entre le niveau marin observé et prédit, d'origine météorologique) et la sonde (profondeur minimale). Soit pour l'*Insula Oya 2* dans le chenal de Fromentine : 2,4 m + 0,5 m + 0,3 m + 0,3 m = 3,5 m.

[291] En réalité, la société est surtout basée dans cet ancien port charbonnier en lien avec sa précédente activité : le transport de charbon vers l'île d'Yeu jusque dans les années 1960, avec le début de la diversification du fret transporté.

importantes afin de permettre l'accostage à tout moment. L'accès au port soumis à un fort marnage nécessite des aménagements particuliers, comme :

- la longueur considérable des cales d'accès, telles que celles de la pointe de l'Arcouest ou de l'île de Batz (plus trois cents mètres chacune, pour des vedettes de 21 mètres en moyenne) ;
- la multiplicité des zones d'accostage, comme au Port-Clos à Bréhat où les navires à passagers peuvent débarquer à trois cales selon la hauteur d'eau (Figure 178) : l'embarcadère du Port-Clos (ou la cale haute), l'embarcadère du Grand-Pont (ou la mi-cale) et l'embarcadère du Goavera (ou la cale basse)[292]. Il faut parcourir près de huit cents mètres entre la cale haute et la cale basse. C'est le cas également à Roscoff où l'embarquement s'effectue au Vieux Port de marée haute à mi-marée puis à l'estacade à marée basse[293] (cf. Planche 7-4/6), à Sein à la cale de la Poste ou à Men Brial, et à Aix à la cale Napoléon (Figure 181) ou à la jetée Barbotin (Figure 182) ;
- des infrastructures portuaires s'adaptant à la hauteur d'eau, comme le ponton flottant de Lorient ou le système de passerelles amovibles pour la desserte de l'île d'Yeu (cf. 6.2.2) (Planche 7-8 et 5) ;
- l'aménagement d'une écluse permettant d'accéder à un bassin à flot, pour les ports en ayant les moyens. Alors que l'avant-port est en tout temps accessible aux navires à faible tirant d'eau, l'accès au bassin à flot pour les plus gros navires dépend des horaires d'ouverture de l'écluse, selon la marée. C'est le cas à Paimpol, Le Palais, Port-Joinville et les Sables d'Olonne. Si l'accès au port est contraint à l'entrée comme à la sortie en fonction des horaires d'ouverture de l'écluse, le navire amarré au bassin à flot est affranchi des marées le temps de son escale.

Ces infrastructures s'adaptant à la marée représentent des coûts d'aménagement. *« Dans la valeur des sites la présence ou l'absence de fortes dénivellations des marées joue un grand rôle. Les côtes sans marées et à eau profonde sont accueillantes à des installations portuaires peu onéreuses. Au contraire les côtes à fortes marées exigent la construction d'écluses et de bassins à flot qui non seulement reviennent cher, mais qui au surplus ne permettent pas les entrées et les sorties en dehors d'horaires stricts »* (Doumenge, 1965:238). La liaison insulaire profite des autres fonctions du port nécessitant également une écluse. Et malgré ces aménagements, des contraintes

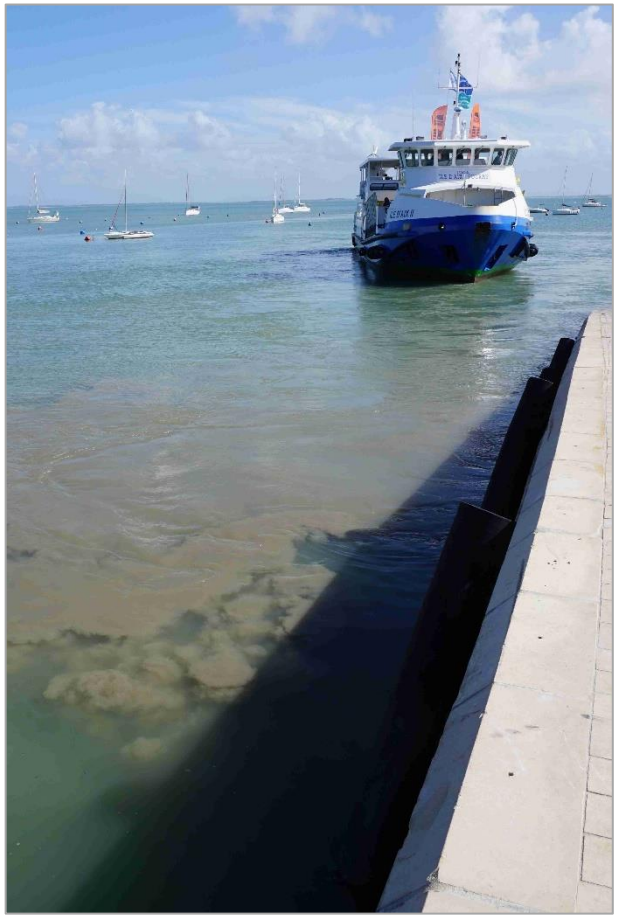


Figure 181 – L'*Île d'Aix 2* quitte la cale Napoléon et par les courants générés, entretient sa souille (fosse)
(Crédit MG 2016)

[292] La cale haute, la mi-cale et la cale basse sont également appelées la « calotte », « l'amicale » et « la calebasse ».

[293] Le site de Roscoff présente l'avantage d'un abri naturel, avec deux baies protégées. Celle de l'Ouest s'ensablant et s'asséchant complétement à marée basse, c'est aujourd'hui celle à l'est, entre le Vil et la pointe de Bloscon qui est aménagée pour la pêche, la plaisance et la desserte. Un port distinct pour le transport outre-manche se situe à l'est de la pointe.

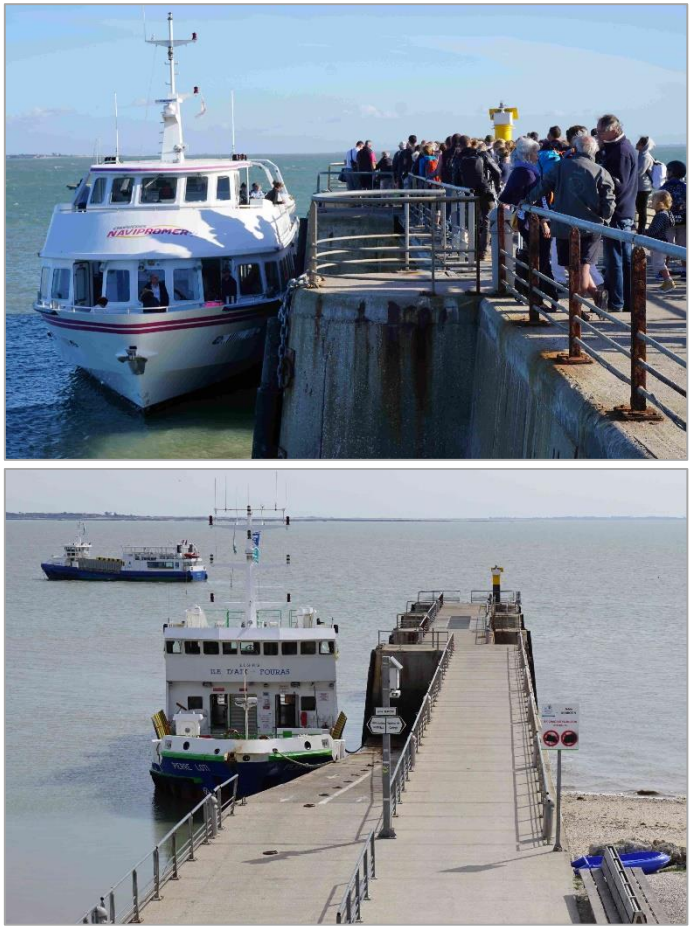


Figure 182 – Accostage à la jetée Barbotin.
En haut : le navire Orazur 3 de Navipromer à un poste de stationnement de la jetée. Bas : le navire Pierre Loti à la cale de la jetée. Au fond de la cale, 4 postes de stationnement pour les compagnies saisonnières. En arrière-plan, le navire Île-d'Aix 2 au mouillage (Crédit MG 2016)

persistent. A Sein, par coefficient supérieur à 112, le quai de la Poste est submergé de 5 à 10 centimètres d'eau.

Dans les ports à marée, celles-ci continuent de rythmer le déplacement des hommes. En plus d'avoir des conséquences sur l'aménagement portuaire, la marée nécessite des adaptations d'exploitation pour la compagnie assurant la desserte avec des horaires de rotations adaptés et des conséquences salariales. L'Autorité de la Concurrence, chargée de lutter contre les pratiques anticoncurrentielles et d'étudier le fonctionnement des marchés, estime en 2000 à 1,7 millions de francs pour la Régie de Vendée le coût lié à un travail en équipe sur une amplitude journalière de 16 heures imposée par les conditions d'accès au chenal de Fromentine (Conseil de la Concurrence, 2004:7).

Le deuxième phénomène dégradant l'accès à l'interface portuaire est la formation de bancs de sable, notamment en zone estuarienne. L'ensablement des sites portuaires contraint à de petits navires et de grands travaux d'entretien et de curage. C'est pourquoi *« les ports de fond d'estuaire, site privilégié car fournissant l'abri le plus sûr contre les dangers du large comme le vent et la houle, n'ont cessé de se déplacer vers l'aval à la recherche des profondeurs nécessaires au tirant d'eau croissant des bateaux »* (Cabanne, 1998). C'est ainsi que la desserte vers Sein, utilisant auparavant le port d'Audierne sujet à l'ensablement, a migré vers le port de Sainte-Evette. Cependant, des sites ne peuvent se déplacer plus en aval et nécessitent alors des travaux de dragage. En plus de la marée, le port de Fromentine subit aussi l'effet de l'ensablement : il *« présente un intérêt particulier l'hiver, car il est plus abrité et permet un voyage plus confortable que depuis Saint-Gilles-Croix-de-Vie. En revanche, les marées et l'ensablement progressif du goulet de Fromentine posent des problèmes de sécurité particuliers pour la navigation des navires, été comme hiver »* (Conseil de la Concurrence, 2004:4). Le chenal se caractérise par des accrétions de sable régulières qui contraignent l'accès au port. Annuellement, il est dragué quatre fois sur plus de deux milles nautiques, représentant un volume prélevé d'environ quatre-vingt mille mètres cubes et un coût additionnel pour la desserte de près d'un million d'euros (Catram et al., 2014). Par le biais d'appels d'offre, le département de Vendée fait parfois appel à celui de Charente-Maritime, très bien équipé pour ses propres ports. Celui d'Aix est dragué tous les deux à trois ans selon le taux d'engraissement, pour un coût d'environ soixante-dix mille euros, afin de maintenir l'accès à la cale Napoléon. Les manœuvres du navire permettent cependant d'entretenir sa souille (Figure 181).

- *Stationner en toute sécurité dans le port*

Il faut également s'interroger sur les conditions d'escale dans les ports pour le navire, à la fois en termes de hauteur d'eau et de sécurité de l'amarrage. La Compagnie Océane n'est marquée par le phénomène des marées que pour l'escale de nuit à Port-Tudy de son navire *Île-de-Groix*, qui a un trop

grand tirant d'eau pour y passer la nuit trois fois par mois environ. Le *Saint-Tudy*, au tirant d'eau plus faible, le remplace alors. De plus, la cale Guyot est un peu courte, le navire à marée basse devant s'amarrer dans sa partie inférieure gène ainsi parfois l'accès au port de plaisance. Ainsi accosté, la rampe de débarquement du navire n'est pas très bien ajustée à la cale.

Dans sa préface à l'ouvrage sur les ports du Ponant (Couliou et al., 2004), Björn Larsson rappelle que *« nul port, si abrité soit-il, n'est vraiment à l'abri des grosses tempêtes, des marées d'équinoxes ou de la houle incoercible qui rompent les amarres, mêmes les plus gros cargos, comme si c'était du fil à coudre »* (Larsson, 2004). Soumises à une traction puissante quand le port du Stiff à Ouessant est mal abrité de la houle, de nombreuses aussières rompent selon la chef d'armement de la Penn Ar Bed. Si le navire ne peut stationner dans le port sans risquer de créer des dommages, aux ouvrages ou à lui-même, alors l'accessibilité du port en est réduite. Par gros temps, si les rotations ne sont pas annulées, le temps d'escale au port de l'île de Sein est réduit, pour limiter de tels risques. En Iroise, les conditions d'accostage sont la principale inquiétude des commandants, qui se renseignent immanquablement auprès du service météo ou d'un correspondant îlien sur place avant l'appareillage. Plus que les conditions de navigation durant la traversée, ce sont les conditions d'accostage et de stationnement dans le port qui constituent de réelles limites à la réalisation de rotations fiables et sûres. Les problématiques sont identiques pour la voie aérienne : visibilité et état de la piste sont renseignés au pilote avant d'entamer la traversée.

6.2.1.2 L'accessibilité liée aux réglementations portuaires

Dans les ports de la desserte des îles du Ponant, il existe des contraintes réglementaires pour l'accès aux ouvrages par les compagnies de transport. L'autorité gestionnaire du port étant également l'autorité délégante, ou alors proche de celle-ci, il existe une priorité d'accès au port pour les compagnies assurant un service public par rapport aux compagnies ne répondant pas officiellement à une mission de service public, ou aux autres activités maritimes (Figure 183). C'est le cas pour les ouvrages portuaires partagés entre différents opérateurs de transport, notamment entre compagnies permanentes et compagnies saisonnières. Les instances portuaires établissent le planning d'occupation des ouvrages, affectant des horaires d'accès aux différentes compagnies en activité (cf. Figure 93, p192). Nous avons déjà évoqué le conflit sur la liaison vers l'île d'Yeu. Ces difficultés peuvent être levées en augmentant le linéaire d'accostage de l'ouvrage existant ou en créant de nouvelles zones d'accostage permettant la séparation et limitant ainsi la dépendance des compagnies assurant un service entièrement privé aux horaires du service public. A Aix par exemple, les navires du service public sont les seuls autorisés à accoster à la cale Napoléon à marée haute ou à la cale de la jetée Barbotin à marée basse. Les navires

Figure 183 – Priorité d'accostage à la cale de Sainte-Evette
(Crédit MG 2016)

Figure 184 – La Barge de Bréhat à l'échouage et à quai au Port-Clos pour ses opérations de déchargement
(Crédit MG 2016)

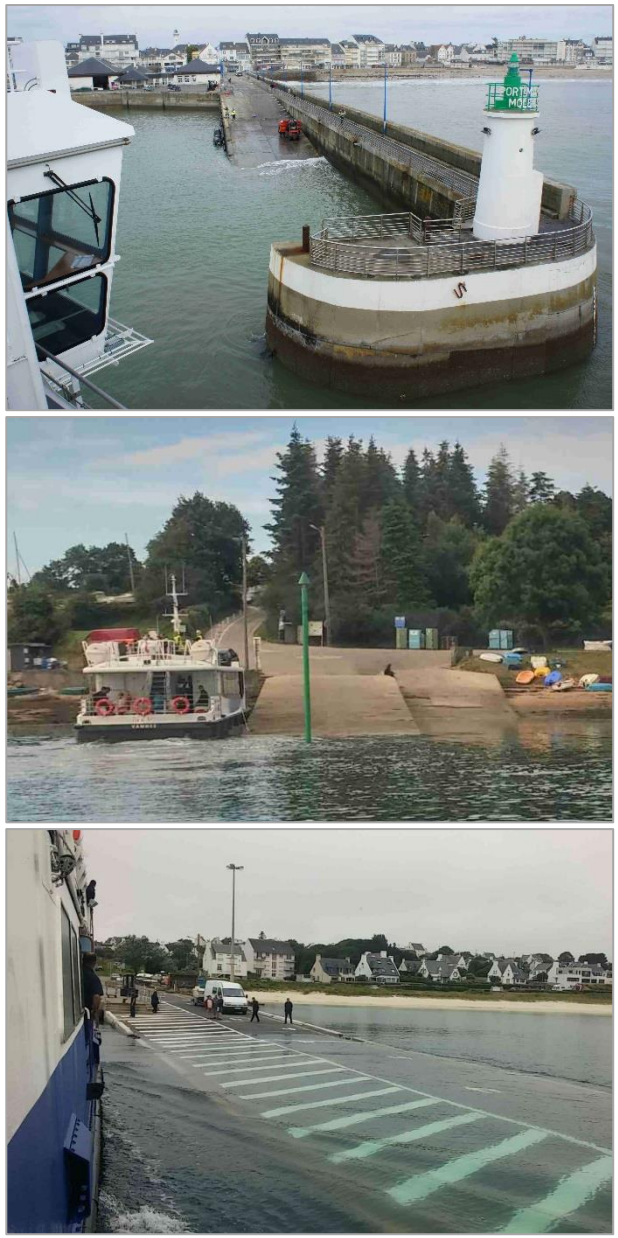


Figure 185 – Les cales sont les ouvrages les plus répandus dans les ports de la desserte insulaire du Ponant

Haut : arrivée à une cale à Port-Maria (Quiberon). Centre : cale de Barrarac'h permettant d'accoster de part et d'autre. Bas : la cale de Sainte-Evette est largement submergée, obligeant l'Enez Sun à accoster au plus haut de l'ouvrage (Crédit MG 2016-17)

des compagnies saisonnières débarquant uniquement aux quatre postes de stationnement à l'extrémité de la jetée Barbotin (Figure 182).

Une deuxième contrainte d'accès aux ouvrages portuaires est la priorité des compagnies assurant le transport de passagers par rapport au transport de marchandises. A Bréhat, afin de limiter les complications liées à la circulation des flux sur le port (cf. 6.3.2), la compagnie Barge de Bréhat ne peut accéder aux cales du Port-Clos entre avril et mi-septembre, les Vedettes de Bréhat étant prioritaires. L'embarquement et le débarquement des passagers en est facilité, mais celui des marchandises est contrarié. La barge doit alors en effet soit prévoir ses rotations en dehors des créneaux des navires à passagers, ce qui rajoute une contrainte horaire à celles de marées ; soit s'échouer et décharger sur la plage, solution privilégiée (Figure 184). Lorsque la compagnie transportait de la marchandise fraîche, elle avait l'autorisation d'accoster pendant une heure par jour à la cale en été. L'activité étant reprise depuis 2014 par la compagnie concurrente Bréhat Logistique (débarquant sur le site portuaire de la grève de l'Eglise), la Barge de Bréhat n'a plus accès aux ouvrages portuaires pendant près de six mois de l'année.

Enfin, une troisième contrainte réglementaire observée sur les îles du Ponant est liée à la circulation terrestre. Afin de limiter la congestion et le passage de camions sur le quai Bonnelle au port de Palais, l'accostage est réglementé et limité. Les navires cargos de TMC, auparavant autorisés à y décharger, levant ainsi la contrainte du passage de l'écluse, accostent uniquement dans le bassin à flot.

L'accessibilité portuaire est donc à la fois liée au contexte physique et réglementaire. Une fois le port atteint, il s'agit d'accoster le navire et de réaliser les opérations de chargement et d'embarquement.

6.2.2 Les ouvrages portuaires pour l'accostage et le débarquement

Les ouvrages portuaires sont les aménagements permettant l'accostage du navire, puis les opérations de chargement et déchargement du fret, ou d'embarquement et de débarquement des passagers. Ils font partie des infrastructures portuaires, comprenant les réseaux d'accès portuaires (qu'ils soient maritimes, ferroviaires, fluviaux ou routiers), tandis que les superstructures sont les équipements de quais, nécessaires au levage et au stockage des produits (CESER, 2006; Foulquier, 2014a). Ces derniers seront abordés dans la partie suivante sur les caractéristiques terrestres du port. Nous ne traitons pas des ouvrages de défense (digue, brise-lame…), de signalisation et de sécurité (feu d'entrée, amer, balise…), ni de ceux pour contrer les effets de la marée (écluse, bassin à flot), déjà évoqués précédemment.

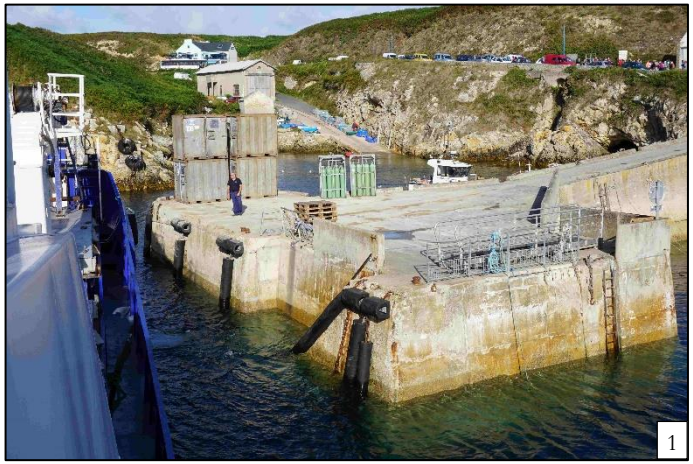


Planche 7 – Les ouvrages portuaires de la desserte insulaire du Ponant pour l'accostage, l'embarquement et le chargement (hors cales)

(Crédit MG 2016-17)

1/ Arrivée avec le Molenez au Vieux Quai du port du Stiff, Ouessant

2/ Arrivée au quai de la digue du Bon Retour à Molène, équipé d'escaliers

3/ L'éperon de Port-Joinville dédié à la desserte, avec à droite un quai pour le cargo mixte (ici remplacé par le Guédel 3), et à gauche la passerelle pour les catamarans

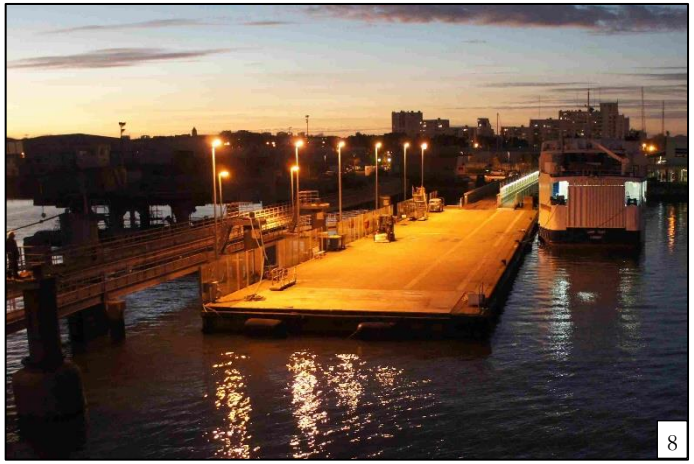
4/ La très longue estacade du port de Roscoff

5/ Le pont supérieur de la passerelle à Fromentine sert au débarquement des passagers tandis que le pont inférieur à celui des véhicules

6/ Après le débarquement sur l'estacade de Roscoff, c'est parti pour quelques minutes de marche (avec seulement une barrière centrale sur les premiers mètres)

7/ Le navire Île d'Arz au ponton flottant B du port de commerce de Vannes

8/ Ponton béton flottant du port de Lorient (14 mètres sur 81)



On recense une grande diversité des ouvrages portuaires pour effectuer le lien entre la mer et la terre pour les passagers et le fret (Figure 185 et Planche 7) :

- Le quai est un mur plongeant dans l'eau et coiffé d'une plateforme horizontale[294] permettant la circulation du fret, des passagers et des engins de manutention. La hauteur du quai varie selon la marée, c'est pourquoi il est équipé d'escaliers pour faciliter l'embarquement des passagers. De plus, le roulage n'est possible que dans certaines conditions de marée mettant à niveau le pont garage du navire et le quai. Le roulage reste donc exceptionnel avec un tel ouvrage, impliquant alors une manutention par levage.
- La cale est un quai dont la plateforme est inclinée, et qui se trouve en partie submergée selon la hauteur d'eau, permettant ainsi un accostage quelle que soit la marée. C'est donc un ouvrage adaptatif, où de nombreux navires peuvent accoster, si sa longueur est suffisante.
- L'estacade est une jetée sur pilotis, permettant de s'éloigner de l'estran pour trouver des profondeurs d'eau suffisantes à marée basse. Le port de Roscoff est équipé d'une estacade de 580 mètres pour permettre l'embarquement des passagers à marée basse. A Fromentine, l'ancien port était également équipé d'une estacade, en bois, utilisée à la fois par les passagers et le fret. Mais cet ouvrage était limitant pour l'activité, puisqu'il était interdit aux poids lourds, générant un effort de manutention considérable.
- La passerelle est utilisée sur la liaison islaise. A la manière d'une passerelle d'un aéroport permettant aux passagers d'embarquer à bord d'un avion quelle que soit sa hauteur, la passerelle dans le port permet d'accéder au navire quelle que soit la hauteur de son pont et donc quelle que soit la hauteur d'eau. Ces passerelles d'accostage couvertes existent aussi bien à Fromentine qu'à Port-Joinville, et disposent d'un double pont : le pont inférieur pour les véhicules, le pont supérieur pour les passagers. Elles sont amovibles et réglables, pour s'adapter au marnage du chenal de Fromentine de 5,8 mètres par grand coefficient de marée.
- Le ponton flottant est une structure légère flottante permettant de s'adapter à la hauteur d'eau, relié à la terre ferme pas une passerelle. Courant dans les ports de plaisance, il est plus rare pour la desserte des îles du Ponant. Il y en a un à Donges pour le pétrolier Anatife, plusieurs dans le port de commerce de Vannes pour le transport permanent ou saisonnier de passagers et un autre dans le port de Lorient. Ce dernier permet l'embarquement et le débarquement des véhicules en « culée » avec le tablier à la poupe des navires.

[294] Sensée être insubmersible, mais ce n'est pas le cas à marée haute par fort coefficient à Sein ou Paimpol.

Du port doté d'une simple cale au port en bassins avec de nombreux quais et cales, le niveau d'aménagement portuaire est varié pour la desserte des îles du Ponant. Selon Louis Brigand (2004), la gamme des aménagements portuaires *« témoigne à la fois des difficultés d'accès à l'île, de sa proximité au continent et de son développement économique et démographique »*. C'est ainsi que les grandes îles peuplées comme Yeu et Belle-Île disposent de ports bien équipés pour les nombreuses fonctions qu'ils remplissent et assez grands pour accueillir des navires à fort tonnage, avec plusieurs types d'ouvrages portuaires (cales, quais, passerelles…), répartis sur plusieurs zones, darses ou bassins. Les plus petites îles, notamment celles du Golfe du Morbihan, disposent d'aménagements plus modestes, et accueillent des navires de moindre gabarit. Le port le plus modeste de la desserte est sans nul doute celui de l'Eglise à Bréhat, simple grève équipée d'un chemin de roulement pour y descendre. La barge repose sur la grève ou flotte au mouillage selon la marée. Il existe d'autres ports d'échouage, comme le port continental de la même compagnie à Saint-Julien, à Port-Clos à Bréhat pour la barge concurrente (Figure 184), ou encore à Batz où la barge François-André et les vedettes en dehors de leur semaine d'exploitation se posent sur le sable (Figure 186).

Se pose en effet la question du stationnement du navire en dehors de son exploitation. Certains ports proposent des postes de stationnement spécifiques, en dehors des zones habituelles de chargement ou d'embarquement (Figure 187). Il peut s'agir de bouées de mouillage (pour les vedettes à Bréhat ou à Batz, pour les navires mixtes à Sainte-Evette ou à l'île d'Aix), de ducs-d'Albe (dans le port de Palais notamment) ou de linéaire de quai ne servant pas à la manutention et n'étant alors pas équipé pour le chargement ou l'embarquement (comme au port d'Argol à Hoedic ou à Port-Joinville).

La taille de la zone portuaire attribuée à la desserte est un enjeu pour le stationnement des navires la nuit ou en dehors de l'exploitation, mais aussi pour l'organisation des rotations. Port-Joinville peut accueillir les trois navires de la flotte simultanément, avec un poste d'accostage et un poste de stationnement pour les catamarans, ainsi qu'un poste réservé à l'*Insula Oya 2*, qui n'a pas besoin des passerelles et est entièrement autonome pour l'embarquement des passagers et le chargement des véhicules (rampes télescopiques permettant de s'adapter à la hauteur du quai) et des marchandises (deux grues). A Fromentine, le cargo mixte dispose également d'un poste d'accostage réservé, non adapté aux catamarans, mais d'un seul poste d'accostage pour les catamarans, qui ne s'y trouvent donc jamais au même moment.

Ces équipements portuaires représentent des coûts considérables de construction et d'entretien, à la fois pour les gestionnaires et éventuellement pour les compagnies les utilisant. En 1995, le *Casam 3* a causé lors d'accostages brutaux d'importants dégâts au quai de la Glacière, quai nord du bassin à flot de Port-Joinville attribué à la compagnie Pajarola. Celle-ci par le biais de son assurance a participé à hauteur de près de 70% des réparations (740 000 francs hors taxe).

Figure 186 – Ports d'échouage pour la desserte insulaire du Ponant

Haut : grève de l'Eglise à Bréhat. Centre et bas : échouage à Porz Kernok à Batz pour les vedettes et la barge (Crédit MG 2016)

Figure 187 – Divers postes de stationnement des navires dans les ports de la desserte insulaire du Ponant

Haut : L'Enez Sun au mouillage au large de la cale de Sainte-Evette. Centre : Le Bangor amarré aux ducs-d'Albe sous la citadelle de Palais. Bas : Le Melvan au stationnement dans le port d'Argol, derrière sa cale de débarquement (Crédit MG 2016-17)

En conclusion, la nature des ouvrages portuaires joue un grand rôle dans la fluidité du trafic et l'ampleur de la rupture modale, bien souvent synonyme de rupture de charge. En combien de temps celle-ci est-elle assurée ? La manutention génère-t-elle des heurts à la marchandise ? Ces éléments sont partie intégrante des problématiques quotidiennes des entreprises insulaires. Mais avant de les identifier dans la partie IV, voyons comment l'interface portuaire présente à terre des caractéristiques propres à faciliter la desserte.

6.3 Le port côté terre

A terre, le périmètre portuaire comprend l'espace composé de quais, de terre-pleins, d'enclos et d'aires de stationnement, mais aussi l'équipement bâti (gare maritime, hangar) voyant défiler fret et passagers, sur des périodes plus ou moins longues. Quelles sont les caractéristiques terrestres de l'interface portuaire ? Quel est le niveau d'accessibilité du port depuis la terre (6.3.1), comment la circulation des différents types de flux est-elle gérée sur le port (6.3.2) et quels sont les équipements portuaires pouvant optimiser la desserte insulaire (6.3.3) ?

6.3.1 L'accessibilité par la terre

L'accessibilité du port par la terre est ici envisagée par l'accès à la zone portuaire depuis l'extérieur (6.3.1.1), mais aussi, au sein de l'interface portuaire, par l'accès aux différentes zones d'embarquement (6.3.1.2). L'accessibilité est aussi une question de stationnement (6.3.1.3).

6.3.1.1 Accès à la zone portuaire

L'accès au port nécessite des voies routières, ferroviaires ou fluviales, pour l'arrivée et le départ des passagers, et pour le pré et le post-acheminement du fret. Les premiers développements de la desserte des îles du Ponant correspondent à l'essor touristique permis par l'arrivée du train jusqu'aux ports continentaux à la fin du 19e siècle, comme Quiberon, Roscoff, Paimpol ou Fromentine.

En premier lieu, il faut considérer l'éloignement du port : l'éloignement du port insulaire depuis le bourg, le lieu d'habitation du passager ou la localisation de l'activité économique usagère du service de transport ; mais aussi l'éloignement du port continental des zones urbanisées les plus proches, des lieux d'origine des visiteurs et lieux d'approvisionnement ou de commercialisation pour les produits échangés entre îles et continent. Les sites portuaires insulaires, nous l'avons vu (6.1.2) sont plus ou moins distants du cœur économique de l'île. Mais les accès y menant sont primordiaux. A Batz par exemple, *« l'unique route qui dessert le débarcadère de l'île aux Moutons a acquis une importance de premier ordre avec le développement des échanges de produits et de passagers avec le continent »* (Brigand et al., 1986:78). A Ouessant, la route menant du port au bourg de Lampaul est la principale sur l'île. Sur le continent, les ports de la desserte connaissent également des situations très variées. Alors que les ports de Brest et Lorient sont situés dans des villes offrant à la fois des réseaux de transport développés et une proximité des zones économiques et commerciales, d'autres ports sont plus éloignés (Figure 188). Fromentine est

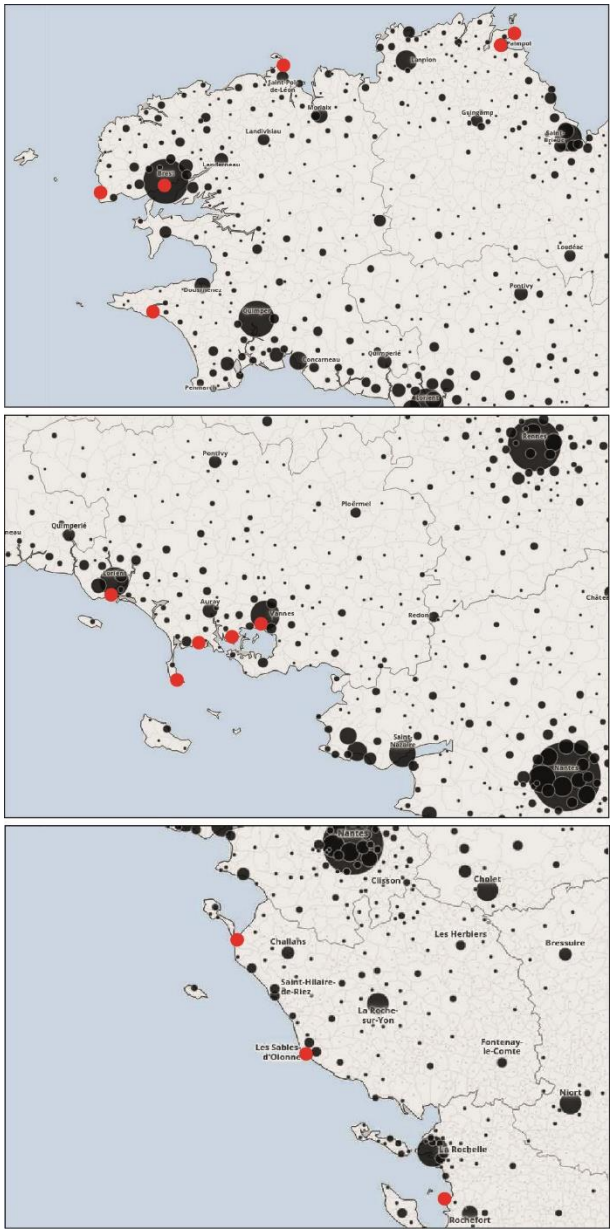


Figure 188 – Localisation des ports continentaux et éloignement des centres économiques

En rouge les ports d la desserte. En noir la taille des centres économiques mesurée par le nombre d'entreprises par commune (INSEE 2017)

Figure 189 – Un tracteur de transport remonte la ruelle pentue pour rejoindre le bourg depuis Port-Clos, Bréhat

(Crédit MG 2016)

Figure 190 – Contraintes terrestres d'accès au port à l'île d'Aix

Haut : cale Barbotin trop étroite pour les véhicules. Bas : ouverture étroite dans les fortifications pour rejoindre le bourg (Crédit MG 2016)

à 25 km de Challans, 68 km de La-Roche-sur-Yon ou de Nantes. Aix en revanche bénéfice de la proximité de Rochefort (18 km) et La Rochelle (31 km). Dans le Morbihan, alors que la desserte groisillonne débarque en plein centre de Lorient, la liaison de Belle-Île et celle de Houat et Hoedic aboutissent à Quiberon, qui n'offre pas tous les services, médicaux, techniques et commerciaux recherchés dans un cadre privé ou professionnel par les îliens. Ces derniers doivent alors se rendre à Vannes (47 km) ou à Lorient (66 km). Réciproquement, ces ports sont éloignés pour les visiteurs. Mais l'accès vers les îles est généralement balisé à l'approche du port continental.

En second lieu, la praticabilité de ces accès, en termes de relief, de congestion et de format, a des incidences sur la circulation ou le type de moyens roulants assurant ensuite la livraison terrestre sur l'île. A Bréhat, à Saint-Julien ou à Houat, le relief du site portuaire, et la côte à gravir pour quitter le port rendent l'approche de celui-ci difficile pour certains moyens de transport. Au port de Saint-Julien, l'accès est très raide pour les camions livrant la compagnie Bréhat Logistique. A Bréhat les tracteurs, seuls véhicules autorisés sur l'île pour les professionnels, peinent parfois à remonter la rue pavée très pentue vers le bourg (Figure 189).

Outre le relief, il y a également des considérations liées aux conditions de voirie. A Aix, la cale à la jetée Barbotin est plus accessible par la mer car elle offre une plus grande hauteur d'eau, mais elle est moins accessible par la terre. En effet, l'exiguïté de la cale ne permet pas aux véhicules d'embarquer (Figure 190), et l'étroit chemin pavé longeant les douves est conçu comme un cheminement piéton et non comme un accès pour véhicules. Alors que la desserte des passagers pourrait se contenter de la jetée Barbotin, la desserte de fret nécessite l'accès à la cale Napoléon. C'est pourquoi celle-ci demeure utilisée par les navires de la desserte permanente, les seuls à proposer de transporter des véhicules. Sur l'île d'Aix, d'autres contraintes d'accès existent, notamment à la sortie du port, avec la présence d'une porte de passage dans les fortifications, limitant ainsi la largeur des véhicules (on en trouve aussi à Belle-Île pour sortir de Palais).

Enfin, l'accessibilité portuaire dépend de l'intensité des trafics à son approche. Les ports situés dans les zones de trafic congestionné sont gênés dans leur accès, que ce soit les grandes villes (Brest ou Lorient) ou les villes touristiques : les trafics saisonniers sont notamment recensés sur le continent à Roscoff, Le Conquet ou Quiberon. A Vannes, le port de commerce utilisé à la fois pour la desserte d'Arz, les balades saisonnières dans le Golfe et le transport maritime de marchandises génère une circulation en été entravant les livraisons à l'entrepôt de TMC. A Roscoff, où le lieu de stockage est situé à 380 mètres de la cale de chargement, les marins-manutentionnaires de la SARL Transport de Fret luttent avec la circulation en été, notamment les jours de marché sur le port. Sur les îles, le problème existe partout où les véhicules sont autorisés.

En troisième lieu, l'accessibilité est une question de réseau de transport en commun et d'intermodalité (Encadré 45). L'existence de desserte terrestre du port ne suffit pas, encore faut-il que le service horaire corresponde aux rotations des navires et aux besoins des usagers. Pour cela, des accords existent parfois entre compagnie maritime et transporteur terrestre, comme entre la Penn Ar Bed et les cars de l'Elorn, entre Le Conquet et Brest. Autour de dix mille passagers voyagent ainsi en intermodalité car-navire, avec un billet vendu directement par la compagnie maritime. Il existe des horaires spécifiques de car, adaptés à ceux des rotations deux jours par semaine, en plus des horaires réguliers. En cas de retard, le car attend l'arrivée du navire pour partir. A Lorient, lors du transfert de la gare maritime du centre-ville à la localisation actuelle sur le port de commerce de Kergroise en 1998, la commune groisillonne avait négocié le transport gratuit en bus vers le centre. Ainsi les groisillons en débarquant à Lorient peuvent monter dans le bus sur simple présentation de leur billet de bateau. A Audierne, Quiberon, Baden ou Fromentine en revanche, le système de transport en commun est défaillant selon les îliens, car il n'y a pas de réelle connexion ou d'horaires adaptés entre le bus et le navire. Cela serait pourtant envisageable pour les liaisons non dépendantes des horaires de marée. Ailleurs, comme à Fromentine, il paraît difficilement concevable de prévoir des horaires de bus suivant ceux des navires et donc des marées, tout en s'adaptant aux contraintes à l'autre bout de la ligne (horaires de train etc…).

L'accès portuaire par la terre ne relève pas directement de la liaison insulaire et de ses opérateurs. Néanmoins, c'est un sujet crucial pour la desserte, et c'est pourquoi il est considéré dans tout projet portuaire. Un des objectifs principaux du projet d'aménagement du terminal portuaire à Fromentine était *« l'organisation des circulations terrestres en harmonie avec l'environnement urbain [de la commune de La Barre-de-Monts] par la construction d'une voie d'accès au site portuaire, indépendante de la voirie existante »*[295], à la fois afin de réduire les nuisances dans le centre du bourg et de permettre un accès aisé aux poids lourds jusqu'à la zone d'embarquement[296].

Extrait de l'article Ouest-France intitulé *« Islais ou secondaire, le point de vue d'usagers »* du 17 janvier 2015

Le propos d'un islais relaté par cet article souligne les difficultés d'accès au port pour un usager, en termes d'intermodalité et de stationnement : *« Je crois que L'Île-d'Yeu a peut-être manqué une belle occasion quand il y a eu un projet de transfert de la liaison à Saint-Hilaire-de-Riez […]. Le problème de notre liaison, c'est d'arriver à Fromentine. Ce n'est tout simplement pas jouable d'aller à La Roche-sur-Yon sur la journée avec les transports en commun. A Fromentine, il faut avoir obligatoirement une voiture au parking. Cela à un coût pour les Islais. »*

Encadré 45 – Les problèmes d'accessibilité au port par la terre pour un passager

6.3.1.2 Accès aux multiples zones d'embarquement

Il faut également s'intéresser à l'accessibilité portuaire en cas de changement de port, lié à la marée ou aux conditions météorologiques (Encadré 46). A Sein, le port continental permanent est celui de Sainte-Evette, près d'Audierne. Mais par vent de suroît, celui-ci est mal abrité et la navigation au sud de la Pointe du Raz agitée, alors le navire de la Penn Ar Bed débarque au port du Rosmeur à Douarnenez.

Extrait de *Enez Sun, Carnet d'un géographe*, Louis Brigand (2017), pp12-13 :

« En hiver, lorsque les conditions météo sont mauvaises, le bateau part du port du Rosmeur à Douarnenez. L'ambiance est bien différente de celui d'Esquibien. Pas de salle d'attente, pas de café, pas de croissants chauds. Un simple Algeco de petite taille pour les employés de la compagnie maritime. C'est sous la pluie, dans le vent et le froid de l'hiver, que la poignée d'habitués présents attend sur le quai quasi désert, avant d'embarquer pour une traversée dont chacun sait par avance qu'elle sera longue et pénible. Le temps du trajet est doublé par rapport à un départ de Sainte-Evette. La "croisière" dure environ deux heures. »

Encadré 46 – Le départ de Douarnenez

[295] Séance du Conseil Général de Vendée sur l'extension du terminal portuaire à Fromentine, 13 février 1998.
[296] L'estacade ne permettait pas l'accès aux camions d'un tonnage supérieur à 15 tonnes.

Un passager ainsi débarqué peut pourtant avoir embarqué à Sainte-Evette, à 25 kilomètres, où stationne son véhicule. La compagnie met alors en service un transfert assuré par car. Toujours pour la desserte de Sein, bien qu'on ne puisse pas dire que l'île dispose de deux ports distincts, elle bénéficie de deux bassins portuaires ne présentant pas les mêmes hauteurs d'eau. Alors que la cale de la Poste n'est accessible qu'à marée haute, les navires accostent à la digue de Men Brial à marée basse. Les deux zones ne sont distantes que de quelques quatre cents mètres, mais sur une île d'à peine deux kilomètres dans sa longueur, cela représente une distance non négligeable ! Ainsi, *« la question quotidienne est de savoir où [le navire] accoste et d'où il repart. Selon la marée, c'est soit à la cale de la Poste soit à la digue de Men Brial. Le temps et l'itinéraire pour s'y rendre ne sont pas les mêmes »* (Brigand, 2017:55).

Tous les ports présentant plusieurs zones d'embarquement selon la marée, ou une cale très longue, sont concernés par cette question de distance d'accès au navire : Roscoff entre le port et l'estacade (580 mètres), Batz avec une cale de 330 mètres, Port-Clos entre les trois embarcadères distants de 780 mètres (350 mètres entre la cale haute et la mi-cale, puis 430 mètres jusqu'à la cale basse), ou encore Aix entre la cale Napoléon et la jetée Barbotin (200 mètres). Enfin, il peut s'agir de ports distincts comme pour la desserte de passagers vers Arz. La liaison vers cette île part de trois ports continentaux différents, même si les Ildarais souhaiteraient maintenir toujours la même liaison, avec unicité du lieu d'embarquement[297] : le port de commerce de Vannes, la cale de Barrarac'h (commune de Séné) ou celle de Conleau (Vannes). Cette dernière n'est incluse dans la liaison qu'en période hivernale, car elle connaît en été une forte affluence posant des problèmes de stationnement.

Figure 191 – Stationnement le long de la route du port du Stiff, Ouessant *(Crédit MG 2016)*

6.3.1.3 Accès au stationnement

L'accessibilité portuaire concerne aussi les possibilités de stationnement à proximité du port, ainsi que son coût. Sur le continent, les cas sont très différents d'une île à l'autre. Les ports situés dans un contexte plus isolé, avec une présence limitée d'autres activités, proposent une offre abondante de stationnement. C'est le cas à Baden ou à la pointe de l'Arcouest, avec garages privés, parkings réservés et aires de stationnement en plein champ (cf. Figure 100, p197). A Fromentine, il n'y a pas moins de six parkings privés, situés proches du port, dans une zone artisanale plus éloignée, voire les deux, avec dans ce cas une offre de navette. On trouve ces relais de stationnement également à Quiberon ou au Conquet. Car dans les villes continentales soumises à la congestion, l'accès très réglementé au stationnement est parfois peu aisé, et il ne permet pas aux visiteurs ou aux îliens d'y laisser leur véhicule

[297] Selon l'enquête auprès des usagers réalisée en 2016 par l'Association Ildaraise des Usagers des transports Terrestres et Maritimes (AIUTTM).

à moyen terme. Des aires de stationnement sont alors mises à disposition, souvent payantes et en bordure de ville, nécessitant un relais en bus, ce qui représente un temps supplémentaire d'accès au port, déjà évoqué dans le chapitre 3 (cf. 3.3.2.2). En hiver, ces aires ne sont pas toujours ouvertes, ou le système de navette n'est plus opérationnel.

Se garer à proximité et à moindre coût ne représente généralement pas une difficulté pour les îliens en période hivernale. En revanche, la période estivale connaît un encombrement des espaces de stationnement (CESER, 2006), puisqu'aux véhicules des résidents s'ajoutent ceux des visiteurs des îles et du littoral continental (Pauchet, 2018). Frédéric Le Gars, maire de Palais, estime qu'il s'agit d'un problème aigu à Quiberon. Face à l'afflux touristique et pour éviter la saturation des parkings, l'accès au stationnement au port continental est parfois favorisé pour les îliens, grâce à un système de places réservées. Il en existe à l'Arcouest (une cinquantaine de places), au Conquet (une poignée seulement), à Baden (182 places) et à Vannes (49 places). Se pose alors la question de l'attribution de ces places parmi les habitants insulaires. Les Ildarais se voient distribuer un badge d'accès au parking réservé s'ils ne disposent pas déjà d'un garage privé sur le continent. A Fouras, il y a priorité aux résidents aixois permanents, mais les entreprises travaillant à l'année sur l'île d'Aix peuvent également y avoir droit. Ailleurs les îliens ne sont pas privilégiés pour le stationnement, ce qui peut compliquer leurs déplacements, notamment en période estivale.

Cet accès au stationnement peut être un critère déterminant dans le choix du port de départ pour les passagers. Il est aisé de stationner sur le port de Brest (en dehors de manifestations culturelles ou sportives ponctuelles), alors que cela est plus ardu au Conquet. Dans ce dernier port, point sensible de la ligne nord selon l'élu départemental Didier Le Gac[298], le réaménagement a permis d'y circuler plus librement : la fluidité de circulation y est meilleure, au détriment des possibilités de stationnement. Quatre véhicules de plus de treize mètres peuvent y stationner pour favoriser les transports en commun. Mais le stationnement reste très réglementé dans le reste de la ville, ce qui incite les passagers à utiliser les aires de stationnement privées en bordure de ville. Ainsi, certains passagers préfèrent embarquer à Brest, bien que cela représente une durée de traversée presque deux fois plus longue. De même, cela peut être un argument en faveur de la concurrence saisonnière, qui embarque depuis Lanildut. Pour la desserte de l'île d'Arz, il y a également un arbitrage réalisé par les usagers entre la cale de Barrarac'h d'une part et les deux embarcadères de Vannes d'autre part (Conleau et Port de Commerce). Quand l'usager a pris ses habitudes, voire a investi dans une solution de stationnement à Barrarac'h, alors les ports vannetais ne sont pas utilisés. S'il dispose d'une place réservée à Vannes, c'est ce dernier port qui est privilégié.

Extrait d'un article du Télégramme intitulé « Port-Tudy, le bourg. Circulation réglementée », 12 juillet 2015 :

« Sur le port, les auxiliaires temporaires de police municipale (ATPM) ont fort à faire à chaque arrivée de bateau pour dissuader les automobilistes qui stationnent dans le carrefour du Grand-Môle, de déposer des passagers en partance. L'autre problème est la gestion des camionnettes qui viennent prendre livraison de leur marchandise en provenance du continent. Le port étant en zone bleue, un disque de stationnement est obligatoire ; quelques emplacements, à proximité de la gare maritime, permettent des déposes minute. »

Encadré 47 – Difficultés de stationnement à Port-Tudy

Figure 192 – Véhicules stationnés à l'embarcadère de Batz
(Crédit MG 2016)

[298] Intervention lors du comité consultatif de la Penn Ar Bed du 7 décembre 2016.

Figure 193 – Véhicules d'artisans stationnés à l'embarcadère de Béluré, Arz
(Crédit MG 2016)

Sur les îles, le stationnement à proximité du port pose également problème là où le nombre de véhicules en circulation est important. A Ouessant, le site portuaire du Stiff offre un espace réduit et enserré entre les falaises. Loin du bourg et sans véritable aire prévue, le stationnement s'effectue le long de l'axe menant au port (Figure 191). A Groix, le site portuaire similaire de Port-Tudy est en outre urbanisé, limitant les possibilités de stationnement (Encadré 47). Une solution a malgré tout été trouvée, avec des travaux en 2016 pour agrandir le parking des pêcheurs. De plus, les véhicules des artisans continentaux ayant un chantier en cours sur une île stationnent également le week-end à proximité du port. A Batz, de nombreux véhicules professionnels sont ainsi garés près de l'embarcadère de l'Île-aux-Moutons en fin de semaine (Figure 192). Les commerces proches de l'embarcadère s'en plaignent. Les artisans refusent la solution communale d'un stationnement plus éloigné. A l'île d'Arz, l'aire de stationnement est remplie les soirs de semaine et compte près de cinquante véhicules, dont plus de la moitié sont des utilitaires professionnels[299] (Figure 193). A l'Île-aux-Moines, le stationnement est interdit sur la voie publique, et les véhicules de travaux doivent demeurer sur le chantier. Tout stationnement sauvage est verbalisé sur le port, où les véhicules ne sont pas autorisés à stationner le week-end, pour faciliter la circulation des visiteurs à la journée.

L'accès au port engage donc fortement les visiteurs sur l'île mais aussi les îliens dans leur mobilité, puisqu'ils ne peuvent improviser un déplacement sur le continent.

Figure 194 – Véhicules en attente sur le cheminement du port de Fromentine
(Crédit MG 2016)

6.3.2 La circulation sur le port : une séparation non systématique des flux

Après l'accès à la zone portuaire, il s'agit d'analyser l'accès au navire pour un passager, un véhicule ou une marchandise (6.3.2.1), et le cheminement séparé ou croisé de ces flux (6.3.2.2).

6.3.2.1 Le circuit des véhicules, des marchandises, des passagers

A son arrivée sur le port, tout véhicule embarquant doit suivre un cheminement. Dans les petites îles du Ponant où le roulage est proposé, le navire embarque peu de véhicules par rotation et le port n'est pas particulièrement équipé ou organisé pour leur embarquement. En revanche, pour les liaisons des trois grandes îles où le roulage est pratiqué (Groix, Belle-Île et Yeu), le circuit est davantage balisé (Figure 194), avec marquage au sol pour les véhicules en attente d'embarquement. A Groix, les véhicules

[299] Comptage du jeudi 30 juin 2016 à 19h15 : 23 véhicules personnels et 26 utilitaires, dont au moins 12 sont des entreprises continentales (pour les autres ce n'est pas toujours identifiable).

débarquant sortent sur une file sur la cale Guyot, tandis que ceux embarquant patientent sur deux files en amont de la cale, car une seule file remonterait trop haut et entraverait la circulation sur le reste du port. La manutention horizontale par roulage nécessite davantage d'espace à quai pour le stationnement des véhicules en attente d'embarquement que la manutention verticale par levage. Sur les liaisons de Groix, Belle-Ile et Yeu, des espaces d'attente sont prévus pour les véhicules.

Les marchandises transitent entre la gare maritime et le navire grâce au moyen roulant de la compagnie de transport, ou directement depuis le camion de livraison. La distance du circuit à parcourir dépend de la localisation de la gare maritime ou du lieu de chargement ou déchargement des camions. Elle varie de près de 400 mètres à Roscoff où la zone de stockage, près de la gare, ne se situe pas directement sur le port, à seulement quelques mètres pour les gares maritimes situées face au quai de déchargement. Les manœuvres des camions et des engins de manutention nécessitent de l'espace pour la circulation des marchandises sur le port. Or les espaces de circulation et les quais sont jugés trop étroits notamment dans les trois îles de l'Iroise. Il n'est pas possible pour le chariot-élévateur d'effectuer un demi-tour, ce qui le contraint à effectuer un trajet en marche avant et l'autre en marche arrière (Figure 195 et Encadré 48), avec un défaut de visibilité et de sécurité vis-à-vis des piétons. A Molène, le maire estime que le quai a peu été étudié pour la manutention. Et les garde-corps au-dessus des escaliers prévus pour les passagers ont été endommagés par les conteneurs lors de la manutention.

Une grande diversité est observée dans le circuit effectué par les passagers dans le port pour rejoindre le navire, après contrôle des billets. Outre la possible multiplicité des zones d'embarquement évoquée plus haut, impliquant des déplacements supplémentaires, l'accès piéton est de nature très différente en termes de distance ou de confort. D'abord, le passager peut se décharger de ses bagages pour embarquer, seulement sur les liaisons de Groix, Yeu, Ouessant, Molène et Sein, avec un système de chariot à bagages (cf. Figure 198-centre, p347). Ensuite, le cheminement à parcourir pour rejoindre le navire est plus ou moins indiqué et commode. A Fromentine ou à Yeu, le cheminement des passagers est particulièrement balisé et confortable, des escalateurs remplaçant les escaliers, lui donnant des airs d'aérogare internationale. La proximité au milieu maritime est alors peu perceptible, d'autant plus qu'à bord des catamarans de la compagnie, il n'est pas possible d'effectuer la traversée sur le pont extérieur pour sentir les embruns. A l'inverse, dans les ports les moins équipés, le passager rejoint le navire sur une cale, parfois après un passe-pied encore mouillé par la marée descendante, ou doit emprunter des escaliers et enjamber l'espace entre ceux-ci et le navire pour embarquer. Enfin, il faut parfois zigzaguer entre les marchandises et les engins de manutention.

Figure 195 – Le chariot-élévateur à Sein en marche arrière sur l'étroit quai

Extrait d'Enez Sun, de Louis Brigand, 2017 :

« Le chariot élévateur, fourmi mécanique bruyante mais habile, descend et monte la cale à un rythme rapide et saccadé. C'est le premier acte du ballet du *Fenwick*, qui transporte les bacs contenant quelques sacs à dos, des cartons de nourriture, des outils, des glacières, des rosiers, le courrier postal, des planches en bois, des colis de pharmacie, des valises, qui prennent promptement le chemin des airs avant de rejoindre, dans un bruit sourd, les profondeurs de la cale. » p9-10

« Le dernier acte du ballet du *Fenwick* débute. Eric mène la danse. Le chariot entame une spirale sur lui-même et se présente devant le conteneur rouge brique posé sur la première palette. Les bras de fourche s'y empalent et se lèvent chargés de leur contenu. L'engin, avec légèreté, glisse en arrière et redémarre dans un mouvement avant qui le conduit sur la digue, avalée en quelques secondes. A hauteur du bateau, il opère un jeté de palette à terre, au pied de la grue de levage. Puis repart en marche arrière pour finir sa course en effectuant un demi-tour sui lui-même et conclure par une révérence à la centaine de touristes amusés devant cette chorégraphie mécanique qui se reproduira autant de fois qu'il y a de conteneurs. » p114

Encadré 48 – Le ballet du chariot-élévateur

6.3.2.2 Séparation ou croisement des flux

Ces circuits de véhicules, de marchandises et de passagers sont à même de se croiser, générant d'une part, selon certains maires, une mauvaise image de l'île lorsque le visiteur arrive, mais surtout des situations accidentogènes[300]. C'est logiquement le cas pour les navires mixtes, mais l'exploitation de navires distincts ne suffit pas à la séparation des flux, s'ils accostent sur les mêmes ouvrages portuaires : comme aux ports insulaires des trois petites îles proches de Bréhat, l'Île-aux-Moines et Arz, aux ports continentaux de ces deux dernières (Port-Blanc et Barrarac'h) ou aux cales de Houat et Hoedic avec le navire mixte de la Compagnie Océane et la barge le *Viga*. Dans les cas de navires mixtes ou de partage des infrastructures pour les passagers et le fret, se pose la question de la sécurité des passagers face aux véhicules circulant ou aux marchandises levées. Elle se pose également pour les simples badauds se promenant sur le port. Dans les grands ports du monde, le périmètre portuaire est matérialisé par des clôtures physiques. Cette enclosure portuaire a été favorisée par le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires de 2002 (ISPS). Les flux sur le port sont strictement contrôlés. Dans les ports de la desserte des îles du Ponant, seul le port de Vannes pour TMC est clôturé et fermé au public (Planche 8-1), et dans une moindre mesure Fromentine et Lorient. Ailleurs, la délimitation portuaire est matériellement plus floue. Les quais sont facilement accessibles. Malgré des indications de zones de manutention (Planche 8-4/5), on peut venir y flâner, sans nécessairement embarquer, générant des risques supplémentaires liés à la présence de piétons à proximité des opérations de manutention. A Paimpol, le passage de véhicules et de piétons sur le quai Loti rend le chargement malaisé. La compagnie Barge de Bréhat aimerait clôturer la zone entre le bâtiment de stockage et le quai d'accostage, mais la proposition est refusée par la commune.

D'autres ports sont estimés critiques sur le croisement des flux. Le port de Brest concentre toute la marchandise pour Ouessant et Molène, mais aussi quelques passagers qui circulent entre les conteneurs et les engins de manutention pour embarquer. A Sainte-Evette, la gare maritime est conçue dans le mauvais sens selon le maire de Sein : la gare devrait être face à la cale et le bar derrière, pour limiter le croisement des flux. A Port-Joinville, le quai de la glacière est accessible à tous, et proche de la zone de plaisance. Les marins du *Casam 4* sécurisent la zone, mais c'est aussi le rôle des officiers de port selon le directeur de Pajarola.

La sécurité et la séparation des flux sont sans cesse évoquées par les communes insulaires et les autorités délégantes dans les entretiens menés sur la question portuaire. C'est un objectif des nombreux

[300] Aucun recensement exhaustif n'est disponible, seuls des exemples ont été relatés lors des entretiens.

projets de réaménagements portuaires[301]. Les accidents recensés sont fort heureusement peu nombreux. Toutefois à Bréhat, un grave accident entre une fillette et un tracteur de manutention a été le déclencheur pour la mise en place d'une séparation des flux. Dans les ports de la desserte insulaire du Ponant, nous recensons deux modes de séparation des flux : dans l'espace et dans le temps.

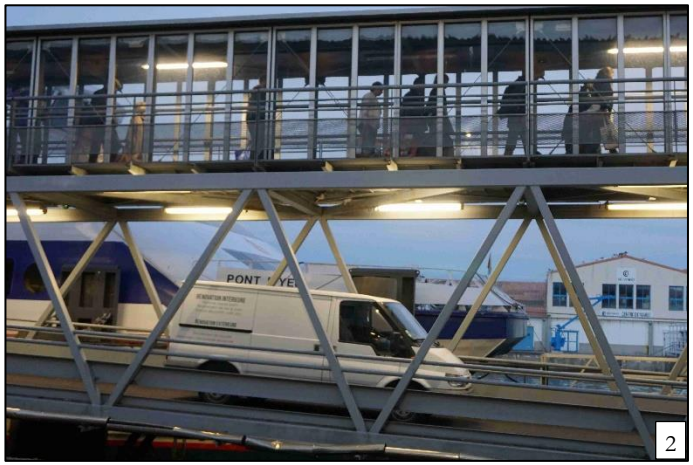
La séparation spatiale consiste à répartir les flux sur des ouvrages portuaires distincts et à s'assurer que les cheminements sur le port ne soient pas entremêlés. A Bréhat, le transport de marchandise fraîche assuré par Bréhat Logistique se fait, depuis l'accident, dans une autre zone portuaire, (grève de l'Eglise). A Belle-Île, il y a séparation des flux de passagers entre le quai de l'Acadie pour le service public et la cale Bonnelle pour les vedettes saisonnières. Sur cette dernière, accostent également les pêcheurs. Jusqu'en 2008, les navires de charge pouvaient y débarquer. Aujourd'hui, cela reste exceptionnel, seulement sur autorisation, pour des motifs particuliers. Cela contraint davantage les navires de fret qui doivent alors se rendre au quai Nicolas Fouquet, dans le bassin à flot, et donc s'adapter aux horaires de l'écluse et de la marée. Mais ce cantonnement des navires de fret au bassin à flot n'est pas suffisant pour limiter les croisements de flux. En effet, les marchandises déchargées des navires mixtes de la Compagnie Océane au quai de l'Acadie transitent par la gare maritime qui se trouve près de la cale Bonnelle. Ainsi le quai Bonnelle concentre un accès véhicule, un accès piéton, un accès pour engin de manutention, des places de stationnement et de nombreux flux (Planche 8-3).

L'utilisation d'ouvrages portuaires distincts n'est pas toujours envisageable, d'autant plus quand les navires sont mixtes. La séparation spatiale des flux consiste alors en la création de circuits distincts, avec une séparation physique (barrière, couloir de circulation différents, marquage au sol) (Figure 196). Sur la liaison islaise, la réfection portuaire de la dernière décennie a permis une nette séparation : les passerelles d'accès au catamaran avec leurs deux ponts séparent les passagers au-dessus, des véhicules en-dessous (Planche 8-2). Ensuite, les circuits sont bien différenciés, avec les passagers circulant au sein de la gare maritime et les marchandises et les véhicules à l'extérieur, où le public n'est pas autorisé. Plus temporaire et moins coûteuse en investissement, les flux peuvent être spatialement séparés par des piquets et une corde tirée pour distinguer deux circuits de circulation distincts ou au moins marquer le périmètre de travail des engins pendant les temps de manutention. A Béluré, la barge accoste d'un côté et les vedettes de l'autre, la cale étant scindée en son centre par une barrière (Planche 8-7). Au Stiff, les passagers débarquent du navire accosté au quai Jarlan par des escaliers menant au-dessus de la digue, afin de contourner le quai où s'effectue le déchargement. Les personnes ne pouvant emprunter les escaliers sont invitées à patienter avant de passer par le quai (Planche 8-6).

Figure 196 – Marquages au sol pour séparer les flux de marchandises et de passagers sur la Digue du bon Retour, Molène
(Crédit MG 2016)

[301] Réflexion à divers niveaux d'avancement notamment à Fouras, dans les ports de l'Iroise ou à Bréhat. A Groix, l'idée d'une passerelle à encorbellement pour les passagers afin de limiter le croisement des flux est évoquée durant l'entretien avec la commune.

1


2

3

4

Planche 8 – Croisement et séparation des flux dans les ports de la desserte insulaire du Ponant

(Crédit MG 2016-17)

1/ L'espace de TMC sur le port de commerce de Vannes est clôturé

2/ Séparation des flux grâce à la passerelle à double pont à Port-Joinville

3/ Quai Bonnelle à Palais : voie pour les engins de manutention à gauche, double voie et stationnement pour les véhicules au centre, piétons à droite

4/ Signalisation indiquant le levage de marchandises à Port-Joinville

5/ Le chariot-élévateur circule dans sa zone de manutention à Sainte-Evette

6/ Au quai Jarlan (Ouessant), les passagers contournent la partie basse du quai et empruntent la partie haute pour rejoindre la zone d'embarquement du navire

7/ Séparation spatiale à Béluré : passagers à gauche et au centre, voie réservée au fret à gauche (« passage interdit aux piétons »)

8/ Croisement des flux au quai de la Poste à Sein : déchargement des caisses à bagages et circulation des passagers

5

6

7

8

La séparation temporelle consiste quant à elle à répartir les flux sur différents créneaux horaires. Les flux empruntent les mêmes circuits à des horaires différenciés. A Bréhat, l'accident a engendré une nouvelle politique portuaire et à présent la barge du service public doit accoster en été à la cale uniquement en dehors des embarquements des vedettes de passagers. A Houat et Hoedic, la barge le *Viga* travaille tôt en période estivale et repart avant neuf heures pour laisser l'accès à la cale au service régulier et saisonnier. Pour les navires distincts, il suffit donc de procéder au débarquement à des créneaux différents. Pour les navires mixtes, passagers et marchandises accostent au même moment dans le port. Alors une possibilité est d'attendre le débarquement des passagers pour procéder au déchargement des marchandises, comme à Men Brial à Sein par exemple. Cela implique une certaine organisation au sol : à l'embarquement, le contrôle des billets ne se fait plus sur le quai, entravant toute circulation de l'engin de manutention, mais en amont du quai, celui-ci étant momentanément fermé au public.

Côté terre, l'interface portuaire est également caractérisée par les bâtiments alloués à la desserte.

6.3.3 La gare maritime, équipement majeur pour la liaison

Les équipements portuaires à terre comprennent les installations servant au transport : édifications (entrepôt, gare) ou accessoires (moyens de levage portuaire etc.). Dans les ports de la desserte insulaire du Ponant, seul le port de Saint-Julien est équipé d'une grue à quai (cf. 5.1.2.2 et Figure 197). Les équipements portuaires du Ponant, quand ils existent, se résument à des zones de stockage, couvertes ou non, et à une gare maritime, bâtiment qui permet le transit des passagers et du fret, un lieu de transfert et de stockage.

« La gare maritime, entrée d'île et de ville, est un endroit stratégique » selon le maire de Groix[302]. Sa présence permet à la compagnie d'étoffer son offre de transport avec des services annexes, parfois bien utiles aux usagers. Pourtant, dans les ports de la desserte insulaire du Ponant, l'espace alloué à la desserte à terre et le niveau d'équipement portuaire sont variés : du port sans espace terrestre abrité à celui disposant d'un bâtiment spécialisé selon la nature du fret stocké. On compte une dizaine de ports ne disposant pas de gare maritime, le port se limitant alors à un simple point d'embarquement. Cette absence de gare maritime est liée à des intérêts divergents entre communes continentale et insulaire, à un défaut de volonté politique ou à un manque d'espace. Le repli d'autres activités portuaires peut

Figure 197 – Les équipements portuaires de Bréhat Logistique sur la route de Saint-Julien

Terre-plein, bâtiment, chariot-élévateur, grue, palonnier et plateau (Crédit MG 2016)

[302] Article de Ouest-France intitulé « Le casse-tête du stationnement à la gare maritime de Lorient » (29 mars 2013).

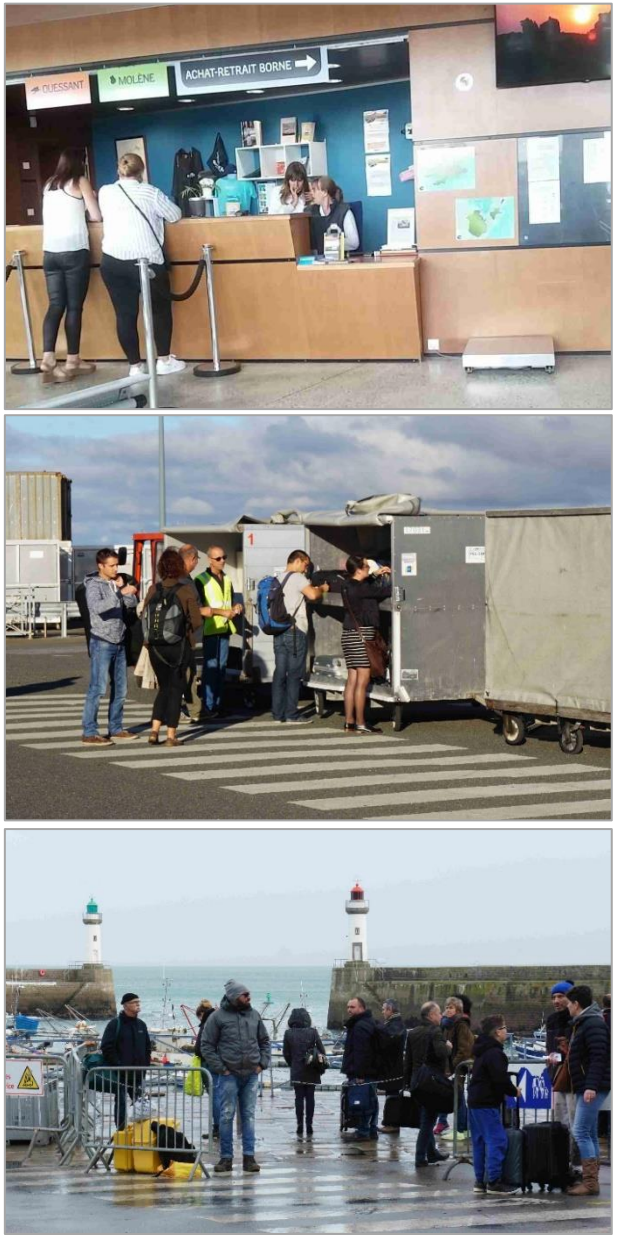


Figure 198 – La gare maritime pour l'accueil des passagers
Haut : Billetterie à la gare maritime du Conquet. Centre : chariots à bagage à disposition à fromentine. Bas : attente non abritée au port de Palais (Crédit MG 2016-18)

toutefois libérer de l'espace pour la desserte. Ainsi à Roscoff, Brest ou encore Port-Joinville, les bâtiments des anciennes criées pourraient être réaménagés.

Le *« propre du port est d'être un lieu de passage »* (Larsson, 2004). Pourtant, en tant que lieu de transit et de rupture modale, il implique aussi des temps d'attente. Passagers comme marchandises doivent attendre le départ du prochain navire avant d'effectuer la traversée. Les marchandises sont également amenées à attendre que leur destinataire vienne les réceptionner au port d'arrivée. Pour cela, ce dernier doit être équipé, en fonction du temps d'attente impliqué et de la nature des marchandises en attente, d'aire de stockage ou d'une gare maritime. De plus, la manutention du fret requiert quelques accessoires indispensables à son déplacement, nécessitant également du stockage en dehors de leur utilisation.

6.3.3.1 Billetterie et lieu d'attente pour les passagers

Embarquer sur un navire requiert de la part des passagers une présence préalable à l'horaire de départ, pour le contrôle des billets et la gestion de la rupture modale (stationnement, transit des bagages…). En outre, les visiteurs des îles, de peur de manquer le bateau, se présentent souvent de manière très anticipée sur le port (Brigand, 2000:211). Parallèlement, les îliens en déplacement sur le continent n'ont parfois nulle part ailleurs où attendre le départ du prochain navire après avoir réglé leurs affaires, privées ou professionnelles. La gare maritime constitue alors un lieu d'attente pour les passagers.

Les îles les plus fréquentées ne sont pas les mieux équipées pour l'accueil des passagers. A Bréhat, il n'y a ni gare maritime ni même un abri pour les quelques huit cent mille passagers annuels (cf. 4.2.2.2 et annexe 4.1). Le manque d'espace à Port-Clos et la pression foncière empêchent d'envisager un bâtiment voué à la desserte. La commune avoue n'avoir ni les moyens ni la volonté de préempter. A la pointe de l'Arcouest, deux cahutes sont mises à disposition de la compagnie pour la billetterie, ainsi qu'un petit auvent.

A Quiberon, qui voit passer près d'un million de passagers annuels (Belle-Île, Houat et Hoedic), les îliens considèrent attendre dans des situations lamentables, avec peu d'espace pour s'asseoir et des sanitaires indécents[303]. Certains estiment même que la marchandise y est mieux traitée, car stockée à l'abri et chargée en priorité. A Belle-Île, la gare maritime est composée d'une réserve pour le fret et d'une billetterie, et les Bellilois réclament un lieu abrité pour attendre l'embarquement (Figure 198).

[303] Entretiens avec les maires des îles concernées.

Ainsi lorsqu'elle existe, la gare maritime côté passagers est principalement vouée à la billetterie, avec une capacité d'accueil jugée insuffisante et un espace intérieur saturé pour accueillir des passagers en partance, comme à Brest, au Conquet, (*« on attend sous la pluie car la gare est saturée. Ce n'est pas une gare, seulement un guichet »* selon Daniel Masson, maire de Molène), à Sein (*« il n'y a pas de véritable gare maritime sur le quai pour l'accueil des gens »* selon Dominique Salvert, maire) ou encore à Hoedic. La qualité de l'abri est également critiquée à Port-Tudy, où un projet est en cours (2019), ou à Roscoff où il existe *« un lieu d'attente où il pleut autant à l'intérieur qu'à l'extérieur »* selon Guy Cabioch, maire de Batz.

A Douarnenez, port de remplacement, une simple cahute modulaire servant de guichet est utilisée, les passagers n'ayant alors nulle part où s'abriter (Figure 199, haut). L'absence d'un lieu abrité et d'un guichet est à noter à Barrarac'h, où les passagers paient leur traversée directement à bord. C'est le cas aussi à Roscoff en hors saison, alors qu'en été, une petite billetterie est ouverte entre le quai et l'estacade. Pour la liaison aixoise, il n'y a qu'une agence à Fouras pour la vente de billets. Les visiteurs achètent systématiquement un aller-retour, car il n'y a pas de billetterie à Aix. En dehors des horaires d'ouverture, les billets se prennent à bord. Enfin sur la liaison islaise, les réaménagements portuaires récents ont permis d'équiper chacun des deux ports de la desserte d'une gare maritime disposant de tout le confort attendu.

Si les gares maritimes existantes consistent au minimum en un guichet pour le fret et les passagers, le niveau d'équipement supplémentaire est variable : réelle zone d'attente avec assise, possibilité de collation avec machine ou bar (Sainte-Evette, Lorient), espace d'exposition (Le Conquet, Lorient, Fromentine). Une typologie de l'édification portuaire pour les passagers pourrait ainsi comprendre cinq niveaux :

1. absence d'édification (Aix, Bréhat, Barrarac'h) ;
2. bâtiment réservé à la billetterie, sans possibilité d'abri pour les passagers (Douarnenez) ;
3. bâtiment avec billetterie et abri non fermé (Vannes, Fouras, Batz, Roscoff…) ;
4. gare proposant un abri fermé réduit et peu de services (toilettes) : Brest, Groix, Ouessant…;
5. gare maritime offrant de nombreux services : restauration, wifi etc. (Lorient, Fromentine…).

Pour autant, étant un lieu de passage, la gare est conçue comme telle pour les passagers, qui ne souhaitent pas s'y éterniser.

Figure 199 – Variété des gares maritimes pour les passagers
Haut : cahute à Douarnenez. Centre : gare maritime pour les passagers à Fouras. Bas : gare maritime moderne et spacieuse de Port-Joinville (Crédit MG 2016)

Figure 200 – Opérations de manutention à la gare maritime de Brest
Unitisation par palettisation de colis et protection (Crédit MG 2016)

Figure 201 – Stockage de contenants vides sur le port de Brest
(Crédit MG 2016)

6.3.3.2 Lieu de manutention de la marchandise

La gare maritime est aussi un lieu où la marchandise est manipulée. En plus d'être transbordée d'un moyen de transport à un autre, elle peut être reconditionnée : unitisation des charges (Vigarié, 1990) pour faciliter le gerbage, mise à niveau du conditionnement pour limiter les dommages lors de la traversée, valorisation par un reconditionnement[304] (Figure 200).

La gare maritime où se déroule cette manutention est un lieu de stationnement des engins : chariot-élévateur[305], tracteur et remorque (isotherme, plateau ou benne), transpalette, gerbeur, tractopelle pour manipuler le vrac. A Batz, les tracteurs traversaient auparavant sur la barge afin d'effectuer la manutention des remorques de part et d'autre. Cependant, une usure accélérée liée aux embruns a incité la compagnie à investir dans deux autres tracteurs, afin de ne pas avoir à les faire traverser, ainsi que dans un conteneur pour les abriter sur le terre-plein du Vil à Batz. La compagnie peut, comme Pajarola, mettre ces engins à disposition des clients pour charger leur camion. D'autres compagnies proposent à la marge un service de chargement des véhicules des clients venant réceptionner leur marchandise : les observations de terrain l'ont montré à Ouessant ou Arz.

La gare maritime permet aussi de stationner les divers contenants utilisés. Le chapitre précédent a déjà permis d'évoquer la variété de ces contenants : plateau, caisses ou bacs divers, chariot à bagage, armoires isothermes (appartenant aux fournisseurs), caisses des supermarchés livrant à domicile, conteneurs de taille diverses etc… Ces contenants, quand ils ne sont pas embarqués, stationnent à terre et nécessitent de l'espace de stockage (Figure 201).

6.3.3.3 Zone de stockage

Pour la marchandise transportée, la zone portuaire, en plus d'être une interface entre espaces terrestre et maritime, est une interface entre le fournisseur et le client, qui ne s'y croisent pas nécessairement. La compagnie maritime endosse alors le rôle d'intermédiaire entre ces deux partenaires, et peut proposer un service de stockage de la marchandise, au départ entre le moment où l'expéditeur la dépose et celui où le navire quitte le port, et à l'arrivée entre le moment où le navire accoste et celui où le destinataire réceptionne sa marchandise. Pour cela, la compagnie doit disposer d'une zone de stockage, qui peut être extérieure ou intérieure selon la nature de la marchandise.

---

[304] Bréhat Logistique reconditionne par exemple du vrac mis en big bag.

[305] Le chariot est parfois télescopique, comme à Bréhat Logistique, afin de manipuler une palette au fond de la barge. En effet, le déchargement sur la grève empêche l'engin d'évoluer autour de la barge, il ne l'approche que par l'amont.

Les capacités de stockage sont liées aux volumes des flux de fret non-roulant (cf. 4.2.2.3), et non de fret roulant car celui-ci arrive pour l'embarquement et ne nécessite pas de stationner longuement à la gare maritime. Ainsi, les compagnies TMC et Pajarola, cumulant 60% des tonnages de fret non roulant transporté entre les îles du Ponant et le continent, sont toutes deux bien équipées en espaces de stockage. TMC loue au département des équipements récents au port de commerce de Vannes : un entrepôt de 200m² ainsi que deux enclos extérieurs de 150m², permettant de séparer les matières dangereuses du reste. Côté insulaire, la compagnie dispose de réserves sur le quai du bassin à flot. Quant à Pajarola, la compagnie dispose aux Sables d'Olonne d'un grand bâtiment sur le port de commerce, ainsi que d'un vaste terrain de stockage. En revanche à Port-Joinville, elle souffre d'un manque d'espace, avec seulement une petite surface de stockage couverte et un terre-plein d'environ 500m² (Figure 202). Les demandes d'élargissement du quai depuis près de vingt ans auprès du département (propriétaire) et de la CCI (gestionnaire) n'ont jamais abouti.

Avec 8% du transport de fret sous forme de marchandises non roulantes, la liaison islaise de Yeu-Continent est la mieux équipée pour le stockage. Cela s'explique par le volume transporté mais aussi par l'effet de la contrainte tidale sur les horaires des rotations (5.2.2.3). A Fromentine, un entrepôt de près de 900m² permet le stockage distinct de produits frais, de produits alimentaires secs et des autres marchandises. A Port-Joinville, l'espace couvert est plus réduit mais les quais de l'éperon sont également utilisés pour le stockage.

Concernant l'île de Batz, troisième île en termes de transport de marchandises non roulantes après Yeu et Belle-Île, et première en termes d'exportation, la SARL Transport de Fret exploite à Roscoff une surface de stockage abrité de 450m², et un terrain de plus de 1000m². En revanche du côté insulaire, la compagnie dispose uniquement d'espace de stockage sur le terre-plein du Vil pour stationner ses tracteurs et ses remorques.

Les deux compagnies Penn Ar Bed et Compagnie Océane suivent en termes de volume de marchandises non roulantes. Elles partagent la politique, sur le continent comme sur l'île, de ne proposer un service de stockage qu'en appoint uniquement. Elles ne sont donc pas véritablement équipées, et ne disposent sur le continent que d'une petite surface couverte à cet effet (autour de 150m² environ à Brest, Audierne ou Quiberon, la gare maritime de Lorient étant mieux dotée en espace de stockage couvert). L'espace des quais permet néanmoins du stockage extérieur : parc grillagé pour les cuves à carburant ou certains autres matériels sur le premier éperon à Brest ; stockage de contenants divers devant les gares maritimes de Brest (Figure 201), Audierne ou Port-Maria. Hormis au Stiff ou à Palais, les capacités de stockage des gares maritimes sur les îles sont plus réduites et permettent le stockage d'à peine quelques palettes pour les commerçants ou colis pour des résidents secondaires absents.

Figure 202 – Terre-plein et gare maritime utilisés par Pajarola à Port-Joinville

Le Casam 4 est en train de décharger sur le quai, jugé trp petit quand une flotte de camions vient charger des matériaux de construction (Crédit MG 2016)

Figure 203 – Espace de stockage à la cale de Barrarac'h

(Crédit MG 2016)

1

2

3

4

Planche 9 – La variété de taille des gares maritimes de marchandises pour la desserte des îles du Ponant

(Crédit MG 2016-17)

1/ Hangar de stockage de TMC sur le port de commerce de Vannes

2/Hangar de stockage de Yeu-Continent à Fromentine, scindé en trois zones selon la nature de la marchandise (alimentaire sec, frais, autre fret)

3/ Opération de chargement d'un camion depuis l'entrepôt de la SARL Transport de fret à Batz

4/Gare maritime de marchandises à Palais, Belle-Île, Compagnie Océane

5/Zone de stockage extérieure et couverte au port du Stiff, Ouessant, Penn Ar Bed

6/ Petite capacité de stockage à Paimpol pour la Barge de Bréhat

7/ Gare maritime pour la marchandise et les passagers à Hoedic

8/Chargement de fret devant la gare maritime de Sainte-Evette, vers Sein

5

6

7

8

Enfin les autres petites îles proches du continent génèrent moins de flux de fret et disposent de capacités de stockage très limitées, sur le continent comme sur l'île. A Aix où le fret traverse essentiellement en véhicule, rien n'est prévu pour le stockage de la marchandise[306]. Celle-ci doit être déposée au départ du bac et réceptionnée à son arrivée, si le destinataire ne veut pas la voir déposée à même la cale (cf. Planche 1-7, p141). Pour les liaisons vers les deux îles du Golfe du Morbihan, marchandises et contenants vides peuvent être déposés à côté de la cale d'embarquement sur une petite surface de stockage (Figure 203), mais ni Izenah ni Bateaux-Bus du Golfe ne possèdent d'abri pour stocker la marchandise entre son dépôt par le fournisseur et le départ de la barge, ce qui peut représenter une contrainte selon la part de fret non roulant d'une part et la nature de celle-ci d'autre part. A Barrarac'h, pour fluidifier le trafic de la marchandise et éviter qu'elle ne stationne trop longtemps dans cette zone servant à d'autres usages, la commune de Séné demande depuis 2017 une redevance à tout destinataire de la marchandise. A Bréhat, où tout le fret est non roulant, les deux liaisons disposent sur le continent d'un petit espace de stockage intérieur dans les gares maritimes respectives à Paimpol et Saint-Julien ainsi que de zone de stockage extérieur. En revanche, aucun espace de stockage n'est prévu sur l'île à Port-Clos ou la grève de l'Eglise[307].

Pour l'ensemble des îles du Ponant, on note ainsi une tendance à un meilleur équipement pour le stockage du côté continental, où la marchandise doit patienter entre sa livraison par le fournisseur, parfois peu averti des problématiques de la liaison insulaire, et le départ du navire. Du côté insulaire, les équipements sont plus réduits, voire inexistants, notamment en raison de l'exiguïté du territoire (Figure 204), des problèmes fonciers et du déséquilibre du sens des flux.

Figure 204 – Gare maritime de Houat, enserrée dans le relief
(Crédit MG 2016)

Figure 205 – Plaques eutectiques de la Penn Ar Bed
(Crédit MG 2016)

6.3.3.4 Maintien de la chaîne du froid

Afin d'assurer la chaîne du froid, une zone de stockage spécifique est nécessaire. Dans les gares maritimes de la desserte des îles du Ponant, il y a des chambres froides positives (au-dessus de zéro degré Celsius, pour les produits frais) et négatives (en dessous, pour les produits surgelés). La Compagnie Océane dispose de quelques équipements frigorifiques à Port-Tudy, Port-Maria et Palais, utilisés uniquement en dépannage, puisque les fournisseurs et les destinataires doivent livrer la marchandise fraîche au départ du navire et la réceptionner dès son arrivée. A Houat et Hoedic, les équipements des pêcheurs peuvent être utilisés en appoint. La Penn Ar Bed est équipée d'une petite

[306] A Fouras, un local de stockage, avec des capacités de maintien de la chaîne du froid, est toutefois à l'étude.
[307] La compagnie Bréhat Logistique peut néanmoins profiter du terrain de la société Bréhat Services à Crech Tarrec.

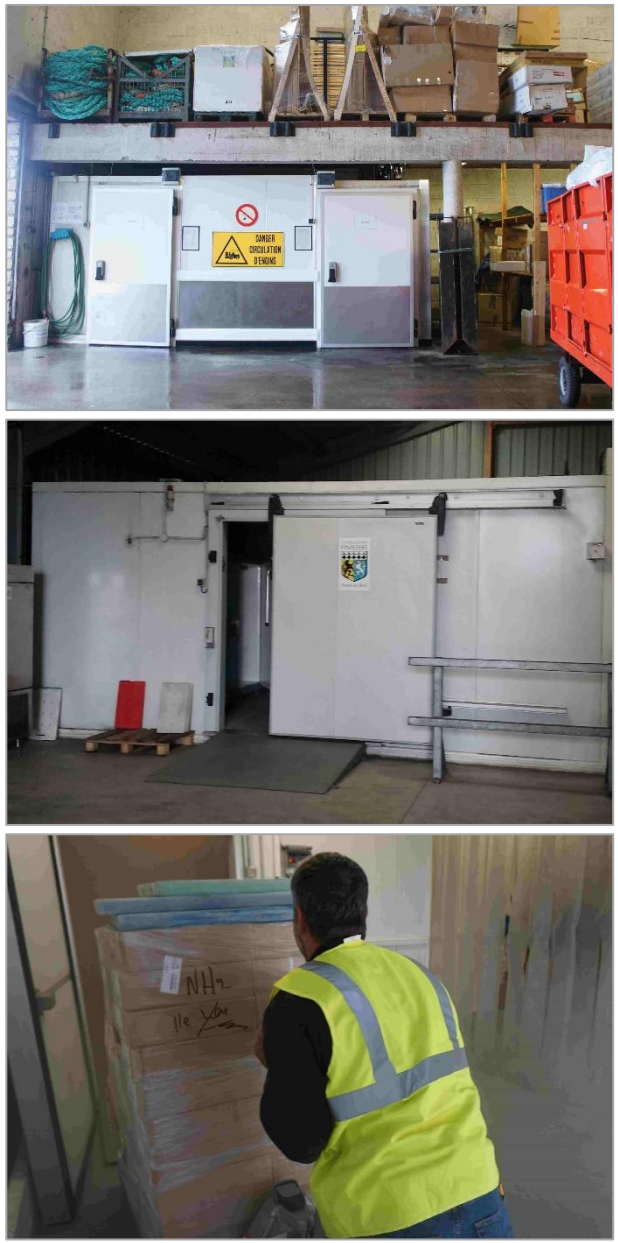


Figure 206 – Equipements portuaires pour le maintien de la chaîne du froid
(Crédit MG 2016)

chambre froide à Brest, non pas pour y stocker de la marchandise fraîche mais pour y refroidir les plaques eutectiques des conteneurs isothermes (et non frigorifiques) (Figure 205).

Seules trois liaisons sont véritablement équipées. Si Bréhat Logistique disposait jusqu'en 2015 d'un camion semi-remorque réfrigéré en location d'avril à octobre pour assurer le maintien de la chaîne du froid, la compagnie, conseillée par un organisme de surveillance de la sécurité alimentaire, a investi en 2016 dans deux chambres froides, positive et négative (32 m^3 chacune). La compagnie est la seule assurant le transport de produits frais vers Bréhat. A Batz, la SARL Transport de Fret est très bien équipée, avec également deux chambres frigorifiques de belle taille, servant aussi bien à l'import de produits frais vers l'île qu'à l'export de la production maraîchère insulaire, très conséquente (cf. 4.3.2.1). Pour ces deux îles septentrionales, les produits frais et surgelés peuvent donc être correctement stockés lors de leur passage dans le port continental, mais le port insulaire n'est lui pas équipé. A Batz un projet est en réflexion pour aménager la cale du Vil[308]. A Bréhat, la commune met temporairement à disposition deux chambres froides (30m^3 chacune) en saison estivale afin d'y stocker la marchandise fraîche entre son déchargement et la levée de l'interdiction de circulation dans le bourg[309] pour qu'elle ne demeure pas au soleil sur la grève de l'Eglise.

La liaison islaise est la mieux équipée pour le maintien de la chaîne du froid, puisque les deux ports de la liaison de service public sont pourvus de moyens frigorifiques, depuis les aménagements portuaires et la *« mise aux normes européennes des produits de la marée en maintenant la chaîne du froid grâce à une cellule frigorifique »*[310]. A Port-Joinville, les capacités de stockage se limitent à une trentaine de palettes pour le frais et sept palettes de produits surgelés, ce qui peut s'avérer insuffisant[311] si le navire de fret accoste et décharge trop tardivement pour que les commerçants destinataires de la marchandise fraîche viennent la réceptionner le soir même. A Fromentine, les bâtiments récents permettent le stockage distinct de produits frais et surgelés, et des produits halieutiques pour l'export des captures par les pêcheurs de l'île d'Yeu. L'équipement portuaire de Fromentine supporte donc l'aléa des marées, puisque le port continental ainsi équipé autorise les livraisons des produits frais aux horaires habituels pour les fournisseurs, sans se préoccuper des horaires de rotation variant avec la marée.

Sur les autres liaisons, rien n'est prévu pour le stockage des produits frais. Même pour les liaisons de fret équipées, un sous-équipement peut être observé. Cette possibilité de maintien de la chaîne du froid est pourtant cruciale pour les commerçants ou les producteurs insulaires manipulant de la matière

[308] Discussion du Comité consultatif du 27 octobre 2017.
[309] Interdiction de circuler entre 10 heures et 18 heures dans le bourg en saison estivale.
[310] Séance du Conseil Général de Vendée sur l'extension du terminal portuaire à Fromentine, 13 février 1998.
[311] En cas de nécessité, la compagnie Yeu-Continent peut éventuellement stocker de la marchandise fraîche à la Criée (mais la température est de 7°C et non de 2°C).

fraîche, que ce soit à l'import ou à l'export. Pour l'approvisionnement de l'île, cela contraint les horaires de livraison des fournisseurs continentaux et les horaires de réception de la marchandise par les entreprises insulaires. On le perçoit dès à présent, l'offre de service de stockage, notamment du stockage de produits frais et surgelés, par les compagnies maritimes de la desserte insulaire du Ponant est un élément majeur pour l'organisation de l'activité de certaines entreprises insulaires.

6.4 Conclusion du chapitre 6 : des petits ports, nœuds de la qualité de la liaison insulaire

Le port est l'installation terminale de la liaison, bordant la traversée de part et d'autre. Mais plus qu'un terminal de liaison, le port est un maillon de la chaîne d'approvisionnement des commerces de l'île ou d'expédition des productions insulaires. Le port n'est pas un point d'aboutissement ou de départ, mais un lieu de passage et de transit.

En premier lieu, les interfaces portuaires de la desserte du Ponant se distinguent des autres ports maritimes. En effet, il s'agit de petits ports. Leur petite taille s'évalue par le volume réduit des flux (chapitre 4) et par la modestie des ouvrages et des équipements (chapitre 6), conduisant à une manutention le plus souvent artisanale. Toutefois, ces petits ports remplissent les mêmes fonctions que les grands, d'autant plus vitales pour les espaces insulaires bien souvent desservis uniquement par voie maritime. Les ports continentaux de la desserte insulaire sont généralement plus grands, pour deux raisons : le déséquilibre des flux nécessite davantage d'équipements au port de départ, et les ports de la desserte se greffent parfois sur des ports multifonctionnels (Brest, Lorient ou les Sables d'Olonne). Si le port de la desserte des îles du Ponant se distingue par sa petite taille, il se démarque aussi par l'ouverture de son espace. Il est possible à tous de s'y rendre et s'y balader. Sur les îles, c'est ainsi un espace incontournable de sociabilité, un lieu de flânerie et d'échange de nouvelles.

Le chapitre 6 a permis d'exposer en second lieu la diversité des interfaces portuaire. Les ports de la desserte des îles du Ponant participent à la diversité des liaisons. Quelques-unes bénéficient d'interfaces portuaires modernes et performantes. D'autres sont plus modestes, parfois difficilement exploitables, et requièrent des aménagements d'organisation pour les opérateurs de la desserte : variation des horaires ou changement de zone portuaire avec la marée, la saison et les trafics. La diversité des ports de la desserte insulaire se lit à travers le niveau d'accessibilité, l'espace disponible pour la zone portuaire, les volumes de flux, ou encore les services proposés aux passagers et au fret. Les caractéristiques portuaires sont en partie liées à la taille de l'île, mais elles sont également soumises à la fois à la configuration géographique et à des considérations politiques des pouvoirs publics autour de la desserte (Strale, 2014). Rappelons l'enjeu financier du port, qui constitue une ressource économique, par le biais de taxes sur son accès maritime (charges portuaires) et terrestre (stationnement payant).

En dernier lieu, le chapitre a permis de souligner quelques caractéristiques portuaires essentielles pour la qualité de la liaison. Cette qualité peut se mesurer à la fiabilité et la régularité de la liaison. Or si les conditions d'échouage et de protection par rapport aux vents et aux courants sont primordiales dans l'implantation du port, ces attributs restent essentiels pour limiter les perturbations des liaisons

insulaires. Qu'elle soit naturelle ou artificielle et aménagée, l'interface portuaire doit être un abri pour le navire. La navigation portuaire, l'accostage et l'amarrage sont souvent les moments les plus critiques de la traversée.

La qualité de la liaison s'évalue aussi par le temps de transport optimisé et la fluidité de la circulation des flux. Le port est un espace de convergence, spatiale et temporelle, des flux. Des passagers, des marchandises au sol et du fret roulant s'y rejoignent, afin d'effectuer conjointement une traversée, et de diverger à nouveau. Les ports connaissent ainsi une alternance de moments calmes, en dehors des horaires de rotation, et de moments de très forte activité, qui peuvent créer des tensions et de la congestion (cf. chapitre 7). La fluidité des flux dépend de leur gestion sur le port, mais aussi de l'accessibilité portuaire, tant maritime que terrestre. Les temps d'approvisionnement et d'expédition étant rallongés par l'incontournable transport entre île et continent, les ports de la desserte insulaire doivent, dans l'intérêt des îles, de leurs habitants et de leurs activités économiques, être des lieux accessibles. Cela implique en mer des ouvrages portuaires défensifs permettant l'accostage quelles que soient les conditions météorologiques, des infrastructures permettant l'accostage des navires sur des créneaux les plus larges possibles, en s'affranchissant des horaires de marées, et à terre des voies d'accès permettant une circulation fluide et séparée des différents flux.

Les aménagements portuaires adaptés aux trafics, en nature et en volume, participent également à la qualité de la liaison. Les infrastructures et les équipements (manutention, stockage) jouent un rôle essentiel dans la minimisation des effets de la rupture modale et, combinés avec une flotte adaptée, peuvent réellement atténuer les ruptures de charge. La gare maritime est un véritable appui des services fournis à terre par la compagnie, et permet d'offrir une zone tampon entre la traversée d'une part et le pré ou le post-acheminement d'autre part.

Enfin, nous n'avons pas traité des aéroports, héliports et aérogares des liaisons aériennes à Ouessant et Yeu. Toutefois, les problématiques aéroportuaires connaissent de grandes similitudes avec celles du port maritime : choix du site et situation, besoin d'espace, relations avec d'autres activités à proximité, accès par les airs[312], accès par la terre et stationnement, circulation et séparation des flux. Le stockage de la marchandise est cependant moins nécessaire, le fret à transporter par voie aérienne revêtant le plus souvent un caractère urgent.

[312] Pour l'anecdote, une entrave à l'accessibilité a été constatée lors de nos observations à l'aérodrome à Ouessant : l'avion ne pouvait repartir en raison de la présence de moutons aux abords de la piste

CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE

La troisième partie a décrit les dispositifs de liaisons, en mer et à terre. Ces moyens concernent la traversée et les interfaces portuaires. Leur étude a permis de montrer une grande diversité, aussi bien de la flotte, de la consistance de service, des systèmes de tarification ou des ports. Il n'y a pas d'unité ou de modèle simpliste. La desserte des îles du Ponant n'est que l'addition de cas particuliers. Il est difficile d'en avoir une vision uniforme. Cela rend plus difficile tout travail de comparaison d'une liaison à l'autre, tant pour l'analyse des flux (chapitre 4) que la comparaison tarifaire (chapitre 5). La singularité des liaisons, en termes de dispositifs (partie III) mais aussi de système de desserte (partie II), traduit la géodiversité des territoires insulaires du Ponant.

Alors que l'objet de cette thèse est d'étudier les adaptations des entreprises à la desserte insulaire, l'analyse de cette dernière permet de se rendre compte qu'elle est elle-même le fruit d'un processus d'adaptation au territoire desservi. Le transport maritime de la desserte insulaire du Ponant ne ressemble pas au commerce maritime mondial. Ce dernier répond à la standardisation pour une meilleure insertion dans les réseaux mondialisés. Au contraire, les îles du Ponant sont desservies par un « transport à façon », loin de toute standardisation. La desserte insulaire, par la complexité et la singularité de chaque liaison, révèle une forte dimension humaine. Loin du gigantisme, de la massification ou de la formalisation du transport maritime mondial, le navire insulaire traduit la singularité des territoires du Ponant.

Les compagnies s'adaptent à toutes les demandes pour les îles : nature, gabarit ou conditionnement de la marchandise. La singularité des grilles tarifaires traduit aussi une forme d'adaptation au tissu économique insulaire : particularisme dans l'attribution des cartes d'accès aux tarifs préférentiels, ajustements des catégories tarifaires selon les cas qui se présentent au fil des contrats de DSP, nombre de lignes tarifaires selon les particularités du tissu économique… Plus la compagnie est petite ou l'activité de la liaison réduite, plus les arrangements semblent possibles. Il y a souplesse et flexibilité dans les modalités de la desserte et leur application. Ces adaptations à la géodiversité insulaire aboutissent à des liaisons singulières.

Il était selon nous indispensable de poser tous les éléments de compréhension de la desserte insulaire afin d'ensuite approcher le sujet du point de vue de l'entreprise insulaire. Les deux parties précédentes ont permis une étude approfondie de la desserte, en tant que système et dispositif de transport. A présent, il est possible de s'intéresser à l'entreprise insulaire, à ses usages et ses perceptions de la desserte, et ses réactions adaptatives face aux modalités de liaison avec le continent.

Quatrième partie :
L’entreprise et le navire

INTRODUCTION DE LA QUATRIEME PARTIE

Notre travail se propose de comprendre comment les entreprises insulaires s'adaptent au service de transport reliant leur île au continent. La partie I de contextualisation a permis de rappeler les caractéristiques généralement attribuées à l'insularité, notamment en termes de transport et d'accessibilité (chapitre 1) et de dresser un portrait du tissu économique des îles du Ponant (chapitre 2), notre terrain d'étude. Les parties II et III ont été consacrées à l'analyse de la desserte insulaire. Dans un premier temps, une vision globale du système de desserte a été proposée, avec les acteurs en jeu (chapitre 3) et les flux circulant sur les liaisons (chapitre 4). Puis dans un deuxième temps, l'étude s'est focalisée sur les dispositifs de liaisons pour l'exploitation de la desserte lors d'une part, de la traversée (chapitre 5) et d'autre part, du passage dans les interfaces portuaires (chapitre 6).

La quatrième partie aborde le rapport des entreprises insulaires à la desserte. L'accessibilité ne s'apprécie pas au seul regard de l'existence d'infrastructures et de dispositifs de transport, décrits précédemment (les ports et les navires, les outils de manutention, la consistance de service et les tarifs…) mais aussi de l'usage qui en est fait (Karampela et al., 2014). La partie IV nous amène ainsi à nous placer du point de vue de l'usager qui nous intéresse ici, à savoir l'entreprise insulaire, afin de connaître ses pratiques de la desserte, les atouts et les contraintes que celle-ci peut représenter dans le cadre de l'activité de l'entreprise, et les stratégies d'adaptation déployées face au dispositif de liaison.

Pour cela, une enquête auprès des entreprises a été menée entre le printemps 2016 et l'hiver 2017 sur les treize îles du Ponant, afin de couvrir toute la diversité de la desserte observée. Au total, 88 entreprises de tous secteurs y ont participé. Cela a représenté 42 jours de terrain. La durée d'entretien en face-à-face, avec environ 140 questions, est en moyenne d'une heure et quart. Les questions très ouvertes permettent ensuite d'en créer d'autres plus fermées pour l'analyse. Une partie des entretiens a été enregistrée et retranscrite, permettant d'illustrer cette partie par des citations (anonymisées) d'entrepreneurs. Outre les questions de signalétique et d'identification du répondant (section A) et de l'entreprise (F), le guide d'entretien aborde les thématiques de la localisation de l'entreprise par ses moyens de production et de transport (B), ses besoins de transport et la perception associée, tant pour le fret en amont et en aval que pour les passagers (C), les problématiques et adaptations liées à la desserte (D) et les problématiques liées à l'insularité (E) (cf. annexe 7.1 pour l'intégralité du guide d'entretien). Suite aux tests de mai 2016 à Bréhat et de juin 2016 à Arz, le guide d'entretien a surtout connu des modifications dans l'enchaînement des thématiques et l'approfondissement des questions pour aboutir à sa version finale utilisée entre août 2016 et janvier 2017. La liste des entreprises rencontrées et des périodes de terrain est affichée en annexe 7.2. La personne interrogée est la plupart du temps à la tête

de l'entreprise, mais si cette dernière était indisponible, c'est un autre représentant en mesure de répondre qui a participé à l'enquête (six cas sur 88).

Alors qu'il était envisagé dans un premier temps de se concentrer sur une seule activité ou branche sur l'ensemble des îles, il a finalement été retenu d'enquêter toutes les activités insulaires, en tentant de s'approcher d'une représentativité acceptable par secteur économique primaire, secondaire et tertiaire (cf. annexe 7.3). Les 88 entreprises enquêtées présentent une surreprésentation du secteur primaire (16% dans notre échantillon contre 11% dans la population mère) au détriment du secteur tertiaire (61% contre 66%) par rapport à la répartition par secteur économique des entreprises de l'ensemble des îles du Ponant (données SIRENE). Le choix de s'intéresser à tous les secteurs économiques a été motivé par la transversalité des problématiques de transport rencontrées par les différentes activités : fréquence des déplacements, gabarit de la marchandise, fragilité, maintien de la chaîne du froid, saisonnalité etc… Cependant, afin de pouvoir comparer les effets de la desserte d'une liaison à l'autre, en dehors de l'effet activité, nous avons choisi une activité unique à enquêter systématiquement sur toutes les îles. Deux options s'offraient à nous parmi les activités présentes sur toutes les îles : les cafés et les épiceries. Symbole du lien social et de l'habitat permanent sur l'île, et rassemblant des problématiques fortes liées au transport (variété des produits, saisonnalité de l'activité, fréquence d'approvisionnement, et besoin de transport sous température contrôlée pour les produits frais), nous avons retenu les épiceries comme fil rouge de cette enquête. Une section leur est consacrée dans le dernier chapitre.

Cette partie se décompose en deux chapitres. Le chapitre 7 présente les expériences de la desserte par l'entreprise insulaire. Dans quelles mesures l'entreprise insulaire a-t-elle recours à la desserte, en termes de déplacement de passagers (entrepreneur, salariés, intervenants extérieurs) et de transport de marchandises (approvisionnement à l'import, commercialisation à l'export) ? Quelles pratiques spatiales en résultent ? Nous déterminerons le comportement spatial de l'entreprise insulaire, c'est-à-dire l'échelle spatiale à laquelle elle établit ses interactions professionnelles (approvisionnement, commercialisation et fonctions supports de l'entreprise). L'insularité favorise-t-elle les activités ultra-locales au détriment d'activités à portée plus lointaine ? Au-delà du simple usage des liaisons par l'entreprise (fréquence, motifs, modalités de déplacement…) et de son rayon d'action, nous souhaitons aborder ses expériences de la desserte. Cela inclut ses perceptions sur les tarifs, les conditions de transport, la circulation des flux et le stationnement sur le port, la fréquence des rotations etc. Leur analyse permettra d'identifier les atouts et les contraintes posées par les dispositifs de desserte pour l'organisation des activités économiques insulaires.

Le chapitre 8 se concentre quant à lui sur les implications de la desserte sur l'organisation des activités économiques insulaires. Comment l'entreprise insulaire intègre-t-elle les modalités de la

desserte dans l'organisation de son activité au quotidien ? Comment surmonte-t-elle les contraintes et valorise-t-elle les atouts identifiés précédemment ? Nous verrons quelles sont les adaptations déployées par l'entreprise insulaire et les stratégies mises en place afin de gérer au mieux le transport, mais aussi quels sont les schémas d'approvisionnement des activités insulaires, en nous focalisant notamment sur les épiceries.

CHAPITRE 7 :
EXPERIENCES DE LA DESSERTE PAR L'ENTREPRISE INSULAIRE

« La liaison c'est notre route départementale »

Un entrepreneur islais, 2016

7.0 Introduction au chapitre 7

La desserte décrite dans les parties II et III est empruntée par des usagers aux profils divers, que l'on peut notamment classer selon deux critères majeurs : l'origine (île ou continent) et le motif de déplacement ou de transport (loisir ou professionnel). Le sujet de cette thèse conduit à nous intéresser aux activités économiques insulaires, et donc aux entreprises basées sur l'île. C'est donc le périmètre de l'étude de ce chapitre. Nous étudions la desserte de fret, mais aussi celle de passagers, uniquement à travers l'usage qu'en a l'entreprise insulaire, et non les autres usagers.

Fret et passagers empruntant la desserte suivent un parcours qui se décompose en trois segments : le pré-acheminement, la traversée et le post-acheminement. Le pré-acheminement et le post-acheminement relèvent du transport terrestre, sur l'île ou sur le continent selon le sens de déplacement. Ces trois segments s'articulent autour de deux espaces portuaires : le port insulaire et le port continental. *« En l'absence de lien fixe, la multimodalité est, à l'évidence, la règle ; au moins trois modes de transport sont utilisés successivement au cours du déplacement : l'un terrestre sur le continent, un deuxième, maritime ou aérien, qui ouvre une brèche dans la barrière étanche de la discontinuité maritime, et un troisième, terrestre et insulaire »* (Varlet et al., 2014:98). Si le cœur de notre sujet est la desserte insulaire constituée par la liaison, maritime ou aérienne, il n'est pas possible de traiter de manière pertinente de l'expérience de la desserte par les entreprises insulaires sans observer leurs pratiques terrestres en pré et post-acheminement. C'est pourquoi nous adoptons comme grille de lecture dans ce chapitre la segmentation du parcours telle que décrite plus haut.

L'expérience de la desserte recouvre à la fois l'usage de la desserte par les entreprises insulaires et la perception qu'elles en ont. Le chapitre est donc organisé en deux temps. Dans un premier temps, il s'agira de caractériser la mobilité et la spatialité des entreprises (7.1) : quels sont les usages de la desserte par les entreprises, pour le déplacement des forces de travail et le transport de fret ? Et quelles pratiques spatiales en résultent ? Dans un second temps, la perception de la desserte par les entreprises insulaires (7.2) sera analysée sous forme de contraintes et d'atouts attribués aux liaisons par les activités économiques des îles.

7.1 L'usage de la desserte comme reflet du rapport de l'entreprise insulaire au continent

Nous abordons l'usage de la desserte par la mobilité et la spatialité de l'entreprise insulaire. Dans quelles mesures la liaison est empruntée par les personnes actives et les véhicules de l'entreprise, ainsi que par la marchandise, nécessaire à la production ou sous forme de produits finis pour la commercialisation ? De ces usages résultent des pratiques spatiales par le biais des aires d'activité de l'entreprise insulaire. Jusqu'où va-t-elle s'approvisionner et commercialiser ?

7.1.1 Mobilité des entreprises insulaires

Voyons quels sont les besoins (7.1.1.1), les moyens (7.1.1.2) et les pratiques (7.1.1.3) de transport des entreprises insulaires le long des trois segments du parcours.

7.1.1.1 Les besoins de transport

Les entreprises ont des besoins de transport de passagers et de fret. Ces besoins dépendent de la nature de l'activité (poids et volume des intrants, gabarit des produits, nombre et localisation des sites de production, volume d'activité) et des choix d'approvisionnement et de commercialisation (nombre et localisation des fournisseurs et des points de vente).

Sur l'île, les motifs de transport les plus souvent évoqués par les entreprises insulaires concernent la marchandise : trajets entre l'entreprise et le port ou l'aéroport, tant pour réceptionner la marchandise importée que la production à exporter ; déplacements entre les divers sites de l'entreprise le cas échéant (champs, atelier, zone de stockage, boutique…) ; approvisionnement sur l'île et livraison chez le client particulier ou professionnel ; ou encore gestion des déchets. Nous focalisons toutefois notre analyse sur le pré et post-acheminement sur l'île, dans la continuité de la traversée.

En mer et sur le continent, les besoins de transport évoqués par les entreprises concernent aussi bien le déplacement de passagers que le transport de fret : gestion de l'amont et l'aval de l'activité ; mais aussi recours aux fonctions supports de l'entreprise (services de banque, d'assurance, de comptabilité, de publicité etc). Pour les actifs de l'entreprise en tant que passagers, il faut noter la recherche systématique de mutualisation des motifs de déplacement. L'entrepreneur insulaire cherche à

rentabiliser son déplacement sur le continent en multipliant les affaires à régler : voir du matériel avant l'achat, négocier avec un nouveau fournisseur, remettre des fonds à la banque, assister à une réunion entre représentants du secteur, participer à une formation, vendre ses produits sur un marché ou un salon etc… Motifs professionnels et personnels peuvent également se conjuguer au cours d'un même déplacement (courses personnelles, rendez-vous médical etc…). Par quels moyens l'entreprise insulaire satisfait-elle ces besoins de transport ?

7.1.1.2 Les moyens de transport

- *Taux d'équipement contrasté des entreprises pour le transport sur l'île*

Seules douze entreprises insulaires, basées uniquement sur les petites îles du Ponant, ne disposent pas de véhicule motorisé pour le transport sur l'île. Ces entreprises détiennent tout de même du petit matériel roulant pour faciliter le transport, comme un diable, un transpalette ou une charrette (cf. Figure 207 et Encadré 49). A Sein, un entrepreneur recrute du personnel saisonnier costaud afin de tracter les lourdes carrioles dans les ruelles de l'île (Figure 207, centre). L'absence de véhicule s'explique par :

- des besoins très limités de transport. A Sein par exemple, la céramiste transporte à la main sa production entre l'atelier et le point de vente pour limiter la casse, et ne fait usage d'une charrette que si les céramiques sont cuites et emballées.
- la réglementation stricte liée à la circulation sur l'île, comme à Hoedic, Houat, Molène ou Bréhat où l'usage d'un véhicule motorisé n'est autorisé que pour les services communaux, les professionnels ou sur dérogation (Encadré 50).
- le choix d'externaliser tout transport terrestre (cf. 8.2.1), à des fins de simplification de l'organisation ou bien par revendication de limiter les véhicules motorisés sur l'île. Rappelons que l'absence de véhicule fait partie pour certains néo-entrepreneurs de l'attractivité insulaire.

Parmi les entreprises détenant un véhicule pour le transport sur l'île, quelques-unes songent également à s'en défaire pour ne passer que par transporteur. En revanche, les autres indiquent que cela leur est indispensable. Le véhicule est de propriété professionnelle ou personnelle, et sert très souvent à ces deux fins. Comme la flotte des navires des compagnies maritimes, la flotte des véhicules terrestres des entreprises insulaires, en raison de la saisonnalité de leurs activités, connaît un surdimensionnement hivernal ou un sous-dimensionnement estival. Pour gérer la variation des volumes, l'entreprise peut alors recourir à la location durant les mois estivaux pour compléter le dispositif habituel.

Extrait de Enez Sun, carnet d'un géographe à l'île de Sein de Louis Brigand (2017)

« A Sein, la charrette a la taille d'une brouette. La première fois que j'en ai emprunté une, j'ai curieusement éprouvé le sentiment d'appartenir un peu à l'île. La charrette est un élément identitaire. Certains la personnalisent, l'embellissent, voire la construisent eux-mêmes. Poussé ou tiré à la main, c'est le véhicule utilitaire que chacun possède, qui fait le bonheur des enfants, mais surtout permet de transporter ses marchandises sans effort ni contrainte…mais pas n'importe où ». En effet, dans le bourg, les venelles sont particulièrement étroites.

Encadré 49 – Les charrettes à l'île de Sein

Extrait de l'arrêté du 19.01.2007 de la commune de Bréhat

L'arrêté portant sur la réglementation de la mise en circulation des véhicules, engins et remorques sur le territoire de la commune stipule que *« toute nouvelle mise en circulation de véhicule terrestre ou d'engin tracté ou non, ou de remorque ou engin susceptible d'être attelé à un véhicule ou engin à moteur ou automobile, est interdite sur le territoire de la commune sauf s'il est justifié de l'absolue nécessité du moyen de transport réclamé pour l'exercice d'une activité professionnelle sur l'île et s'il est établi que les besoins ne peuvent être satisfaits par les moyens de transport déjà présents. »*

De plus, la vitesse de circulation est limitée à 12 km/h.

Encadré 50 – Réglementation de circulation bréhatine

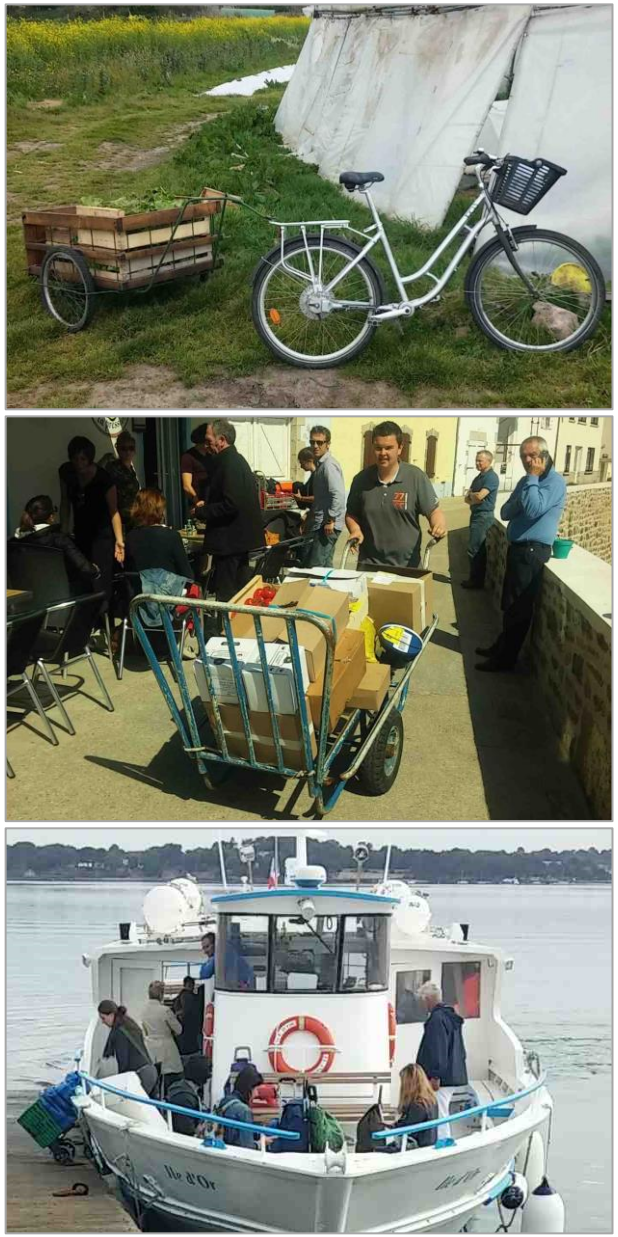


Figure 207 – Moyens de transport non motorisés

Haut : charrette de légumes tractée par un vélo (Bréhat). Centre : charrette poussée à la main (Sein). Bas : une commerçante emporte son diable à bord pour effectuer l'approvisionnement sur le continent (Arz)

La moitié des entreprises dispose d'un seul moyen roulant motorisé, et 80% en détiennent au plus trois. Les entreprises disposant de quatre véhicules et plus relèvent de secteurs nécessitant un moyen de transport pour leur production, comme la livraison (de fioul, de denrées alimentaires, de matériaux de construction…), le BTP ou le secteur primaire. Questionnés sur la possible mutualisation des moyens roulants sur l'île, les entrepreneurs évoquent le problème de la simultanéité des besoins de transport, au moment de l'arrivée du navire pour réceptionner la marchandise au débarquement. Or nous le verrons dans l'évocation des contraintes liées à la desserte (7.2.5.4), le temps entre le déchargement du navire et le service des commerces de restauration est parfois très court et requiert de disposer de son propre véhicule. Une forme de mutualisation des véhicules est tout de même réalisée, non pas entre entrepreneurs, mais par le biais d'externalisation à des transporteurs terrestres sur l'île, lorsque les volumes ou la réglementation locale de circulation justifient la création d'une telle activité.

La taille des véhicules insulaires varie de la voiturette de golf, transportant quelques paquets, au camion de 19 tonnes, chargeant dix-huit palettes (cf. Planche 10). Les engins de manutention comme les chariots-élévateurs sont utilisés en tant que véritables moyens de transport. L'épicerie Houat Marché va par exemple chercher les palettes au port avec son chariot depuis le magasin (distance courte mais pente particulièrement raide) et n'emploie son utilitaire que pour les colis ou la livraison. Les entreprises utilisant plusieurs véhicules adaptent leur flotte aux besoins : un camion chargeant des palettes pour aller chercher la marchandise palettisée au port, un petit fourgon pour chercher les colis au débarquement ou effectuer des livraisons sur l'île. Le choix est contraint par les volumes à transporter mais aussi par le réseau routier insulaire. L'épicier de Batz juge son fourgon trop grand pour les ruelles étroites de l'île, mais un modèle plus petit serait insuffisant pour ses volumes de marchandises.

Pour les entreprises manipulant des produits frais, les véhicules réfrigérés sont rarement sélectionnés, car le temps de transport entre le lieu de débarquement et l'entreprise est court. Une poignée d'entreprises seulement dispose de véhicules réfrigérés, lorsqu'une grande quantité de produits frais est manipulée ou que le véhicule est amené à traverser sur le continent pour réceptionner la marchandise fraîche.

L'usage de vélos dans le cadre professionnel est évoqué par six entreprises (transport de petits colis ou trajet domicile-travail). Cinq entreprises font également état de l'usage d'un véhicule électrique sur l'île. Ce mode de propulsion correspond aux dimensions des territoires insulaires à couvrir. Cela est favorisé par le prix élevé du carburant sur l'île ou par la complication de l'approvisionnement en carburant sur les îles ne disposant pas d'une station essence, mais aussi par une politique de mobilité alternative, comme c'est le cas à Yeu (Pauchet, 2018).

1

2

3

4

Planche 10 – Les véhicules des entreprises destinés au transport sur l'île

(Crédit MG 2016)

1/ Un artisan du bâtiment à Houat se sert d'un engin de manutention comme moyen de transport sur l'île entre le port et les chantiers

2/ Voiturette de golf à Sein chargée de nombreux colis sur le quai des Paimpolais

3/ Véhicule électrique de la voilerie islaise

4/ Tracteur et remorque adaptée au transport d'armoires frigorifiques à Aix

5/ Chargement d'une palette à bord du véhicule d'un restaurant ouessantin avec le concours d'un manutentionnaire de la compagnie et de son chariot-élévateur

6/Chargement d'une palette à bord d'un camion d'un épicier à l'aide d'un transpalette et d'un haillon au port du Stiff

7/ Chargement d'un camion-remorque d'un supermarché islais à l'aide du chariot-élévateur prêté par la compagnie de transport

8/ Camion réfrigéré d'un supermarché groisillon en attente d'embarquement au port de Lorient

5

6

7

8

La circulation de véhicules motorisés sur l'île est parfois un sujet conflictuel sur les îles du Ponant. A Bréhat, les Verreries témoignent de difficultés à obtenir l'autorisation communale[313] pour un petit véhicule électrique effectuant les livraisons de colis à la Poste ou à la barge, ou le transport de bouteilles de gaz. Ce véhicule jugé indispensable par l'entreprise reste pourtant selon elle mal accepté par la population.

La diversité des moyens de transport sur l'île témoigne du processus d'adaptation.

- *Peu de moyens des entreprises insulaires pour la traversée*

Assurer une traversée du bras de mer séparant l'île du continent, par voie maritime ou aérienne, relève de compétences et d'équipements plus poussés que pour le transport terrestre. On recense alors qu'une petite partie d'entreprises équipées pour assurer leurs propres traversées.

La traversée aérienne n'est assurée que par les deux compagnies de transport aérien présentées au chapitre 3, puisqu'aucune entreprise ne possède de tels moyens. En revanche pour la traversée maritime, une minorité d'entreprises fait appel à ses propres moyens navigants. Sur 88 entreprises, onze détiennent un navire, dont quatre dans le cadre de leur activité de production (pêche et aquaculture). Les deux pêcheurs enquêtés peuvent utiliser leur bateau en dehors de l'activité de pêche : pour la commercialisation sur le continent (vente à la Criée ou à un mareyeur), l'achat de matériel ou l'entretien du navire. Pour les autres, l'usage du navire est ponctuel ou régulier.

Pour un usage en appoint (moins d'une douzaine de fois par an), les entreprises utilisent un navire personnel à des fins professionnelles, en solution de repli lorsque le navire est complet ou le service inadapté. Ces cas sont principalement observés sur les îles proches du continent (un à Aix, trois à Arz et un quatrième ayant la volonté d'investir dans un navire à but professionnel pour l'approvisionnement), mais aussi sur les îles éloignées, en saison estivale quand les conditions de navigation le permettent. Un épicier explique se servir très exceptionnellement de son bateau dans le cadre professionnel, par exemple lorsqu'il a dû aller chercher sur le continent un technicien pour réparer le moteur en panne, en plein été, de sa vitrine frigorifique. A Sein, un commerçant se rend sur le continent pour effectuer des courses en saison estivale, au motif que la compagnie régulière n'assure pas le transport de marchandises lors de ses rotations de l'après-midi. Un second commerçant qui l'accompagne parfois avoue qu'il s'agit davantage du plaisir de naviguer aux beaux jours que d'un réel besoin d'approvisionnement.

[313] Vote municipal : 5 pour, 4 contre, un blanc

Pour un usage régulier, cas rencontré pour un unique commerce de l'île d'Arz, il s'agit d'un navire propriété de l'entreprise, chargeant jusqu'à près d'une demi-tonne, utilisé deux à trois fois par semaine (Figure 208). Ce commerce estime qu'il est *« indispensable »*, car cela permet *« d'absorber les coûts et d'avoir de la souplesse dans les approvisionnements »*. Le commerce emprunte toutefois en complément la desserte régulière. Une entreprise enquêtée à Bréhat explique avoir imaginé une solution de desserte pour ses salariés au lancement de l'entreprise, mais la gestion des marées s'avérant trop compliquée, cela n'a pas abouti. En revanche, une entreprise continentale de BTP opérant à Groix possède son propre navire pour assurer quotidiennement les rotations de ses salariés n'étant pas hébergés sur l'île.

La détention d'un moyen navigant confère une grande autonomie à l'entreprise insulaire (rapidité, flexibilité des horaires, nombre de rotations etc…) mais présente des complications d'embarquement et de manutention (*« les embruns sur les cartons »*), représente des coûts (de mouillage, d'entretien, d'assurance…) et nécessite des capacités de pilotage. C'est pourquoi peu d'entreprises insulaires détiennent un navire. *« Avoir son propre chaland ? Non, il faut avoir des capacités de marin que je n'ai pas. C'est un autre métier ! »* selon un épicier insulaire. Sans moyen propre d'assurer la traversée, l'entreprise insulaire a alors recours aux compagnies assurant la desserte.

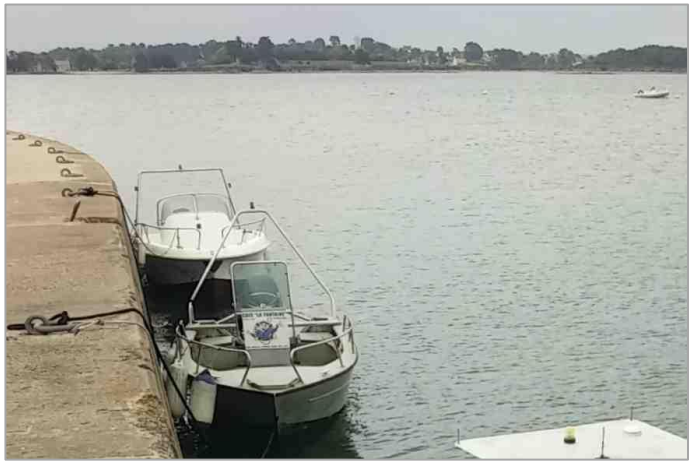


Figure 208 – Au premier plan, navire utilisé plusieurs fois par semaine par un commerce de l'île d'Arz pour s'approvisionner sur le continent *(Crédit MG 2016)*

- *Faible taux d'équipement pour le transport sur le continent*

Même si certains disposent d'un véhicule personnel sur le continent, la moitié des entrepreneurs interrogés n'est pas amenée à utiliser un véhicule sur le continent pour les déplacements professionnels de l'entreprise. En cas de besoin et en l'absence de véhicule, il est alors possible de recourir à la location ou à l'emprunt auprès de l'entourage.

L'autre moitié des entreprises utilise un véhicule sur le continent. Parmi ces véhicules, un tiers est professionnel, et deux tiers sont privés, utilisés à des fins professionnelles. Au final, un véhicule sur cinq utilisé sur l'île traverse et sert aussi le continent.

7.1.1.3 Les pratiques de transport

Les pratiques de transport dépendent des besoins et des moyens présentés préalablement.

Figure 209 – Transport sur l'île entre le port et l'entreprise

Haut : la pharmacienne réceptionne les colis de médicaments avec son diable à l'héliport de Port-Joinville. Centre : l'épicière du Relais à Groix réceptionne des colis frais à leur arrivée à Port-Tudy. Bas : Livraison par Groix Haliotis de colis en partance (Crédit MG 2016)

- *Les pratiques de transport sur l'île*

Dans le cadre professionnel, l'usage des véhicules sur l'île est en premier lieu voué au transport entre l'entreprise et le port ou l'aéroport, portes d'entrée de l'île, pour expédier la production ou réceptionner l'approvisionnement. La fréquence de ces trajets varie en fonction de la saisonnalité et de la nature de l'activité, mais aussi du nombre de fournisseurs ou de points de vente continentaux. La pharmacie de l'île d'Yeu est par exemple amenée à réceptionner des médicaments bi-quotidiennement à l'héliport (Figure 209, haut), tout comme le garage de l'île pour les pièces de rechange. Les journaux arrivent aussi chaque jour à Ouessant où la maison de la presse les réceptionne à l'aéroport ou au port selon le jour de la semaine. Les gérants d'activités traitant de la matière fraîche se rendent fréquemment sur le port (Figure 209, centre). La boulangerie de Sein réceptionne des sacs de farine sur palette une fois par semaine. La boutique de souvenirs de l'île d'Aix commande une seule fois à une quinzaine de fournisseurs en début de saison. Pour les matériaux de construction, les approvisionnements s'effectuent au gré des chantiers. Concernant l'aval, la fréquence d'expédition peut aller de quelques fois annuellement à quasi quotidiennement, comme pour Groix Haliotis qui confie chaque jour à la Compagnie Océane des colis pour le continent (Figure 209, bas), ou pour l'exploitation agricole Menon de l'île de Batz qui achemine en tracteur au port du Vil ses palox de légumes (contenant entre la palette et la « box ») dans les remorques bâchées mises à disposition par la SARL Transport de Fret.

Parmi les entreprises détenant un véhicule, seule une poignée préfère confier ce trajet à une société externe. Nous verrons dans le chapitre 8 les raisons qui incitent les entreprises à externaliser. Le véhicule est alors employé pour la livraison à la clientèle, les trajets entre ses différents locaux ou le trajet domicile-travail. L'usage de la voiture par les actifs insulaires pour se rendre au travail est moins courant que sur le continent, au profit des deux-roues et de la marche à pied (cf. annexe 7.5).

- *La traversée de passagers liés à l'entreprise*

Les besoins de transport pour la traversée concernent le gérant de l'entreprise insulaire et ses salariés, mais aussi les éventuels intervenants extérieurs (technicien, commercial etc.).

La fréquence de traversée de l'entrepreneur pour motifs professionnels varie de quasiment jamais à au moins un déplacement hebdomadaire. Les enquêtes réalisées recensent un déplacement mensuel en moyenne (contre deux déplacements moyens des îliens à l'échelle des îles du Ponant, tous motifs confondus, cf. 4.2.2.2). Une tendance nette se dégage selon l'éloignement de l'île. Plus elle est proche, plus les déplacements professionnels sur le continent sont fréquents. Alors que la moitié des entrepreneurs des îles éloignées (petites ou grandes) se déplacent au moins une fois par mois sur le

continent, ils sont 80% dans ce cas dans les îles proches. Cela est homogène avec les résultats de l'analyse de la mobilité des îliens à partir des données d'activité des compagnies (cf. 4.2.2.2).

La fréquence de traversée est très disparate d'un entrepreneur à l'autre. Une faible mobilité professionnelle est liée soit à une volonté de limiter les déplacements, soit à des complications du déplacement. Pour ceux qui n'aiment pas *« sortir de l'île »*, les déplacements sont évités. Les échanges avec les partenaires s'effectuent alors grâce au téléphone et à internet, et les missions diverses sont confiées à des proches (remise de fonds ou courses d'appoint pour le commerce). C'est ainsi que certains ne comptent aucun déplacement sur le continent pour motif professionnel. A Ouessant par exemple, la pharmacienne, continuellement de garde, ne quitte pas l'île. La responsable du site ouessantin de l'entreprise Algues et Mer explique que les déplacements sont limités par l'absence de rotation insulaire (hormis le vendredi). Les réunions avec le groupe basé à Paris se font par téléphone, et elle ne s'y déplace que cinq à six fois par an. L'hypermobilité caractérisant la société occidentale contemporaine ne semble pas concerner les entrepreneurs insulaires. Ceux qui se déplacent le plus souvent effectuent une rotation par semaine sur le continent pour s'approvisionner ou fournir un point de vente. Faisant exception, une exploitante agricole d'une grande île commercialisant quasi exclusivement sa production sur des marchés continentaux s'y rend trois fois par semaine.

La fréquence des déplacements connaît une variabilité saisonnière. Comme pour l'ensemble des îliens plus mobiles en hors-saison (cf. 4.3.1.2), les entrepreneurs très pris par leur activité en été réduisent drastiquement leurs déplacements sur le continent. A la saison estivale, on est *« vissés ici ! Mais on se déplace dès que la contrainte se desserre »* selon un commerçant ouessantin. Le gérant d'une épicerie sur une île éloignée ne se déplace jamais en été mais se rend bimensuellement sur le continent le reste de l'année. Si les déplacements sur le continent liés aux fonctions supports sont en effet facilement évités en saison estivale, les déplacements liés à l'approvisionnement sont parfois inévitables, mais l'entrepreneur les délègue alors à des employés, à une société de transport ou à l'entourage.

Les déplacements sur le continent sont motivés en premier lieu par l'approvisionnement (3 entrepreneurs sur 4), puis par les fonctions supports (1 sur 3) et la commercialisation (1 sur 5). L'activité et la formation ne sont citées que par un entrepreneur sur huit.

Concernant les modalités de traversée pour les passagers liés à l'entreprise, la desserte maritime régulière est la plus empruntée. On l'a vu, seule une dizaine d'entrepreneurs peuvent traverser de manière autonome. Dix pour cent des entreprises ont également recours à l'offre saisonnière quand elle propose des avantages par rapport à la desserte régulière, notamment en termes d'horaires. A Yeu, un entrepreneur a recours aux services de la Compagnie Vendéenne en raison des horaires de ses rotations, à la fois fixes (grâce à ses navires à plus faible tirant d'eau, moins tributaires de la marée que les catamarans de Yeu-Continent), et en journée (fin de matinée et début d'après-midi contrairement à la

Régie) donc globalement mieux adaptés aux besoins de déplacement. Enfin, la voie aérienne est empruntée par plus de la moitié des entreprises des deux îles ainsi desservies, pour des raisons d'urgence (1/3) ou de commodité (2/3). A Ouessant, un entrepreneur privilégie la voie aérienne pour ses déplacements car *« c'est le seul moyen qui [lui] permet de faire l'aller-retour dans la journée »*. A Yeu, l'hélicoptère autorise des déplacements plus courts et évite parfois de passer la nuit sur le continent, réduisant au final le coût global du déplacement, malgré le surcoût de la traversée. Loin du cas des Antilles françaises où *« très vite, prendre l'avion est apparu pour les insulaires comme ce moyen unique de dépasser les limites fixées par la réalité insulaire, de transgresser les contraintes imposées par l'horizon maritime »* (Nicolas, 2001), la voie aérienne pour les deux îles du Ponant desservies par les airs, reste néanmoins plus souvent un second choix, quand la desserte maritime n'est pas en mesure de répondre aux exigences d'horaires, de rapidité et d'urgence. Le taux de remplissage de l'avion ouessantin est de 38% en 2016. La voie aérienne n'en demeure pas moins essentielle pour les cas d'urgence et les entrepreneurs aux contraintes horaires serrées.

Dans la très grande majorité, les gérants d'entreprise insulaire ont accès au tarif insulaire. Néanmoins, un entrepreneur y ayant droit, et se déplaçant une dizaine de fois annuellement, n'a jamais demandé la carte insulaire par volonté d'autonomie (*« ainsi je ne dois rien à personne »*). Deux autres entrepreneurs, malgré la résidence insulaire de l'entreprise, n'y ont pas accès : le premier en raison de sa résidence continentale (après avoir vécu et créé l'entreprise sur l'île, les déplacements fréquents sur le continent l'ont incité à s'y installer), le second en raison de son foyer fiscal situé sur le continent, malgré sa résidence insulaire. Si la mesure lui semble injuste, il n'en fait pas grand cas puisque le groupe dont dépend son entreprise lui rembourse intégralement les frais de transport.

Pour les trajets effectués par les employés de l'entreprise, plusieurs cas se présentent. Si la personne est îlienne, elle bénéficie alors du tarif insulaire comme tout résident. Pour le salarié insulaire résidant sur le continent, un tarif particulier peut être prévu par la compagnie, ou peut être négocié le cas échéant. Si enfin il s'agit d'un stagiaire ou d'un contractuel, durée et contrat de travail sont des critères utilisés. Ces tarifs n'apparaissent en revanche nulle part et la plupart semblent relever d'aménagements tarifaires entre les passagers concernés et la compagnie.

Enfin pour le trajet d'un intervenant extérieur se rendant sur l'île pour l'entreprise, cette dernière déploie des efforts particuliers pour son accueil, notamment en allant le chercher au débarquement. Le coût de traversée est assumé directement par l'entreprise insulaire ou intégré dans le devis du technicien continental. A Ouessant, la compagnie aérienne propose un tarif pour les entreprises continentales, permettant par exemple la venue de techniciens sur l'île. Le vol coûte alors 81% du tarif plein (contre 67% pour les îliens).

Pour les îles reliées à plusieurs ports continentaux pour la desserte de passagers, le choix du port continental de débarquement se fait en fonction du motif de déplacement. Concernant la desserte de l'île d'Arz par exemple, le port de Vannes n'est pas pratique pour ceux qui embarquent avec de la marchandise en bagage à main, car il n'est pas possible de s'approcher en véhicule depuis la zone de stationnement, tandis qu'à Barrarac'h l'accès à la cale est plus direct. A l'inverse, les entreprises se déplaçant pour des motifs administratifs préfèrent débarquer à Vannes, puisque le transport terrestre est réduit et le risque d'embouteillage limité. Les entrepreneurs molènais et ouessantins débarquent tous préférablement au Conquet plutôt qu'à Brest, privilégiant une réduction du temps de traversée, au détriment d'un parcours terrestre plus long pour rejoindre la grande ville.

Il faut signaler le cumul récurrent des motifs pour se rendre sur le continent (Encadré 51). La moitié des entrepreneurs interrogés cumule systématiquement les motifs professionnels et personnels. Un tiers se rend plus fréquemment sur le continent pour des raisons personnelles (surtout sur les petites îles éloignées), et le reste au contraire davantage pour des motifs professionnels. Le rapport personnel de l'entrepreneur au continent est varié, allant du besoin au rejet (Encadré 52). Les déplacements sur le continent ne sont donc pas seulement le reflet de la nature et du volume d'activité, ni des stratégies d'entreprise (communiquer en face-à-face avec un fournisseur, voir la marchandise avant de l'acheter), mais aussi des préférences personnelles de l'entrepreneur.

Témoignages sur le cumul des motifs de déplacement

Le cumul de motifs professionnels est récurrent : *« En fait, je cumule sur une journée, tout ce qu'il y a à faire […]. Je pars le matin, je reviens le soir, et j'ai couru toute la journée mais au moins je ne l'ai fait qu'une fois dans la semaine ! Je n'ai pas besoin d'y retourner ».*

Il y a de plus une difficile distinction entre déplacement professionnel et déplacement personnel : *« En fin de compte, quand t'as soit une réunion de fournisseurs, ou quelque chose à voir chez un fournisseur, ben, on s'arrange pour cumuler plusieurs choses. Ou alors, tant qu'à se déplacer de manière professionnelle, tu vas en profiter pour aller voir de la famille, ou autre chose ».*

Encadré 51 – Cumul des motifs professionnels et personnels de déplacement sur le continent

Le continent pour l'entrepreneur…

Il peut s'agir d'un lieu de distraction (c'est *« un besoin immense de sortir car je suis toujours au travail ici… »*) ou d'une échappatoire (*« il faut bouger sinon on devient fou »*), comme cet entrepreneur qui se rend une trentaine de fois annuellement sur le continent pour raisons personnelles (hors santé).

Pour d'autres, le déplacement sur le continent est une corvée (*« moins j'y vais mieux je suis », « moi j'y vais le moins possible, parce que j'aime pas ça »*).

Encadré 52 – Rapport personnel de l'entrepreneur au continent

- *La traversée de fret lié à l'entreprise*

L'usage de la desserte pour le transport de fret par les entreprises insulaires concerne l'approvisionnement en produits à commercialiser, à transformer ou pour l'entretien des moyens de production ; mais aussi la commercialisation avec la livraison des lieux de vente, la vente sur les marchés etc… En raison de la diversité des entreprises enquêtées, il est difficile de caractériser l'usage de la traversée pour le fret, et on constate une grande disparité dans la fréquence, le volume, le temps alloué à la gestion du transport, la sélection de la compagnie et la prise en charge des coûts de transport.

La fréquence d'usage pour le fret dépend de la nature de la marchandise et du secteur d'activité, des volumes requis, des stratégies d'approvisionnement, des capacités de stockage des entreprises, de leurs habitudes de commande et des pratiques tarifaires des fournisseurs. Certains produits sont importés une seule fois par an en raison de la faible quantité, ou au contraire en grands volumes pour optimiser l'approvisionnement (obtenir un tarif particulier, remplir une barge). D'autres sont débarqués sur l'île quotidiennement pour des commerces traitant de marchandise fraîche, ou bi-quotidiennement pour les médicaments par voie aérienne. Les habitudes sont donc très variées d'une entreprise à l'autre.

Les volumes sont également disparates : d'une livraison annuelle de 200 cartons de vêtements pour un magasin de souvenirs, à une petite pièce de rechange pour un garage automobile. On constate une saisonnalité dans la fréquence et les volumes importés (cf. 4.3.1.3). Au printemps, l'approvisionnement en biens de consommation courante augmente pour atteindre un pic en saison estivale, avant de décroître. En volume, une boulangerie enquêtée se fait livrer la farine par palette de 1,2 tonne en saison creuse, et par silo de 7 tonnes en saison estivale. La fréquence de livraison augmente. Un bar enquêté se fait livrer en boisson entre deux et huit fois par mois selon la saison.

Le temps alloué à la gestion du transport, par l'entrepreneur, ses employés ou des aides extérieures ponctuelles, est considérable, notamment en saison estivale avec l'augmentation des volumes et les difficultés de circulation sur l'île. A Batz, une entreprise estime à 50 minutes quotidiennes la durée de chargement de la remorque et son transfert vers le port du Vil pour exportation. A l'import, un épicier a besoin quatre fois par semaine d'une heure trente pour récupérer sa marchandise au port insulaire et la ramener à son commerce, avec jusqu'à quatre tours de camion. Dans un supermarché, un chauffeur dédie 26 heures par semaine à cette même tâche en été. Dans une épicerie qui réceptionne sa marchandise au port continental, ce sont deux salariés entre avril et septembre (soit 70 heures par semaine) qui traversent et gèrent cette manutention. Certains entrepreneurs sont prévenus ou s'informent directement de l'arrivée du navire (par la gare maritime ou des applications de suivi des navires) pour ne pas avoir à attendre au port en cas de retard. Toutefois, l'attente est régulièrement évoquée, surtout par les entreprises de l'Iroise et de l'île de Groix, en raison du retard du navire, du temps de déchargement (Encadré 53), de la priorité aux passagers et à la marchandise fraîche, du transfert de la valise de bordereaux de livraison depuis la passerelle à la gare maritime etc…

Un entrepreneur groisillon témoigne de l'attente de sa marchandise à Port-Tudy

« On attend souvent, parce que le bateau on te dit qu'il arrive à 11h45, mais le temps qu'ils déchargent ça fait midi. Ils arrivent pas à accéder eux-mêmes avec le transpal et le Fenwick sur le quai pour déposer à la zone de déchargement, parce qu'il y a du monde sur les quais. Donc, on attend toujours 15 à 20 minutes. »

Encadré 53 – Attente de l'entrepreneur au port

Dans la grande majorité des cas, la traversée maritime du fret est à la charge de l'entreprise insulaire (ou son groupe de rattachement), qui arrive à négocier un franco de port jusqu'au port continental, mais pas jusqu'au commerce. Toutefois, une poignée de fournisseurs accepte de partager les coûts de la traversée ou de les supporter dans leur intégralité. C'est un sujet de négociation et un critère de sélection des fournisseurs (cf. les stratégies évoquées en section 8.1.4.2)

Pour les îles où il existe des liaisons de fret concurrentes entre les voies maritime, aérienne et postale, le choix du mode de transport et de la compagnie est opéré selon plusieurs critères :

- les tarifs : chaque compagnie pratique ses propres tarifs, et le service privé se démarque généralement par rapport au service public, moins enclin à négocier (cf. 7.2.6.3). Sur les îles du large du Morbihan, un entrepreneur explique être passé de la Compagnie Océane aux deux transporteurs privés depuis les augmentations tarifaires du service public en 2015.

- la nature et le volume de la marchandise et la spécialité de la compagnie : capacité du navire, autorisation de la compagnie de transporter des produits frais ou des matières dangereuses, mode de conditionnement accepté par la compagnie… Un commerce bréhatin fait appel aux services de la barge privée pour ses produits frais, de la barge en service public pour les éléments encombrants, et des vedettes de passagers pour les produits ultra-frais, fragiles et de petits volumes, tel que le poisson. Une entreprise du BTP à Ouessant fait intervenir ponctuellement une société privée pour le transport de ses matériaux car le service public ne transporte pas de vrac, et le passage en big bag serait trop onéreux. A Groix, les entrepreneurs font appel aux trois compagnies selon la nature et le volume à transporter : vrac et pondéreux en petit tonnage par la barge de Quick & Sea, vrac et pondéreux en grosse quantité par le caboteur TMC, palettes, colis et produits fragiles par la Compagnie Océane.
- l'urgence de l'approvisionnement : la compagnie au délai de livraison le plus court est alors sélectionnée. Ainsi l'aérien est privilégié pour les pièces urgentes et de taille limitée. Le service public est préféré pour sa plus grande fréquence de rotation. Dans les petites îles du large du Morbihan, plusieurs entreprises expliquent sélectionner la Compagnie Océane, même pour des produits encombrants, car le délai de traversée de la barge Quick & Sea est trop long.
- la qualité du service. Un entrepreneur explique éviter un navire au sein de la compagnie : la manutention à bord de l'*Enez Sun* serait plus délicate qu'à bord du *Molenez,* dont l'équipage est moins habitué à travailler avec des matières fragiles.
- les contraintes de chargement : limitations de tonnage des véhicules ou du gabarit des marchandises, capacité de levage de la grue etc. A Yeu, les matières dangereuses et les gros véhicules ne peuvent passer qu'avec les deux compagnies privées. Si sur la plupart des liaisons, le transport d'engins encombrants contraint le choix de la compagnie, sur les liaisons vers les îles de l'Iroise, ce genre de transport contraint également la période de transport envisageable. *« C'est compliqué car il faut attendre la grande marée. On fait l'aller sur une grande marée, le retour sur la suivante ».* Les navires de la Penn Ar Bed n'étant pas des rouliers, et la capacité de charge de la grue du cargo étant limitée, les engins trop lourds nécessitent un transport par roulage et requièrent la mise à niveau entre le quai et le pont du *Molenez,* ce qui n'arrive qu'au-delà d'un certain coefficient de marée.
- le choix politique, notamment en souhaitant défendre le service public plutôt que privé.
- le lieu d'embarquement. Sur le continent, l'origine du produit ou le lieu de livraison du fournisseur peut influer sur la compagnie sélectionnée. Une conserverie islaise s'approvisionne en poisson frais à la criée des Sables d'Olonne, et le fait donc traverser par

A2TMi qui fait la rotation cinq fois par semaine. En revanche, l'entreprise importe le reste de ses intrants via le service public au départ de Fromentine. Sur l'île, la circulation terrestre oriente aussi le choix du transporteur. Une entreprise nous explique favoriser en été la compagnie maritime, plutôt que la voie postale pour ses petits colis, en raison de l'accès contraint à l'agence postale lié aux restrictions de circulation.

- *Les pratiques de transport sur le continent*

D'après notre enquête, un entrepreneur sur cinq ne se rend pas plus loin que le port continental et ses proches alentours, et un sur deux ne quitte pas le département pour raisons professionnelles. Vingt pour cent se rendent dans la région, et autant dans le reste de la France. Une poignée seulement est amenée à se rendre en Europe ou dans le reste du monde pour les affaires. En France, le point le plus éloigné de transport pour l'entrepreneur insulaire est en moyenne à 200 kilomètres du port continental. Les déplacements des entrepreneurs liés au transport de leurs marchandises sur le continent (approvisionnement ou commercialisation) sont le plus souvent réguliers, aux alentours du port continental. Les déplacements à plus grande distance sont plus ponctuels. Certains profitent de déplacements personnels, notamment des congés, pour s'approvisionner en produits particuliers (vins du sud de la France par exemple).

Le choix de la destination du déplacement sur le continent est fonction du temps global de trajet (Encadré 54). Le choix du moment du déplacement sur le continent est lié aux horaires de traversée et aux exigences de l'activité de l'entreprise. A Molène et Ouessant, où une rotation insulaire est proposée uniquement le vendredi, les entrepreneurs ne favorisent pas nécessairement ce jour pour leur déplacement professionnel, et sont alors contraints de dormir sur le continent. En effet, *« c'est compliqué car la marchandise, et notamment le frais, arrive le vendredi ! Et c'est une bonne journée pour l'activité, alors c'est difficile de partir! »*. De plus, nous avons déjà évoqué la saisonnalité des traversées liée à celle de l'activité.

La durée du déplacement est associée à la consistance de service. Si pour les touristes sur le petites îles proches, *« la durée de visite n'est pas imposée par les horaires »* (Brigand, 2000:207), le constat est le même pour l'îlien se rendant sur le continent. Avec une fréquence de rotation plus élevée, la durée de son déplacement est moins contrainte par les horaires de la desserte. Sur les îles reliées plusieurs fois par jour au continent, une simple course nécessite une demi-journée de déplacement. En revanche la même course nécessite deux jours pour les îles de l'Iroise (en dehors du vendredi à Molène et Ouessant). Un Sénan arrive néanmoins à ne passer qu'une nuit sur le continent grâce aux horaires larges (6h-19h30) de son fournisseur situé à 1h30 de transport du port continental. Le commerçant quitte l'île à 16h et débarque sur le continent à 17h, il peut donc être chez le fournisseur vers 18h30 (une heure avant la

Restriction de l'éloignement de la destination des déplacements sur le continent

« En général je reste en Bretagne, parce que si on doit rajouter le train après le bateau, eh bien on passe une journée dans les transports pour une réunion de deux heures... Rien qu'en allant en Bretagne. Donc après, en dehors de la Bretagne... j'y vais si c'est pour une formation ou quelque chose comme ça, mais autrement mes déplacements se limitent à la Bretagne » selon l'exploitant d'une entreprise ouessantine.

Encadré 54 – Destination et temps global de déplacement

fermeture). Le lendemain le départ du navire est à 9h30, il peut donc aussi passer près de deux heures chez le fournisseur à l'ouverture.

Quand le motif de déplacement nécessite d'être matinal et que la destination est plus éloignée, une nuitée continentale est également de mise pour les îles pourtant reliées plusieurs fois par jour. Par exemple, pour se rendre à Rennes pour une réunion à 9h, un Groisillon est contraint de prendre le dernier bateau la veille. Un autre entrepreneur de l'île, pour un évènement de deux jours à Paris, est contraint de s'absenter trois jours. La difficile intermodalité entre les modes de transports, maritime d'une part et notamment ferroviaire d'autre part, accentue l'allongement des déplacements sur le continent. Un départ de Houat à 15h30 permet une arrivée à 22h15 à Paris, pour une réunion le lendemain matin. Selon la durée de la réunion, il ne sera pas possible de reprendre le jour même le navire à 16h50 à Quiberon, amenant à passer une seconde nuit sur le continent.

Comme pour toute entreprise, le déplacement professionnel nécessite de la disponibilité et empiète sur le temps d'activité dans l'entreprise. Pour l'entreprise insulaire, les contraintes sont accentuées par l'exigence de parcourir un segment de trajet additionnel, celui de la traversée maritime ou aérienne, avec les contraintes supplémentaires qu'elle suppose : temps d'embarquement, de traversée et de rupture modale. On peut alors se demander dans quelles mesures ces exigences supplémentaires, liées à la desserte, impactent la mobilité de l'entrepreneur insulaire et la spatialité de l'entreprise dans son approvisionnement ou sa commercialisation.

7.1.2 Spatialité de l'entreprise insulaire et portée de son activité

Comment l'entreprise insulaire s'inscrit-elle dans l'espace ? Dans quelles mesures ses pratiques spatiales sont-elles conditionnées par sa situation insulaire ? La rupture maritime limite-t-elle la portée et la relation de l'entreprise avec l'extérieur ? Ou au contraire cette localisation insulaire, par la faiblesse des ressources locales, n'incite-t-elle pas davantage l'entreprise à agrandir son périmètre d'action ?

Les entreprises sont des agents situés (Pecqueur et al., 2004). Selon ces économistes de la proximité, la situation des entreprises tient à leur localisation dans un espace géographique et économique, mais aussi à leur *« positionnement, stratégique ou non, dans un faisceau d'interrelations qui conditionnent leurs activités productives et commerciales »*. Les entreprises ont en effet des relations avec divers partenaires dans le cadre de leur activité. L'agent situé est une notion introduite par Alain Rallet (1999) : elle *« ne signifie pas seulement que tout agent est localisé (il est là et pas ailleurs) mais aussi que son registre d'action déborde sa localisation et l'amène à être là et ailleurs. Toute interaction entre les agents économiques est ainsi située : elle peut se dérouler à proximité (géographique) ou/et ailleurs »*. Les entreprises des îles du Ponant sont ainsi

localisées en territoire insulaire mais une part de leur activité peut se dérouler en dehors de l'île : moyens fonciers, recrutement, approvisionnement en biens et services ou commercialisation. Limiter l'espace des entreprises du Ponant à l'espace insulaire reviendrait à oublier les relations avec les acteurs continentaux. Or il est évident qu'elles n'opèrent pas en autarcie et entretiennent un rapport au continent, permis notamment grâce à la desserte, mais aussi à d'autres moyens d'échange et de communication. Cette section analyse le comportement spatial des entreprises des îles, à partir de la localisation et de la part de ses partenaires extra-insulaires.

Nous abordons la spatialité de l'entreprise par la localisation de ses moyens fonciers, de l'habitation de ses moyens humains, de ses fournisseurs de services et de biens entrant dans sa production et enfin de ses points de vente.

Figure 210 – Les locaux de la boulangerie du Fort (île d'Aix)
En haut : le lieu de vente. En bas : le fournil et la zone de stockage, de l'autre côté de la rue (Crédit MG 2016)

7.1.2.1 Des moyens fonciers essentiellement situés sur l'île

Le choix de la localisation insulaire par l'entreprise du Ponant correspond rarement à la théorie de la localisation optimale. Car si l'entreprise cherche, certes, à réduire les coûts liés à la desserte insulaire, elle n'a pas fait le choix, en s'installant sur l'île, d'une localisation minimisant les coûts globaux de transport. Le choix de localisation relève d'autres aspects du territoire insulaire (cf. 2.1.1.1 et Tesson, 2019). Néanmoins, nous ne cherchons pas ici à expliquer la localisation de l'entreprise mais à constater son implantation foncière.

L'essentiel des bâtiments des entreprises insulaires se situent sur l'île. Le logement de l'entrepreneur se situe dans les mêmes locaux que l'entreprise pour au moins 15% des cas, rappelant à la fois l'exiguïté foncière sur l'île et l'imbrication du projet professionnel et personnel.

Une entreprise interrogée sur trois dispose d'au moins deux locaux, quand le stockage ou la commercialisation sont dissociés de l'activité de production, en raison d'une contrainte de surface ou de localisation optimale. Le stockage représente de manière récurrente une difficulté pour les entreprises insulaires. Des locaux communaux sont parfois accessibles sur liste d'attente. A Sein, la boutique Saveurs Marines n'a pas de réserve et, en attente d'une cabane sur le terre-plein du port, le domicile de l'entrepreneur sert de stockage. Le plus souvent, par manque de capacité dans le local principal de l'activité, un second local est recherché. A Yeu, les Chopes ont une boutique dans une ruelle de l'arrière port pour la vente au détail, mais également une zone de stockage dans la zone artisanale pour l'approvisionnement de la boutique et de l'activité de grossiste. Un deuxième local est également motivé par une localisation favorable à la commercialisation, notamment sur le passage habituel des visiteurs. La pâtisserie Mousnier à Yeu par exemple dispose d'un atelier de production dans

la zone artisanale mais aussi d'un point de vente dans le bourg de Saint-Sauveur, en plus du marché hebdomadaire à Port-Joinville.

Une entreprise sur dix détient un local continental en plus des commodités insulaires, pour les deux mêmes raisons : le stockage et la commercialisation. Pour une entreprise d'une vingtaine d'années localisée sur une grande île, un besoin d'un dépôt sur le continent s'est fait ressentir après trois années d'activité. Afin d'obtenir de meilleurs prix pour l'achat de ses matières premières, l'entreprise s'approvisionne en grandes quantités, que le local insulaire ne peut stocker par manque de place. Ce stock tampon du continent permet en outre plus de souplesse temporelle entre l'achat de ces intrants et leur réception par le transporteur insulaire assurant leur arrivée sur l'île. L'entreprise a choisi de localiser cette zone de stockage sur la ligne régulière assurée par le transporteur insulaire sur le continent. L'entrepreneur parle de *« s'appuyer sur le continent pour développer l'insularité »*. Cela peut également être une stratégie contrainte par le manque d'offre de stockage par la gare maritime continentale : nous verrons alors les stratégies d'adaptation à cette insuffisance de la desserte dans le chapitre suivant. Un bâtiment sur le continent est également utile à la commercialisation pour les entreprises optant pour le marché continental (dans le cas d'un point de vente propre, et non de revendeur). Les produits des Verreries de Bréhat sont par exemple exposés dans un *« showroom »* de l'entreprise à Paris. La portée de la commercialisation sera approfondie plus loin.

7.1.2.2 Des moyens humains insulaires et continentaux

L'essentiel des entrepreneurs vit sur l'île. Néanmoins, deux entrepreneurs de grandes îles ont fait le choix de vivre sur le continent toute l'année, confiant l'entreprise à l'équipe insulaire. De nombreux allers-retours sont nécessaires pour continuer à gérer les affaires insulaires, mais les déplacements depuis le continent paraissent moins contraignants. L'un d'eux explique son choix par la fréquence de ses déplacements sur le continent, et les horaires restreints des rotations du navire, l'ayant conduit par le passé à de grosses imprudences sur la route pour ne pas avoir à passer la nuit sur le continent. Aujourd'hui pour lui, un déplacement sur l'île depuis le continent implique moins de transport une fois sur l'île entre le lieu de rendez-vous et le port d'embarquement, donc moins de risque de manquer la dernière traversée.

Quatre autres entrepreneurs vivent partiellement sur l'île (Arz et Aix), en fonction du niveau d'activité et donc de la saison. Il s'agit de trois commerçants et d'un artisan. Les deux gérants d'épiceries, ouvertes uniquement le matin en hiver, vivent sur le continent à cette saison et viennent à la demi-

Figure 211 – Les locaux de la poissonnerie groisillonne
Haut : Poissonnerie dans le bourg. Centre : Marie-Pierre Orvoen sert un client. Bas : deuxième point de vente estival à Port-Tudy
(Crédit MG 2016)

Figure 212 – Salariés débarquant à Bréhat avec du matériel de travail *(Crédit MG 2016)*

Île	Agence postale	Banque
Bréhat	1	-
Batz	1	1
Île-aux-Moines	1	1
Île d'Arz	1	-
Aix	1	-
Petites îles proches		
Molène	1	-
Sein	1	2
Houat	1	2
Hoëdic	1	-
Petites îles éloignées		
Ouessant	1	4
Groix	1	2
Belle-Île	3	5
Yeu	1	4
Grandes îles		

Tableau 20 – Offre de services bancaires sur les îles du Ponant

(Source : monographies des îles d'A. Chailloux, 2013)

journée sur l'île. En été, le rythme est beaucoup plus soutenu et rend difficile les allers-retours quotidiens. Les entrepreneurs occupent alors un logement insulaire.

Près d'un quart des entreprises interrogées n'emploie pas de salarié[314]. Pour les autres, que ce soit parmi les salariés saisonniers ou annuels, il existe des continentaux, mais nous n'avons pas assez de données précises pour quantifier le phénomène. Ceux-ci effectuent les rotations quotidiennes lorsque l'île est proche et que la liaison le permet en termes d'horaires ; sinon ils sont hébergés sur l'île. A Aix par exemple, un magasin de souvenirs prend en charge les cartes de passage pour ses saisonniers. A Bréhat, plusieurs entreprises enquêtées ne trouvent pas la main d'œuvre nécessaire sur l'île et font travailler des continentaux qui traversent quotidiennement (Figure 212). Nous verrons au chapitre suivant comment cela impacte l'organisation de l'entreprise en termes d'horaires. Pour des emplois saisonniers, les salariés peuvent se voir proposer un logement par l'employeur, soit dans un bâtiment de l'entreprise soit au domicile de l'entrepreneur. Un restaurateur d'une petite île éloignée, où la disponibilité du foncier bâti est particulièrement limitée, prévoit le logement du personnel saisonnier au-dessus de son établissement et le juge indispensable pour recruter[315].

Le personnel de l'entreprise insulaire vit ainsi principalement sur l'île, sauf quand la proximité du continent et les horaires des rotations permettent des déplacements aisés depuis le continent.

7.1.2.3 Rôle de la taille de l'île dans la localisation des principaux fournisseurs de service

L'enquête a permis de situer les agences des partenaires offrant un service en support à l'activité de l'entreprise : services bancaires, services d'assurance et de comptabilité (ou expertise comptable).

Tandis qu'une entreprise interrogée sur deux fait appel à une agence bancaire insulaire, une entreprise sur quatre seulement recourt à un assureur sur l'île et une sur sept à un service de comptabilité basé sur l'île. Cela est logiquement corrélé à l'offre de ces services sur l'île (et donc à la taille de l'île), mais aussi à la facilité d'accès à un service continental (et donc à l'éloignement). Ainsi, 8% seulement des entreprises des petites îles proches s'adressent à une agence bancaire insulaire, un quart des entreprises des petites îles éloignées, et trois quarts des entreprises des grandes îles, où l'offre est plus variée. Sur les petites îles, l'offre est le plus souvent restreinte à l'agence postale (Tableau 20), avec des

[314] La part des entreprises du Ponant n'ayant pas de salarié est trois fois plus élevée (cf. 2.1.2.2). Ce décalage s'explique par le fait que l'enquête a ciblé les commerces alimentaires mais aussi des entreprises générant de forts volumes de flux (agroalimentaire, bâtiment), généralement grands employeurs des îles.

[315] D'autres entrepreneurs ne recrutent que du personnel saisonnier trouvant à se loger par soi-même, et comptent alors de nombreux saisonniers ayant une résidence secondaire sur l'île.

services réduits (seulement retraits et dépôts, aux montants limités). Concernant les services d'assurance et de comptabilité, seules les grandes îles en disposent localement.

Pour une grande majorité, la proximité géographique est retenue d'après les enquêtes : sur l'île ou au plus proche sur le continent, à savoir dans le port continental ou la grande ville voisine. Quand l'entreprise opte pour un service basé sur l'île, les motifs avancés sont la facilité d'accès et le désir de participer au développement de l'île. Quant au recours à un service sur le continent, outre son absence sur l'île, il peut être motivé par le refus initial d'accompagnement de la part de la banque insulaire aux débuts de l'entreprise, ou par des pratiques jugées non suffisamment commerciales. Pour les services situés sur le continent, l'agence bancaire est en moyenne à une dizaine de kilomètres du port continental, l'assureur à une cinquantaine et l'expert-comptable à près de 80 kilomètres. Alors que la banque nécessite une proximité liée à la fréquence des démarches, notamment les remises de fonds des commerçants, le recours aux autres services est moins répété et ne requiert pas une aussi grande facilité d'accès. Les agences bancaires des entreprises insulaires interrogées sont donc toutes très locales, tandis que les autres services sont parfois extra-départementaux. Des entreprises font appel à des services dans toute la France : par exemple un comptable du Grand Ouest pour un commerçant groisillon, un de Savoie pour un Sénan. La proximité relationnelle est privilégiée, ici au détriment de la proximité géographique. Il s'agit de la position des acteurs dans les réseaux (Bouba-Olga et al., 2008). Le voisinage de l'entreprise n'est pas restreint à la proximité strictement géographique (Pecqueur et al., 2004). Le rattachement de l'entreprise à une société-mère, l'origine de l'entrepreneur et ses relations personnelles ou professionnelles issues des expériences préalables sur le continent, expliquent le plus souvent ces choix de services plus éloignés. Il peut également s'agir d'un service spécialisé pour un corps de métier (un service d'assurance spécialisé pour les pharmacies par exemple).

Enfin, il est légitime de se demander si les entreprises insulaires font appel à des services en ligne (banque en ligne par exemple), pour s'affranchir des problématiques d'éloignement et de transport. Il s'avère qu'un seul entrepreneur interrogé évoque l'usage d'un service en ligne d'un fournisseur n'ayant pas pignon sur rue. En revanche, nombreux sont ceux qui communiquent avec leurs partenaires continentaux par internet en plus de s'y rendre ponctuellement en personne.

7.1.2.4 Un approvisionnement essentiellement continental

L'activité de production nécessite un approvisionnement en amont. Les entreprises insulaires enquêtées ont une douzaine de fournisseurs en moyenne et peuvent en avoir jusqu'à une centaine.

- *Un faible approvisionnement insulaire*

Deux entreprises sur cinq ont recours à au moins un fournisseur insulaire. Ces entreprises s'approvisionnent auprès d'un à dix fournisseurs insulaires, soit 3% à 75% de leur panel global de fournisseurs (donnée non disponible en volume d'approvisionnement ou part d'activité). Les entreprises des îles où l'offre locale est plus conséquente recourent davantage à l'approvisionnement insulaire : une entreprise sur deux dans les grandes îles, une sur trois dans les petites îles proches et une sur quatre dans les petites îles éloignées.

Trois cas de figure se présentent. Il s'agit souvent d'un approvisionnement irrégulier et en appoint, en raison d'une d'offre insulaire réduite. Par leur petite taille, les exploitations agricoles insulaires par exemple ne sont pas toujours en mesure d'assurer un approvisionnement régulier, et les commerces de l'île en demande en produits maraîchers préfèrent alors se tourner vers de plus gros fournisseurs sur le continent. Un restaurateur témoigne quant aux intrants en légumes : *« Avant, je m'approvisionnais ici, mais plus maintenant. En effet, j'ai besoin de beaucoup de salades or ici il n'y en a pas assez ou elles sont destinées en priorité au marché par les maraîchers »*. Ces sources locales d'approvisionnement se révèlent néanmoins d'un secours utile lorsque le stock vient ponctuellement à manquer et qu'une rotation vers le continent n'est pas envisageable.

En second lieu, plusieurs entreprises rencontrées affichent une forte volonté d'approvisionnement local, afin de soutenir les activités qui se lancent, de valoriser les produits insulaires et de faire valoir l'image du territoire. Avec trois fournisseurs insulaires sur quatre (le fournisseur continental étant une centrale d'achat), un supermarché d'une grande île revend des productions agroalimentaires locales, mises en avant en tête de gondole, mais qui ne représentent qu'un volume dérisoire par rapport à l'activité globale. Néanmoins, cela se révèle un véritable coup de pouce pour les producteurs insulaires.

En dernier lieu, l'approvisionnement insulaire peut être une source majeure et régulière. C'est ainsi que des accords existent : un pêcheur et un restaurateur d'une petite île s'arrangent quant au nombre de livraisons hebdomadaires ; une poissonnière revend quasiment l'intégralité des captures de son mari pêcheur, en plus d'un approvisionnement extérieur ; une transformatrice prévoit avec le supermarché insulaire un calendrier de commande en début de saison.

Ces entreprises insulaires s'approvisionnant en partie sur l'île sont principalement issues du secteur tertiaire[316], avec notamment les épiceries[317] et autres commerces de proximité ainsi que les établissements de l'hébergement-restauration[318]. Cela semble cohérent avec leur activité, en partie tournée vers les visiteurs de l'île : recherche de produits frais locaux et volonté de promouvoir les produits insulaires. L'approvisionnement insulaire concerne ainsi pour l'essentiel les produits alimentaires, mais l'on trouve également des biens de consommation (cartes postales, souvenirs et décoration) et des matériaux de construction. Les intrants pour les secteurs primaires et secondaires sont moins disponibles sur l'île, si ce n'est la matière première pour des entreprises agro-alimentaires, comme par exemple une partie des produits halieutiques pour les deux conserveries islaises[319].

Enfin, l'enquête a permis de recenser une poignée d'entreprises s'approvisionnant auprès d'autres entreprises du Ponant. Les conserves groisillonnes sont par exemple proposées par les épiceries de Houat et de l'Île-aux-Moines et par un restaurant de Batz (Figure 213). Avec la mise en place de la marque « Savoir-faire des îles du Ponant » en 2017 par l'Association des Îles du Ponant, se forge un réseau d'entreprises insulaires inter-îles.

Figure 213 – Conserves groisillonnes présentes dans un commerce de l'île de Batz

(Crédit MG 2016)

- *Aire d'approvisionnement continentale à proximité du port d'embarquement*

L'aire d'approvisionnement dépasse largement le cadre insulaire. Les entreprises insulaires sont amenées à s'approvisionner au-delà des îles du Ponant en raison de l'insuffisance de la production insulaire, à la fois en volume et en variété, pour combler les besoins d'approvisionnement. Les entreprises enquêtées font donc, sans exception, appel à au moins un fournisseur continental.

Neuf entreprises sur dix ont recours à un fournisseur localisé dans le département du port continental de la liaison, six sur dix dans la région et autant dans le reste de la France. Concernant l'étranger, seule une entreprise sur dix sollicite un fournisseur européen (commerces et artisanat) et une sur trente un fournisseur du reste du monde (artisanat d'art). Nous n'avons pas rencontré d'entreprise d'une petite île éloignée s'approvisionnant au-delà de la France.

Dans 60% des cas, le fournisseur continental le plus proche de l'entreprise insulaire est à moins de dix kilomètres du port continental de la liaison, et dans près de 90% à moins de cinquante kilomètres. Cela nous renseigne sur la longueur du trajet de pré-acheminement. La proximité géographique est

Figure 214 – Palettes d'approvisionnement en provenance du continent au port du Stiff, Ouessant

(Crédit MG 2016)

[316] Une entreprise sur deux du secteur tertiaire a recours à l'approvisionnement insulaire, contre une sur trois pour le secteur secondaire et une sur cinq pour le secteur primaire.

[317] 12 épiceries sur les 19 enquêtées ont recours à l'approvisionnement insulaire (63%)

[318] 9 hôtels-restaurants-cafés sur les 11 enquêtés ont recours à l'approvisionnement insulaire (82%)

[319] Depuis les enquêtes en 2016, la Criée de l'Île d'Yeu a néanmoins fermé.

	Magasin le plus proche			
	METRO		PROMOCASH	
	Localisation	Distance (km)	Localisation	Distance (km)
Bréhat	Saint-Brieuc	45	Lannion	35
Batz	Brest	56	Morlaix	24
Ouessant	Brest	12	Brest	12
Molène	Brest	12	Brest	12
Sein	Quimper	52	Quimper	51
Groix	Lorient	9	Lorient	9
Belle-Île	Vannes	50	Vannes	50
Houat	Vannes	50	Vannes	50
Hoëdic	Vannes	50	Vannes	50
IaM	Vannes	23	Vannes	18
Arz	Vannes	12	Vannes	11
Yeu	La Roche/Yon	66	Challans	27
Aix	La Rochelle	30	Rochefort	20

Tableau 21 – Localisation la plus proche et distance depuis le port continental de deux grossistes alimentaires

(Source : site internet des deux grossistes, distance estimée par ViaMichelin)

largement favorisée. Les entreprises s'approvisionnant au-delà requièrent des intrants spécifiques accessibles auprès de rares fournisseurs, ou souhaitent proposer à leur clientèle un produit bien particulier.

Aucun profil d'aire d'approvisionnement ne semble se dégager par île ou type d'île. En revanche, le secteur économique de l'entreprise semble participer à la détermination de la localisation du plus proche fournisseur. La portée d'approvisionnement est supérieure pour les secteurs primaires et secondaires, et les entreprises du tertiaire s'approvisionnent davantage aux abords immédiats du port continental. Les marchandises qu'elles requièrent sont plus couramment des produits frais, ce qui peut expliquer la recherche de proximité géographique du fournisseur. Les aires d'approvisionnement des commerces alimentaires sont notamment liées à la localisation des grossistes alimentaires, situés dans un rayon d'une cinquantaine de kilomètres du port continental (Tableau 21) ou des centrales d'achat.

L'aire d'approvisionnement de l'entreprise insulaire ne dépasse pas la région du port continental pour la moitié des entreprises et le grand ouest pour un quart d'entre elles. Les entreprises insulaires du Ponant sont donc des agents situés dans une proximité géographique forte. Les données ne nous permettent toutefois pas de déterminer si la rupture maritime et la gestion logistique qu'elle implique pour l'entreprise insulaire réduisent l'éloignement des fournisseurs.

7.1.2.5 L'île comme principale zone de commercialisation

L'aire de chalandise des entreprises insulaires enquêtées est toujours a minima insulaire et parfois continentale.

- *Zone de commercialisation principalement insulaire*

L'île est l'unique lieu de commercialisation pour sept entreprises sur dix. Cela s'explique par la forte présence d'activités présentielles, dont le tourisme (cf. 2.2.2.2).

La vente locale sur l'île offre des avantages : simplicité de logistique, absence de coûts d'expédition, présence touristique, clientèle fidèle, atouts de l'image insulaire de la production… Les productions primaires, par cette image insulaire, se vendent relativement bien sur l'île : produits halieutiques, coquillages, production maraîchère et laitière… En revanche, la productrice d'escargots à Groix explique que son activité n'est pas identitaire à l'île, ce qui implique une commercialisation continentale.

Les entreprises ne commercialisant qu'une partie de leur production sur l'île sont également convaincues des atouts de la commercialisation insulaire. Pour une entreprise qui réalise un tiers de son activité sur l'île, la commercialisation insulaire est intéressante *« car il n'y a pas de transport, pas de marge revendeur, mais c'est vendu au même prix [que sur le continent] »*. Et à l'inverse, la commercialisation continentale représente des complications : *« Il est rare que je travaille avec le continent, de moins en moins, car je ne veux pas me casser la tête. [Sur le continent], je travaille uniquement pour mon ancienne clientèle, à la demande »*. De plus, la commercialisation insulaire, tant auprès de la clientèle touristique que des résidents permanents attachés aux commerces locaux, a souvent permis un premier essor de l'activité, pour des produits s'écoulant à présent sur le continent. En raison de ces atouts de la commercialisation sur l'île, et des éventuelles complications sur le continent, des entrepreneurs enquêtés avouent refuser des sollicitations pour travailler sur le continent.

En revanche, la commercialisation intégrale sur l'île peut impliquer des adaptations de l'activité, en termes de saisonnalité et de variété. Pour le maraîchage, vendre l'intégralité de sa production sur l'île nécessite de proposer une large gamme de produits à destination des particuliers ou des restaurateurs.

Les points de vente insulaires sont des boutiques de l'entreprise, d'autres magasins ou le marché. La Ferme de Kervilon à Bréhat dispose d'un point de vente original : « le Petit Marché de Kervilon » (Figure 215). Les clients sont autonomes pour se servir et régler. Cela représente un avantage indéniable pour les producteurs, puisque les charges sont fortement réduites (transport, salaire…).

Deux entreprises ouessantines enquêtées exportent ponctuellement leur activité sur l'île voisine de Molène où le service n'existe pas. C'est ainsi que de l'équipement ménager est transporté ponctuellement d'une île à l'autre, ou que quelques pizzas sont livrées le vendredi soir (navire de 19h45 à Ouessant, arrivée à 20h15 à Molène). Mais la commercialisation en dehors de l'île concerne toutefois essentiellement le marché continental.

Figure 215 – Le « Petit Marché » de Kervilon, en libre-service et en libre-paiement sur l'île de Bréhat
(Crédit : mereveilleuse.overblog.com)

- *<u>De la minime à l'indispensable mise sur le marché continental</u>*

La commercialisation sur le continent est pratiquée de longue date par les activités insulaires : poisson frais ou transformé (conserveries, sécheries), crustacés en vivier, élevage, maraîchage et goémon (Bataillard, 2013; Brigand et al., 1986; Chaussade, 1990; Guilcher, 1977; Leblic, 2007; Meyer-Sablé et al., 2009; Péron, 2005; Tesson, 2013). Aujourd'hui, elle est opérée par trois entreprises enquêtées sur dix[320]. Exporter signifie habituellement vendre à l'étranger mais dans le cadre de cette

[320] L'émission ID-Îles Magazine consacrée à « Ces entreprises qui exportent » (Corsi et al., 2016a) présente plusieurs exemples et évoque 23% de néo-entreprises commercialisant sur le continent. Cette part plus faible pourrait être expliquée

Figure 216 – Préparation d'une commande Groix Haliotis pour le continent

(Crédit MG 2016)

Figure 217 – Coquilles Saint-Jacques en attente d'embarquement vers le continent au port de Houat

(Crédit MG 2016)

étude, nous utilisons ce terme pour les entreprises insulaires qui vendent en dehors de l'île, sur le continent. La commercialisation sur le continent est réalisée par les canaux habituels : boutiques de l'entreprise ou du revendeur, dépôt-vente, marché, site internet. Une entreprise sur quatre exporte dans le département, une sur sept dans le reste de la France et une sur vingt à l'étranger. La zone de chalandise peut être réglementairement contrainte, comme pour les produits agro-alimentaires. A Yeu, la conserverie Hennequin dispose d'un agrément lui permettant d'expédier au-delà de 80 kilomètres de Fromentine, exportant même dans quelques épiceries fines en Europe, contrairement à la conserverie des Saveurs Islaises. La première exporte les deux tiers de sa production sur le continent, contre un dixième environ pour la seconde, qui a une stratégie de commercialisation plus locale.

La mise sur le marché continental est corrélée au secteur d'activité: 85% des entreprises du secteur primaire y ont recours, 60% du secteur secondaire et seulement 4% du secteur tertiaire.

En moyenne, la part de l'activité réalisée sur le continent par une entreprise y ayant recours est de 40%. Si une poignée d'entreprises ne réalise qu'une infime partie du chiffre d'affaires hors de l'île, la commercialisation continentale représente plus de 25% de l'activité pour les deux tiers des entreprises exportant. Au-delà de 70% du leur chiffre d'affaire réalisé hors de l'île, on retrouve un artisan d'art et six entreprises du secteur primaire.

La disparité de la part de commercialisation continentale reflète notamment les divers motifs incitant à la vente sur le continent. Un premier est l'insuffisance du marché insulaire en volume. Un commerce vendant des objets non liés au territoire insulaire s'est tourné vers le marché continental quand les ventes ont baissé sur l'île, celles-ci ne représentant plus que la moitié de son activité. Lorsque le marché insulaire ne peut absorber l'intégralité de sa production, un pêcheur revend alors le surplus en criée sur le continent. Mais l'île reste le principal site de commercialisation (75% de ses captures). Quant au modèle agricole de Batz, il est pensé pour une commercialisation continentale, malgré un peu de vente à la ferme et quelques livraisons auprès des restaurants de l'île.

Un second motif concerne la valorisation insuffisante sur l'île. Un pêcheur commercialise la quasi-totalité de ses captures via la criée continentale, car les tarifs pratiqués sur l'île sont trop faibles (concurrence de la plaisance). Un artisan d'art réalise 30% de son chiffre d'affaires sur l'île grâce à de petits objets satisfaisant les visiteurs, mais le cœur de son activité n'est pas valorisée sur l'île et répond davantage à une demande continentale.

---

par la jeunesse des entreprises enquêtées dans le projet ID-Îles (moins de six ans), alors que nous avons rencontré des entreprises de tous âges.

Un troisième motif de commercialisation continentale est la communication. Une pâtisserie réalise 98% de ses ventes sur l'île, et le reste dans des épiceries fines, quelques magasins ou des salons sur le continent, uniquement à but de communication. La commercialisation continentale est aussi l'occasion de communiquer à propos de la vie économique de l'île : faire les marchés sur le continent pour cette autre entreprise d'une petite île éloignée, c'est une *« démarche de développement local, pas de développement économique. Pour faire parler de l'île, dire qu'y créer son activité est possible ».*

Ces exportations de l'île vers le continent génèrent des flux de fret à l'export. Mais les entreprises insulaires génèrent d'autres types de flux à l'export, par le retour de déchets, d'erreurs de commande ou de produits défectueux, d'invendus et d'éléments consignés. Pour un grossiste de boisson par exemple, près de la moitié des palettes sont consignées. Sur les ports insulaires, il est possible d'observer de nombreux éléments consignés en attente d'embarquement (Figure 218). Ces retours sont facturés par la compagnie quand les éléments voyagent au sol en tant que marchandises, tandis qu'ils ne le sont pas directement lorsqu'ils voyagent chargés dans un véhicule qui traverse (le camion du transporteur par exemple). Les coûts de retour sont à la charge de l'entreprise insulaire ou du fournisseur.

Figure 218 – Palettes, caisses de bouteilles et fûts consignés en attente au port du Stiff
(Crédit MG 2016)

En conclusion sur la portée de l'entreprise insulaire, la prépondérance de la sphère présentielle sur les îles du Ponant implique une portée de commercialisation de l'activité limitée au territoire insulaire pour la majorité des entreprises enquêtées. Le phénomène touristique et la tendance actuelle à l'inclinaison du consommateur pour le circuit-court vont en ce sens. Néanmoins, à travers quelques exemples d'entreprises qui exportent sur le continent et à l'étranger, nous avons pu constater qu'une portée beaucoup plus large n'est pas incompatible avec l'insularité de l'activité économique, surtout pour des produits à forte valeur ajoutée et tirant parti de l'image de l'île. Quant à l'aire d'approvisionnement de l'entreprise, elle est nécessairement plus étendue que pour la commercialisation puisque l'insularité, par l'étroitesse des ressources, engage à se procurer des biens et des services sur le continent, car non disponibles sur l'île. Et plus une île est petite, plus ses entreprises doivent se tourner vers des fournisseurs continentaux. Néanmoins, lorsque cela est possible, le recours aux ressources insulaires permet le soutien de l'activité économique de l'île dans son ensemble. La possession de moyens de transport, sur l'île et/ou sur le continent ou pour la traversée, ne présage en rien de l'aire d'action, puisque l'entreprise peut recourir à l'externalisation du transport (cf. 8.2).

Cet écart de portée entre approvisionnement et commercialisation rappelle le déséquilibre des flux de marchandises (4.3.2). Ne pouvant comparer ces aires d'approvisionnement et de commercialisation avec des entreprises continentales, il ne nous est pas possible de déterminer si la rupture maritime, et l'organisation de la desserte pour la surmonter, représentent des entraves ou au contraire des stimulateurs de la portée de l'entreprise.

7.2 Perception de la desserte par les entreprises insulaires

Nous venons de voir dans quelles mesures les entreprises des îles sont usagères de la desserte insulaire. S'intéresser à la perception de cette dernière par les entrepreneurs insulaires permet à présent de connaître leurs avis sur les liaisons et de dégager l'appréciation du système de transport par les entreprises, et de là, une vision des atouts et contraintes.

La contrainte est *« l'action négative, la résistance des éléments de l'environnement qui créent des difficultés ou des limites à la mise en valeur, au travail »* (Brunet et al., 2009). C'est un élément qui limite la capacité de l'entreprise et qui agit sur ses opérations. Elle est une *« entrave à la liberté d'action »* (Petit Robert). L'entreprise située en territoire insulaire doit pouvoir franchir la rupture maritime pour procéder à des échanges avec le continent. Alors que la mise en place d'un système de transport permet ces échanges, celui-ci impose néanmoins ses modalités : horaires et tarifs de la traversée, gabarit des navires etc… L'entrepreneur ne peut pas se rendre à toute heure sur le continent, l'entreprise subit des coûts supplémentaires liés au franchissement de cette rupture maritime, ou elle ne peut pas faire traverser des marchandises de toutes tailles… La liberté d'action de l'entreprise est entravée. A l'inverse, certaines modalités de la desserte peuvent s'avérer à l'avantage des entreprises insulaires. Quelles sont les caractéristiques de la desserte qui conviennent à l'entreprise insulaire et qu'elle peut valoriser dans le cadre de son activité ? Quelles sont au contraire les modalités de la desserte entravant ses actions ?

Le système de desserte concerne logiquement l'ensemble de la chaîne de transport. L'opinion des entrepreneurs concerne donc le pré-acheminement, la traversée et le post-acheminement, et les sujets débordent parfois de la question strictement liée à la desserte vers des questions plus générales liées à l'insularité. Plusieurs thèmes ont été abordés pendant les entretiens : la desserte dans son ensemble (7.2.1), la relation à la compagnie de transport (7.2.2), les ports et leurs équipements (7.2.3), les navires (7.2.4), la consistance de service (7.2.5) et les tarifs de la traversée (7.2.6). Enfin, il était essentiel d'aborder le transport à terre (7.2.7), qui n'étant pas inclus dans la desserte insulaire, lui est indéniablement lié.

7.2.1 Desserte et insularité

Avant d'aborder des points précis de la desserte, évoqués dans les chapitres précédents, certains avis des entreprises concernent l'insularité et le système de transport dans sa globalité.

7.2.1.1 Desserte et exiguïté

Il faut commencer par noter que l'insularité est synonyme d'exiguïté (cf. 1.1.1.1), qui conduit nécessairement à recourir à des ressources ou des équipements en dehors de l'île, et donc également au système de desserte. Un exemple est l'absence de centrale à béton sur les îles du Ponant pour les entreprises du BTP. Selon le volume des besoins, elles peuvent solliciter une entreprise continentale, avec les frais engendrés par la traversée d'un camion-toupie.

L'insularité est également synonyme d'acteurs au nombre réduit mais aux besoins variés, en termes de volumes, de fréquence ou de qualité de la marchandise. Il est difficile de mener une action collective, comme par exemple la mutualisation des approvisionnements pour réduire les frais de port. Une tentative d'action commune pour du transport à l'île d'Aix, longuement réfléchie par deux entrepreneurs (commerce et artisanat d'art), a ainsi échoué une fois proposée aux autres entreprises.

Enfin, l'insularité est synonyme de taille réduite pour les structures y opérant. Les entreprises sont de taille modeste (cf. 2.2.1.2) et nécessitent de petits volumes d'approvisionnement. Les fournisseurs continentaux rechignent parfois à se soumettre aux modalités de transport et de conditionnement demandées par les entreprises insulaires, qui représentent une faible part de leur activité.

7.2.1.2 Desserte et éloignement

L'éloignement et les caractéristiques de la desserte déterminent l'accessibilité. Celle-ci est à la fois une dimension réelle et concrète, mesurable par la distance, l'existence d'infrastructures ou la consistance du service ; et une dimension psychologique, c'est-à-dire une accessibilité perçue ou ressentie. Or *« il semble que l'idée d'une possible traversée est toute aussi importante pour l'accessibilité perçue que la traversée effective »* (Karampela et al., 2014). C'est pourquoi les revendications concernant la desserte insulaire sont si fortes, malgré parfois un faible usage du service de transport. En 2012 par exemple, le maintien de la liaison aérienne à Ouessant a été le fruit de nombreuses revendications, alors même que la fréquentation a depuis chuté de moitié. Mais savoir que l'on peut emprunter la liaison aérienne en cas d'urgence, professionnelle ou personnelle, augmente le sentiment d'accessibilité du continent. L'éloignement, comme l'accessibilité, est ainsi à la fois une mesure physique et tangible, et une perception des acteurs, insulaires comme continentaux.

L'éloignement de l'île, en termes de distance physique au continent, impacte la durée de la traversée, et donc le temps de transport entre le fournisseur et l'entreprise insulaire. La desserte, qu'elle

soit maritime ou aérienne, rallonge les temps de livraison et d'expédition, notamment en raison du passage des ruptures modales (cf. 7.2.1.3). L'organisation de l'approvisionnement, pour l'entreprise insulaire comme pour l'entreprise continentale qui souhaite opérer sur l'île, nécessite plus de temps. Et si les faibles volumes n'attirent pas les fournisseurs continentaux, l'éloignement rebute les techniciens, parfois peu enclins à intervenir en territoire insulaire. En conséquence, les entreprises insulaires se retrouvent régulièrement dans l'attente d'une intervention. Nous reviendrons plus tard sur le coût de ces interventions (7.2.6.2).

L'éloignement implique en outre l'absence de l'entrepreneur au port continental lors de la réception de sa marchandise pour son approvisionnement, il ne peut alors pas contrôler sa qualité. Lorsqu'une erreur de commande ou qu'un dommage est constaté une fois la marchandise sur l'île, il faut alors retourner le colis sur le continent et procéder à une nouvelle commande auprès d'un fournisseur continental, rallongeant d'autant plus le temps de livraison. Absent pour la réception de la marchandise, l'entrepreneur insulaire est également absent lors de la commercialisation. C'est le cas des pêcheurs qui ne peuvent contrôler la classification de leurs captures en criée : *« On n'est pas là et on a tendance à croire qu'ils en profitent ! Il y a des arrangements entre la criée et le mareyeur… »*.

L'éloignement et la rupture maritime à franchir engendrent moins d'échanges d'idées et d'informations. Si les informations utiles à l'entreprise peuvent aujourd'hui de plus en plus facilement s'échanger à distance, des moments d'interaction en face-à-face sont parfois nécessaires et profitables (Torre, 2009). Un commerçant relate moins pratiquer de négociation tarifaire avec ses fournisseurs continentaux depuis qu'il exerce sur l'île, car il y a moins de proximité relationnelle. Un entrepreneur du BTP nous affirme que l'éloignement est pour lui synonyme d'une moins bonne perception des nouvelles techniques de construction. *« Ici en général on utilise le parpaing, c'est différent sur le continent. On n'utilise pas plein de matériaux qui existent sur le continent. On est en retard de quelques années car on est habitués à nos méthodes, on manque d'information sur les nouveaux matériaux […], il faudrait voir travailler les autres avec ces méthodes et faire une formation »*. L'éloignement géographique correspond ainsi à un éloignement des réseaux professionnels et des nouvelles techniques.

Malgré ces inconvénients, l'éloignement n'est pas perçu nécessairement comme une contrainte. L'éloignement insulaire est comparé par plusieurs entrepreneurs à celui d'un village de campagne ou de montagne sur le continent. Un restaurateur d'une petite île éloignée, ayant auparavant travaillé dans un établissement d'altitude, estime que l'approvisionnement n'est pas plus compliqué sur l'île qu'en montagne. Un gérant d'entreprise à Hoedic rappelle que la traversée dure une heure à une heure quinze le matin : *« plus vite que traverser Paris ! »*. Un Ouessantin souligne la *« chance folle comparé au RER »* d'avoir à emprunter la voie maritime. Outre la tranquillité et le cadre de vie que l'éloignement peut apporter (Tesson, 2019), il présente un double avantage pour les entreprises insulaires. En premier lieu,

il permet de maintenir éloignée l'entreprise continentale en agissant telle une barrière face à la concurrence. En second lieu, l'éloignement et la rupture maritime assurent un certain niveau de clientèle : l'espace confiné de l'île implique moins d'évasion que sur le continent, puisqu'il est moins aisé de se tourner vers un commerce d'une commune voisine. Cette barrière est néanmoins perméable, puisque des entreprises du continent sont actives sur l'île, notamment dans le domaine du BTP, ou que la clientèle du territoire insulaire sollicite des activités continentales, notamment pour l'approvisionnement en biens alimentaires (cf. 8.2.3.2).

7.2.1.3 Desserte et ruptures modales

La rupture maritime, qu'elle soit franchie par voie maritime ou aérienne, impose des ruptures modales, synonymes de supplément de manutention d'une part, augmentant les risques de dommages, et de temps d'autre part, rallongeant les délais de livraison.

Ces temps de stockage et de manutention dans les ports sont sources de perte ou d'erreur d'aiguillage de la part des transporteurs. Une entreprise se plaint de *« marchandises bloquées, de colis qui traînent ou sont perdus »* en gare maritime du port continental. A Bréhat, Bréhat Logistique assure la traversée maritime et le transport sur l'île. *« Il peut y avoir des problèmes de réattribution de la marchandise aux commerçants parfois. Ils râlent mais ils ont plusieurs fournisseurs et donc de la marchandise dans plusieurs rolls »*. Pour les commerçants, la marchandise manquante représente une activité ralentie et une perte de temps pour la retrouver. Etonnamment, la difficulté est surmontée lorsque la rupture modale est prolongée. En saison estivale, la circulation étant interdite dans le bourg en journée, le transporteur ne peut effectuer les livraisons. Si de la marchandise fraîche débarque[321], elle est alors stockée en chambre froide en attendant la levée de l'interdiction en fin de journée. Ce temps de stockage permet au transporteur de trier calmement la marchandise avant de la livrer aux différentes entreprises de l'île.

La rupture modale n'est pas qu'un changement de mode de transport, mais aussi bien souvent un changement d'opérateur et de facture. Il y a donc un temps supplémentaire requis pour la gestion de la chaîne logistique, plus complexe, avec davantage d'acteurs et d'interlocuteurs à contacter pour l'entreprise insulaire, en tentant de coordonner le transport sur les trois segments. Les entreprises insulaires se plaignent de ce temps d'organisation, quelque fois un peu *« prise de tête »*. Une entreprise expédiant une partie de ses produits en dehors de l'île, ne souhaite pas développer davantage la

[321] Pour rappel, les liaisons maritimes à Bréhat sont soumises aux horaires de marée, et la compagnie ne peut ainsi pas s'adapter à cette contrainte de transport terrestre pour la suite de la chaîne d'approvisionnement.

commercialisation continentale car *« le souci d'envoyer [ses] produits sur le continent, c'est la logistique »*. La desserte, par la gestion logistique qu'elle représente pour les activités insulaires, peut ainsi constituer un frein à la portée commerciale des entreprises.

Figure 219 – Manutentionnaires à Molène et marins à Ouessant (Penn Ar Bed)
(Crédit MG 2016)

7.2.2 Relations contrastées avec la compagnie

Questionnés sur leurs relations avec la compagnie permanente, les entrepreneurs insulaires évoquent des rapports divergents selon l'interlocuteur de la compagnie. A quelques exceptions près liées à des histoires humaines, les entreprises du Ponant relatent de très bonnes relations avec les marins et les manutentionnaires, arrangeants, compréhensifs, serviables et toujours prêts à donner un coup de main. Cela est d'autant plus vrai dans les ports insulaires, où les salariés de la compagnie sont îliens ou connaissent bien la population de l'île (voire partagent des liens familiaux) et leurs besoins. Sur le continent, les rapports sont plus distants. *« Les caristes à Yeu sont très coopératifs, plus qu'à Fromentine »*. Dans une autre gare continentale, il est dit que les manutentionnaires sont mal managés : *« les mecs font ce qu'ils veulent. Selon le chef de gare, ils ne veulent rien savoir »*. Et un manque d'information entre la gare maritime et l'entreprise est souvent souligné : *« C'est un problème si la matière est bloquée. La palette attend, et on n'est pas toujours prévenu… »*. A Bréhat, la barge en service public est difficile à contacter, car les horaires d'ouverture sont limités.

Avec le personnel administratif ou dirigeant, les relations sont plus contrastées. L'origine insulaire de la compagnie ou le taux élevé de salariés îliens semblent faciliter les relations, comme à Bréhat, Batz (les entreprises enquêtées sont parfois associées de la SARL Transport de Fret, cf. 3.1.1.2), l'Île-aux-Moines ou Yeu. En revanche, quand la compagnie est aux yeux des îliens quelque peu extérieure à l'île, les relations sont tendanciellement plus compliquées.

Pour de nombreuses entreprises, les relations sont inexistantes, ce qui peut représenter un point d'insatisfaction, puisque la compagnie ne cherche pas à rencontrer ses usagers et à connaître leurs besoins. Ils n'ont pas toujours la *« culture du transport »*. *« Il y a incompréhension avec la direction. Ils sont dans une optique commerciale, et pas là pour rendre un service »* selon un entrepreneur d'une île desservie par une compagnie sous DSP. Les relations sont alors *« houleuses »*, *« compliquées »*, *« mauvaises »*, et le *« dialogue est fermé »*. Un manque de communication est clairement reproché aux compagnies, à la fois en termes d'information lors de changements de modalités, mais aussi de concertation. *« Chacun fait dans son coin sans concerter les commerçants ! »* se plaint un entrepreneur. *« S'il y a un problème, il n'y a pas de concertation. Du coup lors des conflits, il n'y a que les grandes gueules et c'est le clash ! »* selon un autre. Il y a donc une demande de réunions avec les usagers. Mais quand celles-ci existent, un manque d'écoute est

reproché. *« J'ai moins de relations avec eux qu'avant car ça ne sert à rien, car ils ne font rien. C'est de l'énergie perdue. Ils ont toujours raison »* selon un entrepreneur d'une petite île. *« Avant il y avait des réunions. Mais je n'y vais plus car ils ne nous écoutent pas, ils s'en foutent. On parle à un mur, c'est déplorable. Quand on est là, on a l'impression de les emmerder, de passer pour des éternels râleurs. Ils n'en ont rien à cirer, c'est dommage ! »* selon le gérant d'une entreprise faisant venir sur l'île de gros tonnages de marchandises. *« Les revendications ne sont jamais entendues »* selon un autre. *« Le dialogue est fermé avec la compagnie. Ce n'est pas possible de discuter avec eux… ».*

A l'inverse, certains entrepreneurs se targuent de détenir le numéro personnel d'un membre de la compagnie pour informer d'un arrivage ou discuter de sujets plus généraux. *« [Le directeur], j'ai son numéro de portable, on s'appelle, on a de bons échanges ».*

Les entreprises soulignent l'intérêt qu'elles ont à entretenir de bonnes relations avec la compagnie (*« c'est un partenaire de tous les jours »*) ainsi qu'avec les équipages et les manutentionnaires. *« Je les chouchoute les gars sur le quai pour pas qu'ils sabotent ma marchandise »* avoue même un gérant d'entreprise. A Quiberon, une entreprise laisse un pourboire aux agents manutentionnaires contre un coup de main. Une entreprise dit disposer d'un moyen de pression important sur la compagnie, en passant la marchandise en palettes plutôt qu'en véhicules, ce qui représente une charge de travail supplémentaire pour la compagnie en termes de manutention, qui par ailleurs est peu équipée pour cela.

La relation avec les compagnies en dehors du service public sont généralement meilleures : *« [Le directeur] est un pro »*, *« On est entre privés. On a tous conscience qu'il faut faire du business »* et *« c'est une petite entreprise, on sent qu'il a envie de s'imposer. Il fait beaucoup d'efforts. Je l'apprécie beaucoup ».*

7.2.3 Perception des ports et équipements

Les usagers de la desserte ont beaucoup de choses à dire sur les infrastructures et les équipements portuaires. *« Catastrophique »*, *« calvaire »*, *« galère »*, *« compliqué »*, *« dangereux »*, *« bazar »* ou *« bronx »* sont certains des termes employés par les entreprises insulaires pour décrire leur expérience portuaire.

7.2.3.1 Site et situation portuaire relativement satisfaisants

La protection des navires dans le port est peu remise en question, hormis à Ouessant : *« Ce n'est pas un port, seulement un abri ».* Dans les trois îles de l'Iroise, la piètre qualité du port pour abriter les

Figure 220 – Embarquement de passagers à la jetée Barbotin et embarquement de véhicules à la cale Napoléon à Aix
La jetée Barbotin est trop étroite pour l'embarquement de véhicules (haut) contrairement à la cale Napoléon (bas) (Crédit MG 2016)

navires implique des rotations continentales plutôt qu'insulaires (5.2.2.1), qui représentent logiquement des contraintes pour les entreprises des îles, puisque les entrepreneurs ne peuvent se rendre sur le continent à la journée.

Un autre élément critiqué dans la situation portuaire est l'éloignement et la marginalité du port continental. *« C'est le bout du monde. Il faut y aller à Fromentine ! »* se plaint un entrepreneur islais, qui regrette que le port principal de liaison ne soit pas aux Sables d'Olonne, accessible en TGV. Au contraire, les entreprises groisillonnes apprécient le débarquement dans une grande ville comme Lorient, très accessible et pourvoyeuse de nombreux services. *« Nous, on a Lorient en fait, c'est un atout parce qu'il y a la voie express, le train, l'aéroport… et c'est la seule île qui a un départ d'un centre-ville ».*

7.2.3.2 Des infrastructures insuffisantes et trop étroites

Les infrastructures sont dans l'ensemble satisfaisantes pour les entreprises insulaires, bien conscientes des coûts des ouvrages. Toutefois quelques ports sont pointés du doigt en raison des infrastructures manquantes, comme l'insuffisance des ouvrages à la grève de l'Eglise soulignée par les entreprises bréhatines, ou inadaptées, notamment par leur étroitesse. Cela contraint les manœuvres et ne permet pas une bonne circulation. La cale de la jetée Barbotin à l'île d'Aix par exemple est *« trop petite ! On ne peut pas passer avec un véhicule. Pourquoi pas trois mètres de plus au moment de construire la jetée ? ».* Contrairement à la cale Napoléon, cette cale ne permet pas le débarquement de véhicules (Figure 220). Ainsi, aux horaires de marée basse quand le bac accoste nécessairement à la jetée Barbotin, la marchandise roulante ne peut être transportée. Cela est une forte contrainte pour les entreprises important de gros volumes de produits frais, qui aimeraient de plus disposer d'une seule cale accostable quelle que soit la marée.

Au port de Lorient, la passerelle reliant la gare de fret et le ponton flottant est trop étroite pour le croisement de chariots-élévateurs, ce qui ralentit le chargement de palettes et conduit la Compagnie à favoriser le chargement de fret roulant plutôt que de marchandises au sol. A Houat, Molène, Sein ou Ouessant, les digues d'accostage sont estimées trop exiguës par les entreprises insulaires. La taille réduite des infrastructures caractérise le manque d'espace pour les manœuvres des engins de manutention (cf. Figure 195, p342) et la circulation des usagers. A l'inverse, l'élargissement de la cale de Béluré en 2011 est considéré comme une nette amélioration de la desserte de l'île d'Arz.

7.2.3.3 Un accès au port par la mer peu critiqué

L'accès portuaire par la mer est très souvent évoqué par les entrepreneurs de l'île d'Yeu concernant le port continental de Fromentine. Le chenal du même nom, passage obligé pour se rendre au port, réduit fortement l'accessibilité au continent. Ailleurs l'accès portuaire d'un point de vue physique n'est mentionné que par une entreprise houataise, avec le phénomène d'ensablement du port de Saint-Gildas.

Les autres contraintes d'accès au port par la mer sont liées à l'affluence ou à l'absence de place réservée. Malgré le système de priorité du service public (cf. 6.2.1.2), l'accès au port est rendu difficile par la congestion estivale avec les compagnies saisonnières. Débarquant à la cale de Béluré (Arz) avec parfois du retard, les vedettes suivantes, y compris celles du service public, doivent parfois attendre. Et pour une entreprise utilisant son propre navire pour l'approvisionnement, l'accès au port est entravé par l'absence de réelle place portuaire dans les ports continental et insulaire : *« le bateau on en a vraiment besoin en outil de travail et que ce soit ici ou de l'autre côté, il n'y a aucune place prévue pour les bateaux insulaires. Il n'y a aucun ponton, aucun endroit abrité pour mettre le bateau, on peut le mettre au corps-mort mais ça veut dire aussi du temps à passer à aller en annexe, à remettre ton bateau… alors qu'on aurait un ponton comme ils ont à Hoedic ou ailleurs, ce serait parfait ».* Comme le stationnement du véhicule à terre, l'accostage du navire dans le port est un enjeu de la rupture modale.

7.2.3.4 La forte contrainte de l'accès au port par la terre

L'accessibilité du port par la terre présente des difficultés pour les entreprises insulaires en raison de l'espace restreint, de l'affluence et de la règlementation de l'accès.

En premier lieu, la topographie du site portuaire peut être contraignante. A Bréhat, la côte de Port-Clos est un *« endroit délicat : pavés, virage, étroitesse, plusieurs routes… C'est plus dangereux à la descente, car on risque d'être emporté par sa remorque. Mais si on est chargé à la montée, ce n'est pas facile non plus ! ».* A Houat également, les entrepreneurs redoutent un accident en cas d'avarie de freinage dans la côte d'accès au port de Saint-Gildas (cf. Figure 97, p195).

Outre le relief, l'espace portuaire disponible pour circuler, manœuvrer et stationner est également un enjeu. *« C'est un petit port, il n'y a pas cinquante solutions ! »* selon une entreprise groisillonne. Le manque d'espace est souligné : *« c'est difficile de décharger, il n'y a pas de place pour travailler ».* L'espace restreint contraint les manœuvres. *« Le problème du port, c'est que c'est une impasse. On est obligé de faire demi-tour ».* Dans certains ports, les entrepreneurs accèdent à la gare maritime ou à la cale en marche-arrière

Figure 221 – L'étroitesse de la cale haute de Port-Clos (Bréhat) contraint les tracteurs à arriver en marche arrière
(Crédit MG 2016)

Figure 222 – Circulation non autorisée autour de la gare maritime de Port-Joinville pendant le débarquement (Yeu)
(Crédit MG 2016)

avec leur véhicule pour déposer et retirer de la marchandise, pour ne pas avoir à manœuvrer dans cette zone. C'est le cas par exemple à la cale haute du Port-Clos (Bréhat) (Figure 221). *« Il faut pouvoir reculer sur la cale. Tout le monde est pressé pour quitter le port et laisser la place au suivant. Le travail est consciencieux mais il faut le temps d'arrimer la marchandise sur la remorque, or en général c'est fait de bric et de broc »*. En revanche, le port de Lorient est reconnu comme *« parfaitement adapté à la circulation des camions »* par une entreprise y circulant quotidiennement. Enfin, l'espace restreint aux abords de la zone portuaire contraint le stationnement (cf. 7.2.7.2). Les entreprises insulaires déplorent la difficulté de se garer à proximité pour déposer ou retirer de la marchandise. A Port-Joinville (Yeu), *« si on est trois ou quatre, ça va, mais si on est dix on sait plus où se mettre ! »*. Les îliens ont toutefois conscience qu'un projet d'agrandissement n'est pas toujours envisageable. *« On est sur un petit port. Donc il y a des périodes d'affluence l'été, où c'est l'enfer. Mais voilà, le port n'est pas extensible »* selon un entrepreneur groisillon.

En second lieu, l'affluence rend l'accès difficile. Les passagers en attente d'embarquement sont nombreux en fin d'après-midi pour rentrer sur le continent. *« Tout le monde vient à la même heure »*. La présence simultanée de plusieurs usagers, avec les pêcheurs, les plaisanciers, les passagers des vedettes de passagers et les loueurs de vélo renforce cette affluence. Un entrepreneur de Groix estime qu'il y a sur le port une *« intense tension. Le port n'est pas prévu pour accueillir trop de monde »*. De plus, l'affluence et l'étroitesse du port donnent lieu à des incidents. *« On a tapé plusieurs fois des voitures avec nos camions »* avoue le gérant d'un supermarché. L'affluence est une question de saison et d'horaire. *« Le port n'est pas adapté : en hiver ça va, mais pas en plein été »*. A l'Île-aux-Moines, *« entre 10h30 et 12h, c'est infernal »*. A Quiberon, la rotation dédiée aux marchandises prévue en été à 5h45 permet aux fournisseurs de circuler sur la presqu'île en dehors des horaires de congestion. L'affluence sur les voies d'accès se retrouve aussi au plus près de la zone marchandise, et elle pose problème quand elle n'est pas suffisamment gérée par la compagnie. Une entreprise décrit la réception de la marchandise à Ouessant : *« c'est pas bien organisé. Quand la marchandise arrive, tout le monde se rue dessus. Il y a un manque d'organisation et d'espace »*. A Sainte-Evette, *« le dépôt de marchandises est mal organisé, pas pratique et compliqué. Ils sont vite débordés… »*.

En dernier lieu, l'accès portuaire est également une question de réglementation de l'accès, par les autorités locales ou la compagnie maritime. Cette dernière opère selon ses règles, et certaines activités sont prioritaires pour réceptionner la marchandise, en raison de sa nature : marée, pharmacie, presse, courrier. A Groix par exemple, la poissonnerie explique être prioritaire en raison de son *« besoin de marchandise fraîche pour ouvrir le magasin »*. A Belle-Île, une entreprise relate qu'il lui faut attendre le passage des supermarchés, prioritaires, ou de leurs transporteurs avant de se rendre à la gare maritime. A Port-Joinville, la zone de fret de la gare maritime n'est pas accessible lors du débarquement des navires (Figure 222). *« Ils ferment la barrière pendant le déchargement donc on n'a pas accès à la marchandise tout de suite. C'est un problème si débarquement et embarquement s'enchaînent, car on ne peut y accéder qu'après ! Et*

c'est le rush car tout le monde arrive en même temps… ». Si cette mesure réduit les situations dangereuses, elle limite l'accès des entreprises qui doivent alors intégrer les horaires d'accostage du navire, changeant avec la marée, dans l'organisation de leur logistique. Enfin, l'accès au port peut être confié aux autorités locales. L'interdiction d'accès aux heures de pointe à Port-Tudy en été et la présence d'agents de surveillance de la voie publique pour fluidifier la circulation et faire respecter cette interdiction sont perçues positivement par ceux qui, gérant de la marchandise fraîche ou urgente, sont prioritaires (*« S'il n'y a pas quelqu'un de la police alors les véhicules bloquent la circulation et c'est vite le bazar »*) mais négativement par les autres (*« ils nous empêchent d'aller chercher la marchandise »*).

7.2.3.5 Danger et ralentissement de la manutention liés au croisement des flux

Le croisement des flux est un point très souvent évoqué par les entreprises insulaires, hormis à Batz et à Yeu. Dans la première, la séparation des flux est totale puisque ce sont des compagnies différentes qui transportent fret et passagers, avec des navires non mixtes dans des zones d'accostage distinctes sur l'île comme sur le continent. A Yeu, 80% des marchandises au sol transitent par une compagnie ne transportant que du fret entre deux infrastructures portuaires dédiées, tandis que la compagnie mixte exploite des infrastructures portuaires modernes conçues pour une nette séparation des flux. A Fromentine, les piétons n'ont pas accès à la zone de fret. A Port-Joinville, l'accès à la zone portuaire autour de la gare maritime est fermé pendant le débarquement (Figure 222). En tant que passager, *« on ne voit pas la marchandise dans les gares »*. Seul un entrepreneur se dit être *« au milieu des Fenwick. C'est la foire d'empoigne parfois »* pour aller retirer sa marchandise à la gare maritime.

En dehors de ces deux îles, la mauvaise séparation des flux est une doléance récurrente des entreprises insulaires. A Bréhat, la situation s'est améliorée depuis l'arrivée de Bréhat Logistique, nouvel acteur du transport ayant choisi de débarquer sur une seconde zone portuaire, sans piétons. La Barge de Bréhat continue de décharger sa marchandise au Port-Clos aux côtés des Vedettes, mais une séparation temporelle a été instaurée, puisque la barge accoste à la cale haute en dehors des horaires des vedettes, ou alors directement sur la grève. Au sortir de la grève ou de la cale, il y a tout de même des *« risques pris par les transporteurs, quand il y a des flux de touristes, car l'endroit n'est pas adapté »*. Les piétons mis en tort sont toujours les touristes, qui semblent oublier que leur lieu de villégiature est aussi un lieu de travail où peuvent circuler des véhicules.

Si un effort de séparation des flux est réalisé sur les ouvrages portuaires où accostent les navires mixtes, par un ordre de débarquement ou une délimitation au sol, c'est plutôt en amont de ces ouvrages que les croisements s'opèrent. A Sainte-Evette par exemple, les camions livrant de la marchandise sont

obligés de traverser le parc de stationnement des voyageurs pour atteindre la zone fret de la gare. A Houat, port d'expédition sur le continent de produits halieutiques, le chariot-élévateur circule beaucoup en raison de l'éloignement des chambres froides de la Maison des Pêcheurs où sont stockées les captures des pêcheurs houatais en attendant leur transfert vers la Criée de Quiberon avec la Compagnie Océane. Les entreprises houataises déplorent la présence de piétons : *« Les gens ne se rendent pas compte qu'il y a des véhicules. Ils s'en foutent, ils n'ont pas de savoir-vivre. On peut pas passer. Je cale parfois car ils sont au milieu de la route pour remonter du port »*. A Ouessant, la configuration sur deux niveaux du quai Jarlan permet de séparer spatialement les flux (cf. 6.3.2.2) débarquant des navires mixtes sur l'ouvrage. En revanche, une fois sur le terre-plein, coexistent des flux de passagers, d'engins élévateurs, de vélos, de taxis, de bus et de véhicules particuliers. *« On a les barres du Fenwick à ras des chevilles »*. Bien que les navires mixtes et le caboteur accostent sur des ouvrages distincts, s'ils débarquent de manière simultanée, le cheminement des marchandises rejoignant la gare et celui des passagers remontant la route du port se croisent sur le terre-plein. La situation est semblable à Béluré où malgré la séparation des flux à bord de navires distincts, puis leur délimitation lors de leur accostage sur le même ouvrage, ils se croisent nécessairement sur le terre-plein. *« Il y a un espèce de carrefour qui est super dangereux. C'est accidentogène parce que quand le Fenwick remonte la cale, et ils sont pressés parce qu'ils ont pas mal de choses à décharger, il y a aussi des véhicules qui embarquent et débarquent, et en même temps ils croisent le flux des gens qui embarquent et débarquent. C'est compliqué ! »* selon une entreprise ildaraise. A Groix, les manutentionnaires aussi rencontrent des difficultés : *« ils n'arrivent pas à accéder eux-mêmes à la zone de déchargement avec le transpalette et le Fenwick, parce qu'il y a du monde sur les quais »*. Le problème souligné concerne toujours la marchandise au sol, transférée du navire à la gare par engin élévateur. Le transport de fret roulant, qui circule, stationne puis embarque sans autres opérations de manutention, présente moins de danger.

Le danger encouru est souligné par les entreprises insulaires. Ce risque est source de *« frayeurs »* pour les entrepreneurs qui manipulent leur marchandise avec leur propre engin ou circulent en tant que piétons. Plusieurs accidents sont relatés lors des entretiens. Un accident est rapporté à Belle-Île en 2016 : *« une sombre histoire de Fenwick qui a dû reculer rapidement pour éviter des piétons et le chauffeur du camion s'est pris le chargement sur la main »*, perdant un doigt. Sur le port de Palais, il n'y a plus de barrière sur le quai de marchandise pour limiter la circulation pendant les opérations de manutention devant la gare maritime. *« Or les vedettes saisonnières arrivent de l'autre côté, les passagers doivent donc passer par cette zone dangereuse de trafic de marchandise. Il faut attendre que les passagers passent pour que les Fenwick circulent. C'est compliqué pour le fret ! »* selon une entreprise manipulant de gros volumes. A Bréhat, c'est l'accident d'une petite fille heurtée par un tracteur qui a incité le débarquement sur une nouvelle zone de l'île (cf. note de bas de page n°110, p161). Ailleurs les entreprises s'étonnent qu'il n'y ait pas encore eu d'accident.

Les difficultés liées au croisement des flux génèrent des tensions entre les usagers, les compagnies de transport maritime et les gestionnaires portuaires. *« Le chef de gare n'est pas écouté ! »* et *« le maire refuse de nous rencontrer à ce sujet »*. Des propositions sont émises : navires distincts, maintien du navire mixte mais rotation dédiée au fret, nouvelle zone d'accostage, réfection du port pour un meilleur aménagement, ou encore rallongement des escales pour une meilleure séparation temporelle.

La séparation spatiale des flux n'est pas toujours facilement envisageable, en raison de contraintes de budget, d'espace, d'exploitation de la compagnie. Pour certains, les volumes de marchandises ne seraient pas suffisants pour rentabiliser une rotation spéciale avec les navires mixtes de la compagnie. Il faudrait alors repenser toute la flotte. Une méthode moins onéreuse est la séparation temporelle des flux. Mais cela représente une contrainte pour les entreprises insulaires, qui doivent attendre le débarquement des passagers pour récupérer leurs marchandises déchargée d'un navire mixte. Si le colis a été chargé en premier en cale, il sera déchargé en dernier. A Sein, un entrepreneur se voit contraint d'attendre une heure trente. A Belle-Île, une entreprise attend jusqu'à trois heures sa marchandise chez TMC. La séparation temporelle des flux représente donc une contrainte pour l'entreprise.

7.2.3.6 La gare maritime, pivot de la rupture modale pour le fret

L'absence de gare maritime est une contrainte majeure pour les entreprises insulaires. A l'île d'Arz, *« on n'a pas de gare maritime à l'embarcadère. Ni sur l'île, ni sur le continent. Et ça pour nous, c'est vraiment un casse-tête, parce qu'il n'y a pas de dépôt. C'est-à-dire que les transporteurs d'où qu'ils viennent n'ont aucune possibilité de laisser la marchandise quelque part »*. Quand aucun stockage sûr n'est proposé au départ des marchandises sur le continent, cela implique que les livreurs calent les horaires de leur tournée sur le départ des navires ou, en cas de raté, doivent repasser ultérieurement. *« S'il n'y a plus de barge, ils repartent avec la marchandise parce qu'ils ne peuvent pas la laisser. Donc des fois, ça fait des marchandises qui mettent un peu de temps à arriver »*. Quand les contraintes de marée et d'absence de gare se cumulent, comme à l'île d'Aix encore aujourd'hui ou à l'île d'Arz jusqu'à la réfection de la cale de Béluré en 2011 (5.1.4.2), la gêne est d'autant plus grande. Cette absence de dépôt pour les transporteurs complique l'organisation qui requiert davantage de temps pour le suivi de la marchandise. *« Pour nous c'est un gros casse-tête, parce qu'en été on n'a pas que ça à faire que d'aller courir après la marchandise, et des fois on passe beaucoup de temps par téléphone et par mail pour savoir ce que c'est devenu »*. A l'arrivée des marchandises sur l'île, si l'entrepreneur ne peut dégager du temps à l'accostage du navire pour réceptionner sa marchandise, elle demeure alors sur le port, sans abri, subissant les intempéries et les risques de vol. *« Les conteneurs de frais qui arrivent, n'importe qui peut les ouvrir, c'est stocké comme ça en plein vent, en pleine pluie […] Ce serait*

Figure 223 – Un entrepreneur ouessantin profite du service du chariot-élévateur de la Penn Ar Bed chargeant une palette dans son véhicule *(Crédit MG 2016)*

quand même mieux qu'il y ait un local fermé où serait stocké le fret. On a eu deux fois des soucis en vingt-cinq ans, donc on ne peut pas dire que ce soit très grave, mais on s'est fait piquer une palette de vin et un fourneau de cuisine. Et ça arrive parce qu'il n'y a pas de gare sur le port ». L'absence d'une gare maritime et de personnel de la compagnie sur le port entraîne également l'absence d'un service de manutention. Les marins sont équipés de moyens de levage pour charger et décharger leur navire, et les entreprises peuvent en profiter si elles viennent chercher leur palette au moment du déchargement. En revanche, une palette réceptionnée en dehors de ces horaires est dépalettisée à la main par l'entrepreneur pour être chargée dans son véhicule, rarement pourvu d'un hayon élévateur, ce qui implique d'autant plus de manutention.

L'existence d'une gare maritime adaptée est donc un atout sérieux pour la logistique des entreprises insulaires. Zone tampon entre deux segments du parcours, elle permet de stocker la marchandise, si ce n'est de manière abritée, au moins surveillée, pour déposer ou réceptionner la marchandise au moment le plus opportun pour l'entreprise, plutôt que de s'adapter aux horaires des rotations. Cela est d'autant plus marqué pour la marchandise transportée au sol (le fret roulant subit moins d'attente car est généralement accompagné d'un chauffeur, et il supporte dans tous les cas mieux les temps d'attente, abrité dans un véhicule). L'existence d'une gare maritime ne suffit pourtant pas à lever tout reproche, notamment envers l'insuffisance des capacités : absence de stockage, stockage uniquement extérieur et non abrité, surface trop réduite, chambre froide inexistante ou trop petite… Pour les compagnies transportant du fret alimentaire, les problèmes sont accrus en saison estivale, par l'augmentation des flux et la nature fragile de ces produits. Pour Sein par exemple, un entrepreneur souligne l'absence de chambre froide à la gare maritime d'Audierne, alors que le fournisseur livre la marchandise fraîche entre sept et huit heures et que l'*Enez Sun* n'appareille qu'à neuf heures trente. Un autre estime qu'il faudrait une chambre de huit mètres cubes pour le frais et les fruits et légumes dans cette gare pour les besoins des entreprises sénanes. Là où la compagnie dispose d'une chambre froide, sa taille est considérée insuffisante (sauf à Roscoff). A Lorient, *« ils mettent au frigo de la gare maritime seulement si le format de l'emballage le permet ».* A Fromentine, il y a une chambre froide et une chambre de congélation, mais leur capacité est jugée trop limitée par les entreprises islaises. De plus, l'accès régulier des fournisseurs ou des destinataires à la chambre froide ou aux contenants maintenant la température limite leur efficacité. *« A la gare maritime, les rolls sont ouverts sans cesse par les différents destinataires pour trouver leur marchandise. C'est un gros problème pour garder la chaîne du froid ».*

Les entreprises de Batz sont satisfaites car la gare de Roscoff est bien adaptée et présente un espace suffisant dans un parc fermé. L'absence de gare maritime sur l'île semble peu contraignante : à l'import les marchandises sont quasiment systématiquement livrées par la compagnie sans subir d'attente ; à l'export l'abri offert par les remorques bâchées avant l'embarquement suffit à la nature des produits exportés (légumes palettisés). La gare de Pajarola à Port-Joinville manque de surface de

stockage abrité par rapport aux volumes manipulés, tout comme TMC, à Belle-Île. *« Ils ont peu de stockage et nous demandent donc de venir chercher tout de suite notre marchandise ».* A Quiberon et à Brest, la gare maritime est équipée d'une petite zone de stockage du fret mais est dépourvue de chambre froide. Pour les fournisseurs, les produits frais doivent donc être livrés une heure avant le départ du navire. A Audierne, le frais doit aussi être livré juste à temps. Pour la liaison de service public de l'île d'Yeu, les gares maritimes sont appréciées, car pratiques et faciles d'accès, bien que celle de Port-Joinville soit accusée d'être mal dimensionnée : surdimensionnée pour les bureaux et sous-dimensionnée pour l'espace de stockage et la manutention. De plus, sa chambre froide est trop limitée lorsque le navire, débarquant tard en raison des marées, ne permet pas aux entreprises de réceptionner la marchandise immédiatement.

Enfin, d'autres reproches sont formulés à l'égard de la gare maritime. Les équipements de la compagnie présentent des défaillances. A Ouessant par exemple, un chariot-élévateur en mauvais état ne serait pas très stable sur le quai lorsqu'il est chargé, laissant craindre des chutes et des dommages à la marchandise. Ensuite, la gestion du fret en gare maritime laisse à désirer selon certains usagers, qui expriment des craintes de vol. *« Ce n'est pas organisé. N'importe qui peut prendre le colis ».* De plus, l'affluence et la fonction mixte des guichets sont soulignées. Les entrepreneurs se plaignent à Sainte-Evette et Groix de l'attente liée à l'unique comptoir pour les professionnels et les particuliers, pour les tickets de passagers et le retrait de marchandise. Il *« pourrait y avoir un service en ligne de commande pour imprimer les billets à la maison ! »* s'insurge un entrepreneur bellilois, fatigué de faire la queue au guichet. Enfin, les horaires d'ouverture contraignent les tournées de livraisons des fournisseurs. A Port-Maria (Quiberon) par exemple, il n'y a pas de dépôt possible avant 5h30 à la gare maritime, contrairement à Audierne où un système de badge confié aux fournisseurs leurs permet de passer à toute heure.

7.2.3.7 Une gare maritime pour le confort des passagers

L'absence ou l'insuffisance de la gare maritime est également décriée par les passagers. Un lieu abrité pour attendre l'embarquement est absent (Barrarac'h), trop réduit (Port-Blanc, Fouras, Arcouest, Brest), ou vétuste (Port-Tudy, Roscoff). A Belle-Île, la gare maritime est éloignée de la cale de l'Acadie où s'effectue l'embarquement et aucun auvent n'est disponible pour attendre l'embarquement à proximité de la cale. Les passagers sont *« parqués comme des bestiaux, c'est une honte ».* A Quiberon, la gare ne dispose pas suffisamment de places assises et l'attente se fait à l'extérieur. Dans les petites îles du large du Morbihan, si le navire est en retard, *« ils ne préviennent pas et nous laissent sous la pluie ».* A l'inverse, une autre critique est le suréquipement des gares maritimes de la liaison islaise, puisqu'on *« dirait un aéroport »*, une vraie *« folie des grandeurs »*, avec *« gaspillage d'infrastructures ».*

7.2.4 Perception de la flotte, des conditions d'embarquement et de traversée

Après les équipements à terre, les navires font également l'objet d'observations des entrepreneurs.

7.2.4.1 Une demande de flexibilité de la flotte

Au fil du temps, les entrepreneurs reconnaissent que les navires sont de plus en plus gros. A Groix et Belle-Île, ils chargent de nombreux camions, ne laissant alors pas assez de place pour les plus petits véhicules, personnels ou professionnels, des entrepreneurs. La taille des navires est peu sujette à débat[322], si ce n'est pour proposer des unités de taille réduite afin d'assouplir la liaison. *« Pourquoi pas un plus petit bateau de transport ? Est-ce que ce ne serait pas plus judicieux ? »* s'interroge un entrepreneur d'une petite île éloignée. A Groix, il est affirmé qu'un petit navire permettrait de réduire le temps de traversée, car l'accostage serait plus simple. De plus, cela apporte de la souplesse dans les horaires. *« Pourquoi pas de petites vedettes-taxis ? Pour l'après-midi notamment, avec un petit équipage, qui coûterait moins cher ! ».*

En dehors de sa taille, la flexibilité est recherchée dans les fonctions du navire. Certains entrepreneurs islais regrettent que la marchandise soit délaissée en faveur des passagers avec le choix des catamarans rapides par la compagnie Yeu-Continent. A Sein, l'absence d'un véritable navire mixte de remplacement lorsque l'*Enez Sun* est en panne ou en contrôle technique (plusieurs semaines annuellement) est critiquée. Il est remplacé par un navire ne transportant que des passagers ainsi que par le *Molenez* depuis Brest, ce qui complique l'organisation de l'approvisionnement en marchandises.

Le navire idéal est donc un navire polyvalent, mais il doit aussi être fiable et adapté pour l'accostage dans les ports de la desserte. A Arz, le nouveau navire *Île-d'Arz* surnommé le *« Playmobil »* connaît des abordages difficiles en raison de sa prise au vent. De plus, il n'est guère fonctionnel pour embarquer des colis en bagage à main. Les Groisillons se sentent lésés par rapport aux Bellilois, car l'*Île-de-Groix* est le sistership du *Bangor* qui a été conçu pour Belle-Île. En conséquence, il est jugé inadapté et surdimensionné aux infrastructures de Port-Tudy, et doit être remplacé par le *Saint-Tudy* par gros temps ou par fort coefficient.

Enfin, les navires vieillissants sont signalés, tels que l'*Insula Oya 2*, l'*Enez Eussa 3* ou l'*Enez Sun*. Toutefois, *« ce que le département met à disposition, c'est de la qualité »*, selon un entrepreneur du Morbihan.

---

[322] Seul l'*Insula Oya 2* sur la liaison publique à Yeu est critiqué pour son manque de capacité : en termes d'engins de chantier d'une part, et de capacité globale d'autre part en raison de la présence de deux grues à bord qui limitent la charge disponible et entravent le passage du chenal à marée basse en raison d'un plus grand tirant d'eau selon un entrepreneur.

7.2.4.2 *La diversité des conditions d'embarquement et de traversée des passagers*

- *Persistance de quelques difficultés d'accès malgré un embarquement amélioré*

L'accès physique au navire nécessite un accostage adapté. Les entrepreneurs reconnaissent que les navires sont correctement accostés et amarrés par les équipages, rendant l'embarquement plus facile. A Houat, *« l'accostage est au top. Les conditions de débarquement sont différentes à Molène, Ouessant ou Le Conquet. On ne s'en rend pas compte ici ! »*. Un entrepreneur des îles de l'Iroise explique en effet qu'il n'est pas à l'aise dans les escaliers qui sont dangereux (Figure 224). Les matelots s'assurent du bon embarquement et aident les passagers en cas de difficulté. Cependant, les conditions d'embarquement ne sont pas toujours adaptées. A Arz, *« les bateaux sont hauts de franc-bord, et ils accostent sur cale, ce qui fait que parfois, en fonction de la marée, il y a un dénivelé énorme entre la porte de débarquement et la cale. Ils font des amoncellements de palettes pour pouvoir débarquer du bateau […] ça peut être compliqué… »*. En revanche pour la liaison islaise, tout est prévu pour un embarquement aisé : ascenseur, escalator, passerelle couverte…

Les conditions météorologiques compliquent l'embarquement dans les ports les moins équipés : *« c'est dangereux en cas de coup de vent »*, *« ça glisse ! »*. Dans ces cas-là, le personnel navigant est d'autant plus vigilant à l'égard des passagers. La coupée installée entre le navire et le quai n'est pas stable en cas de ressac, et elle est particulièrement inclinée si le débarquement se fait du pont supérieur, tout comme les bavettes de la rampe selon la marée (Figure 225). Le délicat accès au navire peut rendre la traversée *« pittoresque »* ou *« authentique »*, aspect toutefois perdu sur la liaison islaise depuis les travaux de la dernière décennie. A Yeu, l'accès aux navires de la compagnie saisonnière est souligné bien moins facile, puisqu'il nécessite de traverser les quais et d'emprunter l'escalier en colimaçon avec les bagages.

L'accès au navire est facilité pour les passagers lorsqu'un service de prise en charge des bagages existe, comme à Yeu, Groix, Sein ou Ouessant, afin de ne pas embarquer trop chargé par des infrastructures pentues, glissantes ou nécessitant d'enjamber un vide entre les escaliers et le navire. Avant à Ouessant, *« c'était un vrai parcours du combattant d'embarquer ou débarquer avec les valises »*.

Il existe un système de priorité d'accès au navire selon le profil des passagers. Les îliens ont un accès coupe-file. *« C'est embêtant si on est pressé alors qu'il y a beaucoup de monde sur la cale à attendre le prochain bateau. Mais on passe devant tout le monde, car le batelier nous laisse la priorité »*. Cela se rencontre sur les cinq petites îles proches du continent, pour lesquelles une réservation préalable n'est pas nécessaire : on y prend le bateau comme le bus[323]. Cela est parfois mal perçu par les visiteurs, qui affluent et patientent à l'embarcadère après leur excursion pour rentrer sur le continent. Ailleurs, les îliens,

[323] A Aix, l'absence de priorité pour les employés saisonniers est cependant déplorée.

Figure 224 – Passagers débarquant à Ouessant par les escaliers
NB : c'est le Louarn de la MN qui remplace ce jour-là le navire de la Penn Ar Bd en avarie (Crédit MG 2016)

Figure 225 – Rampe inclinée à Ouessant et Hoedic
(Crédit MG 2016)

Extraits d'Enez Sun, carnet d'un géographe à l'île de Sein de Louis brigand (2017)

« Chaque mouvement du bateau est connu est reconnu. Selon le vent, la houle, la marée et le courant, ils savent que l'Enez s'engage sous telle ou telle balise, franchit tel ou tel passage. L'itinéraire maritime, ils le vivent les yeux clos ».

« Nana, 87 ans, véritable mémoire de l'île et l'une de ses plus belles voix, se souvient. Au passage du Raz, lors de la traversée vers l'île, les femmes descendaient dans la cale. Serrées chaudement les unes contre les autres, à hauteur du phare de la Vieille, elles entamaient des cantiques, Notre dame des Naufragés ou Notre Dame du Bon Voyage, pour attirer les bonnes grâces de la Vierge. A maintes reprises, des Sénanes m'ont avoué appréhender la traversée, même après l'avoir pratiquée des centaines de fois. Certaines limitent au minimum leur nombre de déplacements sur le continent, pour éviter ces trajets maritimes toujours considérés, malgré les années, comme une épreuve. Ainsi, pour les 230 îliens, le passage du Raz, s'il est habituel et incontournable, n'est pas nécessairement source de plaisir ».

Encadré 55 – Connaissance et crainte de la traversée par les passagers

comme les continentaux, doivent réserver leur place à bord. A Yeu, un quota de places est réservé aux îliens, leur permettant alors de réserver plus tardivement que les visiteurs. De plus, les six emplacements véhicules à bord des catamarans sont réservés aux islais. Les continentaux souhaitant déplacer leur véhicule doivent emprunter l'*Insula Oya 2*.

A bord des navires enfin, quelques difficultés d'accès sont également signalées. A l'intérieur du *Saint-Tudy* ou de l'*Acadie*, l'absence d'ascenseur rend difficile l'accès aux ponts passagers. A bord de l'*Île-de-Groix*, un ascenseur existe mais de nombreuses marches sont à grimper par les valides pour accéder au pont passager.

- *La traversée des passagers : « c'est le luxe comparé au passé ! »*

L'inconfort de la traversée est régulièrement souligné, aujourd'hui comme par le passé (Encadré 55). Toutefois, nombreux sont les entrepreneurs soulignant les nettes améliorations. A Ouessant par exemple, *« l'Enez Eussa c'était une révolution à son époque, mais le Fromveur c'est encore mieux ! Il est confortable, marin, très stable et silencieux ».* A l'île d'Arz, il y avait auparavant *« des bancs en bois qui se décrochaient dès qu'il y avait un coup de vent. Maintenant, tout est molletonné, le bateau est chauffé, il ne faut pas se plaindre ».*

La traversée vers Yeu a été grandement améliorée en termes de confort avec l'arrivée des catamarans. Toutefois, le passager n'a pas accès à un pont extérieur et perd l'impression d'être sur un bateau, contrairement à l'*Insula Oya 2*. *« J'aimais bien les anciens bateaux, on pouvait être dehors ».* Même si les catamarans *« ricochent sur les vagues »*, les navires de la compagnie saisonnière, avec moins de tirant d'eau, sont dits moins marins que ceux de Yeu-Continent : *« Avec la Compagnie Vendéenne, les conditions de traversée sont plus sportives ».* Les usagers ont des préférences entre compagnies mais aussi entre navires. L'*Île-de-Groix* est par exemple moins stable que le *Saint-Tudy* selon ses usagers : *« il bouge même quand qu'il n'y a pas de mer »* parce qu' *« ils ne mettent pas les stabilisateurs car cela freine le bateau et coûte du carburant ».* Les petites vedettes, généralement dites bruyantes, humides et ouvertes à tout vent, sont critiquées pour leur moins bonne tenue à la mer que les gros navires : le *Kerdonis* et l'*Enez Edig* par exemple au sein de deux grandes flottes. Si la petite taille des navires est prônée par certains pour la flexibilité de la flotte, elle n'est pas appréciée par tous.

A bord, la mauvaise séparation des flux est regrettée. *« Il y a du fret tous les jours sur tous les bateaux. Parfois tu montes à bord avec un camion chargé jusqu'au-dessus de palettes de parpaings, ou un camion-poubelle et ça coule, des morceaux de verres tombent etc. ».*

Les usagers apprécient la possibilité de travailler à bord des navires pour les îles éloignées, ainsi que de s'isoler grâce à différents salons passagers. Néanmoins, certains aimeraient plus de service à

bord, notamment en termes de restauration. A Bréhat, les écrans à bord des vedettes sont décriés, et pourraient selon un entrepreneur proposer des vidéos sur la vie économique de l'île.

Enfin des questions de sécurité sont évoquées. L'amoncellement de bagages à bord de certains navires présente un problème pour les passagers, observé à Bréhat, Molène ou à bord du *Saint-Tudy* où le service bagage n'est pas proposé. Pour la sécurité autant que la convivialité, un entrepreneur regrette la trop faible présence de l'équipage dans les salons passagers. Malgré la fréquence des déplacements, certains îliens affirment craindre la traversée lors de la mauvaise mer.

7.2.4.3 Les heurts du chargement et de la traversée du fret à bord du navire

Le transport de marchandises est plus problématique que celui des véhicules, en raison de la multiplicité des ruptures de charge, du conditionnement mal adapté ou de l'éparpillement des colis.

- *La faiblesse de gestion et de suivi de la marchandise*

Un manque d'organisation et de suivi des colis à transporter est noté sur de nombreuses liaisons. A l'export, une entreprise se plaint des *« cafouillages »* en gare maritime continentale. *« Les transporteurs viennent récupérer la marchandise et les manutentionnaires ne la trouvent pas… Ça reste dans des frigos ou sur des étagères. Puis c'est retrouvé mais cela implique un deuxième déplacement du transporteur »*. A l'import, la marchandise peut également être momentanément perdue ou oubliée, notamment si elle a été livrée quelques jours auparavant. Un entrepreneur de l'Iroise remarque que la compagnie ne pointe pas les palettes à leur arrivée en gare maritime continentale. Cela entraîne des retards. A Sein par exemple, un artisan du BTP fait livrer ses matériaux à la gare maritime le samedi pour un approvisionnement le lundi matin, et constate parfois des oublis de chargement. Sur les deux liaisons du Ponant desservant deux îles (Molène/Ouessant et Houat/Hoedic), de rares erreurs de débarquement sont relevées.

Une communication insuffisante est signalée par les entreprises insulaires. A Ouessant par exemple, un entrepreneur se plaint de ne pas savoir *« si la marchandise arrive à bord du Fromveur ou du Molenez quand les deux arrivent le même jour. La Penn Ar Bed n'a pas le souci de nous informer. Il y a un besoin d'information systématisée car on n'a pas que ça à faire ! »*.

Enfin, des faiblesses de gestion du volume d'activité sont relevées. Dans les petites îles éloignées du Morbihan, une entreprise s'est vue contrainte d'attendre un mois en saison estivale avant de pouvoir faire passer un véhicule. Cela est également lié au système de priorité établi par les compagnies.

Témoignage d'une entreprise de l'île d'Yeu

Un entrepreneur islais travaillant avec des produits alimentaires non frais se plaint du système de priorité de l'embarquement des marchandises qui désavantage son activité : *« nous c'est livraison le lundi matin à Fromentine, et arrivée à Port-Joinville pas avant la fin de la semaine ! Le départ du navire le lundi matin est trop tôt pour nos fournisseurs, et la rotation du mardi est toujours pleine de produits frais. Ils laissent donc le reste à Fromentine. Cet été par exemple, dix-sept palettes sont arrivées pour nous le lundi matin, elles sont arrivées au compte-goutte et la dernière n'est arrivée que le samedi matin ».*

Encadré 56 – Insatisfaction vis-à-vis du système de priorité de chargement des marchandises

Figure 226 – Colis de bouteilles de vin endommagées sur une palette débarquée dans un port insulaire du Ponant
(Crédit MG 2016)

- *Un système de priorité contrariant les non-prioritaires*

Le système de priorité est dénoncé par ceux dont les produits n'en bénéficient pas (Encadré 56). Des entrepreneurs bréhatins estiment que la barge privée accorde la priorité aux clients les plus importants en volume, au détriment des plus petits. Une entreprise islaise se plaint des délais de prise en charge de ses produits : *« c'est le feu si l'activité est surchargée, et alors nos colis restent dans les hangars ».*

- *La manutention à l'origine de dommages*

Lors du chargement et des différentes opérations de manutention, des heurts sont notés sur toutes les liaisons, notamment les très courants *« coups de fourche dans les cartons ».* Or certains produits fragiles ou à forte valeur nécessitent une attention particulière. Quelques témoignages vont à l'encontre des équipes de manutention, *« qui ne se rendent pas compte de la valeur des produits »* et causent des dommages. Toutefois *« c'est mieux maîtrisé que ça ne l'a été par le passé. Dans le traitement des marchandises, il y a du respect pour nos produits, ils font attention ».* Les compagnies embarquent parfois les petits éléments en passerelle avec les bons de commande ou les fiches de facturation, comme les lunettes des opticiens groisillons, qui rappellent l'avantage d'un produit peu lourd, peu encombrant et non périssable.

Face à la variété des éléments à transporter, l'unitisation du fret par le reconditionnement est recherchée par la compagnie. Cette étape supplémentaire de manutention est largement critiquée. La hauteur des palettes est par exemple limitée par les compagnies maritimes (entre 1,6 et 1,8 mètre). Au-delà, la palette est reconditionnée par les manutentionnaires, ce qui selon un entrepreneur la rend moins stable. *« On se demande comment c'est chargé à Brest : ils forcent la marchandise dans les conteneurs pour en mettre plein. C'est écrasé, plié… ».* Les conteneurs ne sont pas adaptés à la taille des palettes : *« On peut mettre deux palettes par conteneur. Mais il reste de la place, c'est mal calé, et donc ça se casse la gueule ! Il faudrait mettre deux palettes vides debout pour caler. La meilleure solution serait un coussin gonflable ».* Et un autre entrepreneur de préciser : *« un coussin où injecter de l'air pour combler l'espace vide. On l'a déjà proposé mais ils ne veulent pas. Or s'ils faisaient le calcul de tous les remboursements, et si on déclarait tout, ça vaudrait le coup de mettre en place ce système ! Pour l'instant ils calent parfois la marchandise avec un matelas ou une palette vide ».* Le manque d'espace à bord contribuerait également à un conditionnement peu adapté : *« Il y a quelques petits soucis, avec quelques cageots vides cassés. Ils sont un peu juste en place donc ils bourrent les remorques parfois ».*

Les dommages peuvent être occasionnés par un manque d'attention lors des opérations de manutention. *« Ils ne font pas toujours bien attention »* et *« ils traînent nos bocaux conditionnés sur palette comme si c'était des parpaings ».* Mais ils sont surtout causés par le peu de temps alloué au chargement. Les

manutentionnaires sont trop pressés selon les entreprises insulaires. *« Ils démarrent une demi-heure avant l'heure du bateau »*. Une entreprise ouessantine, empruntant à la fois la voie aérienne et la voie maritime, constate de plus mauvaises conditions de transport avec le navire que l'avion, qui gère un volume de fret moindre. Un entrepreneur remarque qu'il y a davantage de casse en saison estivale car les manutentionnaires ont moins de temps pour les opérations de manutention. De plus, les saisonniers sont moins expérimentés. Un entrepreneur précise que pour une marchandise particulièrement fragile, il prévient la compagnie afin qu'ils ne *« mettent pas les débutants sur le coup »*.

Dans l'ensemble, les entrepreneurs tolèrent quelques petits dommages lors du transport : *« des pètes sur le frigo »*, des *« bocaux cassés »*, du *« verre brisé »*, des *« sacs de ciment fourchés »*, des *« boîtes de médocs endommagés »*, des *« palettes qui dégringolent »*, des *« palettes d'eau cabanées »*, *« quatre ou cinq boîtes d'œufs pétées sur trente boîtes »*. *« Il y a de la casse, c'est inévitable »* résume un entrepreneur. Des améliorations sont relevées dans la qualité de la manutention. *« Grosso modo c'est ok. Il y a quelques pètes, mais faut pas tout dénigrer. Le service public mis en place est correct »*. Si les entreprises insulaires sont tolérantes, c'est parce que les îliens et consommateurs sont eux-mêmes compréhensifs. Certains s'étonnent même du faible taux de casse malgré les mauvaises conditions de chargement. *« Entre le bateau, les palettes mal faites, les conditions de déchargement, les conditions de travail des caristes, c'est un miracle qu'il n'y ait pas plus de casse que ça ! »*. En 2016, un gros supermarché relève seulement cinq palettes de produits cassés. *« Honnêtement, ce qu'ils font, ils le font bien »* commente le gérant. Le caviste islais enquêté annonce seulement deux bouteilles cassées par an. *« C'est infime »* commente-t-il. A part quelques cas (des *« sacs de farine éventrés à chaque fois»* pour une entreprise transformant beaucoup de farine), les dommages semblent demeurer relativement rares.

Figure 227 – Palette de sac de ciment endommagée
(Crédit MG 2016)

Les dommages constatés par l'entreprise insulaire sont liés à la fréquence d'usage de la desserte, aux volumes transportés, à la nature des produits, au nombre d'acteurs de la chaîne logistique, au conditionnement de la marchandise (roulante ou au sol). Les ruptures de charge et les nombreuses manipulations augmentent les risques de casse. Ainsi, les problèmes se rencontrent davantage pour la marchandise au sol que pour le fret roulant. *« Les marchandises en palettes sont moins bien calées dans le garage du bateau que dans le camion qui passe dans le bateau »* selon le gérant d'un supermarché.

- *La traversée à l'origine de dommages*

A bord des barges ou sur le pont extérieur des navires, les entrepreneurs regrettent que la marchandise au sol ne soit pas protégée des intempéries ou des embruns. A Yeu, la société de location d'engins de chantier déplore que les deux seuls espaces de l'*Insula Oya 2* où les engins peuvent voyager ne soient pas abrités : *« les engins prennent le sel, parce que les machines sont à l'extérieur… Si la nacelle électrique*

à 200 000 euros reste sur la rampe, alors il faudra la laver ensuite. Cependant la rampe arrière est plus à l'abri que celle à l'avant ». Mais c'est aussi le cas à bord du *Melvan* qui ne dispose pas de cale abritée pour le fret. Selon une entreprise exportant sur le continent, une palette au départ de Houat n'est pas suffisamment protégée. *« La marchandise n'est pas protégée de la pluie : ni sur le bateau, ni à Houat, ni à Quiberon ».*

Toujours à bord du *Melvan*, comme à bord des navires où passagers et marchandises ne sont pas strictement séparés, des vols parmi les palettes sont à déplorer. Quelques cas sont relatés pour les petits colis (souvenirs, bourriches d'huîtres).

- *« Si c'est mal emballé, c'est source de problème »*

Lorsque la marchandise est chargée en camion, le conditionnement revêt une moindre importance pour la traversée. En revanche si la marchandise au sol est mal protégée, elle risque de subir les revers des opérations de manutention. Les entrepreneurs enquêtés rappellent que le conditionnement est de la responsabilité du chargeur. A l'export, les entreprises insulaires prêtent une attention particulière au conditionnement afin que les produits commercialisés puissent être transportés sans heurts. *« On prend tellement de précautions ! »* explique le verrier de Bréhat, qu'aucun dommage n'est à déplorer. A l'import, c'est au fournisseur d'assurer un conditionnement adapté aux conditions de traversée maritime. Il doit alors être tenu au courant des conditions particulières de transport à destination de l'île. Certains entrepreneurs insulaires reconnaissent que leur fournisseur réalise des efforts particuliers : *« ils emballent bien, ils ont compris maintenant ».* Pour les produits pharmaceutiques, les caisses solides et sécurisées de médicaments classiquement utilisées sur le continent par les fournisseurs-répartiteurs conviennent tout à fait au transport maritime. Des entreprises insulaires en revanche se plaignent de la négligence du fournisseur continental, pour qui le client insulaire ne représente qu'une infime part de l'activité, et le conditionnement supplémentaire qu'une contrainte.

Les compagnies évoquent des critères de conformité pour le conditionnement, mais deux limites se présentent aux entrepreneurs. La première est le manque d'information à ce sujet. Plusieurs entrepreneurs en demande d'information semblent ne jamais avoir de réponse précise. La seconde est l'exigence du conditionnement demandé par la compagnie maritime. Dans les deux petites îles du large du Morbihan, *« il faudrait, pour que ce soit conforme, tout conditionner en caisses ou colis en bois. Mais pour nous ce n'est pas possible, car on n'a pas envie de payer le retour à vide de ces caisses ».* Les entreprises insulaires regrettent que les compagnies ne fournissent pas elles-mêmes le conditionnement adéquat pour les opérations de manutention et la traversée en cale ou sur le pont extérieur. La compagnie *« rejette systématiquement la faute sur le fournisseur pour l'emballage, mais elle pourrait refilmer la palette si besoin ! ».* La responsabilité du conditionnement est également cruciale pour le maintien de la chaîne du froid.

- *« La chaîne du froid est très compliquée à maintenir ici »*

En dehors de l'île de Batz, la délicate question du maintien de la chaîne du froid est source de mécontentement chez les entrepreneurs travaillant avec des produits frais. A Bréhat, les entrepreneurs s'interrogent sur l'absence de service public de transport de produits frais, malgré leur compréhension des contraintes d'exploitation (petit volume depuis l'entrée sur le marché d'un concurrent, charges importantes pour une chambre froide à la gare maritime, grande responsabilité face à la réglementation du transport de produits frais…). Partout, de nombreux constats de produits dégradés durant la traversée émergent des entretiens avec les entrepreneurs : yaourts et autre crèmerie, glaces ou croissants décongelés, produits halieutiques… Un entrepreneur de l'île d'Yeu relate que *« le surgelé arrive souvent à moitié décongelé. Mais on ne peut pas refuser la marchandise, car on a besoin de travailler ! Si un relevé des températures était effectué sur le bateau, rien ne passerait… »*. La viande d'un boucher de l'île d'Yeu passe le plus souvent avec l'*Insula Oya 2* en conteneur isotherme, mais si le fournisseur n'a pu livrer avant le départ du cargo, alors la volaille traverse avec un catamaran. Puisque la traversée est plus courte, un contenant spécifique n'est pas obligatoire. Le boucher refuse rarement la marchandise une fois arrivée, afin de ne pas entraver l'activité par l'attente d'un futur approvisionnement (trois jours environ). La technique consiste alors à parer les pièces de viande, engendrant des pertes de matière à valoriser.

Un entrepreneur d'une île desservie par un cargo et de simples rolls se plaint : *« La chaîne du froid n'est pas respectée. Des rolls isothermes avec des plaques froides ça ne nous suffit pas ! Il faudrait des chambres froides ! »*. Alors que certains estiment les conditions de transport des produits frais insuffisantes, d'autres jugent cela acceptable malgré quelques déviances. *« Je vérifie la température de mes produits qui arrivent : ils sont parfois à 5° ou 6°C. La loi impose 4°C. Mais ça va »*. Pour les produits de la pêche de Houat et Hoedic, une amélioration est observée depuis que la compagnie met à disposition des rolls : *« Avant c'était juste des grilles, et les goélands se servaient ! »*. Cependant, la hauteur des rolls empêche l'engin-élévateur de circuler entre la gare et la criée à Port-Maria, ce qui implique d'ouvrir les armoires frigorifiques et de reformer des palettes à la gare avant réexpédition, pourtant brève, jusqu'à la criée toute proche. Un pêcheur suggère alors des rolls au format adapté, de type bahut.

Le manque d'équipement du navire est souligné. *« Il manque une chambre froide dans le bateau. On avait réclamé ça avec les services vétérinaires, mais la compagnie dit qu'elle n'est que transporteur. Ce serait au client de s'équiper. Mais il n'y a même pas de prises pour brancher… »*. L'équipement insuffisant concerne le navire mais aussi les contenants adaptés au maintien de la température mis à disposition par la compagnie. Le nombre de rolls n'est pas suffisant, et conduit à mélanger produits frais et produits surgelés dans les mêmes contenants. Un entrepreneur rappelle toutefois l'énorme mise en œuvre que nécessiterait un système palliant les discontinuités de la chaîne du froid, pour une traversée si courte.

- *« Les dommages, c'est pour ma pomme ! »*

Il y a beaucoup de manipulations de la marchandise : le fournisseur, son transporteur, la compagnie maritime, le transporteur îlien... Si le dommage est constaté une fois la marchandise débarquée sur l'île, se pose l'épineuse question de sa responsabilité. *« S'il y a de la casse, c'est "ni moi ni moi", ils se rejettent la balle »*. Les transporteurs prennent en charge le dédommagement s'ils sont en tort. Au port continental, la compagnie maritime a un droit de regard au moment de la livraison pour vérifier l'état de la marchandise. Selon la compagnie, la marchandise est refusée, ou de simples réserves sont émises. Mais selon le conditionnement, elle ne peut pas toujours repérer le problème. *« Il n'y a pas de vérification de la commande par la compagnie car tout est filmé, pas de vérification du contenu ou de l'état de la marchandise. Ainsi, c'est pas facile de savoir qui est en faute s'il y a un souci »*. C'est un regret des entreprises insulaires, qui ne peuvent vérifier l'état de la marchandise directement ou par l'intermédiaire de la compagnie. De plus, les entreprises observent que des réserves sont émises systématiquement par la Compagnie Océane sur la liaison Quiberon-Houat-Hoedic. *« Il est rare qu'elle admette qu'elle est responsable. Le slogan de la compagnie c'est "emballage non conforme, transport non garanti". Ils se déchargent de tout problème. C'est pénible ! »*. Un autre entrepreneur explique : *« c'est "emballage non conforme" par principe. Donc on n'a aucun droit de remboursement en cas de souci. Il y a déresponsabilisation totale de la compagnie »*.

Suite à des dégradations causées durant le transport maritime, il est possible de procéder à une réclamation pour obtenir dédommagement auprès de la compagnie. *« Ils remboursent. On est intransigeant là-dessus »* explique le gérant d'un supermarché. Mais les entrepreneurs sont unanimes : les démarches sont longues et compliquées, dissuadant certains d'y recourir. *« Les frais [en cas de dommage], c'est pour nous. Car sinon c'est trop compliqué et cela demande beaucoup d'énergie de lancer une procédure de remboursement »*. Un épicier explique n'effectuer la procédure que pour un élément de valeur, *« un carton d'alcool par exemple »*. Les entrepreneurs ne souhaitent pas perdre de temps dans ces procédures : formulaire, recommandé, photocopie de facture... Plusieurs d'entre eux évoquent des arrangements *« à l'amiable »* possibles avec la compagnie (*« elle ne me fait pas payer la prochaine palette »*), plutôt que d'appliquer les procédures officielles. Un autre ne s'adresse pas aux services administratifs de la compagnie : *« on fait la remarque aux membres d'équipage, pas à la direction. Il y a beaucoup d'arrangements entre nous »*.

Les démarches de dédommagement semblent plus aisées avec le service privé qu'avec le service public. Pour un entrepreneur islais, la gestion des dommages est une *« catastrophe »* avec la Régie. A Bréhat, plusieurs anecdotes relatées lors des entretiens montrent que la barge privée coopère très facilement pour la prise en charge des dégâts causés durant le transport (palette envasée à la grève de l'Eglise, état de fraîcheur dépassé pour des produits du maraîchage tout juste débarqués).

7.2.5 Perception du service et de sa consistance

Au-delà des conditions de chargement et de traversée, la consistance de service peut être un sujet de mécontentement pour les entreprises insulaires.

7.2.5.1 Le service globalement satisfaisant de la compagnie

Mais si des problèmes existent, les entrepreneurs sont globalement satisfaits du service proposé par la compagnie : *« C'est bien. Ça me suffit largement »* entend-on à Sein par exemple ; *« en hiver, c'est bien, c'est même déjà un luxe [d'avoir deux rotations] »* à Houat ; *« les horaires actuels dans le cadre de mon activité sont bien »* à Groix ; *« en tant que professionnel, c'est bien pensé »* à Yeu ; ou *« ils font le maximum »* à Aix.

Des insatisfactions émergent tout de même à propos de la desserte en tant que service public. A Batz, alors que trois des six patrons de vedettes vivent à présent sur le continent, les îliens ressentent une dégradation de service. *« C'est devenu un service commercial. Il y a davantage d'annulations maintenant l'hiver car ils vivent sur le continent »*. Un autre entrepreneur rajoute : *« ils ne sont pas arrangeants. Ils ne font pas l'effort d'aller chercher le pain et la presse à la première rotation du dimanche. Ils n'ont pas la notion du service »*. Mais les principales revendications concernent le sens de rotation, leur fréquence et les horaires.

7.2.5.2 « Tout est à l'envers ! » : le très contraignant sens de rotation continental

Sur les trois îles de l'Iroise, le sens de rotation est largement déploré. *« Le service public n'est pas fait pour les îliens mais pour les touristes »*. En raison du sens de rotation permettant aux continentaux de se rendre sur l'île à la journée, mais pas aux îliens de se rendre sur le continent à la journée, ces derniers ont l'impression que la desserte privilégie les visiteurs. *« Les îliens résidents ne sont pas pris en compte par le département »*, selon un ouessantin, avant le transfert de compétence à la Région.

Si une rotation insulaire est envisageable quotidiennement en été, en hiver elle n'est possible qu'une fois par semaine à Molène et Ouessant (le vendredi), et jamais à Sein. *« C'est contraignant si on a un rendez-vous médical, il faut compter deux jours de déplacement ! Ma demande c'est qu'il y ait plus souvent des départs d'Ouessant le matin, pas que le vendredi. Et même comme ça, pour 15 minutes de rendez-vous, il faut la journée ! »*. En conséquence, les entrepreneurs insulaires sont contraints de passer deux nuits sur le continent, de moins se déplacer, d'avoir un pied-à-terre continental, ou sont incités à emprunter la voie aérienne à Ouessant ou à se déplacer le vendredi depuis Molène et Ouessant. Cette unique rotation

hebdomadaire pour les îliens est très appréciée, et ils souhaiteraient pouvoir disposer de deux à trois possibilités par semaine pour se rendre sur le continent à la journée. *« Aujourd'hui, c'est ce qui fait qu'Ouessant est très éloignée »*. Un ildarais donnant ses impressions sur la desserte s'estime chanceux et rappelle *« on n'est pas non plus sur l'île de Sein »*, prenant cette île de l'Iroise comme référence de l'île du Ponant la moins bien desservie, en termes de sens et de fréquence de rotations.

7.2.5.3 Une opinion ambivalente sur la fréquence de rotations

Le nombre de rotations est le second sujet de revendication concernant la consistance de service. Le manque de rotations génère moins de souplesse dans l'organisation quotidienne et plus de temps perdu pour l'entrepreneur. Rendez-vous médical, cours de conduite pour le permis, rencontre avec un fournisseur… La moindre occasion génère du temps d'attente sur le continent jusqu'à la prochaine traversée retour, dans des proportions très variées selon les liaisons. On note une grande disparité de perception d'une île à l'autre : à Belle-Île, desservie par au moins cinq rotations quotidiennes, on peut entendre qu' *« en hiver, c'est un peu dur »*, tandis qu'à Sein, avec une seule rotation quotidienne partant du continent, il existe des témoignages tels que : *« ça me suffit largement, on est déjà trop gâtés »*.

A Bréhat, Batz, Belle-Île et Groix, des demandes pour plus de rotations sont exprimées. Sur cette dernière, une des cinq rotations a été supprimée avec le contrat de DSP de 2015. Depuis, un Groisillon quittant l'île le matin ne peut y retourner qu'à 13h45 ou 18h45. *« Il devrait y avoir une ou deux rotations de plus. Cela nous oblige à nous caler. Cela peut bloquer nos journées »*. Cette revendication était récurrente lors de notre phase d'enquête sur l'île en 2016[324]. En outre, cela étend les délais de livraison : *« la livraison des œufs est le jeudi, mais puisqu'il n'y a plus le bateau de 16h30, ils arrivent avec le bateau de 19h30. Or nous on ferme à cette heure-là, alors on ne les a que le vendredi en magasin. C'est un jour de perdu »* pour la vente.

Les entrepreneurs des autres îles n'expriment pas de demande pour des rotations supplémentaires. Les entreprises des deux petites îles du large du Morbihan s'estiment très bien desservies, mais un entrepreneur constate un manque de rotations ponctuellement durant les périodes de forte activité touristique, tels que les ponts du mois de mai. Et en raison de la perte de temps due à l'unique rotation depuis le continent, l'artisan houatais enquêté ne fait pas venir l'intervenant extérieur pour les mesures des ouvertures des bâtiments qu'il rénove *« car il perdrait toute la journée ! »*. Une rotation supplémentaire en milieu de journée permettrait de se déplacer à la demi-journée.

[324] Depuis l'automne 2018, cette cinquième rotation a été rétablie, permettant un retour à 16h15 de Lorient à Groix.

Si en tant qu'usagers particuliers ou passagers professionnels, la demande tend vers davantage de rotations, en tant qu'entrepreneurs et gérants de commerce, une fréquence réduite des rotations est suggérée pour plusieurs raisons distinctes. La première est d'un point de vue commercial la fuite de la clientèle vers le continent. C'est particulièrement le cas des commerçants, notamment des épiciers. *« Un aller-retour sur la journée ça suffit, car sinon les gens iraient faire leurs courses sur le continent »*. Une deuxième raison en faveur d'une réduction des rotations est une meilleure répartition de l'activité de la compagnie maritime entre l'hiver et l'été. A l'île de Sein, trois des sept entreprises enquêtées proposent moins de rotations hivernales afin d'augmenter les rotations estivales, saison plus favorable au tourisme. *« En hiver, en a-t-on réellement besoin tous les jours ? Six rotations par semaine suffiraient, et cela permettrait de rajouter une rotation l'été »*. Deux entrepreneurs sénans proposent même une rotation tous les deux jours en hiver. Un troisième argument pour une fréquence réduite des rotations est le niveau d'activité impliqué. A l'île d'Arz, un entrepreneur du secteur présentiel se demande s'il n'y a pas trop de rotations en matinée, pourvoyant les commerces alimentaires insulaires d'une clientèle qu'ils ne peuvent absorber (Encadré 57). Une dernière raison en faveur d'une réduction de l'effectif de rotations est financière. Moins de rotations implique moins de coûts et potentiellement des tarifs plus bas. A Aix par exemple, *« les bateaux sont de plus en plus gros. Un bateau toutes les trente minutes, ce n'est plus justifié ! On promène les bancs et ça coûte cher ! »*. Les entrepreneurs insulaires sont nombreux à rappeler les enjeux financiers liés à la consistance de service. *« Il y a une logique. Il ne faut pas que ce soit trop déficitaire »*.

Témoignage d'une entreprise de l'île d'Arz

Une entrepreneure déplore l'excès de fréquentation touristique permise par un nombre élevé de rotations, conduisant à des insatisfactions des visiteurs face à des commerces bondés.

« Quand la compagnie passe plusieurs centaines de personnes le matin, ils savent très bien qu'arrivés sur l'île, il n'y a que quelques petits commerces. C'est déraisonnable, parce que même en faisant tous notre maximum, on ne peut pas absorber tout le flux qu'ils nous envoient. Donc les gens sont déçus [de ne rien trouver pour déjeuner] ».

Encadré 57 – Rotations en surnombre selon un commerce ildarais

7.2.5.4 Des horaires éternellement sujets à améliorations

L'élargissement des horaires de desserte figure parmi les revendications les plus courantes des entrepreneurs, en tant que professionnels ou particuliers, avec une rotation plus tardive en fin de journée et une plus avancée le matin pour le fret notamment.

- *La divergence des besoins des passagers*

Les besoins de transport divergent selon les profils : résident insulaire ou continental, employé sur l'île ou sur le continent, professionnel ou scolaire. *« Il faut penser à tout le monde »* rappelle un entrepreneur. Mais la disparité des impératifs de chacun rend difficilement aménageable la grille horaire de manière satisfaisante pour tous.

En tant que passagers professionnels, les entrepreneurs des îles soulignent des horaires peu adaptés aux contraintes de leurs activités. La première traversée entre Groix et Lorient permet de

débarquer à 7h45 sur le continent, or à cette heure la plupart des enseignes des fournisseurs ne sont pas encore ouvertes, impliquant du temps perdu sur le continent. Le départ de Bréhat à 14h est trop juste pour les restaurateurs ayant un service à assurer à midi, et les oblige à attendre la navette de 16h, ce qui laisse ensuite peu de temps sur le continent. La liaison insulaire du vendredi à Ouessant et Molène ne laisse finalement pas assez de temps et un retour plus tardif serait apprécié afin d'accomplir plus de tâches sur le continent. Tributaire des marées, la liaison permanente de l'île d'Yeu connaît des horaires inadéquats : un départ de l'île vers 5h du matin pour un rendez-vous en fin de matinée, ou un retour vers 21h après un déplacement professionnel[325]. Cette variabilité des horaires explique que les islais aient toujours le carnet des horaires dans leur poche, et qu'ils apprécient la compagnie saisonnière, dont les navires à faible tirant d'eau permettent des horaires réguliers.

En tant que gérants d'une activité économique, les entrepreneurs jugent les horaires parfois mal adaptés pour les clients passagers. *« La notion d'horaire est très importante pour faire des îles des économies viables. L'île doit être accessible à des hommes de bureau »* selon une entreprise belliloise. Le Groix-Lorient à 12h30 empêche les professionnels continentaux en visite durant la matinée de rester manger sur place, bridant l'économie locale. En outre, pour favoriser le tourisme, les entrepreneurs de l'hôtellerie-restauration réclament une traversée tardive depuis le continent le vendredi soir afin de permettre aux visiteurs de passer tout le week-end sur l'île. Les marées contraignent l'arrivée de visiteurs, comme à Aix où la coupure de 2h30 à 4h autour de la marée basse n'est pas pour arranger les professionnels du tourisme lors des périodes de forte fréquentation : *« En tant que professionnel, lors d'un week-end férié, la coupure de rotation liée à la marée est vraiment longue ! Ça joue sur notre chiffre d'affaires ! ».*

En tant qu'usagers particuliers, les entrepreneurs se plaignent d'horaires ne permettant pas une intermodalité satisfaisante avec les transports terrestres. Cela est souligné pour les lycéens de l'île d'Yeu se rendant sur le continent, ou pour l'escale à Roscoff entre le mode ferré et le mode maritime.

Les revendications semblent gagner en exigence avec la qualité de la desserte de l'île. Le sentiment d'insatisfaction qui s'exprime à propos des horaires en tant que passager révèle la volonté d'un territoire insulaire aussi accessible qu'un territoire continental, semblant parfois oublier la rupture maritime et les efforts consentis par la collectivité.

[325] Par exemple, départs de Port-Joinville le mercredi 28 septembre 2016 à 05 h15, 17h30 et 17h45, retours de Fromentine à 09h30, 10h15 et 21h15 le vendredi 9 décembre 2016.

- *Des horaires matinaux demandés pour le fret*

Les horaires des rotations ne sont pas toujours en adéquation avec les obligations de l'activité de l'entrepreneur. Une première contrainte est l'attente de la marchandise. A Groix, le premier navire arrive de Lorient à 9h. La gérante de la poissonnerie, le temps de réceptionner la marchandise fraîchement débarquée de la criée de Lorient, ne peut ouvrir la boutique qu'à 9h30. *« C'est tard pour une poissonnerie ! »* (Figure 228). De même, cela implique une arrivée tardive de la presse quotidienne[326]. Un écart est ressenti entre liaison assurée par service public et liaison par service privé. Par exemple, alors que la Barge de Bréhat, sous DSP, est tenue à des horaires, Bréhat Logistique ne l'est pas. Cela, combiné aux horaires de débarquement contraints par la marée, et la livraison contrainte par la réglementation de circulation sur l'île, donne lieu à une très grande amplitude des horaires de livraison de la marchandise. L'épicerie de Bréhat réceptionne par exemple sa marchandise entre 7h et 22h selon ces facteurs. Quand horaires de marée et absence de gare maritime se combinent, comme à l'île d'Arz avant les travaux de la cale en 2010, cela implique bien plus d'organisation pour l'entreprise insulaire et ses fournisseurs (Encadré 58). En outre, les horaires des rotations ne correspondent pas toujours aux pratiques de la filière. Pour le garage automobile de l'île d'Yeu, le fournisseur de pièces livre à Fromentine en milieu de matinée, souvent après le départ du navire, ce qui nécessite d'attendre le lendemain. En revanche par la voie aérienne, le garagiste obtient sa pièce le jour-même. Enfin, des retards sont constatés, notamment en raison du temps de déchargement puis rechargement, mal appréhendé par la compagnie selon les entrepreneurs. Il est souligné que le temps très court d'escale prévu à Fromentine, en raison des contraintes de marée, oblige parfois le navire à repartir à moitié chargé par manque de temps de manutention, impliquant des temps d'attente supplémentaire. A l'export aussi les horaires peuvent s'avérer contraignants. A Yeu, une entreprise souhaiterait une rotation quotidienne afin de commercialiser à Paris. *« Aujourd'hui pour Paris c'est du A pour C*[327]*. C'est difficile d'y développer les produits frais pour cette raison ».* Un entrepreneur résume : *« il ne faut pas que la première rotation soit trop tôt, sinon ça ne permet pas au fournisseur de venir à temps. Et pas trop tard non plus sinon on ne peut pas bosser ».*

La deuxième contrainte liée aux horaires pour le fret est la concomitance du débarquement de la marchandise et du pic d'activité de l'entreprise. Un entrepreneur de Batz explique que *« parfois la palette arrive pendant le service, mais on nous donne toujours un sacré coup de main ! Les gars emmènent les colis jusqu'aux pieds du congélateur ».* Le service de livraison terrestre sur cette île est pour cette raison fort apprécié. Ailleurs, et en l'absence d'un service de transport terrestre, l'arrivée de la marchandise, notamment

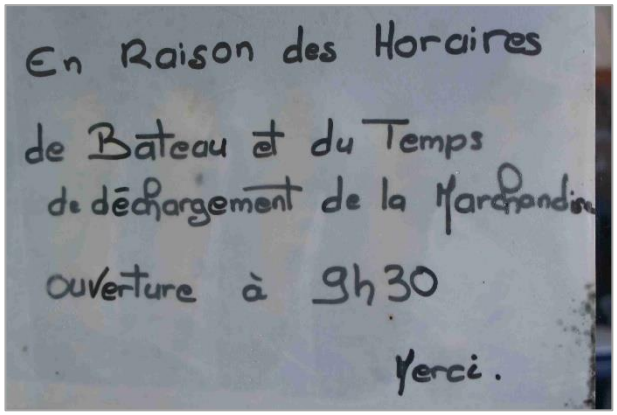


Figure 228 – Affichage relayant la contrainte d'ouverture de la poissonnerie de l'île de Groix
(Crédit MG 2016)

Témoignage d'une entreprise de l'île d'Arz

Une entreprise ildaraise se remémore les difficultés de gestion de l'approvisionnement quand la desserte de fret cumulait dépendance aux horaires de marées et absence de gare maritime.

« C'est mieux maintenant, parce qu'on a des horaires fixes. Alors qu'auparavant, c'était qu'en fonction des marées, du coup c'était assez compliqué à gérer, surtout pour nos fournisseurs. Parce que quand tu devais dire à ton fournisseur de Concarneau de venir mais que suivant le jour où il allait livrer, il fallait qu'il regarde son horaire de marée, et lui suivant sa tournée de livraison il fallait qu'il intègre ça dans son planning, c'était vraiment pas évident ! ».

Encadré 58 – Gestion de l'approvisionnement en cas de liaison tributaire des marées et non pourvue de gare maritime

[326] La liaison aérienne, à Yeu et Ouessant, peut lever cette contrainte pour la presse.
[327] A pour C : par exemple du lundi (départ d'Yeu) au mercredi (arrivée à Paris).

fraîche, pendant le pic journalier d'activité, représente un véritable souci d'organisation pour les entreprises. A Ouessant, nos observations de terrain ont permis de constater le retour d'un restaurateur avec sa marchandise fraîche à 12h13 dans son établissement, après l'arrivée du navire à 11h30, l'attente du débarquement de la palette, puis du levage de celle-ci par le chariot-élévateur de la compagnie dans le véhicule de l'entreprise. Cela entrave clairement le bon fonctionnement du service de restauration. *« Les horaires sont terribles pour la marchandise »* se plaint le restaurateur. Les tentatives de modification des horaires, par le biais de l'association des commerçants de l'île, sont restées infructueuses.

Les entrepreneurs suggèrent de favoriser le passage des marchandises tôt le matin, pour avoir leur approvisionnement à disposition et pouvoir travailler convenablement sur toute la journée. L'idée d'une rotation dédiée au fret toute l'année, déjà fortement appréciée sur les liaisons où elle est mise en place en saison estivale, émerge régulièrement des entretiens avec les entrepreneurs. A Hoedic, la gérante de l'épicerie explique en été être prête pour l'ouverture de 8h30 avec la rotation dédiée arrivant à 8h. En revanche, à partir de septembre, les marchandises débarquent avec la première rotation à 11h30, alors que les clients sont nombreux et que le magasin s'apprête à fermer (à 12h). Les rotations matinales pourraient selon un supermarché d'une grande île être réservées en priorité pour le frais, tandis que les rotations de l'après-midi pour le fret non périssable. Le frais est nécessaire quotidiennement. A Sein, malgré la rotation prévue le dimanche, la Penn Ar Bed n'y assure pas le service de fret, au grand dam d'un entrepreneur, pour qui *« c'est pourtant un jour comme les autres »*. A Yeu, la Régie ne transporte du fret que du mardi au samedi, ce qui embarrasse les entreprises travaillant le lundi.

Toutefois, les horaires imposés de la desserte peuvent être perçus comme un atout. Pour le gérant d'un supermarché ayant exercé auparavant sur le continent, il est plus facile de travailler sur Groix. *« La marchandise passe par le bateau, donc on sait à quelle heure il arrive [contrairement au camion du transporteur sur le continent]. C'est plus facile de gérer le personnel, il n'y a pas de problème d'attente et pas besoin de payer les gens inutilement »*. Les horaires de manutention sont davantage prévisibles.

7.2.5.5 « L'été est court avec la [compagnie] »

La saisonnalité des horaires est souvent évoquée. La période dite estivale, avec le maximum de rotations journalières, est considérée trop courte. A Sein, *« il n'y a trois tours qu'à partir du 22 juillet. C'est trop tard ! »*. A Ouessant, *« au 19 septembre [2016], on passe déjà en horaire d'hiver avec une seule rotation journalière. C'est un peu tôt non ? »*. Les entrepreneurs proposent au moins deux rotations entre les vacances de Pâques et celles de la Toussaint. Sur toutes les îles, si la consistance de service estivale est satisfaisante, sa période d'application est trop réduite et devrait être prolongée. *« Les horaires de la mi-*

saison pour la saison creuse ce serait bien » entend-on à Batz. D'autant plus que les entrepreneurs, le plus souvent très occupés en été en raison de l'aspect touristique de leur activité, ne peuvent généralement pas profiter du service accru de la saison estivale en tant que passager.

Plus que la saison, c'est la demande qui justifie la consistance de service. A Arz, la rotation de la barge est supprimée si un seul usager a réservé pour le transport de ses marchandises, qui seront prises en charge sur une des quatre autres rotations journalières. Les conditions météorologiques, fortement liées à la demande des visiteurs, devraient selon les entrepreneurs déterminer la consistance de service. Un manque de flexibilité est noté : la compagnie *« ne s'adapte pas à la météo : s'il fait beau, il faudrait rajouter un bateau ».*

7.2.5.6 Des aléas incompressibles

Les aléas pour une activité maritime ou aérienne comme la desserte insulaire sont inévitables. Ils sont variables d'une année à l'autre et d'une liaison à l'autre (5.2.3). Les entrepreneurs des îles de l'Iroise, les plus touchées par les aléas météorologiques, n'évoquent aucunement le sujet. A l'île d'Arz, des suppressions de rotation sont envisageables mais affectent au final peu l'accessibilité de l'île. *« L'hiver, avec les gros coefficients de marée, il y a quelques annulations de rotations. Ça peut être deux rotations d'affilée, mais c'est pas toute la journée non plus. Dans tous les cas il y a des rotations tous les jours. On n'a pas de problème de desserte à proprement parler, on est assez bien desservis ».* Des incidents surviennent également, impactant l'approvisionnement des entreprises insulaires. La responsable d'un supermarché islais explique que le magasin était très peu fourni pendant deux jours suite à l'échouage de l'*Insula Oya 2* à l'été 2016.

Pour réduire les aléas, un entrepreneur des petites îles du large du Morbihan soumet l'idée de débarquer par défaut en hiver à Port-Haliguen, afin d'une part de rendre la traversée plus confortable et d'autre part de lever toute incertitude sur le lieu d'embarquement, mais aussi de livraison des marchandises pour les fournisseurs. Cela nécessiterait une équipe et de l'équipement en tout temps sur ce port. Il reconnaît néanmoins que la communication s'est améliorée puisque les équipages doivent à présent informer vingt-quatre heures auparavant, et non plus le matin même.

Enfin, les arrêts techniques ne sont pas des aléas puisqu'ils sont anticipés, mais ils restent indispensables. Leur réalisation perturbe la desserte. La période est généralement mal choisie selon les entrepreneurs des îles, et gène leur activité (Encadré 59).

Si le service et sa consistance sont critiqués, c'est aussi au regard des tarifs pratiqués.

Perception des périodes d'arrêt technique

Le *Casam 4* de Pajarola est par exemple en arrêt durant une semaine en octobre, alors que *« c'est le gros de notre activité à cette période après l'été. Et on est leur plus gros client ! En plus les vacances de la Toussaint suivent et ils font passer aussi beaucoup d'épicerie sèche. C'est l'incompréhension. Pourquoi font-ils ça à ce moment-là ? Pourquoi ne remplacent-ils pas leur navire durant l'arrêt ? »* se demande le gérant d'un grossiste en matériau de construction de l'île d'Yeu.

Encadré 59 – Le choix critiqué des périodes d'arrêt technique

7.2.6 Perception des tarifs

Les grilles tarifaires et leur application paraissent floues et incohérentes à de nombreuses entreprises insulaires. L'accessibilité, *« c'est une histoire de moyens financiers ! »*. Les tarifs de la desserte sont un des grands sujets de discussion sur les îles du Ponant, parce qu'ils conditionnent en partie les déplacements des îliens et des visiteurs, et ont des incidences sur le transport de fret.

7.2.6.1 Des tarifs flous et incohérents aux yeux des entrepreneurs

Il est souligné que les grilles tarifaires sont peu lisibles. *« Il y a 350 tarifs différents entre Quiberon et Belle-Île »* fait remarquer un entrepreneur avec exagération. L'application tarifaire est également critiquée, notamment la distinction de la tarification au poids et au volume, qui semble peu claire. *« Je comprends pas très bien. Ils comptent au colis, au poids… »*. Des disparités d'application des tarifs sont constatées et renforcent les confusions (Encadré 60) ou le sentiment d'injustice (Encadré 61). En outre, des erreurs d'application et de facturation sont relevées. *« On est vigilants car les tarifs ne sont pas bien appliqués. Il y a une ou deux modifications à faire chaque semaine »*. La facturation est obscure selon plusieurs entreprises. A Arz par exemple, *« à bord des vedettes, les colis sont normalement comptés par tranche de 10 kilogrammes, sauf qu'ils n'ont jamais eu de balance sur le bateau, donc c'est un peu du pifomètre »*. Enfin, des doubles comptes sont recensés, par exemple lorsque qu'une armoire frigorifique contient la marchandise de plusieurs destinataires : *« C'est 8,5€ l'iso de viande. Mais c'est pas logique, car on est plusieurs destinataires par iso, et on paie tous l'iso ! »*.

Le contenu des catégories tarifaires est discuté par les entrepreneurs. *« Les tarifs des produits de première nécessité sont accordés à la crèmerie et aux fruits mais pas à l'épicerie pure… »*. Des interrogations émergent quant à la justification des tarifs : pourquoi un tarif professionnel insulaire est appliqué sur le frais mais pas sur le reste de l'alimentaire, ou sur le fret roulant mais pas sur la marchandise au sol ? Pourquoi les tarifs sont-ils détachés des réels coûts de production, notamment entre deux navires aux consommations de carburant bien différentes ? A l'inverse, pourquoi existe-t-il des différences de tarification entre liaisons assurées par une même compagnie ?

Un manque de cohérence est souligné, notamment concernant le système de tarification préférentielle. Les critères utilisés pour bénéficier des avantages sont remis en question. Plusieurs exemples sont fournis. Un entrepreneur, résident permanent sur l'île, ne remplit cependant pas le critère fiscal et n'a donc pas le droit au tarif insulaire : *« je ne suis peut-être pas rattaché fiscalement à [l'île], mais j'y vis douze mois de l'année, contrairement à certains résidents secondaires »*. Ce chef d'entreprise qualifie le

Témoignages de disparités d'application tarifaire

Produits alimentaires : *« La grille tarifaire est floue : c'est pas les mêmes tarifs selon les passages… Le surgelé passe des fois en frais, des fois en surgelé… Il faudrait un seul tarif. C'est trop compliqué »*.

Pochettes de lunette : *« Pour trois pochettes, des fois on paie trois fois le tarif d'une pochette, et des fois ils agrafent les trois pochettes et les comptent comme une seule »*.

Fenêtres et autres ouvertures : comptabilisées parfois à la palette, parfois au volume.

Encadré 60 – Application tarifaire fluctuante

Sentiment d'injustice face à l'application tarifaire

Un commerçant témoigne : *« Je ne suis pas d'accord avec la compagnie, car moi je paie pour chaque colis déposé sur le bac, alors que les consommateurs qui font leurs courses sur le continent ou se font livrer, ils ne paient pas la traversée de leur cabas ou de leurs colis. Mais c'est plus facile de me facturer moi car j'ai pignon sur rue »*.

Et un autre : *« il n'y a pas de limite de bagages, donc certains exagèrent »* avec les courses.

Encadré 61 – Application tarifaire jugée injuste

système d'injuste. Un autre, vivant actuellement sur le continent mais continuant de diriger une grosse entreprise insulaire, et se rendant fréquemment sur l'île, déplore le retrait de ses droits. *« On nous a retiré l'insularité. Ce n'est pas reconnaître notre travail, alors qu'on amène de l'économie induite sur l'île. Ça m'a fait quelque chose sur le plan moral. Je suis rangé sur le même plan que les touristes alors que j'y vais pour le travail ! ».* Pour ces entrepreneurs, leur apport à l'activité économique insulaire devrait justifier le statut d'insulaire, plutôt que la résidence fiscale.

D'autres se demandent pourquoi les enfants des résidents secondaires ont droit à un tarif malgré leur faible fréquentation de l'île. *« Certains ne viennent jamais et ont le tarif insulaire ; d'autres viennent tout le temps et n'ont que le tarif demi-insulaire ou touriste. Ça manque de logique ».* Ainsi, plutôt que le statut ou l'origine de l'usager, c'est sa fréquence de déplacement qui semble constituer aux yeux des entrepreneurs un critère justifié pour bénéficier de tarifs avantageux.

Des incohérences tarifaires sont également soulignées pour le fret. Par exemple, le transport d'une vitrine de présentation auprès d'une compagnie coûte plus cher sur palette que chargée dans un véhicule, alors qu'une palette encombre moins le pont du navire qu'un véhicule. L'entrepreneur évoquant cette anecdote omet les coûts de manutention liés au chargement de la marchandise, et la stratégie de la compagnie de favoriser le fret roulant. Une autre incohérence relatée est celle du transport d'emballage vide (à l'import), plus cher que l'emballage plein (à l'export), car ce dernier bénéficie d'une mesure favorisant l'exportation de productions insulaires.

7.2.6.2 « Pour les insulaires c'est bien, pour les autres c'est hors de prix »

L'effort de la collectivité n'est pas suffisant pour une poignée d'entrepreneurs qui, revendiquant la continuité territoriale, estiment que la traversée devrait être gratuite. *« C'est dommage de payer pour sortir de chez soi ».* Mais dans l'ensemble les tarifs insulaires sont jugés *« acceptables »*, *« raisonnables »* voire *« négligeables »* et *« modiques ».* Il est rappelé que *« vivre sur une île, c'est un choix »*, sous-entendant qu'accepter l'insularité, c'est accepter ce type de surcoût. Un entrepreneur estime que le véritable coût de l'insularité ne réside pas uniquement dans le coût de la traversée, mais aussi dans *« le temps que ça prend, l'impossibilité d'aller à un évènement ou le fait d'être obligé d'écarter quelque chose d'important ».*

Les entrepreneurs reconnaissent que le tarif plein permet de compenser les tarifs préférentiels : *« les continentaux paient pour nous ».* Les tarifs passagers sont trop élevés. *« Le tarif passager est exagéré pour si peu de temps ».* Nombreux sont les entrepreneurs soulignant que si la traversée est coûteuse pour un passager, elle l'est particulièrement pour une famille de visiteurs. *« C'est un investissement de venir à*

Ouessant ». A l'île d'Yeu, où le tarif insulaire est le plus élevé, la cherté du déplacement est également soulignée pour une famille islaise devant se rendre sur le continent.

Un réflexe pour l'évaluation tarifaire est la comparaison effectuée avec d'autres îles, d'autres territoires ou d'autres modes de transport. A Molène, il est regretté que le tarif soit le même qu'à Ouessant qui, plus éloignée et plus grande, attire davantage de touristes. A Bréhat, *« c'est cher le mille nautique par rapport aux autres îles ».* Si le tarif plein est considéré trop élevé, il est pourtant *« dans la moyenne par rapport aux autres îles du Ponant »* à éloignement comparable. D'autres osent une comparaison avec la Corse ou l'Angleterre, jugeant que les tarifs du Ponant seraient plus élevés relativement au temps de traversée depuis le territoire métropolitain français. Enfin à Groix, des comparaisons sont réalisées avec d'autres moyens de transport. Les tarifs de la traversée sont honnêtes, *« surtout en comparaison au métro parisien ».* Un autre réclame au contraire un tarif similaire à celui d'un ticket de bus, même si l'entrepreneur est *« conscient que les coûts d'entretien et de gasoil d'un bateau sont supérieurs à ceux d'un bus… ».*

Le niveau élevé de tarification est un frein à l'économie touristique selon les entreprises insulaires. Cela réduit la fréquentation, surtout des visiteurs à la journée, pour qui le tarif est dissuasif. C'est *« cher pour quelques heures sur l'île ».* Le visiteur, déjà contraint de payer la traversée maritime, mais aussi le stationnement sur le continent et le transport terrestre sur l'île, consomme moins sur l'île. *« S'ils viennent, ils vont moins au resto et achètent moins de souvenirs ».* La tarification restreint également le profil des visiteurs. *« La clientèle est riche mais l'ouvrier ne peut pas venir sur l'île ».* Le tourisme insulaire tend vers un tourisme de luxe, selon certains entrepreneurs qui arrivent à en faire bénéficier leur activité.

En contrepied, une dizaine d'entrepreneurs enquêtés proposent une augmentation des tarifs insulaires pour plusieurs raisons. Les tarifs de traversée du passager et de ses colis sont jugés trop faibles par certains commerces, car ils ne le dissuadent pas de consommer préférablement sur le continent plutôt que sur l'île. *« [Traverser sur le continent pour faire ses courses], c'est hors de prix, mais au total cela reste plus rentable que de faire ses courses ici sur l'île ».* Outre limiter la fuite de la clientèle îlienne vers le continent, une augmentation des tarifs insulaires pourrait améliorer la qualité de la prestation (une rotation supplémentaire par exemple) ou permettre d'abaisser le tarif plein et ainsi favoriser la fréquentation touristique.

Parfois mécontent des tarifs passagers, l'entrepreneur est surtout irrité par les tarifs du fret.

7.2.6.3 « La tarification du fret n'est pas adaptée au service »

Si les tarifs passagers insulaires paraissent raisonnables, ceux du fret insulaire sont excessifs aux yeux des entrepreneurs, qui cherchent à négocier avec la compagnie avant d'intégrer les coûts à leur fonctionnement.

L'île de Batz se démarque puisque les entreprises reconnaissent que le service n'est pas onéreux. Ailleurs aussi, des aspects positifs sont évoqués. L'application tarifaire est parfois réalisée au profit du chargeur, et certains colis accompagnés par exemple ne sont pas facturés. *« Les gars du bateau ferment les yeux parfois »*. Les entreprises insulaires reconnaissent que la tarification est raisonnable, notamment grâce au soutien de la collectivité. *« C'est déjà extraordinairement subventionné. On devrait payer trois fois plus cher sans ces aides ! »* selon une entreprise islaise. De plus, la situation concurrentielle permet de maintenir des tarifs cohérents. Et en tant que professionnels, les entrepreneurs comprennent les tarifs : *« c'est comme nous, tout le monde doit vivre »*.

Cependant, il est aussi question de prix *« prohibitifs »* ou *« exorbitants »* pour les entrepreneurs qui avouent que ce sera *« toujours trop cher »*. Ce sentiment se retrouve surtout dans les îles morbihannaises. Les entrepreneurs y évoquent unanimement les augmentations tarifaires de 2015 suite au renouvellement du contrat de DSP, qui en tant qu'insulaires les ont surtout touchés pour le fret. *« Ils ont matraqué les entreprises avec les tarifs marchandises »*. Alors qu'une rotation pour un camion coûtait 160€ en 2014, elle coûte en 2015 260€ pour les produits frais et 460€ pour le reste. La tarification de la palette a également augmenté et s'effectue à la tonne, sans tranche. Cela est dommageable pour les entreprises qui n'ont pas besoin de s'approvisionner en grande quantité : elles paient le transport d'une palette d'une tonne pour seulement quelques colis[328]. Quelques surcoûts sont liés au manque d'optimisation du conditionnement, notamment dans le cas de marchandises livrées par différents fournisseurs. *« Le problème c'est qu'il y a une palette de fruits et légumes et une autre de poisson qui arrivent à Fromentine, qui pourraient pourtant ensemble ne faire qu'une palette, mais on en paie deux ! »*. De plus, les entreprises insulaires sont de petites structures, nécessitant de faibles volumes. *« Quelquefois tu fais venir vingt kilos de farine de blé noir, tu vas payer 53€ pour vingt kilos ! Ça fait cher du kilo. Parce que tu ne peux ne pas faire venir une tonne, si tu t'en sers pas elle va se perdre. On est de petites unités, pas des industriels ! »*.

De nombreux exemples de coûts de transport élevés relativement à la valeur du produit transporté sont donnés (Tableau 22). Le transport représente dans ces exemples entre 4 et 85% du coût global du produit. Un artisan du BTP de l'île d'Yeu estime cette part moyenne pour son entreprise entre 20 et 25%. Rapportée à l'activité de l'entreprise, la part des coûts de transport est moindre : en moyenne,

	Valeur hors coût de transport	Coût du transport	Valeur transport compris	Part du transport
	[1]	[2]	[3] = [1]+[2]	[2]/[3]
Fosse septique	5 100 €	198 €	5 298 €	4%
Cagette de douze salades	12 €	1 €	13 €	8%
Paquet de 10 journaux	10,50 €	2 €	12,5 €	16%
Boule de pain	1,00 €	0,20 €	1,20 €	17%
Bouteille d'eau gazeuse	0,65 €	0,22 €	0,87 €	25%
Tonne de gravier	150 €	66 €	216 €	30%
Palette de bois	81 €	50 €	131 €	38%
Parpaing	0,95 €	1,40 €	2,35 €	60%
Filtre à huile pour engin	2 €	11 €	13 €	85%

Tableau 22 – Exemples de la part relatvie des coûts de transport maritime pour quelques produits

(Prix évoqués par les entreprises enquêtées, non vérifiés)

[328] A partir de 2017 cependant, un tarif demi-palette est mis en place.

les charges liées au transport représentent 3,5% du montant du chiffre d'affaires de l'entreprise[329]. Un commerçant batzien déclare que *« ce n'est pas cher. Cela n'a pas une grosse incidence »*. L'effet de ces coûts de transport diffère selon la politique tarifaire de la compagnie, mais aussi selon la nature de la marchandise et de l'activité. *« L'incidence du transport est énorme sur certains produits, moins sur d'autres. Sur un produit à forte valeur ajoutée, on sent moins le coût du transport »*. En revanche, sur des produits de base, la part du transport est plus élevée. *« Le pain ne me rapporte rien. Ça plombe le résultat, cela se fait sur nos deniers »* selon un épicier qui importe du pain du continent. Ainsi, quelques entreprises comparent leur activité à un service public, présentant des cas où la commercialisation n'est réalisée que pour rendre service aux îliens. Cela permet toutefois de fidéliser la clientèle.

Au prix de la traversée s'ajoutent d'autres frais liés au transport, comme l'éventuel dépôt sur le continent, le véhicule et son chauffeur, les frais de gestion. Le tarif véhicule est souvent décrié, et si le système d'abonnement est avantageux, il suppose une avance de trésorerie que ne peut pas toujours se permettre l'entreprise insulaire. Les frais d'annulation sont jugés trop élevés : dans les grosses îles du Morbihan, les places limitées dans le garage des rouliers contraignent les entrepreneurs à réserver à l'avance, sans toujours être certains de réaliser une traversée. Pour le transport du frais et du surgelé, il faut rajouter le coût de la consigne des armoires frigorifiques.

Interrogés sur les tarifs, les entrepreneurs insulaires renvoient fréquemment vers la qualité du service offert. *« C'est pitoyable. Tout est à faire. On paie pour un service qui n'existe pas »* ou *« on paie comme si c'était conditionné en conteneur alors que non. Les frigos sont pas branchés. La tarification n'est pas adaptée au service »*. La qualité de la prestation est primordiale face à la tarification.

De nombreux tarifs spéciaux existent (cf. 5.3.2) et sont appréciés des entreprises insulaires : import d'emballages vides pour la production insulaire, export de produits insulaires, retour des fûts vides, ou encore 20% de remise accordée aux entreprises insulaires de la mer d'Iroise. Toutefois, la catégorie des produits considérés comme de première nécessité devrait être élargie selon les entrepreneurs insulaires, qui souhaitent bénéficier de plus grandes remises. Dans les îles du large du Morbihan, le tarif préférentiel pour l'entreprise insulaire n'existe plus depuis 2015, et cette dernière paie ainsi le même tarif qu'une entreprise continentale. Alors que le tarif pour la production insulaire de l'île vers le continent était également amené à disparaître en 2015, les professionnels ont lutté pour son maintien. Il est en effet parfois envisageable de négocier avec les transporteurs maritimes (8.1.6.1). L'absence de concertation autour des grilles tarifaires est toutefois déplorée. *« La compagnie ne*

[329] Seulement 20 réponses sur 88 entreprises enquêtées. Les moyennes par secteur primaire, secondaire et tertiaire sont équivalentes. En raison du faible nombre de réponses, il n'est pas envisageable d'affiner l'analyse par sous-secteur.

communique pas, et ne demande pas notre avis ». Les entrepreneurs regrettent l'impossibilité de négociation tarifaire, même quand la compagnie est aux mains de membres de la famille.

En conclusion, un entrepreneur estime que la tarification mériterait un accord non pas avec la compagnie mais à l'échelle de l'ensemble des îles du Ponant. Le transfert de compétence à la région pourrait permettre une harmonisation tarifaire, tout en tenant compte des disparités de liaisons.

7.2.7 Perception du transport à terre

Les avis des entreprises insulaires sur la desserte débordent de la stricte question de la desserte maritime ou aérienne et concernent également, dans sa continuité, le transport terrestre sur l'île ou sur le continent. L'offre de transport insulaire est critiquée, soit par l'absence de service de livraison sur l'île, soit par le manque de concurrence dans ce secteur. A l'île d'Yeu, l'arrivée sur le marché d'Ilyco transport a été appréciée des entrepreneurs, face auparavant au monopole de MTI. La livraison sur l'île par la compagnie maritime est généralement très appréciée, car l'intégration du transport maritime et terrestre simplifie la chaîne logistique et réduit le nombre d'opérateurs. Mais c'est surtout la circulation insulaire (7.2.7.1) et le stationnement (7.2.7.2) qui sont abordés dans les entretiens par les entrepreneurs.

7.2.7.1 Circulation contrainte et congestionnée sur l'île

Les critiques du transport à terre concernent la circulation, en termes d'état du réseau routier et de densité du trafic. L'aménagement du réseau routier insulaire est source de contraintes pour les entreprises. Il existe des difficultés de circuler en raison de spécificités topologiques et urbanistiques du territoire. Elles imposent des types de véhicules particuliers, en termes de gabarit (Encadré 62) ou de tonnage (camions limités à 19 tonnes par exemple à l'île d'Yeu).

Une seconde contrainte de circulation sur l'île est l'encombrement de la voirie. Il existe un fort contraste entre les représentations insulaires par les continentaux et la réalité perçue par les entreprises quant au rythme d'activité. Pour le visiteur, il existe un ralentissement du temps sur l'île avec une *« impression de temporalité décalée, d'immobilité, voire d'immobilisme […] Pourtant, vue des insulaires, l'île n'est ni immobile, ni hors du temps […] les espaces insulaires vivent, comme les autres espaces continentaux, l'heure du mouvement, de la mobilité et de la vitesse »* (Bernardie-Tahir, 2010). Car en réalité, pour l'entrepreneur insulaire, l'activité est certes ralentie en période hivernale en raison de la saisonnalité, mais connaît ensuite une période très intense en été. Et des frictions peuvent émerger, lorsque le visiteur fraîchement

Témoignage d'entrepreneur sur les contraintes de l'état du réseau routier sur l'île

Sur une petite île, un commerçant dont la boutique est située dans les ruelles du bourg, explique le choix de son véhicule : *« Le camion que j'ai trouvé il y a deux ou trois ans, c'est la taille maximale qui puisse circuler ici. J'ai cherché sur internet le camion de la taille maximale qui puisse rouler dans les rues. […] La taille, je me souviens plus exactement. La capacité c'est 7,5 tonnes. Ça permet de mettre des palettes. L'hiver c'est impeccable, voire surdimensionné. Et par contre l'été, on est quand même obligés de faire trois ou quatre tours »* pour aller chercher la marchandise au port de Béluré.

Encadré 62 – Contraintes du réseau routier insulaire

Témoignages d'entrepreneurs sur la difficulté de circulation liée à la présence de visiteurs sur les routes

Houat : *« Il y a un problème de circulation sur la route, car les touristes ne pensent pas qu'il y a des voitures ici ».*

Arz : *« Le problème c'est la discipline des gens qui n'ont pas compris qu'ils étaient sur une départementale et qu'on ne marche pas au milieu de la route. L'été c'est l'horreur, ils marchent sur la route. […] Sur le continent ça leur viendrait jamais à l'idée de marcher au milieu d'une départementale, mais là non, on est sur une île, et ils ne s'écartent pas ! »*

Encadré 63 – Contraintes de circulation et du partage de la route avec les visiteurs

Complications d'approvisionnement à Palais en raison de l'interdiction de circulation des camions de 12 tonnes

Le fret arrive à 8 heures avec le premier navire de la Compagnie Océane, et à partir de 9 heures, les camions de 12 tonnes ne peuvent plus circuler dans Palais. Cela est fort contraignant pour l'entrepreneur ayant de gros volumes d'approvisionnement.

D'abord, en raison de la circulation, le camion entre le magasin et le port effectue en une heure une rotation, qui n'est pas suffisante pour récupérer le fret débarqué : l'entrepreneur a donc investi dans un deuxième camion et employé un deuxième chauffeur.

De plus, après approvisionnement de son magasin principal, il doit également approvisionner une boutique dans Palais, avec au moins six palettes, nécessitant un camion. Or vu que cela est interdit avec ce véhicule, il est régulièrement pénalisé d'une amende par la gendarmerie locale, sans discerner d'autre solution.

Encadré 64 – Contraintes de circulation sur l'île

débarqué, flânant à pied ou en vélo pour découvrir l'île, se promène sur les routes d'accès au port sans se soucier des nombreuses allées et venues du véhicule de l'entreprise insulaire pour réceptionner la marchandise tout juste déchargée, pour justement accueillir convenablement ce visiteur quelques instants plus tard dans son commerce (Encadré 63).

L'encombrement de la voirie n'est pas seulement lié aux visiteurs mais aussi aux autres véhicules. Sur le continent, la congestion est soulignée à Quiberon, entre Ploubazlanec et l'Arcouest en arrivant à l'embarcadère pour Bréhat, sur les routes des marais à l'approche de Fromentine, ou à Fouras, avec un flot de voitures quittant la Pointe de la Fumée après le débarquement du bac. Sur l'île, la congestion est récurrente en saison estivale sur les grandes îles et les petites îles proches. Le *« trop de voitures »* est un reproche fréquent et semble être une tendance qui se renforce. *« Il y a une nouvelle voiture tous les mois à Batz »* se plaint une entreprise. En outre, la conduite des continentaux sur l'île est critiquée. *« Les livreurs du continent roulent vite sur Aix. La billetterie à Fouras devrait délivrer de la documentation indiquant que c'est 30 kilomètres/heure sur l'île ».*

Les entreprises insulaires rencontrent également des complications de transport sur l'île en raison de la réglementation locale sur l'usage de véhicules et leur circulation. On recense des volontés de limiter la circulation et l'effectif de véhicules sur les îles. A Bréhat, le maire *« autorise un tracteur neuf qui arrive seulement si l'ancien quitte l'île ».* Sur les îles où des interdictions de circuler existent aux périodes de forte fréquentation touristique, la réglementation est mal appréciée des entreprises, comme à Groix. *« C'est une aberration la zone piétonnière, ils vont faire crever le bourg ! ».* A Belle-Île, un entrepreneur souligne l'incohérence des horaires entre le débarquement du fret avec la Compagnie Océane et l'interdiction pour les camions de 12 tonnes de circuler en journée à Palais (Encadré 64).

Toutefois, la circulation sur l'île présente plusieurs atouts par rapport au continent. L'exiguïté du territoire implique moins de déplacements, ou des déplacements plus courts. Le kilométrage moyen est de moins de cinq mille kilomètres par an, y compris pour les véhicules amenés à traverser sur le continent. Naturellement les véhicules des petites îles éloignées parcourent une moins grande distance que ceux des petites proches, davantage amenés à traverser, ou des grandes îles. Pour illustrer l'avantage insulaire, les entrepreneurs interrogés proposent souvent une comparaison continentale, où le transport est omniprésent. Un artisan du BTP évoque l'heure de bouchons entre deux chantiers à l'époque où il travaillait sur le continent. Aujourd'hui, ses chantiers sont tous à moins de cinq minutes de son atelier. Le transport pour l'approvisionnement ou l'expédition demande de l'organisation, mais une fois sur l'île, cela est plus facile et peu coûteux. Plus l'île est petite, plus la part des déplacements des entreprises insulaires sur l'île ne nécessitant pas de véhicule est grande.

7.2.7.2 Stationnement insuffisant et onéreux

Le stationnement est un problème rencontré par les entreprises insulaires ayant besoin de se garer au port continental ou insulaire, sur une courte durée pour réceptionner de la marchandise, ou sur une plus longue durée le temps d'un déplacement sur l'autre rive. Les points d'achoppement concernent la taille insuffisante des aires de stationnement et leur éloignement par rapport à la zone d'embarquement et de chargement, le prix du stationnement ou encore l'absence d'avantage pour les îliens (notamment la priorité d'accès).

Sur le continent, si les aires de stationnement sont assez grandes en saison creuse, elles sont insuffisantes pour la fréquentation estivale (Encadré 65). Une dizaine d'entreprises regrette l'absence d'avantage pour les îliens et les professionnels insulaires pour le stationnement continental. *« On aurait voulu des places réservées pour les insulaires qui travaillent »* avoue un gérant d'entreprise groisillonne, soulignant les difficultés de stationnement à la gare maritime de Lorient. Quand des places réservées aux îliens existent, elles ne suffisent pas toujours. Une entreprise déplore ne détenir que cinq badges d'accès alors qu'elle a une quinzaine d'employés traversant quotidiennement. Enfin, l'éloignement des aires de stationnement rallonge la durée de la rupture modale pour l'entreprise. A Quiberon, un entrepreneur étant allé chercher de la marchandise chez un fournisseur continental doit venir la déposer à Port-Maria, puis repartir se garer au parking du Sémaphore avant de revenir en navette pour embarquer. Le trafic estival de cette station balnéaire complique d'autant plus l'opération.

Sur l'île, le stationnement au port insulaire est également problématique (Encadré 66). A Port-Tudy, une place est réservée uniquement en hiver pour le dépôt ou le retrait de marchandise, rendant plus difficile l'accès à la gare maritime en été (Figure 229). Le nombre élevé de véhicules ne correspond pas à l'image touristique de l'île. A Ouessant, *« la ribambelle de voitures dans la descente [du port du Stiff] n'est pas particulièrement accueillante… »* (cf. Figure 191, p339). A Port-Joinville, *« tout le monde est garé sur les trottoirs le vendredi soir »*. Le stationnement peut également présenter des difficultés sur le reste de l'île. A Bréhat, il n'est pas aisé de stationner devant la Poste pour expédier des colis. A l'Île-aux-Moines, le stationnement n'est pas autorisé sur le port durant le week-end, et il est interdit sur la voie publique, les engins de travaux devant alors se garer sur le chantier.

Les difficultés de stationnement sont expliquées par le manque d'espace et la pression foncière, à la fois sur l'île et sur le continent quand le port est situé dans une zone urbanisée et très fréquentée. La station balnéaire de Roscoff supporte le stationnement des visiteurs de Batz, en plus de ses propres visiteurs (cf. 3.3.2.2), générant congestion des axes routiers du centre-ville, saturation des aires de stationnement et tensions entre communes. Une entreprise belliloise, confrontée aux difficultés de stationnement à Quiberon, regrette que la commune de Quiberon ne prévoie pas davantage d'aires de

Témoignages d'entrepreneurs sur l'insuffisance de l'espace de stationnement dans le port continental

« C'est trop la galère en été ! De Pâques à la Toussaint, il n'y a pas de place [à Roscoff]. Cela est préjudiciable à l'île » selon une entreprise de Batz.

A Lorient, le parc de stationnement ne propose pas assez d'emplacements : *« Le hic c'est le stationnement à Lorient. Il y a de plus en plus de monde »* et *« dès que c'est les vacances ou le week-end, ça ne suffit pas »* selon deux entreprises groisillonnes.

Encadré 65 – Contraintes de stationnement au port continental

Témoignages d'entrepreneurs sur l'insuffisance de l'espace de stationnement à la gare maritime insulaire

« Il n'y a pas de stationnement dédié. On se gare dans le rond-point » à Port-Tudy. Les places réservées ne sont pas respectées, mais un entrepreneur estime que la Gendarmerie n'aurait pas le droit de verbaliser les touristes, accentuant les problèmes de stationnement.

A Ouessant, *« il y a trois places allouées pour les professionnels qui viennent chercher de la marchandise, mais tout le monde va dessus. En général, c'est premier arrivé, premier servi ! »*.

Encadré 66 – Contraintes de stationnement à la gare maritime insulaire

Figure 229 – Véhicule stationnant dans le rond-point de Port-Tudy pour récupérer sa marchandise
(Crédit MG 2016)

stationnement à proximité de Port-Maria ou que la communauté de communes de Belle-Île n'aie pas acquis des emplacements réservés aux îliens, comme à Baden par la commune de l'Île-aux-Moines.

Le prix est la seconde contrainte de stationnement évoquée par les entreprises insulaires, que ce soit pour l'achat d'un garage (la demande des résidents secondaires augmente les prix d'achat selon les entreprises insulaires) ou pour l'abonnement d'une place dans une aire de stationnement. *« Le [parking du] Sémaphore coûte une fortune ! »* pour une entreprise d'une petite île éloignée du Morbihan. *« Je ne veux pas aller dans les parkings privés de Fromentine car c'est du racket »* dit un entrepreneur islais. Un autre estime qu'il s'agit d'une *« mafia »*, car il n'existe aucune solution pour stationner gratuitement plus de 24 heures à Fromentine. A Aix, un commerçant estime qu'il s'agit d'une véritable *« poule aux œufs d'or »* pour la commune de Fouras. A Sainte-Evette, où le stationnement demeure gratuit malgré des travaux de réfection de la zone en 2017, les entreprises insulaires apprécient cet avantage : *« c'est une chance car pour l'instant c'est encore gratuit ! »*.

D'autres critiques sont exprimées par les entreprises insulaires : voitures-ventouses s'accaparant de précieuses places, véhicules endommagés, manque d'aménagement de l'aire de stationnement, faisant de tout déplacement au port insulaire ou sur le continent une expérience désagréable.

7.3 Conclusion du chapitre 7 : « il n'est pas naturel de travailler au paradis »

Dans ce premier chapitre de la partie consacrée à l'entreprise et au navire, nous avons voulu préciser l'expérience de la desserte par l'entreprise insulaire, par ses usages et sa perception. L'analyse ne peut se cantonner strictement au dispositif de desserte insulaire, maritime et aérienne, mais doit dans sa continuité terrestre inclure l'amont et l'aval de la chaîne logistique.

La première section du chapitre a permis d'examiner l'usage de la desserte par les entreprises insulaires du Ponant, sans pour autant pouvoir le caractériser. Celui-ci est en effet très varié d'une entreprise à l'autre, selon les stratégies adoptées et les relations entretenues avec le continent.

Dans la seconde section du chapitre ont été recensées les perceptions par les entreprises concernant la desserte, les compagnies, les infrastructures portuaires et la flotte qu'elles exploitent, la manutention, la consistance de service, la tarification mais aussi le transport terrestre. Des expériences contrastées sont recensées d'une liaison à l'autre, ou d'un secteur économique à l'autre. La desserte présente des avantages que les entrepreneurs ont pris le temps de souligner : clientèle touristique aisée favorisée par le niveau de tarification de la traversée, barrière de la desserte face à la concurrence continentale, privilège des tarifs préférentiels pour les entreprises insulaires, rythme imposé par la desserte finalement plus calme que pour une activité identique sur le continent, horaires imposés mais libérant de grandes plages pour travailler sans être perturbé… Il se dégage également pour l'essentiel des entreprises insulaires enquêtées des difficultés liées à la gestion du transport entre l'île et le continent. Nous retenons quatre éléments pour synthétiser les contraintes imposées par la desserte.

La première contrainte est celle du coût lié à la desserte : le coût de la traversée, mais aussi le coût de l'équipement en véhicules ou contenants adéquats pour la traversée, le coût de la manutention, qu'elle soit réalisée par l'entreprise ou par le transporteur, les coûts de livraison pratiqués par les fournisseurs continentaux, les coûts de stationnement sur le continent etc… Les coûts de la desserte sont en réalité bien plus larges que ceux de la traversée.

La seconde contrainte est celle du temps alloué à la desserte : se déplacer sur le continent pour des tâches courantes, subir la congestion des rues insulaires et des zones de stationnement continentales, assurer le transport en l'absence de service proposé, supporter des délais de livraison plus longs que sur le continent et subir des retards de livraison aux conséquences plus importantes… La gestion de l'approvisionnement et de la commercialisation entre île et continent requiert du temps à l'entrepreneur, qui ne l'emploie alors pas pour le cœur de son activité.

La troisième contrainte concerne les dommages à la marchandise transportée, notamment pour la chaîne du froid. Emprunter la desserte peut impliquer des dégradations de la qualité de la marchandise en raison des conditions de transport ou des ruptures de charge.

Enfin, la quatrième contrainte est la complication de la gestion du transport. S'assurer du bon déroulement de la chaîne logistique et jouer l'intermédiaire entre les différents acteurs, suivre la progression de sa marchandise le long de cette chaîne, gérer les éventuels dommages à la marchandise, ajuster ses outils de travail aux gabarits des navires et des rues insulaires… Tout échange avec le continent requiert une bonne dose d'organisation de la part de l'entreprise.

Ces contraintes sont intégrées par les entreprises insulaires. *« Les Parisiens trouvent ça compliqué [de venir sur l'île] mais moi je trouve ça simple d'aller à Paris. La contrainte est devenue une habitude. Il y a suffisamment de contraintes pour que cela reste une île »*. La contrainte liée à la desserte fait partie de l'île et figure parmi les évidences pour les activités économiques insulaires. Elle appelle des adaptations de l'entreprise, qui développe sa stratégie face au dispositif de desserte.

CHAPITRE 8 :
ADAPTATIONS ET STRATEGIES DE L'ENTREPRISE INSULAIRE VIS-A-VIS DE LA DESSERTE

« Oui l'île est accessible. C'est de l'adaptation. T'es sur une île, tu sais qu'il faut s'adapter. Mais moi je m'adapte énormément. Les contraintes sont la météo, l'état de la mer, les contraintes des fournisseurs, les jours de livraison imposés par la centrale… Il n'y a pas que des contraintes de transport ! »

Gérant d'entreprise sur une petite île éloignée du Ponant, 2016

8.0 Introduction au chapitre 8

Le chapitre précédent a permis d'analyser les usages de la desserte et les contraintes que celle-ci peut représenter pour l'entreprise insulaire. Quatre contraintes principales émergent des enquêtes de perception de la desserte selon les entreprises insulaires : le coût, le temps, les dommages à la marchandise et la complication de l'organisation logistique. En réponse à ces contraintes, les entreprises insulaires ont quatre objectifs dans leur usage de la desserte : réduction des coûts, optimisation du temps alloué au transport, limitation des dommages et simplification de l'organisation.

Dans le sens mécanique du terme, la contrainte est *« l'ensemble des forces qui, appliquées à un corps, tendent à le déformer »* (Petit Robert). Mais la déformation, menant parfois à un point de rupture, n'est pas une fatalité. En analyse spatiale, approche liant le phénomène sociétal à la localisation dans l'espace, la contrainte est le *« déterminant qui oblige à agir d'une manière différente de la volonté initiale »* (Bavoux et Chapelon, 2014). Ainsi, pour ne pas subir une déformation, il est possible d'éviter, de contourner, de résister, d'intégrer, de s'adapter à la contrainte. La desserte insulaire peut alors être appréhendée comme un dispositif de transport dont les caractéristiques impliquent une adaptation de la part de l'entreprise insulaire.

Pour atteindre ses objectifs de réduction de coût, d'optimisation du temps et de simplification de l'organisation, l'entreprise applique des ajustements et met en œuvre des adaptations, afin de rendre son activité compatible au fonctionnement de la desserte. L'adaptation est le fait de rendre apte. Elle

est ici entendue comme l'ajustement d'un élément de l'entreprise afin d'en optimiser le fonctionnement et d'être en accord avec le système de desserte insulaire (horaires, gabarit des navires, contenants utilisés etc.). Dans le discours des entrepreneurs, on retrouve très souvent l'idée d'une adaptation à la desserte : *« je me suis habitué »*, *« on s'y fait »*, *« on s'est adapté »*. Comment l'entreprise agit-elle différemment en raison de la desserte ? Comment s'y adapte-t-elle pour mener à bien son activité ?

En dehors des considérations de contraintes de la desserte, l'entreprise adopte une stratégie de transport. Une stratégie est *« l'art de parvenir à un but par un système de dispositions adaptées »* (Brunet et al., 2009). La stratégie de transport est donc l'ensemble des actions de l'entreprise pour gérer le transport. A l'import ou à l'export, sur les différents maillons de la chaîne logistique, l'entreprise insulaire peut choisir d'organiser le transport des produits ou de sous-traiter cette tâche. Dans un cas elle assure le service au prix d'un équipement et de temps consacré à cette logistique, dans l'autre elle achète le service et n'a plus à s'en préoccuper. Entre internalisation et externalisation, quelle stratégie globale l'entreprise met-elle en place vis-à-vis du transport ?

L'analyse des usages puis des contraintes de la desserte dans le chapitre précédent permet à présent de s'intéresser aux adaptations et stratégies des entreprises insulaires. Les résultats présentés ici sont issus des enquêtes auprès des 88 entrepreneurs (cf. annexes 7.1 à 7.4). Dans une première partie de ce chapitre, nous verrons dans quelles mesures l'entreprise s'adapte à la desserte insulaire, et proposerons une typologie des diverses adaptations observées sur les îles du Ponant (8.1). Dans une seconde partie, nous exposerons les stratégies de l'entreprise insulaire face au transport, entre internalisation et externalisation, avec notamment un focus sur le cas des épiceries insulaires (8.2).

8.1 L'entreprise s'adapte à la desserte insulaire

Lors des échanges avec les entreprises des îles du Ponant sur leur usage de la desserte au quotidien et leur gestion du transport, émerge régulièrement l'idée d'adaptation. Les entretiens auprès des entrepreneurs avaient notamment pour but de recenser les diverses adaptations existantes. Cependant, il faut noter la difficulté d'enquêter à ce sujet, non pas qu'il soit délicat à aborder, mais en raison de la non conscience de ces adaptations par l'entrepreneur insulaire, ou de leur caractère banal et évident aux yeux d'un îlien. A une question directe sur les adaptations de l'entreprise au système de desserte, l'entrepreneur a peu de choses à dire. Alors, c'est au cours de discussions plus informelles lors de l'entretien sur les pratiques, la perception ou les différences avec le continent qu'ont pu émerger des adaptations, des implications directes de la desserte sur l'activité et l'organisation de l'entreprise. Récapituler en fin d'entretien les adaptations repérées en cours d'entretien permettait également de relancer le sujet et de faire émerger d'autres pratiques adaptatives.

Plus que des stratégies d'adaptation directes de l'entreprise à la desserte insulaire, il s'agit de réactions adaptatives, au sens où l'entrepreneur n'a pas le sentiment de fournir une stratégie longuement réfléchie. Les adaptations lui paraissent naturelles et évidentes. Interrogés sur la phase d'étude préalable à la création ou la reprise de leur activité, un tiers des entrepreneurs avoue s'être lancé sans aucune réflexion autour de la desserte insulaire, des coûts et des contraintes éventuelles. Un autre tiers a pris le temps de se renseigner et de contacter les compagnies. Enfin, le dernier tiers connaissait déjà le fonctionnement de la desserte, ayant grandi sur l'île ou descendant d'une famille gérant une entreprise sur l'île. Malgré tout, appréhender les problèmes liés à la desserte pour une entreprise, notamment pour le fret, n'est pas évident. Un entrepreneur ouessantin, pourtant salarié dans un commerce auparavant, explique qu'en tant qu'îlien non professionnel, *« on ne voit que la partie visible »*. Et un nouvel entrepreneur du continent, s'étant informé des conditions de transport, avoue n'avoir pas *« mesuré la folie du système »*. Les adaptations se façonnent alors « sur le tas », au fil des besoins de transport de l'entreprise. Elles sont variées et nous proposons dans un premier temps de les classer selon une typologie (8.1.1), avant de les présenter par catégorie (de 8.1.2 à 8.1.7).

8.1.1 Une proposition de typologie des adaptations

Les adaptations recensées auprès des entreprises enquêtées sont nombreuses. Afin de les présenter de manière organisée, nous proposons une typologie inspirée de celle des innovations de l'entrepreneur de l'économiste Joseph A. Schumpeter (1911). Celui-ci distingue le modèle économique du *circuit*, où l'économie routinière présente des fonctions de production stables, du modèle de l'*évolution*,

où des *innovations* sont apportées par des entrepreneurs. Ces innovations sont définies comme la mise en place de nouvelles fonctions de production, afin de produire autre chose ou autrement, par l'exécution de nouvelles combinaisons de facteurs de production. Ces nouvelles combinaisons peuvent concerner cinq domaines de l'entreprise : la produit (fabrication d'un nouveau bien, ou d'une qualité nouvelle) ; la production (introduction d'une nouvelle méthode de production) ; la commercialisation (ouverture d'un nouveau marché par exemple) ; l'approvisionnement (usage d'une nouvelle source de matières premières) ; et enfin l'organisation (réorganisation de l'entreprise).

Si Schumpeter ne s'intéresse qu'aux innovations, qui sont des modifications apparaissant de manière discontinue, et écarte celles liées à *« de petites démarches et une adaptation continue »* (*ibid.*), nous nous intéressons à l'ensemble d'entre elles. En effet, nous avons pu constater lors des entretiens auprès des entreprises que si certaines adaptations sont clairement identifiées par les entrepreneurs comme un effort d'ajustement à la desserte, après une réflexion mûrie, d'autres sont le fruit d'adaptations continues, qui paraissent insignifiantes aux entrepreneurs et pourtant montrent leur capacité d'adaptation. Les réactions adaptatives des entreprises à la desserte insulaire ne sont pas toujours des innovations, au sens où elles ne rompent pas la théorie de l'équilibre de Schumpeter.

Nous élargissons donc le champ des innovations à celui des adaptations. Nous gardons toutefois la typologie proposée par l'auteur, puisqu'elle semble appropriée pour classer les adaptations identifiées. Aux cinq catégories de Schumpeter, nous souhaitons ajouter une catégorie supplémentaire qui concerne la logistique à la fois pour la commercialisation et l'approvisionnement. Nous classons donc les adaptations recensées en six catégorises : les adaptations de produit (8.1.2), les adaptations de production (8.1.3), les adaptations d'approvisionnement (8.1.4), les adaptations de commercialisation (8.1.5), les adaptations de logistique, à l'amont et l'aval de l'activité (8.1.6) et les adaptations d'organisation (8.1.7).

8.1.2 Les adaptations de produit

L'entreprise insulaire adapte le produit ou service issu de son activité, afin d'en optimiser le transport (8.1.2.1) ou d'intégrer au mieux les surcoûts (8.1.2.2).

8.1.2.1 *Adapter le gabarit du produit*

Pour limiter les besoins d'approvisionnement en matières premières, mais aussi pour favoriser la commercialisation auprès des visiteurs à la journée qui ne souhaitent pas s'encombrer avec un souvenir trop volumineux, les entreprises insulaires peuvent jouer sur la taille de leur produit. Le premier cas concerne la Pépinière de l'Île[330], à Bréhat, qui suite à la disparition d'un tarif préférentiel avantageux pour l'export de ses plantes (commercialisation sur les marchés et les foires spécialisées sur le continent), revoit toute sa stratégie de commercialisation et décide de vendre uniquement sur place ou à distance. Cette adaptation de commercialisation (cf. 8.1.5) entraîne un changement de nature de la clientèle : une grande partie est issue des visiteurs de l'île, souhaitant ramener un petit souvenir végétal. L'entreprise s'adapte alors aux besoins de cette clientèle en produisant alors des plants peu encombrants et faciles à porter (Figure 230, haut). Cela avantage aussi la vente à distance et l'expédition par voie postale, seconde voie de commercialisation.

Un exemple similaire est celui des girouettes ouessantines de La Tête en l'Air (Figure 230, centre). L'entreprise, d'abord créée sur l'île (mais aujourd'hui déplacée sur le continent) produit ces objets traditionnels. Au moment de la création de l'activité, c'est à la fois la forte résonance insulaire mais aussi le petit gabarit des girouettes, qui incitent l'entrepreneur à se lancer : peu fragiles et peu encombrants, ces souvenirs conviennent au sac à dos des voyageurs, pour « l'export ». A l'import aussi, cela nécessite une moindre quantité de matières premières et limite donc les tracas du transport.

A Sein, la céramiste fabrique également de petites pièces *« pour les transporter plus facilement sur le continent, à la fois pour [elle lorsqu'elle vend sur les marchés] et pour les touristes »*. Enfin, l'entreprise Bréhat Les Verreries propose essentiellement des produits décoratifs fragiles et de grand gabarit tels que des lustres à destination d'une clientèle professionnelle (quincailleries traditionnelles, prescripteurs et architectes). Toutefois, un tiers de l'activité est généré sur le lieu de fabrication. Les visiteurs de l'atelier, excursionnistes à Bréhat, recherchent un petit souvenir facile à emporter. Les Verreries s'adaptent donc aux trente mille visiteurs annuels en proposant parallèlement des petits souvenirs (Figure 230, bas).

L'adaptation du produit pourrait concerner sa nature : éviter tout produit fragile afin de limiter les risques de dommages durant la traversée. En effet, les conditions de transport pourraient laisser penser que tous les produits ne sont pas bons à importer sur l'île pour une commercialisation. Toutefois, peu de témoignages en ce sens nous ont été délivrés. Seul un épicier se dit sceptique à l'idée de proposer des glaces en raison de la mauvaise gestion des produits surgelés sur la liaison maritime.

Figure 230 – Adaptation du gabarit du produit pour faciliter sa commercialisation auprès des visiteurs
(Crédit MG 2016 et Laura Corsi 2013)

[330] Discussion informelle en mai 2016, en préparation des enquêtes de l'automne.

Figure 231 – « Le vin n'a pas goût de transport »
Boutique Les Chopes Yeu, à Port-Joinville (Crédit MG)

8.1.2.2 Adapter la valeur du produit

Pour un produit à forte valeur ajoutée, le coût de transport est dilué et sa part est moins importante. La perception du surcoût est moindre. *« Le coût des transports est un facteur important dans les choix de spécialisations : le contournement de ce handicap passe par l'exportation de produits ayant un faible coût de transport ou par l'exportation de biens de valeur qui rendent le prix du fret négligeable »* (Dehoorne, 2014). Des produits insulaires à forte valeur ajoutée sont des produits de qualité, dont le poids importe peu par rapport à la valeur du produit : artisanat lourd et fragile (les Verreries de Bréhat), industrie agroalimentaire de qualité (conserverie, biscuiterie…), bières et vin d'importation (les Chopes Yeu) (Figure 231). L'entrepreneur de cette dernière boutique résume : *« le vin n'a pas goût de transport »*. En outre, les biens produits sur place valorisent généralement l'image de l'île, permettant une valeur ajoutée d'autant plus forte : la conserverie Groix et Nature, la biscuiterie La Bien Nommée, etc...

Bernard Poirine (1995) évoque la contradiction entre les coûts de transport liés à l'éloignement et l'isolement d'une part et la nécessité d'extraversion pour l'économie insulaire pour dépasser l'étroitesse de son marché d'autre part. Pour lui, une solution est le recours à l'exportation de biens à haute valeur ajoutée et faible encombrement ou à l'exportation de services consommés sur place (tourisme par exemple) pour limiter voire éviter les coûts d'expédition. Cependant, ces solutions restent partielles car elles ne résolvent pas les surcoûts des intrants, pour l'approvisionnement de l'activité.

8.1.3 Les adaptations de production

Il s'agit d'adapter son métier, ses méthodes de travail et pratiques professionnelles. La plupart des cas sont relevés dans le secteur du BTP. Ce dernier doit particulièrement s'adapter sur les petites îles où l'offre est réduite, en maîtrisant davantage de corps de métier car les îliens *« ne trouvent personne qui veut venir faire ça ici et s'embêter avec la traversée »*, selon un entrepreneur offrant tous les corps de métier.

La desserte insulaire implique également des méthodes de travail plus difficiles physiquement. L'agriculture fournit un premier exemple. A Batz, la machine à récolte des échalotes est trop grosse pour la barge. Toute la récolte est alors manuelle. Un second cas concerne le secteur du BTP et la fabrication de béton pour les îles ne disposant pas d'une centrale à béton ou dont les liaisons ne permettent pas le passage d'un camion-toupie. Le béton est alors intégralement réalisé à la bétonnière. Malgré l'équipement en une bétonnière de gros volume, cela entraîne une pénibilité du travail pour la mise en œuvre de la construction selon les entrepreneurs concernés.

D'autres techniques de travail du BTP sont adaptées sur les îles. Un premier exemple concerne la pose de fosse septique. En plastique, celle-ci est moins chère à l'achat et au transport. Cependant, sa pose nécessite du remblai fin et de qualité, comme du sable, afin d'éviter tout percement du plastique. Or le transport de ce vrac est très onéreux. Plusieurs entreprises expliquent alors privilégier les fosses en béton, que l'on peut remblayer plus grossièrement, avec du déblai de chantier. De la même manière, les vides sanitaires sont privilégiés afin de ne pas avoir à importer du remblai. Enfin, les méthodes de construction restent plus traditionnelles sur les îles. Par exemple, une charpente industrielle (déjà montée) est hors gabarit dans les cales d'un navire, contraignant une entreprise groisillonne à assembler sur place des pièces de charpente, qui peuvent être transportées par navire. Enfin, plusieurs entrepreneurs du bâtiment expliquent aussi leurs méthodes plus traditionnelles en raison de l'éloignement relationnel au continent qui limite l'apprentissage de nouvelles techniques ou la connaissance de nouveaux matériaux.

Les modalités de la desserte impliquent également des adaptations professionnelles affectant les capacités de l'entreprise. Une boucherie se voit obliger de parer[331] davantage la viande en raison des dégradations de la qualité de la marchandise liées au transport maritime et au délai plus long. Un artisan du BTP est contraint de transférer ses forces de travail et ses outils d'un chantier à l'autre si les intrants nécessaires au premier chantier sont bloqués au port continental en raison de la priorité des marchandises fraîches sur les matériaux de construction. Malgré l'adaptation, il y a tout de même perte de temps pour l'entreprise en raison de ces déménagements de chantier.

8.1.4 Les adaptations d'approvisionnement

Ces adaptations visent l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement, par une meilleure sélection des sources d'approvisionnement, ou une réduction des coûts.

8.1.4.1 Eviter le recours à l'approvisionnement continental

Un premier moyen de se dispenser des tracas de la desserte est d'en limiter son usage, en évitant le recours à l'approvisionnement continental et en favorisant l'approvisionnant insulaire ou le réemploi.

[331] Retirer les bords des pièces de viande chauds ou abîmés.

Figure 232 – Yaourts à l'emballage consigné et palette de pots en verre à la ferme Lait au Champ (Arz)
(Crédit MG 2016)

Favoriser les intrants insulaires limite le recours au transport et en réduit les aléas. Pour limiter le transport, accélérer l'approvisionnement mais aussi soutenir l'économie locale, les deux conserveries enquêtées à Yeu se fournissent également sur l'île dans les limites des capacités d'approvisionnement de la filière islaise. *« Les horaires ne sont pas réguliers, cela implique de s'organiser logistiquement. D'où l'intérêt de travailler avec des produits d'ici »* selon un des gérants. A Bréhat, la ferme de Kervilon produit son propre engrais vert pour ne pas à avoir à l'importer. A Yeu, un restaurateur se fournissant auprès de maraîchers islais a dû y renoncer en raison de l'approvisionnement irrégulier et fluctuant (7.1.2.4). Mais suite à cela, le partenariat avec un grossiste continental a été décevant en raison de la mauvaise qualité des légumes (liée à la traversée maritime selon le fournisseur, à l'éloignement relationnel selon le restaurateur). Alors *« depuis trois ans, je m'approvisionne sur l'île en grande surface. C'est plus cher mais j'ai moins de problème. Et puis on voit la marchandise, c'est mieux ! »*.

L'approvisionnement insulaire concerne également les services et les fonctions support. Après avoir fait appel à un service continental aux tarifs intéressants, la gérante d'un commerce groisillon a pourtant opté pour le recours à un service sur l'île : *« aujourd'hui j'ai négocié avec la laverie de Groix pour un tarif, une fois par semaine. Ça me permet d'économiser le transport ! »*.

En outre, le réemploi permet de limiter le recours à l'approvisionnement continental et donc à la desserte. La ferme Lait au Champ à l'île d'Arz valorise ses produits laitiers notamment sous forme de yaourts conditionnés en pots en verre. Ceux-ci sont consignés et leur retour permet de limiter le besoin d'approvisionnement en palette de pots (Figure 232). Toutefois, un équipement de lavage et une capacité de stockage sont requis, tous deux nécessitant de l'espace, pas toujours disponible. A Bréhat, la ferme de Kervilon a déjà très sérieusement réfléchi à la mise en place d'un système de consigne pour les pots de ses produits maraîchers transformés, dans une optique de limitation de son empreinte écologique, mais a renoncé en raison de sa trop faible capacité de stockage.

8.1.4.2 Optimiser l'approvisionnement continental

Dans la plupart des cas, le recours à l'approvisionnement insulaire n'est pas possible. L'entreprise peut néanmoins chercher à optimiser l'approvisionnement continental par une sélection et une négociation avec les fournisseurs.

La première adaptation de l'entreprise insulaire concerne les critères de sélection des fournisseurs continentaux. L'objectif est de favoriser ceux acceptant de livrer un client insulaire, soit au port

continental soit directement sur l'île[332]. A Sein par exemple, des entrepreneurs se plaignent de fournisseurs qui ne consentent pas à livrer au port continental de Sainte-Evette. En revanche, des entreprises continentales, comme une société de distribution de boisson par exemple, livrent les clients sur l'île, jusque dans leur réserve. Les entreprises insulaires sont reconnaissantes envers leurs fournisseurs qui acceptent les conditions de livraisons plus compliquées. A Houat par exemple, une épicerie admet que ses fournisseurs sont arrangeants car lorsque le navire ne peut traverser et qu'il n'est pas possible de stocker la marchandise en gare de Port-Maria, ils acceptent de repasser le lendemain. Les enquêtes ont tout de même révélé le cas de plusieurs fournisseurs continentaux commençant à émettre des réticences à livrer des clients insulaires. C'est le cas par exemple d'un grossiste livrant sucre et levure à la boulangerie de l'île d'Aix depuis son dépôt de Rochefort, engageant à de nouvelles négociations ou à la recherche d'un nouveau fournisseur.

Une seconde adaptation de l'entreprise insulaire est la recherche de tarifs de livraison négociés avec le fournisseur. Nous savons que certaines enseignes de distribution d'alimentation générale remboursent partiellement ou intégralement les gérants de magasins des frais de transport (cf. 7.2.6.3). Alors que certaines entreprises obtiennent un franco de port jusqu'au port continental, d'autres arrivent à négocier un franco de port jusqu'au port insulaire. Les modalités de livraison sont un critère essentiel dans la sélection des fournisseurs. Un restaurateur explique ses pourparlers : *« j'ai négocié que les fournisseurs paient la livraison jusqu'à [l'île][sauf deux d'entre eux], car j'ai du volume et peu de fournisseurs, et je n'ai pas de problème de non-payé. C'est plus facile pour négocier ! ».*

Cet entrepreneur évoque une troisième adaptation pour l'approvisionnement continental : la restriction du nombre de fournisseurs. Ce faisant, le volume moyen de commandes par fournisseur est logiquement plus important et présente plusieurs avantages : une gestion simplifiée de l'approvisionnement, de meilleurs arguments lors de l'éventuelle négociation tarifaire avec le fournisseur, et un conditionnement optimisé lors de l'application des tarifs par la compagnie maritime (cf. 8.1.6.1). *« Je choisis des fournisseurs qui font le plus de choses possibles pour limiter le nombre de fournisseurs et simplifier l'approvisionnement »* selon une épicerie. Une autre entreprise a la même stratégie : *« on est passé de 25 à 15 fournisseurs, et on n'a choisi que ceux qui paient le port. L'un paie le port jusqu'à Groix, d'autres paient la moitié de la traversée, et d'autres enfin seulement jusqu'à Lorient ».* Le franco de port est plus facilement atteignable si l'entreprise insulaire a de gros besoins d'achats chez un petit nombre de fournisseurs, plutôt que des besoins éparpillés chez un grand nombre de fournisseurs.

De la même manière, une quatrième adaptation est le regroupement des commandes dans le temps, pour réduire les coûts de transport et atteindre ce franco de port, mais aussi pour simplifier la

[332] La partie 8.2 sera consacrée au choix de l'entreprise insulaire d'internaliser ou d'externaliser le transport.

gestion de l'approvisionnement. Après une hausse tarifaire, *« on fait davantage attention aux commandes pour optimiser les coûts de transport »*. Les entreprises insulaires sont très nombreuses à chercher à concentrer leurs commandes. Des commerçants expliquent : *« on essaie d'avoir le moins de coût possible. On essaie de concentrer les commandes en une seule fois »*. Une épicerie indique attendre avant de passer commande afin d'une part d'obtenir le franco de port jusqu'à Lorient, et d'autre part de parvenir à une palette assez conséquente pour rentabiliser le coût forfaitaire de la traversée de la palette. A Groix, les nouvelles modalités tarifaires datant du dernier renouvellement du contrat de DSP en 2015 ont grandement fait réagir les entreprises qui ont réadapté leurs méthodes d'approvisionnement. Les commandes et livraisons sont regroupées. *« Par exemple les bonbons je les faisais venir une fois par mois avant, maintenant c'est une fois tous les deux mois »* selon un commerçant groisillon. Un autre explique avoir auparavant recours à trois fournisseurs sur le continent pour compléter l'approvisionnement insulaire. Mais aujourd'hui, *« on s'est concentré sur le même pour faire baisser les coûts de transport, en passant de trois palettes à une seule »*. Un entrepreneur groisillon avoue qu' *« au final, [ses] frais de transport ont baissé car [il a] fait davantage d'effort »*.

Les surcoûts liés au transport maritime incitent à rationaliser l'approvisionnement. *« La palette c'est 53€, qu'elle fasse 20 ou 500 kilos. Ça fait cher au colis s'il n'y a que six colis sur la palette ! »*. Alors, *« vu le prix du transport de la palette, il y a intérêt à bien remplir la palette ! »*. L'usage de la desserte est optimisé. *« On passait beaucoup plus de camions auparavant. Aujourd'hui, on attend que le camion soit plein, et donc on fait attendre le client »* selon un transporteur insulaire réagissant aux augmentations tarifaires de 2015 à Groix. Les voyages à vide sont exclus. *« Quand je dois passer un camion, j'en profite pour le charger en gravier car c'est le même prix vide ou plein »* selon un autre entrepreneur. Ce comportement des entreprises et leurs adaptations vont dans le sens d'une rationalisation de l'organisation de la desserte, avec de meilleurs taux de remplissage des navires.

8.1.4.3 Adapter les capacités de stockage

L'optimisation de l'approvisionnement peut conduire, on vient de le voir, à favoriser une économie de stock plutôt qu'une économie de flux. *« Faire venir du vrac c'est moins cher mais je n'ai pas encore de place de stockage. Ce sera possible quand j'aurai un terrain »* selon un jeune entrepreneur du BTP. Il faut en effet être en capacité de stocker des commandes conséquentes avant transformation ou commercialisation.

Une plus grande capacité de stockage est également nécessaire pour s'adapter aux modalités ou pallier les aléas de la desserte (Figure 233), entraînant des charges supplémentaires et un plus grand besoin de trésorerie. *« Je prévois plus de stock en cas de long week-end férié car la barge ne passe pas »* explique un commerçant ildarais. *« Je prends de la marge de matériaux, je vois large au cas où »* selon un artisan du BTP. De nombreuses entreprises insulaires expliquent disposer d'une plus grande surface de stockage que si elles exerçaient sur le continent, afin de subvenir à tout imprévu lié à la desserte[333]. *« J'ai investi l'année dernière dans une plus grosse chambre froide car il faut prévoir du stock »* explique un restaurateur. Un autre facteur favorisant le stockage est la capacité insuffisante de fret des navires en saison estivale. *« A cause de la limite de capacité des camions à bord du roulier, il faut lisser les approvisionnements, et donc anticiper les volumes dès le mois de mars et avoir de la capacité de stockage »* selon un supermarché. L'entreprise insulaire peut aussi être amenée, directement ou par sous-traitance, à s'équiper de surface de stockage sur le continent, comme la Bien Nommée de Belle-Île ou trois commerces d'alimentation générale (cf. 8.2.3.1).

Figure 233 – Stock d'emballages chez Algues et Mer, Ouessant
(Crédit MG 2016)

Toutefois, la tension foncière insulaire ne permet pas toujours de disposer des capacités adéquates. Alors, l'entreprise est contrainte de fonctionner en flux tendus, par l'ajustement de l'offre à la demande, sans passer par une phase de stockage. L'entreprise est alors plus vulnérable aux aléas de la desserte, et procède à des approvisionnements plus réguliers. *« On a peu de stockage donc on commande souvent »* selon une entreprise houataise.

8.1.4.4 Trouver des alternatives énergétiques

Le coût de l'énergie peut être impacté par le transport. Alors que l'électricité sur l'île est au même prix que sur le continent, le carburant connaît lui un surcoût en raison de son passage par la voie maritime (Figure 234). Les navires de fret ou les navires mixtes lors d'une rotation spéciale sont chargés de l'avitaillement en hydrocarbures sur les îles. A Yeu, un artisan du BTP a opté pour une propulsion électrique pour un de ses véhicules afin d'éviter les surcoûts d'approvisionnement énergétique.

Figure 234 – Prix des carburants à Groix le 30 novembre 2016
Le même jour, les tarifs à Lorient sont de 1,324€/L (SP98), 1,298€/L (SP95) et 1,119€/L (gazole), soit des tarifs environ 30% supérieurs à Groix.
(Crédit MG 2016, www.prix-carburants.gouv.fr)

[333] De même, les îliens sont à titre personnel bien souvent équipés de congélateurs pour stocker de grandes quantités alimentaires.

8.1.5 Les adaptations de commercialisation

Les adaptations de commercialisation sont symétriques à celles d'approvisionnement. Afin de minimiser le recours à la desserte, les entreprises insulaires cherchent à commercialiser avant tout sur l'île (8.1.5.1), à optimiser la commercialisation continentale le cas échéant (8.1.5.2) ou à éviter l'expédition des déchets vers le continent grâce à leur valorisation sur l'île (8.1.5.3). Enfin, l'entreprise insulaire ajuste ses prix de vente (8.1.5.4).

8.1.5.1 Favoriser la commercialisation insulaire

L'île est la principale zone de commercialisation (cf. 7.1.2.5). La commercialisation insulaire, *« c'est intéressant car il n'y a pas de transport »* selon une entreprise qui vend sa production sur son lieu de fabrication. Mais la proximité géographique n'appelle pas nécessairement la proximité relationnelle. Evoquant le cas d'un restaurant qui pendant de nombreuses années a préféré s'approvisionner sur le continent, un producteur du secteur primaire estime qu' *« il y a de fortes chances que ce soit notre [produit] qui revienne ! »*. Depuis, les deux entreprises se sont finalement entendues pour échanger localement. A Bréhat, la ferme de Kervilon est passée d'une commercialisation essentiellement continentale à une commercialisation quasi-intégralement insulaire grâce à la consommation croissante de produits biologiques.

Pour éviter la commercialisation sur le continent, la vente à distance est également envisageable. Par le biais d'un site internet pour la vente, et des services postaux, à la charge du client, pour l'expédition, l'entreprise insulaire réduit la gestion de l'export, mais doit tout de même prévoir un conditionnement adapté (cf. 8.1.6.2). Une entreprise déclare ne pas souhaiter commercialiser à distance et procéder à des expéditions sur le continent, en raison du transport trop compliqué.

8.1.5.2 Optimiser la commercialisation continentale

Si toutefois une stratégie de commercialisation sur le continent est choisie par l'entreprise, celle-ci cherche à optimiser le transport à l'export. La zone de commercialisation continentale est volontairement réduite. Une entreprise explique rechercher des clients le moins loin possible pour *« ne pas s'embêter avec les transports et en raison des produits frais pour qui la traversée est déjà longue »*. Les entreprises assurant la livraison de leur production sur le continent optimisent le trajet de livraison. Les gérants des

Coquillages de l'Île de Sein débarquent une fois par semaine en début de soirée sur le continent pour assurer la livraison des restaurants entre 18h et 21h, puis le lendemain matin les autres clients. *« On choisit le client en fonction de la boucle de livraison stratégique. On démarche sur le bon parcours pour récupérer le bateau à 9h30 à Audierne le matin. On n'a pas le temps de faire des détours ».*

Comme pour l'approvisionnement, une adaptation de la commercialisation est la concentration des expéditions. Un artisan d'art explique : *« Pour les huit semaines de marché sur le continent, je fais passer une fois ma valise métallique dans les caisses rouges de la [compagnie] (je paie pour m'assurer), puis je fais de petits réapprovisionnements avec des cartons »* en tant que bagages à main.

La commercialisation est également directement adaptée aux modalités de la desserte. L'entreprise insulaire sélectionne des lieux de vente aux horaires compatibles avec ceux de la desserte. Elle favorise ainsi les marchés nocturnes, qui lui imposent moins de temps de déplacement sur le continent. *« Si c'est un marché nocturne, je passe une nuit sur le continent, avec un départ en fin de journée et le retour le matin. Mais pour un marché de jour, ça peut être deux ou trois nuits d'affilée ».*

8.1.5.3 Optimiser l'expédition des déchets vers le continent ou les valoriser sur l'île

Les déchets produits sur l'île sont généralement réexpédiés sur le continent (cf. 4.3.2.1), ce qui peut impliquer des coûts que l'entreprise insulaire cherche à réduire. Une entreprise de BTP sur une petite île a une dizaine de big-bags de déchets de chantier à expédier annuellement. La compagnie assurant la traversée maritime facture 15€ par big-bag de gravats triés, et 150€ pour des gravats mixtes. L'entrepreneur consacre du temps au tri de ses déchets pour réduire le coût de leur expédition. Une entreprise du même secteur sur une grande île profite des traversées effectuées par son camion pour l'approvisionnement en matériau de construction pour expédier ses déchets sur le continent (tôle amiantée, zinc à revendre…). La gestion des déchets peut être moins coûteuse sur le continent que sur l'île. Sur une grande île du Ponant, la mise à la casse des véhicules est payante, et plus onéreuse que de traverser avec le véhicule pour le conduire à une casse au service gratuit. Le garage concerné préfère alors expédier les véhicules à la casse continentale.

Une autre adaptation consiste à valoriser sur l'île les déchets produits pour éviter toute expédition. Les déchets organiques de certains commerces sont distribués aux agriculteurs de l'île pour le bétail ou le compost. Les gravats de chantiers de démolition sont stockés pour être réutilisés en remblai. Une entreprise enquêtée s'est ainsi équipée d'un concasseur pour valoriser ses gravats, les réutiliser elle-même ou les proposer à la vente.

Témoignages d'épiceries ajustant leurs prix à la marge

« [Suite aux dernières augmentations tarifaires], on a dû nous-mêmes augmenter nos prix en magasin. On a des coefficients [de l'enseigne] à respecter, mais ils sont partiellement ajustables ».

Si l'enseigne *« indique les prix de vente, on est supposés être libres, mais c'est compliqué d'ajuster les tarifs au cas par cas ! Je le fais seulement sur une dizaine de références ».*

Encadré 67 – Ajustement partiel des prix de vente pour les épiceries

8.1.5.4 Ajuster les prix de vente

Comment l'entreprise insulaire intègre-t-elle les coûts de transport ? D'après les entretiens avec les entreprises, il est possible de distinguer deux situations.

L'entreprise insulaire est parfois contrainte sur les tarifs pratiqués et ne peut alors pas adapter les prix de vente. Ses marges sont alors réduites. *« On supporte le surcoût. Pas le client. On arrive à avoir des tarifs identiques [au continent]. On marge moins sur les produits ».* Pour une enseigne de commerce alimentaire, les prix sont conseillés par son groupe d'appartenance selon la zone d'implantation (rurale, semi-saisonnière, côtière très saisonnière ou insulaire). L'entreprise n'est alors pas entièrement libre de fixer ses prix, et les coûts de transport grignotent ses marges (cf. Encadré 67).

Toutefois, la plupart des entreprises sont indépendantes pour leur tarification et répercutent le coût de la desserte sur le prix de vente. *« Si c'est un surcoût pour nous, c'est un surcoût pour le client ».* Une entreprise agro-alimentaire estime par exemple à 1€ le surcoût pour une verrine. Un artisan estime en moyenne le coût du transport à 8% sur le prix HT du chantier. *« Il faut toujours compter du transport. Ça fait partie du rituel. Même si en réalité il y a pour moins cher de transport. Il faut rester raisonnable. Ça équilibre pour les fois où l'on se fait manger… ».* Pour une base 100 sur le continent, un gérant de supermarché propose des tarifs à 103,5 sur l'île. Le coût du transport a alors un impact sur le prix des produits. Mais pour un producteur insulaire, grâce à *« l'image marketing de l'île, le surcoût passe ».*

Tous les produits ne sont pas impactés uniformément : la répercussion est réalisée soit précisément selon le produit et le service, soit de manière forfaitaire. *« C'est moi qui gère la marge commerciale. Je joue selon les produits. Je fais en sorte d'avoir une marge suffisante pour tout couvrir, mais pas trop pour conserver le plus de clients ».* La réglementation, notamment en pharmacie, ne permet pas de répercuter les surcoûts de manière homogène à tous les produits. Dans une épicerie, *« on marge plus le vin par exemple ».* Dans le BTP, une entreprise ne prévoit pas de ligne spécifique dans le devis mais répercute le transport par un surcoût global sur l'ensemble du devis.

Même si l'entreprise est libre de fixer ses prix de vente et de répercuter le coût du transport, ce n'est pas toujours la stratégie retenue, notamment en raison d'un problème d'élasticité-prix de la demande. *« Nous n'avons quasiment pas reporté l'augmentation des tarifs de transport sur nos prix en magasin. Il est difficile de répercuter cette hausse sur le consommateur. La position tarifaire [de notre enseigne] est de fixer les mêmes prix que sur le continent. Donc on impacte à la mesure du transport, et on négocie le transport ! Le transport nous freine dans les prix qu'on pourrait proposer ».* Ainsi, une partie des entreprises avoue tenter de limiter les incidences tarifaires. Un restaurateur insulaire relate qu'il tente de limiter les *« répercussions sur le prix client, du verre ou de l'assiette qu'il mange, mais il faut bien l'absorber d'une façon ou d'une autre ! ».* Pour ce

faire, les marges sont réduites. *« On ne voulait pas tomber dans le système [insulaire] qui multiplie par trois le prix de ses produits à cause du passage. On fait la même marge que sur le continent, même inférieure au continent car on veut que la marchandise tourne car elle est périssable ».*

En conclusion, le sujet reste difficile à aborder en profondeur, mais l'impact des coûts de transport sur les prix de vente pratiqués sur l'île semble varier grandement selon le produit et l'entreprise. Une étude approfondie permettrait d'analyser plus précisément cet impact.

8.1.6 Les adaptations de logistique à l'amont et à l'aval de l'activité

Ces adaptations concernent l'amont et l'aval de l'entreprise, et indistinctement l'approvisionnement et la commercialisation. Elles sont donc classées ici dans cette catégorie commune. Il s'agit de chercher à réduire les coûts de transport (8.1.6.1), d'adapter le conditionnement (8.1.6.2), de s'équiper en véhicules et outils de manutention (8.1.6.3), de sélectionner le mode de transport le plus adapté (8.1.6.4), d'anticiper et de gérer les temporalités (8.1.6.5) et d'optimiser les déplacements sur le port et à la gare maritime (8.1.6.6).

8.1.6.1 Réduire les coûts de transport

Malgré les tarifs préférentiels accordés et les tarifs spéciaux pour les biens alimentaires proposés par l'essentiel des compagnies (cf. 7.2.6.3), l'entreprise insulaire subit des surcoûts. Un de ses principaux objectifs est de les réduire. Pour cela, plusieurs adaptations sont envisageables.

- *Négocier les tarifs ou leur remboursement*

En plus des négociations avec les fournisseurs (cf. 8.1.4.2), il est possible en premier lieu, pour l'entreprise affiliée à un groupe, de négocier le remboursement des frais liés à la desserte. Parmi les épiceries enquêtées, ces coûts représentent jusqu'à 10% du chiffre d'affaires. Leur prise en charge est différenciée : les petites structures (épicerie et supérette, cf. 8.2.3 pour la définition) assument ces coûts, tandis que trois des cinq supermarchés enquêtés ont un accord avec leur groupe qui leur octroie un remboursement partiel ou intégral (cf. Encadré 68), affichant alors des tarifs identiques au continent (cf. Figure 235). Un supermarché explique avancer les frais liés au camion et à son chauffeur et au dépôt sur le continent, tandis que la compagnie facture directement au groupe les coûts de traversée.

Exemples de deux supermarchés ayant négocié le remboursement intégral des frais de desserte insulaire

Un gérant de supermarché explique l'évolution de la négociation avec son enseigne pour le remboursement des coûts de transport : *« J'ai de la chance d'être dans le bon groupe. Je ne l'avais pas forcément anticipé ! On a négocié les coûts de transport en deux temps. D'abord 50% du transport étaient remboursés d'office, et 50% répercutés sur les prix des marques nationales. Mais ensuite le prix de vente a été indiqué sur le packaging des produits, il n'était donc plus possible de faire des prix différents du continent, d'où une renégociation de 50% à 100% des coûts de transport pris en charge par l'enseigne. Cela fait plus de 10 ans maintenant ».*

Un autre supermarché dans ce cas relate que pour lui, *« les frais de transport, c'est inodore et incolore. L'intérêt [pour l'enseigne de nous rembourser les frais de transport], c'est d'être présent ici sur ce territoire ».*

Encadré 68 – Négociation du remboursement des coûts de transport avec les enseignes d'appartenance des supermarchés

Figure 235 – Affichage sur le supermarché insulaire annonçant des prix identiques au continent
(Crédit MG 2016)

En second lieu, l'entreprise insulaire peut négocier avec la compagnie maritime, pour une remise ponctuelle ou la création d'un tarif spécifique. Les tarifs spéciaux, notamment pour des produits particuliers, sont généralement obtenus suite à la demande des entreprises insulaires auprès de la compagnie. Ainsi à Sein, sur simple demande, les ostréiculteurs ont très rapidement obtenu un tarif pour le transport de leurs huîtres, sans toutefois obtenir la gratuité comme pour les produits de la pêche. A Batz, une entreprise explique avoir négocié les tarifs avec la compagnie lors de la réfection de ses locaux, nécessitant une forte demande de transport. Des petits arrangements semblent possibles. Un entrepreneur avoue entretenir de bonnes relations avec la compagnie en livrant les jours les plus favorables pour l'organisation de la liaison, en échange de quelques passages gratuits. Un autre exemple est donné pour la négociation du transport avec l'agent de guichet de la compagnie, cherchant à minimiser les factures des usagers en jouant sur la tarification au poids ou au volume. Mais *« c'est un combat permanent »* selon une entreprise morbihannaise qui négocie annuellement, non pas les tarifs mais la nature du chargement de ses camions pour l'application tarifaire (produits frais ou autre). La négociation sur les tarifs auprès des compagnies n'est pas toujours possible. *« On est allés négocier à plusieurs auprès de la compagnie mais ça n'a rien donné. Les prix sont fixés »*. Il semble donc y avoir hétérogénéité dans les négociations de gré à gré entre entreprise insulaire et compagnie.

Les négociations peuvent être collectivement menées, et parfois soutenues par la commune. A Yeu, l'import de foin pour l'agriculture, auparavant tarifée au volume, a obtenu la gratuité[334]. Aujourd'hui, un collectif agricole demande l'élargissement de cette gratuité à tous les intrants des producteurs. Toutefois ces groupements ne sont pas réalisés sur toutes les îles, et plusieurs exemples de tentatives infructueuses de travail en commun sont évoqués. *« L'union fait la force, mais ici, ils sont pas habitués à travailler en équipe, il n'y a pas d'association de commerçants »*. Alors, la négociation est réalisée au cas par cas. Ce jeu des négociations avec les entreprises est considéré *« injuste : il y a des privilèges pour les gros, mais rien pour les petits »*. Pajarola accorde ainsi des tarifs préférentiels à ses plus gros clients, soumis de ne pas révéler les tarifs obtenus.

Figure 236 – Engin en location chez ALCEM, Yeu
(Crédit MG 2016)

- *Optimiser l'application tarifaire*

Une fois les tarifs définis, l'entreprise cherche à optimiser leur application. La mutualisation du transport entre plusieurs entreprises insulaires permet une optimisation tarifaire. A Ouessant, une entreprise du BTP s'accorde avec la commune pour faire venir une barge spéciale pour les agrégats.

[334] Cet avantage, de tarif et de priorité, est considéré comme injuste par une entreprise d'un autre secteur : *« Parfois ils chargent dix-huit conteneurs de foin et on ne peut pas passer [ma marchandise]! »*.

Deux entreprises du même secteur à Groix s'entendent ponctuellement pour se partager les capacités du navire. *« On prend une cale et lui l'autre dans le caboteur. On mutualise les besoins pour obtenir un coût minimum à la tonne »*. Toutefois, cela a peu été observé lors de nos enquêtes. La concurrence et la difficulté de synchronisation des besoins ne facilitent pas une telle adaptation.

Optimiser l'application de la grille tarifaire de la compagnie signifie également s'assurer que la marchandise bénéficie des tarifs les plus avantageux. *« J'ai négocié avec la gare maritime pour que la tarification se fasse au poids plutôt qu'à la palette »*. En outre, voici l'exemple d'une entreprise dont l'activité est fondée sur la possibilité de bénéficier du tarif préférentiel en tant qu'entreprise insulaire. Il s'agit d'une entreprise de location d'engins de chantier à l'île d'Yeu (Figure 236), pour la plupart eux-mêmes loués sur le continent. Par rapport à l'entreprise continentale du BTP ayant un chantier sur l'île faisant traverser un engin, l'entreprise islaise de location profite de l'avantage comparatif grâce au tarif insulaire de traversée. Toutefois, les véhicules loués sur le continent n'étant pas au nom de l'entreprise islaise, la question de l'application du tarif insulaire s'est dans un premier temps posée. Après discussion avec la compagnie, l'entreprise bénéficie finalement bien du tarif islais pour le passage de ces véhicules.

L'entreprise optimise également le conditionnement pour bénéficier des tarifs les plus avantageux. A bord du Melvan de la Compagnie Océane, le transport d'une palette (53€) est bien plus cher que celui d'une grille complète (19,75€), avec un volume pourtant équivalent (Figure 237), ce qui incite les entrepreneurs accompagnant leur marchandise à dépalettiser et utiliser une grille. Pour le fleuriste de Groix (Figure 238), l'optimisation tarifaire passe également par une optimisation du conditionnement. Les fleurs à l'import traversent préférablement en roll plutôt qu'en carton, pour bénéficier d'un meilleur tarif et de la priorité, tout ce qui voyage en armoire frigorifique étant considéré comme un produit frais. En outre, le transport des fleurs en véhicule étant encore plus avantageux qu'en tant que marchandise au sol, le commerçant favorise le passage de ses fleurs lors de traversées hebdomadaires vers le continent avec son véhicule. *« Au moment de rentrer [sur l'île], si je vois un livreur [à la gare maritime de Lorient], je prends les fleurs dans ma voiture plutôt que de les faire passer de manière payante en colis »*. Pour une autre entreprise, il s'agit de profiter des véhicules des autres passagers, en faisant *« passer la marchandise dans la voiture des Groisillons »*.

La manière la moins coûteuse de transporter du fret est de le faire traverser en tant que bagage à main de l'entrepreneur embarquant à bord. C'est le cas à l'import de nombreux petits réapprovisionnements quand l'entrepreneur se déplace sur le continent. *« On passe avec un diable comme un bagage »* (Figure 239). A l'export, les pommes de terre commercialisées sur le continent par la ferme de Kervilon traversent à bord des Vedettes de Bréhat. La limite est d'une carriole par passage. Cela est gratuit mais c'est du temps et de la manutention physique, aussi pour les marins, qui se voient parfois dédommagés par quelques légumes. Les bijoux de l'île d'Arz et tout l'équipement de vente traversent

Figure 237 – Grille débarquée du Melvan à Houat
(Crédit MG 2016)

Figure 238 – Vente et arrivage de fleurs à Groix
(Crédit MG 2016)

Figure 239 – Matériel professionnel en bagage à main avec un diable à bord du *Melvan*

(Crédit MG 2016)

Figure 240 – Présentoirs à bijoux au gabarit ajustés à la caisse de transport elle-même ajusté à la largeur de la porte de la vedette (Arz)

(Crédit MG 2016)

également avec les vedettes plutôt qu'avec la barge de Bateau-Bus du Golfe. Pour cela le conditionnement doit être adapté, et l'entrepreneur ildarais prévoit des caisses de transport sur mesure pour correspondre à la largeur de la porte de la vedette, impactant alors la taille des présentoirs de vente (Figure 240). Ainsi pour optimiser le tarif, il faut bien souvent adapter le conditionnement.

8.1.6.2 Adapter le conditionnement : « si c'est mal emballé, c'est une source de problème »

Outre l'optimisation des tarifs, choisir le conditionnement adéquat permet de limiter les dommages à la marchandise et de simplifier la manutention.

- *Prévoir un conditionnement simplifiant la manutention*

Des choix de conditionnement sont réalisés pour simplifier la manutention. Une entreprise cherche par exemple à alléger les charges : *« je demande à mes fournisseurs de faire deux palettes plutôt qu'une pour ne pas que ce soit trop lourd »*. Par ailleurs, cette entreprise a négocié avec la compagnie pour que cela n'impacte pas le coût de transport.

Une autre entreprise a créé un mode de conditionnement adapté à son activité pour limiter les ruptures de charge. Il s'agit originellement d'une caisse à plaques de plâtre améliorée au fil du temps. Ses dimensions sur-mesure permettent de la charger à bord du véhicule de l'entreprise sur le continent, à bord du navire (fabriquée sur mesure pour la cale du navire selon son propriétaire) et d'être manipulée en gare maritime et sur l'île par un chariot-élévateur à la fois dans la longueur ou la largeur (Figure 241). En outre, elle est ventilée pour permettre le stockage du plâtre à moyen terme, et elle sert à transporter tous types de matériaux pour cette entreprise.

Une adaptation vise à simplement limiter la manutention, en favorisant la traversée de la marchandise en véhicule. Passer en fret roulant permet de résoudre les problèmes liés à la gestion des ruptures de charge de la marchandise au sol, comme la logistique amont (défaut de conditionnement).

- *Exiger des modalités de conditionnement auprès des acteurs de la chaîne logistique*

A l'import, s'assurer du bon conditionnement requiert une bonne communication avec les fournisseurs et transporteurs à l'amont de la chaîne. L'entreprise insulaire précise les modalités de conditionnement et demande des efforts particuliers sur l'emballage. *« C'est à nous d'insister auprès du*

fournisseur de bien emballer, car ce n'est pas du ressort du marin » selon une entreprise aixoise. L'entreprise insulaire reconnaît une certaine vigilance sur la palettisation. Un entrepreneur confirme : *« Je me suis battu pendant un an et demi pour que le conditionnement soit correct. Sur le continent, un tour de film de la palette suffit, alors qu'ici, je leur demande deux ou trois tours de film et un montage particulier »*. Un entrepreneur de l'île d'Arz fournit une fiche de modalités à ses fournisseurs : *« je demande au fournisseur de m'informer du transporteur qu'il utilise, je lui donne les modalités de livraison qu'il transmet au transporteur »*.

Quand il s'agit de produits particulièrement fragiles, l'entreprise en informe expressément la compagnie : *« ils sont briefés par nos soins. On prévient qu'ils ne mettent pas les débutants sur le coup »*.

- *Prévoir un conditionnement adéquat pour la marchandise*

Pour réduire les risques de casse liés à la traversée, l'entreprise insulaire est très attentive au conditionnement. *« On prend tellement de précautions »* que les dommages sont très rares dans une entreprise manipulant des produits fragiles. A l'export par exemple, une entreprise précise utiliser des *« cartons épais pour assurer le transport et résister aux chocs, ainsi que des liens plats pour bien former les palettes »*.

De plus, lorsque la compagnie propose un service roulier, celui-ci est favorisé pour minimiser les dommages. En effet en passant en véhicule plutôt qu'en palette au sol, la marchandise subit moins de ruptures de charge et donc moins de risques de heurts.

Enfin, l'entreprise insulaire prévoit le conditionnement adéquat pour le maintien de la chaîne du froid. Pour certains produits, les fournisseurs mettent à disposition des conteneurs sous caution. Pour les pharmacies, le transport du froid est géré directement par les fournisseurs qui disposent de caisses frigorifiques spécialisées. Mais le plus souvent, l'entreprise doit elle-même s'équiper. *« On a nos propres conteneurs avec des cartouches spéciales. On sait ce qu'on a mis, combien de temps, à quelle température, et on sait que les conteneurs n'ont pas été ouverts et refermés »*. Plus que des contenants, d'autres requièrent des véhicules frigorifiques. Toutefois, ces équipements nécessitent des investissements. Une entreprise déplore ne pas avoir *« assez de volume [d'activité] pour s'équiper avec ce type de véhicule en frais »*.

8.1.6.3 S'équiper en véhicules et outils de manutention adaptés

Pour les entreprises insulaires, il est également nécessaire de s'adapter avec des véhicules et des outils de manutention appropriés. Les moyens de transport ont été caractérisés au chapitre précédent (cf. 7.1.1.2). Quelques adaptations leurs sont apportées pour optimiser la gestion du transport.

Figure 241 – La caisse adaptée par un artisan pour le transport de matériau.

Centre : transportée par le chariot-élévateur de la compagnie. Bas : déchargée à la grue à Sainte-Evette (Crédit MG 2016)

Si les produits frais comme nous l'avons vu impliquent un équipement spécifique, les infrastructures portuaires également. A Aix par exemple, l'épicerie a dû s'équiper d'un moyen roulant adapté aux deux zones de débarquement, afin de déplacer la marchandise quelle que soit la haute d'eau. A marée basse, la cale de la jetée Barbotin, très étroite, ne permet pas à un véhicule classique de débarquer. L'épicier utilise alors un tracteur et sa une remorque fabriquée sur mesure pour charger trois armoires frigorifiques (cf. Planche 10-4, p368). Ainsi équipé, le déchargement est possible à la jetée Barbotin, et l'adaptation permet d'alléger la contrainte des horaires de marée pour s'approvisionner[335].

A Groix, les tarifs élevés de la traversée incite à s'équiper doublement : *« on passait la voiture, puis on a eu une deuxième voiture quand on a pu en acheter une autre, et ainsi éviter les traversées avec le véhicule ».*

L'adaptation concerne aussi la manutention et ses moyens. A Sein, un restaurant assure le transport de son approvisionnement sur l'île à l'aide d'une carriole, qui peut charger jusqu'à 150 kilogrammes (cf. Figure 207-centre, p367). Alors, il répartit l'import de fret dans le temps. *« Je fais en sorte qu'on n'ait qu'un tour de charrette par jour à l'arrivée du bateau, car elle est lourde ».* Lorsque l'entreprise fait le choix de ne pas s'équiper, cela implique davantage de manutention. A Yeu, un commerçant non équipé pourrait confier la tâche aux manutentionnaires, mais par manque de temps, préfère s'en occuper manuellement : *« Pour ne pas attendre que les gars chargent mon véhicule, je dépalettise moi-même ».* Si à terre l'entreprise définit une stratégie de transport et de manutention, elle doit également sélectionner le mode de transport pour la traversée.

8.1.6.4 Sélectionner le mode de transport

Nous l'avons déjà évoqué, l'entreprise insulaire peut éviter l'usage de la desserte en recourant aux services postaux, largement favorisés pour des colis de petite taille en raison de l'avantage tarifaire et de la simplicité. Plutôt que de livrer soi-même sur le continent, un entrepreneur de Groix effectue *« quelques livraisons par la Poste si c'est trop loin [de Lorient]. [Cela] revient à peu près au même que la compagnie plus le transporteur. Et il y a moins de paperasse ! ».* Pour les expéditions d'une production insulaire vers le continent, l'entreprise insulaire privilégie le service postal, car *« c'est moins cher, plus simple, et il n'y a qu'un intermédiaire »* au lieu d'avoir à faire à une compagnie maritime et un transporteur terrestre sur le continent. A l'import aussi, ce mode de livraison est privilégié. *« On passe par Colissimo ou La Poste au*

[335] Les horaires des rotations restent cependant tributaires des marées pour cette liaison.

maximum » selon un entrepreneur ildarais. *« Si c'est un petit carton, alors je demande au fournisseur à ce que ça passe par la Poste plutôt que par la Penn Ar Bed car c'est moins cher »* selon une entreprise de l'Iroise.

Toutefois, ces services présentent un inconvénient. Une entreprise bréhatine explique que son île est mal identifiée par Chronopost. *« Il livre à Ploubazlanec. Le gars ne nous trouve pas, et repart avec le colis jusqu'à Rennes. Vingt-quatre heures de retard. Un jour supplémentaire. S'il y a urgence, je prends le bateau pour traverser et la voiture pour récupérer le colis à Ploubazlanec ».*

Pour l'usage de la desserte, l'entreprise doit parfois choisir entre plusieurs offres. Pour la plupart des liaisons, le marché est monopolistique ou l'activité très partitionnée entre les différentes compagnies (cf. 3.2.2.2). Ainsi, dans la plupart des cas la sélection est contrainte par la nature de la marchandise (frais, fragile, vrac…) et les caractéristiques du navire (capacité de charge, limitation de grue…). Bien entendu, le tarif appliqué est un critère essentiel. Pour les liaisons aux ports continentaux différents, c'est également la localisation du fournisseur et les modalités de livraison du transporteur qui définissent la compagnie retenue. C'est pour les matériaux de construction et les produits secs que l'entreprise insulaire est davantage amenée à sélectionner la compagnie à qui confier sa marchandise. Les facteurs orientant le choix de l'entreprise relèvent de la qualité du service (réactivité, fréquence des dommages, absence d'oubli…), des valeurs personnelles de l'entrepreneur (soutenir le service public) ou encore des horaires et du délai d'exécution. Une compagnie aux horaires fixes simplifie la gestion logistique de l'entreprise insulaire par rapport à une compagnie dont les rotations sont tributaires des marées. A Belle-Île, un supermarché opte donc pour la Compagnie Océane pour l'ensemble de son approvisionnement (hors produits dangereux) afin d'obtenir la marchandise quotidiennement à la même heure. Ce ne serait pas possible avec TMC, dont les navires sont contraints de débarquer au bassin à flot[336]. Enfin, une compagnie acceptant de transporter du jour au lendemain est préférée à celle imposant un délai d'une dizaine de jours, comme c'est quelquefois le cas de Quick & Sea dans les petites îles du large du Morbihan, où les artisans préfèrent alors avoir recours au *Melvan* de la Compagnie Océane. L'urgence du transport détermine aussi le choix entre l'aérien et le maritime. La question du temps est essentielle dans la gestion logistique de l'entreprise insulaire.

8.1.6.5 Anticiper la logistique et gérer les temporalités

Gérer les temps de livraison et d'expédition est primordial pour l'entreprise pour ne pas entraver son activité de production ou freiner sa commercialisation. Une entreprise de restauration déclare pour

[336] Depuis les enquêtes réalisées en 2016, TMC a acquis en 2017 un navire roulier, le *Goulphar*, pouvant débarquer à toute heure.

son approvisionnement avoir toujours *« une journée d'avance : ce qui arrive le lundi c'est pour le mardi. On a déjà tout ce qu'il faut pour bosser »*. L'anticipation est le maître-mot des entrepreneurs insulaires, car *« l'approvisionnement prend plus de temps que sur le continent »*, et ce pour cinq raisons principales.

L'anticipation de la logistique est d'abord liée au surcroît de temps de transport via la desserte. *« Les délais de livraison sont plus grands que si on était sur le continent »*. Comme pour toutes les chaînes logistiques maritimes, le temps d'acheminement est allongé par les ruptures de charge. Les entrepreneurs sont nombreux à évoquer les délais de livraison plus longs sur l'île que sur le continent. Par exemple, la livraison par des grossistes de viande ou de surgelés pour une supérette ouessantine est réalisée en A pour D (commande le lundi, livraison le jeudi). *« Chronopost ici c'est en 48 heures, pas en 24 heures »*. Cela incite l'entreprise insulaire à d'autant plus de rigueur sur le contenu des commandes afin de ne rien oublier. *« Il faut bien réfléchir à tout, et ne pas se tromper »* car *« si on oublie quelque chose, c'est plus compliqué, il y a moins de possibilité de dépannage »*.

L'anticipation de la logistique est donc également liée au supplément d'organisation impliqué par la gestion du transport. *« Il faut une organisation au top. C'est la principale condition pour que cela fonctionne »*. Souvent, l'entreprise joue l'intermédiaire entre la compagnie maritime et le transporteur continental afin de réserver le trajet à bord. S'assurer du bon déroulement sur toute la chaîne logistique nécessite du temps de gestion. *« Tous les jours je suis à l'affût, je sais ce que j'ai passé en commande, je demande au fournisseur de m'informer quand la marchandise part de leur dépôt »*. Cette organisation nécessite une bonne communication avec les acteurs de la chaîne logistique. *« Il faut bien se comprendre avec le fournisseur au téléphone pour la commande, et avec les gars de la gare maritime pour qu'ils nous préviennent s'il y a un souci, si la marchandise n'arrive pas, histoire qu'elle ne traîne pas trop longtemps en stock avant de traverser… »*. Cela est d'autant plus important quand il s'agit d'informer des horaires qui varient avec la marée. Le supplément de temps lié à l'organisation provient également des vérifications de tonnage entre la pesée du fournisseur et celle de la compagnie, ou des retours d'un produit endommagé. L'entrepreneur y renonce parfois par manque de temps. Ce supplément d'organisation est déploré par nombre d'entrepreneurs. *« C'est en permanence un souci dans la tête. Si l'activité est soutenue, ça me réveille la nuit »*.

En outre, l'anticipation de la logistique est issue de la saisonnalité de la desserte (cf. les flux saisonniers 4.3.1). En saison estivale, les taux de remplissage sont plus élevés, et il est parfois difficile de réserver le passage du fret en véhicule ou sur palette. *« Je réserve toujours le passage trois jours à l'avance »*. Le grossiste de boisson à Yeu prévoit par exemple une semaine de stock en bière, soit 300 litres en été. En dehors des produits frais, les entreprises disposant de capacités de stockage appréhendent alors la saison touristique en s'approvisionnant en amont, pour éviter les réservations retardées. Un supermarché anticipe l'import des volumes lourds pour l'été dès le mois de mars. Un restaurateur aixois

réserve les passages pour son camion et ceux des transporteurs dès le mois d'avril pour les deux mois estivaux. Les plus gros usagers professionnels de la desserte prévoient conjointement avec la compagnie un calendrier de passage et réservent pour l'année. *« Pour mieux gérer la saisonnalité et réduire le stress, on fait une réunion logistique au mois de janvier pour anticiper le volume des pics estivaux »*. Les activités non directement liées à la présence de visiteurs adaptent leur rythme d'activité en complémentarité du tourisme. Pour le BTP par exemple, il est plus simple de travailler en dehors de l'été pour l'approvisionnement en matériaux[337].

L'anticipation de la logistique est également nécessaire pour intégrer les modalités de la desserte. Un entrepreneur du BTP confirme un effort d'anticipation des commandes et de la livraison en gare maritime continentale afin d'être sûr d'obtenir ses matériaux à temps pour son chantier : *« j'envoie ma marchandise deux jours avant [le samedi] plutôt que le lundi au dernier moment »*. Cela évite d'être évincé par le système de priorité des marchandises fraîches. Une entreprise important de très gros volumes à Yeu anticipe jusqu'à l'arrêt technique *Casam 4* de Pajarola, prévu au plus fort de son activité. *« C'est compliqué. Il faut anticiper. Entre 400 et 500 tonnes par semaine »* (Figure 242). A la Régie, le roulier *Insula Oya 2* est remplacé durant son arrêt technique par un navire de TMC, aux capacités plus réduites. Alors certaines entreprises s'adaptent également en anticipant plus de stockage le mois précédent.

Figure 242 – Stock de matériaux chez Vendée Matériau, Yeu
(Crédit MG 2016)

Il faut également s'adapter le cas échéant aux horaires variant avec la marée. L'entreprise aménage les jours de commande pour limiter la plage horaire de livraison. *« On privilégie les commandes de telle manière à ce que la réception de la marchandise se fasse un jour où la livraison sera dans la journée, quand les employés sont là »* plutôt que tard le soir. Parallèlement à Sein, le déchargement a lieu sur deux zones selon la marée. A Men Brial, le déchargement est plus long qu'à la cale de la Poste car la cale plus étroite implique un déchargement différé pour limiter les croisements de flux (cf. 7.2.3.5). Pour respecter les horaires estivaux, l'intégralité du fret n'est parfois pas débarquée, et une partie refait une rotation. Alors, une entreprise cherche à faire coïncider la livraison de son approvisionnement avec une rotation débarquant plutôt au quai de la Poste. Le planning des marées n'est jamais loin pour les commandes d'approvisionnement.

Enfin, l'anticipation logistique est requise face aux aléas de la desserte. Les conditions de navigation pèsent fortement sur ces courtes liaisons. L'absence, toutefois rare, de rotation liée aux intempéries, peut créer de la tension sur les îles. Alors, l'entreprise insulaire s'adapte en prévoyant et anticipant sans cesse afin de prévenir les éventuels aléas de la desserte. *« Par exemple avec trois jours de tempête sans beurre ou crème, c'est le chômage technique pour nous ! Il faut donc anticiper. Pas de dernière minute ! »*.

[337] En outre, l'été est également une saison plus calme pour ce secteur en raison de l'occupation des résidences et de l'éventuelle restriction d'activité imposée par les communes pour limiter les gènes occasionnées par les travaux.

L'approvisionnement en juste-à-temps paraît alors peu sûr à ces entrepreneurs qui prévoient au contraire du stock. L'anticipation des aléas est de mise aussi pour la commercialisation continentale. Une entreprise houataise prévoit toujours une marge pour le rendez-vous avec le transporteur continental. Ainsi, si ce dernier vient réceptionner la marchandise en gare maritime de Quiberon à 10h le matin, l'entreprise n'expédie pas ses produits avec la rotation du matin même mais avec la précédente (la veille dans l'après-midi), si jamais le navire ne passe pas.

Cette anticipation de la logistique implique une estimation de l'activité à venir, ce qui selon le secteur n'est pas évident. *« Je commande avant d'avoir reçu ma dernière commande »*. Il faut mesurer son stock et anticiper les besoins des clients. *« Mieux vaut manquer un tout petit peu que d'avoir trop »* selon un commerçant islais ne traitant que des produits frais. Deux épiceries rencontrent quelques difficultés. *« Parfois un groupe de vingt personnes appelle la veille pour me prévenir de leur arrivée. Mais c'est déjà trop tard »* pour ajuster l'approvisionnement de la boutique. Alors, les commerçants dont l'activité est liée au tourisme tendent à se fier principalement aux prévisions météorologiques.

8.1.6.6 Optimiser les déplacements sur le port

Une autre adaptation visant à réduire le temps alloué à la gestion de la desserte est l'optimisation des déplacements au port. Son accès (7.2.3) est une difficulté pour l'entreprise insulaire, qui met en œuvre quelques stratégies pour y optimiser ses déplacements. La première est l'évitement de la zone portuaire. A Bréhat, une entreprise est soulagée d'emmener ses colis pour l'expédition à la boutique de Bréhat Services plutôt que directement sur le port. De plus, les billetteries à forte affluence sont évitées. *« En été on évite la queue en prenant les billets à Sein plutôt qu'à Sainte-Evette »*.

La seconde adaptation est l'aménagement des horaires d'accès au port. *« En été, il faut faire attention aux horaires d'affluence. Je fais mes courses [sur le continent] que l'après-midi »* pour être à contrecourant des visiteurs, relate un entrepreneur d'une petite île proche. Pour déposer ou réceptionner de la marchandise non fraîche à la gare maritime, les entreprises visent les créneaux les plus calmes. *« On évite de s'y rendre le matin, car ils peuvent garder notre marchandise »* ou *« si je dois y aller, j'y vais entre deux bateaux »*. Enfin, dans le but de ne pas avoir à attendre au port, des entrepreneurs d'Iroise guettent l'arrivée du navire en temps réel sur un site spécialisé[338]. Sachant que le fret est le dernier élément débarqué, d'autres ne s'y rendent qu'au dernier moment. *« On y va après, c'est plus tranquille »*, lorsque passagers et véhicules ont débarqué, et que bus et taxis ont quitté le port. De toute manière *« ils ferment la gare lors de l'accostage*

[338] www.marinetraffic.com

d'un bateau, alors on décale notre passage là-bas » selon un entrepreneur. Sa marchandise étant légère, ce dernier choisit de se rendre en vélo sur le port en été car il est difficile de s'y rendre en voiture.

En dehors du port, d'autres déplacements sont optimisés sur toute l'île. L'entreprise adapte ses pratiques de déplacement durant la saison estivale, où l'île est très fréquentée. Une entreprise de construction explique par exemple *« éviter le bourg en été, les ruelles sont trop étroites »* pour son véhicule au milieu des piétons. Et pour limiter le risque de casse lors des multiples ruptures de charge, un entrepreneur du BTP évite les déplacements de ses matériaux sur l'île. *« La marchandise peut attendre trois ou quatre jours à la gare maritime avant d'aller la chercher et de l'emmener directement au chantier, pour éviter un stockage ailleurs, tout en flux tendus ».*

8.1.7 Les adaptations d'organisation

Enfin, l'entreprise insulaire est amenée à adapter son organisation, que ce soit pour les horaires d'activité (8.1.7.1), le recrutement (8.1.7.2) ou pour les déplacements liés à l'entreprise (8.1.7.3).

8.1.7.1 Adapter les horaires de l'activité

Dans l'organisation de l'entreprise, des adaptations des horaires ont été observées. Il en existe de trois sortes : des aménagements horaires liés à l'approvisionnement, à l'expédition et à la présence des clients. Nous avons déjà évoqué au chapitre précédent (7.2.5.4 et Figure 228, p416) la contrainte des horaires d'approvisionnement sur les horaires d'ouverture du commerce, comme la poissonnerie Aux Viviers des Côtiers à Groix, qui n'ouvre chaque matin qu'après le débarquement de la marchandise. *« Si je suis seul à la boutique, les horaires d'ouverture sont fonction du bateau »* pour réceptionner la marchandise selon un commerçant sénan. A l'île d'Arz où le chariot-élévateur est embarqué, *« il faut être synchrone avec la barge, se coordonner pour manutentionner, pour profiter du Fenwick de la barge, sinon c'est galère ! ».* Mais c'est aussi un atout puisque les commerces peuvent ouvrir plus tard : un gérant de supérette rappelle qu'il commence sa journée à huit heures sur l'île, alors que sur le continent il faudrait être à pied d'œuvre quelques heures plus tôt pour réceptionner les livraisons des centrales d'achat. Cependant, cela implique d'effectuer la mise en rayon des produits alors que le magasin est ouvert, ce qui est peu apprécié des entrepreneurs : *« j'installe alors que les clients sont dans mes pattes ».*

Figure 243 – Le quai de débarquement du *Casam 4* où est stockée la marchandise, l'espace abrité (au fond à droite) étant trop réduit *(Crédit MG 2016)*

Les infrastructures portuaires contraignent également les entreprises pour l'approvisionnement. L'absence de gare maritime par exemple incite l'entreprise dont les produits sont fragiles à aller

réceptionner immédiatement la marchandise pour qu'elle ne subisse pas de dommages. C'est le cas d'un supermarché islais qui réceptionne ses palettes immédiatement à leur débarquement car la compagnie Pajarola ne dispose pas d'auvent pour protéger la marchandise, et la zone de stockage abrité est trop petite (Figure 243). Parallèlement, une entreprise de BTP ouessantine réceptionne le vrac dès son débarquement par Copermer : *« Le Vieux Quai est trop petit. Il faut dégager le sable au fur et à mesure »*.

Pour respecter les modalités d'expédition, les horaires et l'activité sont également aménagés : la desserte *« contraint notre planning de la journée : on est à fond le matin pour l'expédition [avec la rotation] de 12 heures, puis c'est plus tranquille »*.

L'entreprise adapte aussi ses horaires à la présence de sa clientèle, fortement liée aux horaires de la desserte. A Sein, une boutique de souvenirs se cale sur les horaires des rotations pour capter la clientèle de passage : *« mes horaires d'ouverture du magasin correspondent aux horaires du bateau, et donc aux allées et venues des touristes »*. Mais cela concerne aussi la clientèle insulaire. La pharmacie de Groix adapte ses horaires d'ouverture à l'horaire de la dernière rotation et du débarquement du dernier navire entre Lorient et Port-Tudy. Le pharmacien, dont l'officine (Figure 244) est proche du port, attend que le flot de véhicules et de piétons cesse pour baisser le rideau et ainsi permettre aux groisillons s'étant rendus sur le continent pour un rendez-vous médical, d'acquérir leur prescription sur l'île plutôt que sur le continent.

Figure 244 – Pharmacie de Groix adaptant ses horaires d'ouverture aux horaires des rotations
(Crédit MG 2016)

8.1.7.2 Recruter pour assurer la logistique

Assurer la logistique nécessite de l'équipement (8.1.6.3), de l'organisation (8.1.6.5) mais aussi de la main d'œuvre. Si l'entrepreneur assure parfois intégralement la gestion logistique, il a parfois besoin de renfort. L'épicerie de l'île d'Arz déclare que deux personnes sont dédiées à la manutention tous les matins en saison estivale. Pour un supermarché de Belle-Île, cela représente deux chauffeurs ainsi qu'un magasinier sur le continent. Les horaires de marées impliquent aussi du temps perdu lors des déplacements sur le continent, et la nécessité d'une embauche. A Aix, l'arrêt d'environ deux heures des rotations du bac lié aux marées détermine la durée du déplacement sur le continent, ce qui a incité une entreprise aixoise à embaucher un salarié entièrement dédié à l'approvisionnement. Ce sont donc des frais supplémentaires de personnel pour aller chercher la marchandise au port insulaire ou sur le continent. Mais l'entreprise fait parfois appel à l'entourage qui assure la réception de la marchandise au port gracieusement pour l'entrepreneur occupé par son activité estivale. *« En été, nos parents s'occupent de la marchandise car le commerce est ouvert quand le bateau arrive »*.

En outre, les entreprises employant des salariés continentaux se voient contraintes d'adapter les horaires de l'activité à ceux des rotations. Sur la quinzaine de salariés de Bréhat Les Verreries, un seul vit sur l'île. Les autres empruntent donc quotidiennement les vedettes. Sur la même île, le transport de passagers est assuré par deux salariés continentaux du Petit Train de Bréhat (Figure 245). *« Mais l'horaire de 8h15 c'est un peu tard pour travailler »*. Alors le gérant Alain Louail descend le tracteur sur le port à leur arrivée pour qu'ils puissent travailler directement.

Figure 245 – Le Petit Train de transport de passagers à la mi-cale de Port-Clos (Bréhat)
(Crédit MG 2016)

8.1.7.3 Optimiser les déplacements liés à l'entreprise

Parmi les déplacements liés à l'entreprise, on distingue ceux des intervenants extérieurs et ceux des membres de l'entreprise.

- *Les déplacements des intervenants extérieurs depuis le continent*

Une forte contrainte pour l'entreprise insulaire est la venue d'intervenants extérieurs, en raison des coûts et des horaires. Deux adaptations sont observées : éviter ou mutualiser.

L'entrepreneur cherche en premier lieu à éviter une intervention extérieure, et s'improvise bricoleur. *« Cela favorise l'autonomie, on est plus dans la débrouille »*. Afin de limiter les interventions, coûteuses et tardives, d'un technicien continental pour une réparation, de nombreux entrepreneurs apprennent à bricoler (Figure 246). *« On essaie de réparer soi-même, avant de faire venir quelqu'un du continent car il faut payer pour le trajet du technicien et de son véhicule »*. Un entrepreneur du BTP relate faire lui-même l'entretien annuel de ses engins *« pour éviter les 2 500 € d'aller-retour de la pelle »* sur le continent. Un restaurateur quant à lui opte pour la précaution : *« j'ai tout en double, pour éviter les pannes trop longues. Par exemple je garde un vieux lave-vaisselle au cas où »*.

Figure 246 – Solidarité à Molène : tout le monde à pied d'œuvre pour réparer le chariot-élévateur de l'épicerie
(Crédit : MG 2017)

Si l'intervention d'un technicien continental est inévitable, la mutualisation de son déplacement est envisageable entre plusieurs entreprises insulaires. A Ouessant par exemple, les entreprises s'accordent pour la vérification sécuritaire des extincteurs, ou à Houat, les commerçants s'entendent pour l'intervention d'un frigoriste et le passage de son véhicule. Ce dernier n'est pas sans poser problème pour les entreprises insulaires cherchant à faciliter le déplacement du technicien et minimiser son coût : *« On va les chercher au bateau pour pas qu'ils prennent leur véhicule. C'est un problème surtout d'avril à septembre car il y a beaucoup de monde à bord »*.

- *Les déplacements vers le continent de l'entrepreneur ou des salariés*

Les entreprises insulaires cherchent également à optimiser les déplacements de l'entrepreneur ou des salariés. Cela commence par limiter les déplacements sur le continent. Pour ce faire, les nouvelles technologies de l'information et de la communication s'avèrent utiles. Les entreprises du Ponant s'en servent pour la communication avec l'amont ou l'aval, mais aussi pour des formations en ligne (Lyubareva et al., 2016). Un entrepreneur explique avoir *« très peu de déplacements sur le continent, car le téléphone et le fax suffisent »*. Un autre s'exclame *« heureusement qu'il y a internet pour les commandes ! »*. Eviter les déplacements est également possible en faisant venir le fournisseur sur l'île. Si les techniciens n'apprécient guère les déplacements insulaires en raison de la perte de temps, les commerciaux des groupes de distribution semblent plus à même de se déplacer.

En outre, il y a bien souvent mutualisation des motifs de déplacement (cf. 7.1.1.3 et Encadré 51, p374). Enfin, il est possible de prévoir les meilleures conditions pour le déplacement sur le continent. L'optimisation des conditions de déplacement concerne la desserte mais aussi le stationnement. Concernant la desserte, cela passe par le choix de la saison, la journée ou le créneau le plus favorable à la mobilité. Ainsi, les déplacements sont prévus les jours où la desserte permet le plus de souplesse, ou le plus de temps sur le continent. A Houat par exemple, un entrepreneur ne prévoit ses rendez-vous sur le continent que le vendredi, car le retour depuis Port-Maria est plus tardif et permet un plus long séjour continental. A Groix, un entrepreneur profite au maximum de sa journée de déplacement : *« Je prends le premier bateau et je reviens avec le dernier. Je pars toute la journée sur le continent et je reviens avec ma voiture ras-la-glotte »*. A Batz, un entrepreneur prévoit ses déplacements selon la marée : il vise les rotations à marée haute afin d'éviter d'emprunter la longue estacade quand il est chargé de courses.

Concernant le stationnement, les options classiques sur le continent présentant des contraintes de coût, d'affluence et d'absence de priorité aux îliens (7.2.7.2), d'autres solutions sont trouvées : location ou acquisition de place de parking ou de garage, stationnement plus éloigné, arrangements avec l'entourage ou un garage automobile, ou simplement limitation des déplacements en période d'affluence. A Fromentine, les Islais se sont organisés en montant l'association Yeu M'gar'ou qui met en relation à travers un site internet[339] les usagers qui ont besoin de garer leur véhicule et les propriétaires de Fromentine louant des places de stationnement chez eux. Sur l'île, le stationnement au port est également un problème et les solutions consistent à trouver un arrangement (zone réservée à un proche

[339] https://astuceyeu.fr

professionnel de la mer, zone peu surveillée par les gendarmes) ou à opter pour l'externalisation du transport sur l'île afin de ne pas avoir à se rendre sur le port (cf. 8.2).

8.2 Les stratégies insulaires face au transport entre île et continent

Outre les adaptations en réaction aux modalités de la desserte, les enquêtes menées auprès des entreprises insulaires ont permis d'identifier des stratégies adoptées face au transport entre île et continent. Nous traitons uniquement dans cette dernière section du transport de marchandises entre l'île et le continent, à l'import et à l'export, et excluons le transport strictement insulaire (entre un local de stockage et un lieu de vente par exemple). L'entreprise doit effectuer un choix stratégique entre internalisation et externalisation de cette activité (8.2.1). Dans les îles du Ponant, la stratégie observée des entreprises varie le long des trois segments de la chaîne logistique selon plusieurs facteurs (8.2.2). Le cas du transport de biens alimentaires entre le continent et l'île, à la fois par les commerces d'alimentation et par les particuliers, est significatif et révèle les rapports au transport des entreprises et des îliens (8.2.3).

8.2.1 Un choix stratégique de l'entreprise : internaliser ou externaliser

Dans sa théorie de la firme, Ronald Coase (1937) distingue deux modes de coordination des activités économiques : par l'entreprise ou par le marché. Pour arbitrer entre la réalisation d'une activité en interne (production par l'entreprise) ou en externe (coordination par le marché au moyen du système de prix), il ne suffit pas selon l'auteur de comparer les coûts de production de l'entreprise d'une part et les coûts de la prestation du fournisseur d'autre part. En effet, la coordination par le marché implique des coûts de transaction, liés à la recherche d'un partenaire, à l'échange d'information, à la conduite des négociations et l'accord du contrat, au contrôle des prestations etc. En comparant les coûts de production et d'organisation en entreprise d'une part aux coûts de prestation et de transaction sur le marché d'autre part, l'agent économique décide de mener lui-même l'activité ou de la confier à un autre agent sur le marché. Dans le premier cas, il s'agit d'internalisation, ou d'intégration de l'activité, dans le deuxième cas d'externalisation. Coase explique l'existence de l'entreprise par ces coûts de transaction existant sur le marché, qui parfois justifient la réalisation de l'activité au sein de l'entreprise.

La tendance est depuis plusieurs décennies à l'externalisation des activités (Rousset-Deschamps, 1984). Le transport est un des services les plus externalisés (Ortega-Lehmann et al., 2016 ; Quélin et Duhamel, 2003). L'externalisation présente des avantages (Barthélemy, 2004). De manière directe, elle permet la réduction des coûts, grâce aux économies d'échelle du prestataire qui traite d'un plus grand volume d'activité ; et l'amélioration des performances de l'activité externalisée, grâce à l'expertise du prestataire. La gestion de l'activité est plus flexible, car la prestation est payée selon la consommation réelle (coûts variables) sans avoir à investir dans des équipements ou du personnel (coûts fixes). De

manière indirecte, l'externalisation permet un recentrage sur le cœur de métier de l'entreprise, notamment grâce à la réallocation des ressources économisées (temps, budget). Cependant, confier une activité à un tiers présente également des inconvénients : perte de compétence de l'entreprise et dépendance envers le fournisseur, ou risque de mauvaise performance de celui-ci.

A l'inverse, l'internalisation d'une activité permet d'améliorer la qualité (contrôle de production, sécurisation de l'approvisionnement), de favoriser les investissements dans les équipements spécifiques à l'entreprise, et de fluidifier la filière. Dans le cas qui nous intéresse, elle implique l'équipement en moyens de transport et l'allocation de main d'œuvre à cette tâche, et peut nécessiter des moyens de production sur le continent, pour réceptionner et stocker la marchandise. Ainsi elle alourdit les coûts, manque de flexibilité face aux évolutions technologiques ou au caractère imprévisible de la demande.

Le choix stratégique entre l'internalisation et l'externalisation d'une activité se fait alors par diverses approches : selon l'avantage concurrentiel (réaliser les activités pour lesquelles l'entreprise est la plus performante, déléguer le reste), l'opportunisme (éviter d'externaliser si le fournisseur a un comportement opportuniste) ou la flexibilité (externaliser une activité dont la pérennité est incertaine).

8.2.2 Les entreprises insulaires du Ponant et leurs stratégies de transport

Dans les cas du transport nécessaire aux entreprises insulaires du Ponant, l'activité peut être internalisée ou externalisée sur les trois segments logistiques : le transport insulaire, la traversée, le transport continental. Sur chacun, un choix stratégique est effectué par l'entreprise pour assurer le service de transport ou le confier à une entreprise dont c'est l'activité. Nous distinguons ainsi quatre profils stratégiques principaux, que ce soit à l'import ou à l'export (cf. Figure 247) :

- a) l'entreprise internalise l'ensemble de la chaîne logistique : entre le fournisseur ou le point de vente continental et l'établissement insulaire ;
- b) l'entreprise externalise le transport continental mais assure le transport entre le port continental et ses locaux insulaires ;
- c) l'entreprise assure le transport terrestre uniquement sur l'île, entre le port insulaire et l'établissement et externalise le transport sur les deux autres segments ;
- d) l'entreprise externalise l'ensemble de la chaîne logistique sur les trois segments.

On trouve aussi les profils e et e') dans le cas où l'entreprise internalise le transport sur le continent, mais externalise la traversée, avec (e) ou sans (e') l'internalisation du transport insulaire.

Figure 247 – Profils stratégiques des entreprises du Ponant face au transport : internalisation ou externalisation des segments de la chaîne logistique
(Crédit : MG)

Quels sont les facteurs déterminant le choix stratégique des entreprises insulaires du Ponant face au transport ?

8.2.2.1 Les déterminants du choix stratégique face au transport

Plusieurs facteurs orientent la stratégie des entreprises face au transport sur l'île, lors de la traversée et sur le continent. Cette stratégie peut être subie ou choisie.

- *La stratégie contrainte*

Dans le premier cas, l'existence d'une offre de transport est cruciale. Si l'offre n'existe pas, l'externalisation n'est pas envisageable et l'entreprise assure elle-même l'activité de transport. Pour le transport maritime, les modalités de traversée sont à prendre en compte. Deux facteurs contraignants sont relevés. En premier lieu, la possibilité de traverser avec un véhicule différencie considérablement les modes d'acheminement envisageables. A bord de cargos, l'internalisation du transport ne concerne que des produits transportables en bagages à main. Autrement, il faut confier la marchandise à la compagnie lors de la traversée, tandis qu'avec un navire roulier, il est plus aisé d'internaliser le transport, même d'éléments plus encombrants, à bord du véhicule de l'entreprise[340]. En second lieu, l'absence de gare maritime contraint à l'internalisation. Associée à un équipement inadéquat du fournisseur en termes de véhicules ou une mauvaise coordination en termes d'horaires, cette absence conduit à l'internalisation du transport. A l'île d'Aix par exemple, l'épicier se voit obligé d'assurer une partie du transport et du stockage de son approvisionnement sur le continent pour deux raisons. La première est le trop gros gabarit du camion de livraison de la centrale d'achat, qui ne peut traverser avec la barge. La seconde est l'horaire très matinal de la livraison à Fouras par le fournisseur, bien avant la première rotation et alors qu'il n'y a pas de lieu de stockage proposé par la compagnie. Le commerce insulaire se voit alors contraint de prévoir une capacité de stockage sur le continent, à proximité du port, où les fournisseurs peuvent livrer la marchandise. L'épicier ou ses salariés saisonniers assurent ensuite l'acheminement de la marchandise depuis cette zone continentale de stockage jusqu'au commerce insulaire. Enfin, les modalités de livraison du fournisseur peuvent contraindre à l'internalisation. En effet, un petit commerce avec une activité très réduite en hiver a moins de besoins à cette saison. *« En*

[340] L'internalisation de la traversée maritime ne nécessite pas nécessairement un moyen navigant pour l'entreprise. Nous considérons que lorsqu'un représentant de l'entreprise traverse avec la marchandise, à bord d'un véhicule ou en tant que bagage à main, alors il s'agit d'internalisation. En revanche, si la marchandise, pendant la traversée, est confiée à la compagnie, et voyage au sol dans la cale, alors il s'agit d'externalisation.

hiver, c'est moi qui me rends sur le continent pour récupérer les commandes, car il n'y a pas assez de volume pour une livraison. Par exemple un sac de sel de 25 kg, une barre de levure de 1,5 kg… C'est plus facile à gérer en été, que les trois fois rien de l'hiver ! En hiver, il faut davantage réfléchir, calculer ».

L'externalisation peut aussi être contrainte. C'est le cas lorsque la réglementation de circulation sur l'île n'autorise pas à utiliser un véhicule adéquat pour le transport de ses marchandises, comme à Hoedic par exemple, où les entreprises ont recours au service communal. Par ailleurs, il existe parfois des accords entre les transporteurs continentaux et insulaires. Si le transporteur du fournisseur continental détient un tel accord avec un transporteur sur l'île, l'externalisation est réalisée sur toute la chaîne logistique.

- *La stratégie choisie*

En dehors de ces facteurs contraignants, la stratégie peut être choisie. Les facteurs évoqués lors des entretiens par les entrepreneurs insulaires du Ponant concernent :

- le coût du transport. Il peut tout d'abord orienter vers l'externalisation, quand celle-ci est plus rentable que le recrutement et l'équipement en véhicule adéquat. A Houat, un entrepreneur estime par exemple que les prix de l'offre communale sont trop élevés, et préfère alors assurer le transport depuis le port avec son propre engin élévateur. A Groix, un supermarché externalisait auparavant l'intégralité du transport jusqu'à l'augmentation tarifaire du transporteur. Cela a motivé l'investissement de l'entreprise dans un camion pour internaliser l'activité d'approvisionnement depuis Lorient. Seule la réception de la marchandise sur le port continental est externalisée à un prestataire. Le coût de transport oriente aussi vers un transporteur plus qu'un autre. Une entreprise groisillonne importe des emballages, et se plaint du coût de la traversée avec la Compagnie Océane. Or le transporteur local propose un tarif près de dix fois moins élevé en complétant le chargement de ses camions par quelques colis au fil de l'eau. Mais le coût incite aussi à l'internalisation. Le coût est également un critère orientant la stratégie de transport sur le continent, selon les modalités de livraison des fournisseurs. Un entrepreneur ouessantin ayant un trop faible volume de commandes auprès d'un grossiste ne bénéficie pas de la gratuité de livraison jusqu'au port continental. Alors il profite d'un déplacement mensuel sur le continent pour effectuer le transfert de ses achats du fournisseur au port de Brest et évite ainsi les frais de livraison.
- les modalités de l'offre de transport. A Sein, un entrepreneur se plaint des rotations maritimes estivales ne chargeant pas de fret l'après-midi. Pour plus de souplesse dans son

approvisionnement et pour assurer le service du soir, il peut alors être amené à traverser jusqu'au continent avec son propre bateau.

- la qualité de l'offre de transport. A Belle-Île par exemple, le recours à un transporteur et à ses véhicules minimise les risques de dommages. *« Cette livraison quai à quai est la clé du développement [de l'entreprise]. En effet, cela évite que les palettes soient à bord du garage du navire, davantage exposées à la casse. Dans les camions [du transporteur], c'est mille fois mieux ! »* selon un entrepreneur, ainsi incité à externaliser. A l'inverse, la qualité de l'offre de transport peut inciter l'internalisation, notamment pour le maintien de la chaîne du froid lors de la traversée. Un restaurateur explique son choix : *« c'est pour ça que nous on a souci de faire par nous-même, parce qu'on n'est pas très confiant sur la façon dont est géré [le froid] »*. A Groix où les navires ne permettent pas le maintien réfrigéré des marchandises, un gérant de supermarché assurant la traversée avec son propre camion commente : *« les produits frais, c'est un gros problème [avec la compagnie], mais cela ne me concerne pas, car moi je fais tout passer en camion réfrigéré »* (Figure 248).

Figure 248 – Les camions frigorifiques des deux supermarchés groisillons en attente d'embarquement à Port-Tudy
(Crédit MG 2016)

- le contrôle de la marchandise. Pour certains produits spécifiques, les entrepreneurs préfèrent aller voir directement la marchandise sur le continent. Pour les produits courants de l'approvisionnement, ce comportement est observé essentiellement sur les îles proches du continent.

- l'équipement de l'entreprise et les caractéristiques du produit (gabarit, fragilité). Les transporteurs proposent un service qu'il est difficile d'égaler, notamment pour du fret encombrant. Un entrepreneur islais explique que pour le fret, très volumineux, arrivant par la compagnie privée Pajarola, il fait appel à un transporteur. En revanche, pour les petits colis débarquant avec la Régie, il va les réceptionner lui-même au port avec le véhicule de l'entreprise. De même, la boulangerie ouessantine réceptionne l'intégralité de son approvisionnement au port du Stiff, hormis la farine livrée à la tonne, confiée à un transporteur local.

- le volume et la fréquence d'approvisionnement ou d'expédition sur le continent. En effet, le volume des flux générés par l'activité de l'entreprise est un critère du choix de stratégie.

- la gestion du temps. *« Tout est livré ici, car je suis toute seule, je n'ai pas le temps d'aller chercher la marchandise »* relate une entrepreneure. Par manque de temps, les entreprises confient la charge du transport à un prestataire. *« On fait appel à Ilyco pour livraison à la zone artisanale, car c'est lourd, c'est un vrai boulot de gérer l'acheminement. En été, on travaille 15 heures par jour et on balade des tonnes de produits finis. Avant on gérait l'acheminement, mais maintenant on externalise à*

Ilyco » relate un entrepreneur à Yeu. En outre, pour certaines liaisons, notamment les îles de l'Iroise, il peut y avoir concomitance du déchargement des marchandises du navire et du pic de fréquentation du commerce, notamment des visiteurs débarquant en même temps que le fret. *« J'ai besoin de flexibilité pour la réception de la marchandise. Alors c'est parfois un client [îlien] qui va la chercher pour moi quand je tiens la boutique »* selon un entrepreneur d'une petite île éloignée. Externaliser le transport permet d'éviter l'attente du navire, la disponibilité des caristes pour charger la marchandise à bord du véhicule avec un engin élévateur, ou encore la congestion portuaire. Se rendre au port insulaire est parfois vécu comme une corvée. *« Je n'y vais pas car il faut attendre, être ponctuel… Je préfère passer par Ilyco Transport »* selon un entrepreneur islais. L'optimisation de la gestion du temps concerne aussi les autres segments de la chaîne logistique. Sur une petite île proche, un entrepreneur reconnaît que l'externalisation est plus coûteuse que l'internalisation, mais il n'a pas le temps de se rendre sur le continent pour effectuer lui-même son approvisionnement. A l'inverse, l'optimisation du temps peut inciter à internaliser l'activité de transport sur l'île. En effet, les transporteurs îliens sont parfois débordés, et l'entreprise insulaire cliente ne connaît alors pas l'heure de livraison. *« On a plus d'indépendance, on fait ça à nos heures, sinon il faudrait attendre, surtout en été »* selon un entrepreneur qui préfère assurer le transport entre le port et son commerce.

- la recherche de la simplicité. Externaliser limite la manutention. *« Avant, la palette de 500 kg il fallait la dépalettiser pour la mettre dans la voiture à Port-Tudy pour tout décharger en arrivant ici. Aujourd'hui, on fait appel à la Compagnie Océane qui livre »* relate un entrepreneur groisillon. *« C'est un soulagement de sous-traiter cette tâche. Faire appel à un transporteur est pour nous une facilité d'exercice, surtout l'été quand le port est peu accessible, car la livraison est possible deux fois par jour »*, selon une autre entreprise. La livraison externalise le service de transport ainsi que tous les tracas associés, notamment l'accès portuaire. Outre les temps d'attente évoqués plus haut, l'accès au port et à la marchandise peut être une complication. *« Je ne veux pas y aller sur le quai avec le Bronx »* explique un entrepreneur groisillon. Et le port de Palais, *« pour nous ce n'est pas un problème car à présent c'est la Compagnie Océane qui nous livre. Depuis qu'ils assurent ce service de livraison, c'est une révolution. On n'a plus besoin d'y aller. C'est dans la continuité de leur service ».*

Ces éléments, concernant l'offre de transport, les caractéristiques de l'entreprise ou de ses fournisseurs, orientent les stratégies de transport de l'entreprise insulaire, que nous détaillons à présent.

8.2.2.2 La pratique des entreprises face au transport : une combinaison de stratégies

Nous distinguons la stratégie de transport à l'import et à l'export, afin de faire un bilan.

- *A l'import, le transport sur l'île est le plus souvent internalisé*

Tous les profils de transport de la Figure 247 ont été observés au cours de nos observations de terrain. Le pré-acheminement continental est le plus souvent pris en charge par le fournisseur, mais l'entreprise insulaire peut souhaiter s'en occuper. La stratégie d'internalisation sur toute la chaîne d'approvisionnement (a) est toutefois peu employée par les entreprises du Ponant. Elle concerne des achats ponctuels : de la décoration pour un commerce, des commandes trop petites pour bénéficier d'une livraison gratuite du fournisseur, un achat urgent et en dépannage, un nouveau produit à voir avant de finaliser un approvisionnement plus régulier. Cette pratique est favorisée pour les liaisons où un roulier assure des rotations fréquentes, et où le port continental est proche des fournisseurs. On la retrouve ainsi principalement parmi les entreprises des petites îles proches ou de l'île de Groix[341]. Toutefois, des entreprises d'autres îles internalisent intégralement le transport pour des produits spécifiques, et elles profitent d'un déplacement pour d'autres motifs pour gérer l'approvisionnement directement sur le continent. On rencontre ainsi des profils (e) ou (e'), pour des entreprises assurant le transport du fret entre le fournisseur et le port continental, avant de le confier à la compagnie maritime (fret trop encombrant ou non autorisé en tant que bagage à main par exemple).

La stratégie (b) d'internalisation entre le port continental et l'entreprise est rare. Elle est employée par une demi-douzaine d'entreprises, dont trois épiceries et un commerçant exerçant en supplément une activité de transporteur sur son île. De même, un artisan du BTP craignant les vols au port continental dépourvu de gare maritime traverse parfois pour rejoindre le fournisseur lors de sa livraison au port continental. Enfin, le gérant d'une entreprise islaise de location d'engins de chantiers est parfois amené à traverser afin d'effectuer l'embarquement au port continental d'un engin de chantier, car les marins de la compagnie maritime n'y sont pas habilités.

La stratégie la plus répandue pour l'approvisionnement correspond au profil (c). Trois entreprises sur quatre y ont recours au moins ponctuellement, une sur deux fréquemment. Cela implique l'usage d'un véhicule adapté à la circulation sur l'île et aux éléments à transporter, et nécessite alors de fréquenter l'espace portuaire, qui peut être source de contrainte pour l'entreprise (cf. 7.2.3.4).

[341] Rappelons ici la proximité de Groix à l'agglomération de Lorient.

Enfin, la stratégie d'externalisation complète (d) concerne autant d'entreprises ponctuellement, mais en réalité seulement un quart la pratique régulièrement. A Batz où le service de transport terrestre est bien rôdé et fortement apprécié, la stratégie est très courante. Il faut souligner le plébiscite des services postaux. Les entreprises y voient une grande simplicité (un seul intermédiaire sur les trois segments) et des tarifs avantageux (pas de surcoût lié à l'insularité). Dès que cela est possible, les entreprises y ont recours, tant pour l'import que l'export de fret.

- *La stratégie de transport à l'export dépendante du mode de commercialisation*

A l'export, le mode de commercialisation sur le continent détermine en partie la stratégie de transport. En effet, si la commercialisation implique la présence d'un représentant de l'entreprise sur le continent (foire, marché, salons…), alors l'expédition de la production insulaire est intégralement internalisée (a). L'entrepreneur ou son salarié se déplace sur le continent et assure le transport de la marchandise à vendre. L'ostréiculteur aixois vend par exemple une partie de ses huîtres sur un marché périgourdin en hiver. Cela concerne les activités primaires ou le petit artisanat. Quelques entreprises optent pour une stratégie (e) ou (e'). L'entreprise des Coquillages de l'Île de Sein par exemple confie le transport des bourriches d'huîtres à la compagnie Penn Ar Bed depuis ses locaux jusqu'au port continental, puis assure la livraison auprès de ses clients continentaux avec son fourgon.

La stratégie (b) n'est pas observée parmi les entreprises exportant sur le continent[342]. La stratégie (c) est la plus fréquemment employée par les entreprises exportant. La marchandise est confiée au port insulaire à la compagnie maritime puis sur le continent à un transporteur. Enfin une entreprise enquêtée pratique la stratégie (d) d'externalisation intégrale de l'expédition de ses produits sur le continent malgré des volumes conséquents. Il s'agit de la Bien Nommée à Belle-Île qui exporte un millier de palettes annuellement. La stratégie (d) est également employée ponctuellement par des entreprises faisant appel au service postal pour l'export de petits produits, ou de petites commandes. Car la stratégie globale de transport de l'entreprise est en effet le plus souvent le résultat d'une combinaison de stratégies.

- *La stratégie globale de transport est une combinaison de stratégies*

Il est difficile de recenser précisément les profils stratégiques de transport des entreprises du Ponant, car en réalité la plupart déploient une stratégie combinant différents profils face au transport.

[342] Un seul pêcheur explique débarquer ses captures directement au port continental lorsque la pêche a été exceptionnelle, pour rester discret auprès des autres professionnels insulaires, mais cela est coûteux (durée et carburant).

Ces formes mixtes sont courantes dans la gestion du transport (Rousset-Deschamps, 1984). La stratégie de transport est le résultat d'un assemblage de solutions entre internalisation et externalisation sur les trois segments de la chaîne. La stratégie n'est pas homogène et varie selon les caractéristiques du produit (notamment en termes d'encombrement, de fragilité, de quantité), selon le fournisseur et ses modalités de livraison, et selon la saison et le niveau d'activité de l'entreprise.

Un exemple illustratif est celui de l'approvisionnement d'un café-restaurant à l'île d'Arz. Les produits issus du maraîchage sont livrés sur l'île (d) en été car le maraîcher continental vient y vendre ses produits sur le marché et en profite pour déposer les commandes du restaurant. En saison creuse, les gérants vont chercher les produits sur le continent (a). De nombreux produits (pain, vin, épicerie fine, produits secs) sont livrés au port continental (b), ainsi que les livraisons du grossiste en appoint. En revanche en dehors de la saison estivale, l'activité étant moins prenante, les gérants effectuent l'approvisionnement directement chez le grossiste sur le continent en assurant tout le transport (a). Le transport des produits frais, des commandes de petits volumes ou des produits spécifiques est géré toute l'année intégralement (a). Enfin, le restaurateur retrouve le pêcheur l'approvisionnant en poisson soit au port de l'île d'Arz (c) soit au port continental (b).

On observe des changements de stratégie selon la saison, avec un passage de l'internalisation en période hivernale, à l'externalisation en saison estivale. La livraison sur l'île en été, c'est *« un confort de travail pour nous en haute saison ! »* selon un gérant d'épicerie. On observe également des changements de transporteur selon la saison. Alors qu'une épicerie belliloise fait appel au transporteur historique pour la livraison depuis le port insulaire jusqu'à son local de vente entre septembre et avril, elle est insatisfaite des horaires de livraison en été en raison du plus grand volume d'activité du transporteur, et se tourne alors vers un second prestataire. *« Les marchandises arrivent avec le bateau vers 7h30-8h en mi-saison et haute saison. Et BIT nous livre entre 9h30 et 11h, on perd une journée ! Alors qu'avec la Compagnie Océane, on est livré vers 7h30-8h. On n'a donc pas le choix, ce qui compte c'est d'avoir la marchandise à temps »*. Les pics d'activité liés à la saisonnalité incitent les entreprises à pratiquer plusieurs modes d'acheminement simultanément. C'est le cas d'un supermarché bellilois qui recourt toute l'année à un transporteur insulaire pour se faire livrer intégralement sa marchandise au magasin. Toutefois en été, le transporteur ne peut pas répondre aux pics d'activité, accusant alors des retards de livraison. Le gérant du supermarché fait alors appel au service de transport terrestre de la compagnie maritime. *« Quand BIT a atteint son maximum, le surplus passe par la Compagnie Océane. C'est négocié entre nous trois tous les mois de janvier pour l'année à venir. Tout est planifié pour l'été déjà maintenant, cela permet de mieux appréhender les volumes ».*

Ces trois derniers exemples traitent de marchandises alimentaires pour l'approvisionnement des épiceries insulaires. Le rôle central et la dimension sociale de l'épicerie en territoire insulaire font de son approvisionnement une question essentielle.

Figure 249 – Epicerie chez Nono, à Sein, dans les années 1960
(Source : M-N Fouquet)

8.2.3 Le cas de l'approvisionnement en biens alimentaires sur les îles du Ponant[343]

Dans le cadre de ce travail de recherche, après avoir observé la diversité des liaisons insulaires d'un territoire à l'autre, il nous est apparu intéressant de collecter les expériences d'entreprises comparables d'une île à l'autre. Nous avons opté pour l'activité de commercialisation de biens alimentaires courants[344]. Les échanges de biens alimentaires constituent en effet un approvisionnement vital pour les îles qui, souvent, sont largement dépendantes de l'extérieur. C'est donc un enjeu logistique majeur dans les espaces insulaires. Nous dénommons ces commerces de proximité « épiceries » dans la suite du chapitre, bien que selon la codification de l'INSEE, il s'agit à la fois de petites épiceries (surface de vente inférieure à 120 m²), de supérettes (120-400 m²) et de supermarchés (400-2500 m²). Elles sont de grands importateurs de biens alimentaires sur les îles, et pour assurer un approvisionnement sûr, régulier et rentable, déploient diverses stratégies (8.2.3.1). Mais les consommateurs présents sur l'île développent parallèlement leurs propres circuits d'approvisionnement en biens alimentaires, ce qui interroge sur la pérennité de l'épicerie insulaire (8.2.3.2).

8.2.3.1 Les épiceries insulaires et leur approvisionnement

L'épicerie est un point de vente d'alimentation générale. Sa fonction est de rapprocher la marchandise du consommateur en s'implantant au plus près de ces derniers. En territoire insulaire, elle est un haut lieu de la vie locale. Habitants et élus rappellent que ce commerce alimentaire est indispensable pour l'île. L'épicerie est certes un commerce privé, mais elle remplit quasiment une fonction de service public[345]. Elle est un lieu de rencontre et de lien social, et rend un service d'approvisionnement essentiel, surtout lorsque le continent est moins accessible (île éloignée, traversées plus rares ou perturbées en hiver). Au niveau national, le déclin du commerce rural est observé depuis plusieurs décennies (AGRESTE, 1999). Les petites épiceries connaissent une baisse de leur effectif : -9% entre 2004 et 2009 selon l'INSEE[346]. De nombreuses communes rurales se retrouvent

[343] Cette section de thèse reprend très largement des travaux déjà publiés (Guingot, 2017). Sauf mention contraire, les données sur les épiceries sont issues de notre enquête auprès des entreprises insulaires (cf. annexes 7.1 à 7.4).

[344] Nous souhaitons préciser que les commerces ciblés par l'étude sont les points de vente d'alimentation générale. Nous excluons les épiceries fines, les commerces de souvenirs commercialisant quelques produits alimentaires traditionnels, les modes de commercialisation de type vente ambulante ou vente au marché ou encore les établissements de restauration qui transforment la marchandise alimentaire.

[345] A l'île d'Aix, l'épicerie est inscrite comme un service public au Plan Local d'Urbanisme afin de faciliter ses extensions.

[346] Contre 0% pour les supérettes et +12% pour les supermarchés sur la même période (INSEE).

privées de commerces alimentaires. C'est le cas de 56% des communes du département de la Manche en 2016, concernant essentiellement les petites communes (Graby, 2018). Qu'en est-il dans les îles du Ponant ?

- *Un bon niveau d'équipement en épiceries sur les îles*

Le recensement effectué lors de ce travail de thèse a permis d'évaluer l'équipement commercial insulaire. Au premier janvier 2017, nous dénombrons 27 épiceries sur les treize îles du Ponant habitées à l'année, dont 21 épiceries et supérettes et six supermarchés[347] (cf. Tableau 23). Nous en avons enquêté 19, dont 14 épiceries et 5 supermarchés (cf. Tableau 24). On compte au moins une épicerie sur chaque île en 2017, même à Hoedic, la moins peuplée. Les îles sont donc correctement équipées en commerce d'alimentation générale, malgré des populations relativement faibles. Cela s'explique par au moins deux raisons. La première est l'accès rendu plus difficile par la rupture maritime au commerce de la commune voisine. Le marché insulaire est donc plus captif que sur le continent, mais cette affirmation est moins vraie actuellement (cf. 8.2.3.2). La seconde raison est la forte activité touristique et donc la présence de nombreux visiteurs consommant sur l'île (touristes de passage mais surtout résidents secondaires) en plus de la population permanente.

Le Tableau 23 met en évidence des disparités d'équipement selon les îles. Les six supermarchés sont implantés sur les trois grandes îles de plus de deux mille habitants. Belle-Île, la plus grande, est très bien dotée avec huit points de vente. Cela s'explique non seulement par la population et la fréquentation de l'île, mais aussi par la taille du territoire et l'éparpillement de son habitat. Les quatre communes belliloises sont ainsi toutes pourvues d'au moins une épicerie. Sur l'ensemble des îles du Ponant, on compte en moyenne 600 habitants par point de vente : entre 120 à Hoedic et 1 600 à Yeu. Les îles avec une population au-delà de 600 habitants disposent toutes d'au moins deux points de vente, ainsi que Houat, avec une petite épicerie et une supérette, malgré une population plus faible.

Le nombre d'habitants par épicerie est plus faible sur les îles les moins peuplées, qui peuvent alors être considérées comme d'autant mieux équipées. Toutefois, ces établissements, nous le verrons plus loin, présentent des faiblesses incitant les clients à se tourner vers le continent. Louis Brigand a analysé l'ensemble des commerces insulaires il y a plus de trente ans et souligne le niveau de service et le rôle crucial du commerce insulaire dans l'approvisionnement de l'île : *« En rapportant le nombre de commerces au nombre d'habitants, on constate que les petites îles sont, proportionnellement à leur population, aussi*

[347] Nous n'avons pas retenu les données Sirene de l'INSEE qui indiquent un nombre supérieur d'établissements (codes APE 4711B, 4711C et 4711D), en raison du manque de fiabilité de cette base, déjà évoqué au chapitre 2 : plusieurs établissements pour un magasin, établissements fermés non retirés etc…

Île	Pop	Nb d'épiceries	*dont petite épicerie et supérette*	*dont super-marché*	Pop / nb d'épicerie
Hoedic	120	1	*1*	-	120
Molène	153	1	*1*	-	153
Sein	236	1	*1*	-	236
Arz	248	1	*1*	-	248
Houat	250	2	*2*	-	125
Aix	252	1	*1*	-	252
Bréhat	400	1	*1*	-	400
Batz	502	1	*1*	-	502
Île-aux-Moines	622	2	*2*	-	311
Ouessant	878	2	*2*	-	439
Groix	2 308	3	*1*	*2*	769
Yeu	4 802	3	*1*	*2*	1601
Belle-Île	5 490	8	*6*	*2*	686
TOTAL	**16261**	**27**	***21***	***6***	**602**

Tableau 23 – Population insulaire et répartition des épiceries dans les îles du Ponant au 1er janvier 2017 (INSEE, terrain et enquêtes)

Île	Nb d'épiceries existantes	Nb d'épiceries enquêtées	*dont petite épicerie et supérette*	*dont super-marché*
Hoedic	1	1	*1*	-
Molène	1	1	*1*	-
Sein	1	1	*1*	-
Arz	1	1	*1*	-
Houat	2	2	*2*	-
Aix	1	1	*1*	-
Bréhat	1	1	*1*	-
Batz	1	1	*1*	-
Île-aux-Moines	2	1	*1*	-
Ouessant	2	2	*2*	-
Groix	3	3	*1*	*2*
Yeu	3	1	*0*	*1*
Belle-Île	8	3	*1*	*2*
TOTAL	**27**	**19**	***14***	***5***

Tableau 24 – Répartition des épiceries enquêtées en 2016-2017 (Observations de terrain 2016 MG)

bien sinon mieux pourvues en équipement commercial que les grandes. […] Mais ce résultat est trompeur, quant à la qualité de la prestation commerciale. En deçà de cette limite d'équipement, l'approvisionnement alimentaire de l'île ne serait plus totalement assuré » (Brigand, 1983).

- *Rôle central et forts enjeux des épiceries insulaires du Ponant*

Les épiceries sont des établissements plus anciens (14 ans en moyenne) que l'ensemble des entreprises insulaires du Ponant (10 ans), et particulièrement les petites épiceries (19 ans). Elles semblent donc bien implantées en territoire insulaire. Sur sept petites îles, les épiceries sont en position de monopole. Une situation concurrentielle est observée sur les quatre grandes îles ainsi que Houat et l'Île-aux-Moines (cf. Tableau 23).

Outre leur position sur le marché, les épiceries divergent par leur taille : surface, emploi ou volume d'activité. Les surfaces de vente varient de 60 m² pour la plus petite épicerie à 1 800 m² pour le plus grand supermarché. La variation de la surface de stockage connaît une amplitude encore plus grande : de 5 à 2 000 m², selon le fonctionnement en flux tendu ou sur réserve pour éviter toute rupture de stock (cf. annexe 7.4). Ces surfaces sont à mettre en lien avec le nombre de références. Seuls des biens courants sont proposés en petite épicerie, alors que les supermarchés disposent d'une large gamme de produits. Logiquement, le niveau de recrutement de ces établissements diffère. Au total, 174 personnes sont employées en saison creuse par les épiceries, soit 5% de l'emploi salarié des îles. Les petites épiceries et supérettes enquêtées emploient entre deux et quatre personnes l'hiver, et jusqu'à quatorze l'été. Le plus gros employeur est un supermarché bellilois avec entre 45 et 100 emplois selon la saison. La variation de taille des épiceries est également reflétée par les écarts de volume d'activité. Les chiffres d'affaires annuels s'échelonnent de 0,3 à 13 millions d'euros selon les établissements. Les volumes d'approvisionnement varient quant à eux de 4 à 13 palettes hebdomadaires selon la saison pour achalander les rayons d'une petite épicerie, à 200 à 600 palettes pour un supermarché. Le volume de ces flux participe à la définition des modes d'acheminement des marchandises.

Ces établissements, quelle que soit leur taille, partagent des caractéristiques communes : structure familiale (17 épiciers enquêtés travaillent avec au moins un membre de leur famille), services complémentaires à l'alimentation générale (livraison à domicile, cuisson ou dépôt de pain, presse, commande auprès de magasins spécialisés sur le continent), et ouverture toute l'année malgré une forte saisonnalité. Cette dernière n'est pas sans créer des difficultés de gestion : manque voire absence de

1

2

3

4

Planche 11 – Les épiceries insulaires du Ponant
(Crédit : MG 2016)

1/ La petite épicerie Votre Marché à Houat
2/ La supérette 8à8 dans le bourg de Lampaul, à Ouessant
3/ Le supermarché Carrefour à Groix
4/ Le rayon frais des laitages à la Sénane, Sein
5/ Rayons achalandés de Aix Services, à Aix
6/Réception de la marchandise au port du Stiff par Jean-Noël Berthelé, gérant du Marché des Îles à Ouessant
7/ Mise en rayon aux Halles Germain Pilon à Hoedic par Françoise Pacreau

7

5

6

Extrait de Vie et mort des petites îles finistériennes (Guilcher, 1977, p126)

« Avec moins de 200 personnes dans une île, on approche d'un seuil hivernal en dessous duquel il est difficile de maintenir une infrastructure commerciale, non indispensable autrefois, mais exigée aujourd'hui, car elle ne sera pas rentable en hiver, même si en été les commerçants gagnent beaucoup d'argent. Nos épiciers bretons ne sont pas ces commerçants chinois des atolls des Tuamotu, qui vivent d'une clientèle de 100 à 150 Polynésiens, avec la visite d'une goélette approvisionneuse trois ou quatre fois l'an. Ce que l'on accepte encore dans ces atolls, d'où pourtant on émigre aussi maintenant vers Tahiti, n'est plus supporté en Europe occidentale où l'on est devenu beaucoup plus exigeant ».

Encadré 69 – Insularité, population et maintien d'un commerce

rentabilité en hiver[348] (cf. Encadré 69), besoin d'augmentation des volumes et des capacités en été avec l'élargissement des horaires d'ouverture et le recours à l'emploi saisonnier. A cela s'ajoutent les enjeux d'un marché restreint et parfois en diminution (population insulaire permanente faible et à la baisse sur certaines îles), les difficultés de recrutement ou de logement, ou encore les aléas météorologiques impactant à la fois la fréquentation touristique et l'approvisionnement.

- *Les stratégies d'approvisionnement de l'épicerie insulaire*

Dans les petits territoires insulaires, une très faible part de la demande locale est satisfaite par des produits locaux (Armstrong et al., 1993). L'approvisionnement sur l'île est pratiqué par douze épiceries enquêtées mais ne représente qu'une très faible part de leur approvisionnement global. L'insuffisance de la production locale implique alors l'importation de l'essentiel de l'approvisionnement et résulte en une dépendance extérieure forte pour l'alimentation (Martinaud et al., 2013). Quels sont les modes d'acheminement depuis le continent des biens alimentaires par les épiceries insulaires, requérant l'usage de la desserte maritime[349] ?

L'équipement en moyens de transport nous renseigne sur les potentielles stratégies vis-à-vis du transport. Parmi les 19 épiceries insulaires enquêtées, aucune ne détient un moyen navigant. En revanche 15 disposent d'au moins un véhicule professionnel sur l'île. Quatre véhicules professionnels insulaires traversent et sont utilisés sur le continent, tandis qu'une dizaine de véhicules privés est utilisée dans le cadre professionnel. Un tiers des épiciers se rend sur le continent de manière hebdomadaire, un autre tiers mensuellement.

L'offre de transport maritime de biens alimentaires est plutôt réduite pour les îles du Ponant. Le transport de produits frais n'est assuré pour chaque île que par une compagnie. A Batz et Bréhat, les compagnies sont dédiées au fret. Dans les deux îles du golfe du Morbihan, les compagnies mixtes exploitent un navire dédié au fret. Partout ailleurs, les navires exploités par les compagnies mixtes transportent passagers et fret, dont marchandises fraîches. Il n'y a pas de concurrence pour le transport de biens alimentaires frais. En revanche, les trois plus grandes îles disposent d'un deuxième opérateur pour les autres produits alimentaires (épicerie sèche et boissons). Les commerces d'alimentation générale, dont les supermarchés, peuvent alors choisir de répartir l'activité entre les deux compagnies maritimes.

[348] Les gérants constatent tous un fort déséquilibre saisonnier de leur chiffre d'affaires : 40% du CA est réalisé sur les deux mois estivaux pour les supermarchés, et jusqu'à 80% pour l'épicerie la plus marquée par la saisonnalité.

[349] Les liaisons aériennes de Yeu et Ouessant ne sont pas employées pour l'import de biens alimentaires.

La stratégie d'approvisionnement de l'épicerie, comme pour l'entreprise insulaire, est une combinaison de plusieurs modes d'approvisionnement. Alors pour souligner les tendances, nous nous focalisons sur l'approvisionnement de la centrale d'achat ou des principaux fournisseurs de l'épicerie.

Comme pour le reste des entreprises, l'internalisation complète de l'approvisionnement (a) est rare pour les épiceries. Il s'agit uniquement de dépannage en cas d'urgence, d'approvisionnement pour un produit spécifique (les huîtres à Batz en période de Noël), d'une volonté de voir la marchandise ou de discuter avec le fournisseur.

En revanche, l'internalisation depuis le port continental (b) est beaucoup plus pratiquée par les épiceries que par l'ensemble des entreprises. Cette stratégie concerne trois épiceries sur dix-neuf : elle est contrainte (Aix) ou choisie en raison des moindres coûts (les deux supermarchés groisillons). Cela implique d'allouer des ressources humaines à cette tâche, de s'équiper en véhicule(s) adéquat(s) et de disposer d'une capacité de stockage à proximité du port continental. Si l'épicier aixois loue un local continental, les supermarchés de Groix sous-traitent la réception et le stockage de la marchandise à un prestataire. Cette stratégie demande organisation et anticipation. Elle est plus facilement envisageable lorsque la liaison est fréquente et assurée par des rouliers afin de limiter les ruptures de charge, et que le territoire à proximité du port continental offre un tissu économique dans lequel sélectionner les fournisseurs, ceux-ci étant plus enclins à assurer le transport terrestre si le port est peu éloigné. Cela explique la différence de stratégie entre les supermarchés groisillons, qui traversent jusqu'à Lorient pour réceptionner la marchandise, et les supermarchés bellilois ou islais, qui assurent le transport de leur approvisionnement uniquement sur l'île.

Les autres épiceries optent pour moitié pour l'internalisation du transport insulaire (c) et pour l'autre moitié pour la livraison jusqu'au commerce (d). Un bien alimentaire parcourt entre son arrivée au port insulaire et sa mise en rayonnage entre quelques 200 mètres (La Sénane, Sein) et plus de quatre kilomètres (Proxi de Bangor, à Belle-Île). Assurer l'acheminement depuis le port insulaire nécessite le plus souvent un véhicule et une gestion du transport. Cela concerne moins les petites structures : une seule petite épicerie, cinq supérettes et deux supermarchés. En revanche, l'externalisation totale de la chaîne d'approvisionnement concerne davantage les petites épiceries, parce qu'elles sont implantées sur de petites îles où la circulation est contrainte, ou parce qu'elles ne souhaitent pas s'équiper. Le gérant de la Sénane explique qu'après avoir fonctionné au début de l'activité avec un chariot-élévateur, son usage s'est révélé trop coûteux. Pour la livraison des palettes, il a alors recours à la compagnie maritime.

Ces stratégies de transport pour l'approvisionnement cherchent à satisfaire au mieux le client sur l'île. Celui-ci peut cependant accéder aux biens alimentaires courants par d'autres intermédiaires.

Figure 250 – Cabas, sacs isothermes, charrette pour les courses sur le continent depuis les petites îles proches
Haut : Bréhat, Centre : Batz, Bas : Aix (Crédit : MG 2016)

8.2.3.2 Choix diversifié de l'approvisionnement alimentaire des consommateurs insulaires

Plusieurs éléments incitent à se questionner sur le rôle des petits commerces insulaires dans les pratiques d'approvisionnement en biens alimentaires dans les îles du Ponant. Si la plupart des biens alimentaires courants consommés sur les îles sont issus des épiceries locales, il est possible de faire directement appel à la concurrence continentale, favorisant ainsi d'autres canaux d'approvisionnement. Nous ne disposons d'aucune étude précise sur les habitudes d'achat des consommateurs sur l'île et leur évolution. Néanmoins, les épiciers enquêtés évoquent clairement un phénomène grandissant de concurrence venue du continent, tandis que les îliens rencontrés attestent de cette pratique[350], par l'achat lors de déplacements sur le continent, ou par des commandes livrées sur l'île depuis des commerces continentaux.

- *Des courses lors d'un déplacement sur le continent*

Effectuer ses courses sur le continent n'est pas une pratique nouvelle. Au début du 20e siècle, les habitants de l'île d'Arz par exemple se rendaient régulièrement au marché de Vannes pour des achats (Marcus, 2008). Il y a trente ans, *« les femmes adultes [de Ouessant] vont faire une partie de leurs achats en ville (en moyenne 8 à 10 voyages par an), en particulier dans les supermarchés brestois qu'elles fréquentent régulièrement »* (Péron, 1988). Aujourd'hui, cette pratique se poursuit et semble s'amplifier. Une enquête de mobilité sur les déplacements des résidents insulaires (cf. annexe 8 .1) suggère deux pistes intéressantes, qu'il faudrait confirmer avec une enquête auprès d'un plus large panel de répondants.

D'une part, les habitants des petites îles proches du continent, se déplaceraient davantage (en moyenne une fois toutes les une à deux semaines) que les habitants des petites îles éloignées (entre une à deux fois par mois), où les rotations sont moins fréquentes. Ils se déplaceraient également plus que ceux des grandes îles (moins d'une fois par mois), éloignées, mais mieux équipées en divers commerces et services. D'autre part, le déplacement depuis les îles proches serait davantage motivé par des courses alimentaires que sur les autres îles[351].

Ainsi, les pratiques d'achat sur le continent sont inégales, non seulement selon l'île, son niveau d'autonomie alimentaire et ses possibilités de production du secteur primaire, mais aussi selon son dispositif de desserte. La fréquence et le sens de rotation sont des paramètres majeurs pour la mobilité

[350] D'après l'enquête mobilité que nous avons réalisée auprès de 123 îliens (résidents principaux) sur les habitudes et motifs de déplacement (cf. annexe 8.1).

[351] Parmi les répondants à l'enquête mobilité, 70% des résidents principaux des petites îles proches évoquent ce motif de déplacement, contre 59% des résidents principaux des petites îles éloignées et 30% de ceux des grandes îles.

des insulaires et leurs pratiques d'achat sur le continent. Dans les années 1990, ces usages sont recensés dans les îles du Finistère avec une certaine disparité : Ouessant est *« suffisamment éloignée du continent pour qu'à la différence de Batz , par exemple […], on ne se déplace pas pour de petits achats »* (Péron, 1993).

Ces pratiques sont liées à la mobilité des îliens. L'achat sur le continent peut être le motif principal ou secondaire du déplacement. Dans le premier cas, le déplacement est généré par un besoin d'approvisionnement en produits alimentaires. Dans le deuxième, l'îlien se trouve sur le continent pour un autre motif, et profite du déplacement pour effectuer des courses alimentaires. Il y a alors imbrication des motifs de déplacement, l'objectif étant de rationaliser la mobilité, et d'intégrer le déplacement dans l'enchaînement des différentes activités (Boquet et al., 2007). Les îliens ne sont pas les seuls à effectuer des achats sur le continent. Les résidents secondaires et les locataires saisonniers peuvent aussi procéder au ravitaillement sur le continent avant de traverser pour leur séjour insulaire.

Se pose alors la question du mode d'acheminement de ces courses alimentaires, qui dépend également des modalités de desserte. Sur une liaison avec roulier, le consommateur embarque avec son véhicule, le coffre chargé. Comme pour l'épicier, cela réduit la manipulation des achats. Sur les autres liaisons ou si le consommateur ne voyage pas avec son véhicule, les courses sont transportées en tant que bagage à main dans une multitude de cabas, glacières, sacs de voyage et charrettes (Figure 250). L'abondance de sacs accompagnant les passagers est d'ailleurs une difficulté pour les compagnies maritimes en période d'affluence. Elles fixent un nombre de bagages autorisés, mais l'affluence, la taille du navire et le statut du passager peuvent jouer sur la souplesse de ce critère. En outre, il est possible au passager de payer les services de la compagnie pour transporter ses courses, et de les placer dans des conteneurs mis à disposition. C'est par exemple le cas à bord du Melvan qui assure la liaison entre Quiberon, Houat et Hoedic avec la Compagnie Océane, où les courses sont placées dans de grandes caisses grillagées et le tarif appliqué[352] est malicieusement surnommé « coffre de voiture ».

Quel que soit le contenant et les options adoptées, les courses effectuées sur le contient impliquent le déplacement du consommateur. Or, cela n'est pas nécessaire avec le système de commandes à distance.

Figure 251 – Un camion d'une enseigne continentale livrant sur l'île
Haut : Béluré (Arz), port de Palais (Belle-Île) (Crédit : MG 2016-17)

- *Une commande à distance avec livraison sur l'île depuis le continent*

Internet et les TIC bousculent les usages d'achat. Leur développement contribue à instaurer de nouveaux liens entre commerces et mobilités (Guillemot, 2016). Cela permet aux îliens d'effectuer des

[352] 11,78€ pour le demi-mètre cube et 19,76€ pour le mètre cube.

achats en ligne (Lyubareva et al., 2016), notamment de produits alimentaires. Le système de commande à distance et de livraison de la marchandise achetée peut s'effectuer de deux manières.

En premier lieu, des enseignes spécialisées dans la commande à distance auprès des particuliers proposent la livraison sur les îles de produits alimentaires courants, frais ou surgelés. Selon le type de navire assurant la liaison, ces commerces continentaux organisent l'acheminement en véhicule de livraison (Figure 251), ou en contenants isothermes. En second lieu, une tendance plus récente émerge avec la livraison proposée par certaines grandes surfaces (Figure 252). Un supermarché de la région brestoise explique que les commandes préparées sont livrées au port de commerce de Brest, point d'embarquement pour Molène et Ouessant avec la compagnie Penn Ar Bed. Les livraisons s'effectuent toute l'année, mais c'est en été que le nombre quotidien de commandes culmine avec une vingtaine pour ces deux îles. La saisonnalité des commandes laisse penser que les résidents secondaires pratiquent aussi ce type d'approvisionnement.

Selon l'enseigne, la marchandise est conditionnée en cartons ou dans des caisses spécifiques au système de livraison. Pour le commerce continental, la seule contrainte de livraison d'un client insulaire est l'horaire imposé par le navire. La livraison jusqu'au port est incluse dans le service. En revanche, le dernier kilomètre, ici constitué à la fois de la traversée maritime et du transport terrestre sur l'île, est à la charge du client. Ce mode d'achat en ligne peut impliquer de réceptionner la marchandise à la gare maritime du port insulaire mais évite au consommateur de se déplacer sur le continent, contrairement aux courses effectuées sur le continent. Pour autant, ces deux modes d'approvisionnement présentent des intérêts communs pour les consommateurs des îles.

Figure 252 – Un supermarché continental livrant au port insulaire

Ici à la pointe de la Fumée (Fouras) pour Aix (Crédit MG 2016)

- ***Les raisons du recours à ces pratiques***

Les îliens ont recours à ces modes d'approvisionnement pour plusieurs raisons (Freathy et al., 2016). Plusieurs éléments semblent favoriser de nouveaux modes d'approvisionnement : amélioration des dispositifs de desserte, mobilité croissante des îliens vers le continent, développement des outils de communication, réorganisation de l'offre commerciale alimentaire et émergence de nouveaux formats de commercialisation avec notamment des services de livraison proposés par les supermarchés continentaux. Et comme sur le continent, les grandes surfaces attirent par leur offre à la fois moins coûteuse et plus diversifiée qu'en petite épicerie (Graby, 2018).

La raison la plus souvent avancée est le tarif des biens alimentaires sur l'île. La plupart des épiceries ont des surcoûts liés à l'acheminement des marchandises et à leur stockage (cf. 7.2.6.3), et les répercutent, en plus de leurs marges, sur les prix de vente en magasin (Encadré 70). Les îliens cherchent notamment, en s'approvisionnant directement auprès de commerces continentaux et en assurant

Extrait de Les îles bretonnes, aspect géographiques de l'insularité (Brigand, 1983, p171)

« Les prix pratiqués durant la période estivale sont plus élevés que le reste de l'année. En outre, ils sont bien souvent supérieurs à ceux du continent. Le commerçant invoque le coût du transport pour les justifier. Aussi, lorsque les estivants et les insulaires sont sur le continent, ils profitent de l'occasion pour s'approvisionner avant le retour sur l'île. Si cette pratique de plus en plus fréquente s'avère indispensable pour certains produits de consommation non alimentaire introuvables sur les îles, elle crée par ailleurs préjudice aux alimentations locales ».

Encadré 70 – Tarif en épicerie insulaire et achats sur le continent

l'acheminement des courses, à optimiser leur budget alimentaire. En effet, la traversée d'une grande partie de ces biens voyageant avec le passager n'est pas facturée. Et même si, le cas échéant, les tarifs de transport maritime pour la marchandise sont jugés trop élevés par les îliens, ces derniers estiment tout de même cela plus rentable que les achats dans l'épicerie insulaire. Il faut toutefois noter que les marchandises ne sont pas transportées dans les mêmes conditions selon le mode d'approvisionnement. Un épicier rappelle les normes strictes s'appliquant au transport de produits frais pour un professionnel, tandis qu'un particulier en est affranchi.

La deuxième raison du recours à ces modes d'approvisionnement direct par le consommateur est l'assortiment, bien plus fourni, des commerces continentaux. *« Dans une île [...], le facteur essentiel est l'idée de limites : limite de la population, limite de la surface, frontières naturelles marquées, et on s'attendra par conséquent à un assortiment plus limité, qu'il s'agisse de produits locaux ou […] de produits importés »* (Moles, 1982, : 287). Les petites épiceries et supérettes insulaires étant de petits commerces, elles proposent un ensemble plus réduit de références, en général dans le bas de gamme. Le consommateur peut donc être tenté de s'approvisionner sur le continent pour satisfaire sa demande de produits non disponibles sur l'île. Un épicier insulaire observe les livraisons de commandes en ligne sur son île : *« Je vois bien les volumes qui passent. Environ une palette par jour à la mi-août. Pourquoi ? Parce que je n'ai que 200m², et donc je n'ai pas beaucoup d'assortiment, et ça je le comprends. Par contre, je ne comprends pas ceux qui font 100% de leurs courses là-bas ».* Internet et le continent sont l'alternative au manque d'assortiment. Deux pratiques s'observent. Le consommateur peut d'une part avoir recours à l'épicerie de proximité pour les achats alimentaires courants, mais faire appel aux commerces continentaux pour les produits moins courants (Desse, 1999). Il peut d'autre part effectuer son approvisionnement principal sur le continent. La vocation de l'épicerie insulaire tend alors vers le simple dépannage. Ainsi l'épicerie sur les petites îles, le plus souvent en situation de monopole, propose au consommateur un choix limité de produits alimentaires. Sur les grandes îles, où sont implantés davantage de points de vente d'alimentation générale, dont des supermarchés, le consommateur est moins enclin à se tourner vers ces deux modes d'approvisionnement. En raison de leur taille et des accords possibles avec leur groupe d'enseigne, les supermarchés proposent une offre proche de celle du continent, avec un plus grand nombre de produits et des prix similaires. Ce sont ainsi surtout les îles dotées de petites épiceries et supérettes qui connaissent l'émergence et le renforcement de ces pratiques d'approvisionnement direct sur le continent. Alors que les îles proches du continent favorisent les courses sur le continent, les îles éloignées se tournent davantage vers les commandes à distance.

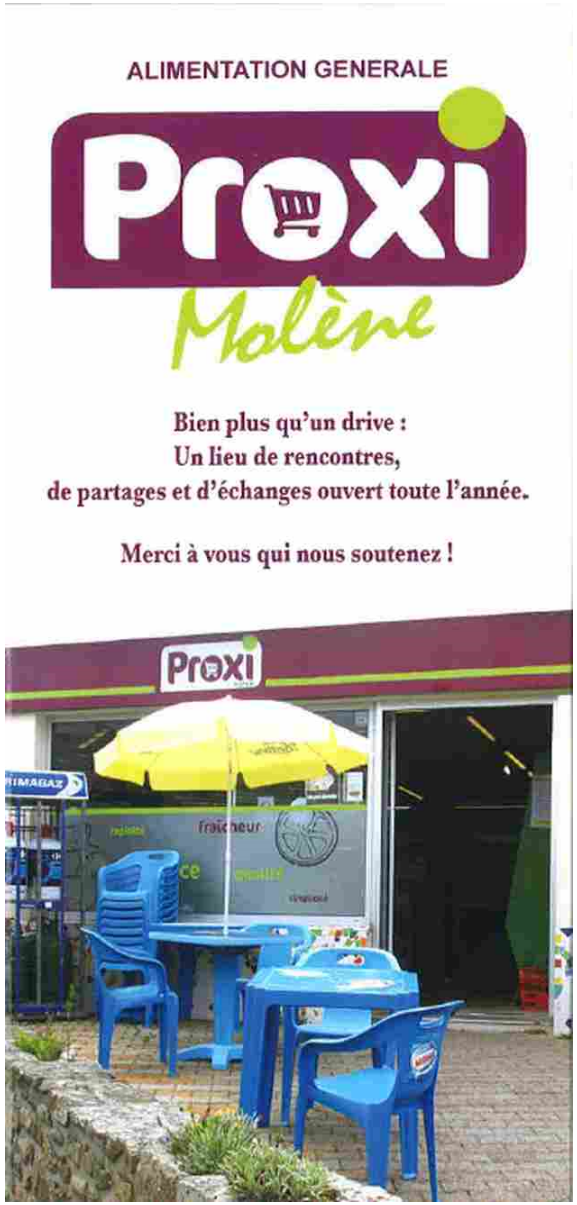


Figure 253 – Plaquette informative de la supérette de Molène

A l'intérieur, on peut y lire : « Plus qu'un magasin, un lieu de rencontre, de service. Notre rôle avant tout : favoriser le lien social »

- *L'épicerie insulaire mise en péril ?*

En plus des handicaps ordinairement liés à l'insularité (notamment étroitesse du marché, dépendance aux importations, surcoûts et aléas du transport), les épiceries des îles du Ponant avec un faible niveau d'équipement commercial, jusqu'alors bénéficiant d'une situation de rente, doivent aujourd'hui faire face à une concurrence émergente du continent. Les pratiques d'approvisionnement sur le continent par le consommateur, de plus en plus courantes, génèrent une nouvelle forme de concurrence. Selon l'intensité de cette pratique, le commerce continental est complémentaire ou concurrent, dans l'approvisionnement en biens alimentaires sur les îles. Non quantifiée, l'évasion commerciale vers le continent est clairement observée par les épiciers. Une gérante de supérette d'une petite île éloignée explique que sa clientèle est surtout composée de touristes, car *« les îliens, eux, font leurs courses sur le continent »*. Un épicier d'une île proche souligne que *« certains, on ne les voit jamais »*. La clientèle îlienne n'est plus captive des commerces de son île. Si la tendance se poursuit, la viabilité de l'épicerie est mise en péril.

Se pose alors la double question de la survie de l'épicerie et du rôle de ce commerce insulaire sur son territoire. L'année 2016 a connu la fermeture de deux épiceries sur les îles du Ponant, sans reprise[353]. Ce recours aux commerces continentaux sera-t-il de nature à mettre en cause l'équilibre et la survie de l'épicerie insulaire ? Cela annoncerait-il une dévitalisation des îles ? L'ouverture d'une épicerie (L'Île en vrac à Ouessant en 2018) et les actions envisageables permettent d'en douter.

L'épicerie peut en effet s'attacher à contrecarrer cette tendance. Pour maintenir une part du marché îlien suffisante à sa survie, l'épicier peut opter pour une amélioration de service. Treize des commerces enquêtés proposent par exemple un service de livraison des courses à domicile, comme sur le continent. De plus, la valorisation de produits locaux à fort ancrage territorial auprès de la clientèle touristique (tels que biscuits, conserves de poisson, miel ou bière locale par exemple) et l'offre de produits à forte valeur ajoutée, pour lesquels le surcoût relatif du transport est plus faible, peut être une piste pour renforcer ces activités insulaires.

En outre, l'épicerie insulaire présente des atouts que le commerce continental ne peut égaler. La proximité avec les clients, à la fois géographique et relationnelle, montre l'importance des relations hors marché par rapport aux relations marchandes (Rallet, 2002). Se sentant menacée, c'est un axe mis en avant par l'épicerie insulaire (Figure 253), misant sur le service de proximité qui ne peut être proposé par un commerce plus éloigné, et prônant le soutien à l'économie de l'île : *« Vous qui vivez sur l'île, vous*

[353] Deux épiceries sur six ont cessé leur activité sur les trois îles de l'Iroise (l'une à Ouessant et l'autre à Sein), pour des raisons non nécessairement liées à la concurrence du continent.

qui venez sur l'île, ensemble préservons les commerces de l'île. La vie insulaire est d'autant plus difficile en hiver. En consommant dans votre magasin, vous permettez à votre commerce de rester ouvert l'hiver ». Cela rappelle le lien fort qui unit ces commerces à leurs clients sur un territoire insulaire. Les épiceries ont besoin d'activité tout au long de l'année. Mais quand, en saison hivernale, l'île se vide de ses visiteurs et les rotations sont moins nombreuses ou altérées, elles apportent aussi, en plus des biens alimentaires essentiels, un lieu de rencontre. Par sa dimension sociale, la présence de l'épicerie reste un enjeu majeur pour de petits territoires physiquement éloignés comme le sont certaines des îles du Ponant.

Enfin, un levier de soutien au commerce insulaire est l'action communale pour conserver l'activité marchande, avec des initiatives telles que l'achat ou la modernisation d'un local (Graby, 2018). Le soutien à l'économie des îles passe autant par la redynamisation commerciale que par l'organisation de la desserte insulaire.

8.3 Conclusion du chapitre 8 : « on s'adapte et l'entreprise aussi »

Dans ce second chapitre de la partie sur l'entreprise et le navire, nous souhaitions préciser les comportements des entreprises insulaires vis-à-vis de la desserte, à travers les adaptations mises en œuvre pour surmonter les contraintes posées par la liaison, ainsi qu'à travers les stratégies retenues face au dispositif de transport. Ces adaptations et stratégies ont pu être identifiées grâce à nos enquêtes auprès des entreprises et nos observations de terrain réalisées pendant ce travail de recherche.

Dans un premier temps, nous pouvons conclure que la desserte et son fonctionnement incitent l'entreprise insulaire à agir différemment, à établir des ajustements, à mettre en œuvre des adaptations afin de tendre vers les objectifs définis en introduction de ce présent chapitre : réduire les coûts liés à la desserte, optimiser le temps alloué à la logistique et sa gestion, limiter les dommages causés à la marchandise lors du transport et simplifier son organisation pour l'entreprise. L'entrepreneur cherche à optimiser son activité et son fonctionnement.

Les adaptations sont nombreuses et nous avons voulu les classer. Pour cela, nous avons aménagé la typologie des innovations de Schumpeter en une typologie des adaptations. Selon ce schéma, elles se répartissent en adaptations de produit, de production, d'approvisionnement, de commercialisation, de logistique (à la fois l'amont et l'aval de l'activité) et d'organisation. Chacune des adaptations observées répond à au moins un des objectifs de l'entreprise. Par exemple, la restriction du nombre de fournisseurs permet de simplifier l'organisation et de réduire les coûts de transport. L'adaptation d'évitement du recours à l'approvisionnement continental permet de remplir les quatre objectifs.

Au prisme de ces adaptations, les entreprises insulaires ne sont pas différentes des entreprises continentales. La spécificité du cas d'étude ne réside ni dans les contraintes posées par le transport (chapitre 7), ni dans la nature des adaptations mises en œuvre (chapitre 8), mais dans l'ampleur de ces contraintes et ces adaptations. Toute entreprise, sur l'île ou sur le continent, souhaite optimiser la logistique et le transport, en en réduisant les coûts, en limitant les dommages, en optimisant le temps alloué et en simplifiant l'organisation logistique. Cependant, les entreprises insulaires diffèrent dans l'étendue et la portée de ces adaptations. Par exemple l'approvisionnement est certes choisi selon des critères habituels ayant trait au produit ou service (qualité, tarif…) ainsi qu'aux caractéristiques du fournisseur (proximité géographique et relationnelle…), mais une attention toute particulière est portée aux modalités et facilités de livraison, à la part du transport prise en charge par le fournisseur ou encore au respect des requêtes de conditionnement. Ces éléments sont essentiels pour l'entreprise insulaire dans sa stratégie d'approvisionnement.

Il faut noter une limite de ce travail. Nous avons uniquement rencontré des entreprises en activité et n'avons pas pu échanger avec des entreprises ayant cessé leur activité, peut-être en raison de la

desserte ou d'un manque d'adaptation au dispositif de transport. Nous ne pouvons donc pas conclure sur la pertinence et l'efficacité des adaptations observées. En revanche, toutes les entreprises ne sont pas égales face à la possible mise en œuvre de ces adaptations. Notre analyse n'était pas quantitative et ne permet pas statistiquement de corréler un type d'adaptation aux caractéristiques de l'entreprise. On peut néanmoins penser que la taille de l'entreprise et son volume d'activité (poids lors des négociations avec le fournisseur ou la compagnie maritime), l'affiliation de l'entreprise à un groupe continental, l'âge de l'entreprise et son expérience du système de transport, le secteur d'activité et les caractéristiques des produits à transporter conditionnent en partie les adaptations mises en place. Quant au système de desserte de l'île, il détermine la force de la contrainte et donc l'ampleur des réponses adaptatives de l'entreprise insulaire. Mais l'entrepreneur, son parcours et sa volonté d'optimiser cet aspect de l'entreprise sont tous aussi déterminants dans le type d'adaptations appliquées. La vision de l'entrepreneur et sa stratégie de développement comptent beaucoup dans la recherche d'adaptation et le rapport au transport de l'entreprise.

Dans un second temps, ce chapitre s'est intéressé à la stratégie d'internalisation ou d'externalisation du transport par l'entreprise insulaire sur les trois segments de la chaîne logistique et plus particulièrement dans le domaine de l'approvisionnement en biens alimentaires courants sur les îles du Ponant. Cette étude a permis de comprendre le rapport des entreprises mais aussi des îliens vis-à-vis du transport.

Il apparaît que les entreprises combinent un ensemble de profils stratégiques dans leur choix d'internaliser ou d'externaliser la logistique. Les modes d'approvisionnement ou d'expédition sont alors multiples. Cette stratégie est déterminée par de nombreux éléments liés à la desserte insulaire : existence et capacité de stockage de la gare maritime et offre de transport (existence, modalités, coûts et qualité) et notamment la possibilité de traverser avec un véhicule ; situation des ports continental et insulaire ; réglementation de circulation sur l'île. D'autres facteurs déterminant la stratégie logistique sont directement liés à la stratégie globale de l'entreprise : caractéristiques du produit, volume d'activité, équipement, volonté de contrôler la marchandise du fournisseur. A l'import comme à l'export, le transport sur l'île est le plus souvent internalisé tandis que le reste de la chaîne logistique est externalisé (profil c). L'internalisation complète (profil a) concerne la commercialisation nécessitant la présence de l'entrepreneur, ainsi que l'approvisionnement ponctuel, ou de produits spécifiques. Les entreprises déployant cette stratégie sont basées sur des îles desservies par des rotations fréquentes, ou avec un roulier (Groix ou îles proches du continent). Le profil d'internalisation depuis le port continental (b) est plus répandu parmi les épiceries que le reste des entreprises enquêtées, en raison de la fragilité des biens alimentaires frais pour lesquels l'entreprise préfère assurer le transport et le maintien de la chaîne du froid. Enfin la stratégie d'externalisation sur toute la chaîne (profil d) est employée essentiellement par les petites structures ne souhaitant pas s'équiper en moyens de transport, sur les îles où la circulation

est contrainte et pour les petits colis par le biais des services postaux. L'externalisation complète est également très courante à Batz où le service de livraison sur l'île intégré au transport maritime est jugé très efficace par les entreprises.

Pour les particuliers des îles, l'internalisation du transport des biens alimentaires est croissante, avec de nouveaux modes d'approvisionnement des ménages insulaires : courses sur le continent ou commandes à distance et livraison depuis un point de vente continental. Les facteurs déterminant le choix du consommateur entre les trois modes d'approvisionnement sont les coûts et la diversité de l'offre. Ce phénomène se retrouve sur toutes les îles avec toutefois des disparités entre les îles selon les modalités de desserte et le niveau d'équipement commercial. Liées à la mobilité des îliens, les courses sont plus couramment physiquement effectuées sur le continent depuis une île proche ou bien desservie. Les îliens des îles éloignées et moins fréquemment desservies ont plutôt recours au mode de livraison depuis le continent. En revanche, les grandes îles dotées de supermarchés sont moins touchées par cette fuite de la clientèle. L'acheminement par l'épicerie insulaire reste le principal canal d'approvisionnement pour l'importation de biens alimentaires, mais la clientèle est de moins en moins captive, en raison d'une mobilité croissante des habitants, permise par une liaison améliorée au fil du temps. On perçoit là le rôle crucial de l'organisation de la desserte pour les activités économiques insulaires.

CONCLUSION DE LA QUATRIEME PARTIE

Cette partie sur l'entreprise et le navire avait pour objectif de caractériser le comportement des entreprises insulaires vis-à-vis de la desserte, à travers les expériences de la desserte par l'entreprise (chapitre 7) et les stratégies et adaptations de l'entreprise à la desserte (chapitre 8).

Il s'avère que l'expérience de la desserte par l'entreprise est très diverse, en termes d'usage et de perception. La mobilité des passagers liés à l'entreprise et le recours à la desserte pour le fret sont déterminés par le secteur d'activité, les stratégies d'approvisionnement et de commercialisation, et le rapport de l'entrepreneur au continent. Il en résulte une multitude de pratiques spatiales, preuve que toute stratégie est envisageable pour une entreprise localisée sur une île du Ponant. A l'amont de l'activité, si l'approvisionnement est le plus souvent continental par manque de sources d'approvisionnement insulaire, la tendance à la consommation locale pourrait stimuler l'approvisionnement insulaire. A l'aval de l'activité, la commercialisation insulaire est largement favorisée par le marché touristique, mais des exemples démontrent qu'une commercialisation essentiellement continentale est tout à fait valable pour une production insulaire. Ainsi, la desserte, en atténuant la rupture maritime, permet d'envisager des échanges concluants avec le continent pour les entreprises insulaires.

Le rapport de l'entreprise au continent n'est pas nécessairement restreint par l'obligation de recourir à la desserte. Il est clairement lié à l'accessibilité de l'île et donc au dispositif de desserte : liaisons, infrastructures portuaires, consistance de service etc. Mais d'autres facteurs influent également le rapport de l'entreprise au continent : la stratégie de l'entreprise, l'individualité de l'entrepreneur et sa motivation d'installation économique sur l'île etc. Si la desserte a des implications, parfois fortes, sur l'entreprise, celle-ci n'est pas condamnée à un certain modèle de développement ou une stratégie particulière par la desserte. Toutefois, les entreprises s'épanouissant sur les îles sont issues d'idées originales qui émergent du territoire et s'appuient sur les atouts insulaires. L'entreprise peut profiter de la manne touristique, valoriser l'image de l'île pour sa production, qu'elle soit vendue sur l'île ou sur le continent, ou s'orienter vers les produits à forte valeur ajoutée, pour lesquels le coût du transport est négligeable.

Niés, critiqués ou reconnus, les efforts de la collectivité pour la continuité territoriale, par la mise en place d'un dispositif de desserte, ne permettent pas de supprimer totalement les contraintes de la traversée. Elles concernent le coût de la desserte, les risques de dommages, le temps consacré à la gestion du transport et la complication de l'organisation.

Notre enquête a permis de révéler qu'afin de limiter les effets de ces contraintes, l'entreprise insulaire met en œuvre des adaptations parmi un large panel recensé. La desserte a donc des implications directes sur l'activité et l'organisation de l'entreprise insulaire. Que la contrainte liée au dispositif de transport soit identifiée au préalable, découverte au lancement de l'activité ou survenue au cours de la vie de l'entreprise, celle-ci semble capable de s'y adapter par des ajustements. Une illustration en est la réaction des entreprises rencontrées dans les îles du large du Morbihan, qui pour la plupart attestent avoir rationnalisé leur approvisionnement depuis les augmentations tarifaires de 2015 pour réduire les coûts de transport liés à leurs besoins. Se pose toutefois la question de la limite des modalités de desserte que l'entreprise peut réussir à intégrer dans son fonctionnement. Peut-elle continuellement s'adapter à la desserte pour mener son activité ? Le décideur public doit avoir en tête l'impact de ses décisions lors de l'établissement des politiques publiques de desserte insulaire.

Conclusion générale

Il n'est pas aisé de conclure un travail qui a impliqué de développer de nombreux questionnements, de suivre plusieurs pistes, pas toujours fructueuses, d'appliquer des méthodes diverses et d'endosser divers rôles. Nous avons été à la fois rat de bibliothèque en quête de sources, enquêtrice à la recherche d'informations et de témoignages, détective pour l'obtention des données d'activité, photographe et observatrice des méthodes de travail sur les ports, intervenante auprès des îliens ou d'un public scientifique, et finalement rédactrice devant un écran d'ordinateur. Nous avons également parcouru des terrains variés : du bureau du maire d'Hoedic à celui du vice-président de la Région Bretagne en charge des transports et de la mobilité, du pont de la petite barge *Bréhat Services* à la passerelle du *Molenez*, de la modeste cale de Barrarac'h à la gare maritime moderne de Fromentine, de l'arrière-boutique de la maison de la presse ouessantine au siège de la société agroalimentaire Kerfood[354], en passant par un champ bréhatin et une cave islaise.

L'évocation même de ces souvenirs de thèse rappelle l'étendue du sujet, ainsi que la diversité des territoires étudiés et des acteurs rencontrés. Si les îles du Ponant sont au nombre de treize, il aurait été possible de réduire le terrain d'étude à une partie d'entre elles seulement. Cela a été envisagé, notamment en retenant deux îles de chaque groupe : deux petites îles proches, deux petites îles éloignées et deux grandes îles. Toutefois, au moment de sélectionner les îles selon cette typologie mais surtout en fonction de critères liés à leur desserte et à leur tissu économique, le choix s'est avéré malaisé. Toutes les îles, après une première étude rapide de leur système de desserte, nous ont semblé présenter des singularités tout à fait intéressantes. Telle île est entièrement desservie par un service privé, mais telle autre dispose d'une liaison par navires mixtes. Telle île attire le plus de visiteurs extérieurs, mais telle autre présente un tissu économique peu commun. Telle île est la plus distante des îles du Ponant, et telle autre est la plus petite démographiquement. Telle île est desservie par un établissement public, et telle autre connaît de nombreux aléas de desserte. Telle île favorise le fret roulant, et telle autre la marchandise au sol, malgré le même dispositif de desserte. En un mot, leur singularité, mais aussi l'attachement du chercheur à ces morceaux de terres originaux, ont proscrit tout rétrécissement du périmètre d'étude.

La recherche n'est jamais achevée. Etalée sur plus de quatre années, elle s'est appliquée à l'étude d'un objet en perpétuelle évolution : le système de desserte et ses acteurs, le territoire insulaire et ses

[354] Société à laquelle est rattachée l'entreprise La Bien-Nommée.

entreprises. Pour la cohérence du propos, une année de référence, 2016, a été adoptée. Depuis, des entreprises insulaires ont arrêté leur activité et d'autres se sont créées, des navires sont sortis de la flotte des îles du Ponant et d'autres y sont entrés, des contrats de DSP ont été renouvelés, et l'identité de l'autorité délégante a été modifiée au premier janvier 2017. Ce travail se veut donc être une analyse juste avant l'entrée en vigueur de la loi NOTRe. Et si les changements ne sont encore guère perceptibles[355], il est temps, près de trois ans après ce transfert de compétence, d'apporter un point final à cette recherche.

Avant de terminer, nous souhaitons toutefois évoquer quelques conclusions tirées de cette étude et dégager quelques éléments de réflexion sur la desserte, pierre angulaire de la vie insulaire.

Le comportement adaptatif de l'entreprise insulaire

De nombreux avis négatifs sur la desserte ont été collectés lors de ce travail de thèse, dont les enquêtes ciblaient les contraintes de transport auxquelles l'entreprise insulaire doit s'adapter. Les remarques sont pléthoriques et les rassemblements collectifs nombreux quand il s'agit de la desserte insulaire. Le mouvement des Cirés Jaunes en témoigne lors du dernier renouvellement de contrat de DSP pour les îles du large du Morbihan.

Si les perceptions sont parfois si négatives à propos des liaisons, c'est en raison de l'effort fourni par l'entreprise pour s'y adapter. Les modalités de la desserte contraignent l'entreprise insulaire dans son fonctionnement. Un défaut de desserte ou une accessibilité limitée implique une adaptation de la part des activités économiques. Moins la desserte est développée, plus cela requiert d'adaptations, d'une plus grande ampleur. Les principales contraintes de la desserte pour l'entreprise concernent le coût du transport, le temps requis pour les déplacements, les risques de dommages et la complexité organisationnelle. L'amélioration de la desserte permet de lever des contraintes, de libérer un temps non négligeable et de se concentrer sur le développement de l'entreprise, et donc de l'île. Ainsi la desserte est facilitatrice de l'activité économique insulaire. Rappelons néanmoins qu'elle est nécessaire mais non suffisante.

Le système de desserte façonne en partie l'entreprise insulaire dans son produit, ses méthodes de production, son approvisionnement et sa commercialisation, sa logistique et son organisation.

[355] Les changements constatés depuis 2017 concernent la modification de la livrée des navires et le renouvellement de deux contrats de délégation de service public (cf. note de bas de page n°74, p135). D'autres arrivent à échéance en 2020. Le nouveau navire de la liaison groisillonne, dont l'investissement a été effectué par la région Bretagne, avait été sélectionné par le département du Morbihan, ancienne autorité délégante.

L'entreprise s'adapte à la desserte. La nature de ces adaptations n'est pas spécifiquement insulaire. Toute entreprise souhaite optimiser le transport et la logistique de son activité. C'est dans l'intensité des réactions adaptatives que les entreprises insulaires se distinguent. L'insularité est un exhausteur des problématiques que l'on retrouve sur le continent, et la desserte renforce les réactions adaptatives.

Des dispositifs de liaison pour l'accessibilité insulaire

Le système de desserte engendre des adaptations de la part de l'entreprise locale, qui en retour espère des ajustements du service de transport au territoire insulaire. Il y a interrelation. Mais où se situe le curseur ? Est-ce au dispositif de transport, souvent fragile économiquement, de s'adapter au tissu économique insulaire, ou à l'entreprise, supportant déjà d'autres contraintes insulaires, de s'adapter à la desserte ? Toute décision du transporteur ainsi que du décideur public doit être considérée en tenant compte de ces efforts d'adaptation de l'entreprise.

Plus le niveau de desserte est élevé, plus la rupture maritime est estompée. Afin de mieux répondre aux besoins des activités économiques des îles, les dispositifs de liaisons sont aménagés de manière à améliorer l'accessibilité de l'île. Pour cela, les rugosités qui persistent sur le parcours du passager ou du fret entre île et continent doivent être atténuées. L'accessibilité perçue de l'île par les entreprises insulaires est fonction de la perception de ces rugosités. Les éléments pouvant constituer des freins à la circulation entre île et continent sont notamment la densité de circulation et les difficultés de stationnement au port, l'insuffisance des capacités de stockage, la modestie de la consistance de service, les coûts de traversée, la récurrence des aléas naturels et des avaries techniques ou encore la lourdeur des modalités de réservation. Tout cela accroît finalement les distances, renforce l'éloignement de l'île au continent. Mais parmi ces éléments, nombreux sont les leviers utilisables pour améliorer l'accessibilité. Il s'agit d'une question technique, politique et économique.

Le port et ses équipements jouent un rôle majeur pour fluidifier la circulation des biens et des personnes. L'interface portuaire, lieu de manipulation de la marchandise et de convergence spatiale et temporelle des flux, concentre les risques de croisement des flux, de dommages et de tensions. Son aménagement est crucial pour son accès, depuis la mer comme depuis la terre, et pour la circulation dans la zone portuaire. L'équipement requis varie selon les éléments à transporter. La gare maritime en tant que zone tampon est profitable aux passagers en attente, mais surtout nécessaire au stockage de la marchandise au sol, dont la circulation est moins fluide que celle du fret roulant.

Améliorer l'accessibilité a toutefois un double effet, puisque celle-ci a un rôle ambivalent sur l'attractivité du territoire. Lorsqu'elle est limitée, cela complique les échanges, affaiblit les volontés

d'installation des ménages et des activités économiques sur l'île mais charme ceux étant à la recherche de solitude et d'éloignement. Une poignée d'entrepreneurs sur les petites îles éloignées atteste que c'est ce qu'ils sont venus chercher en s'installant en territoire insulaire. A l'inverse, une accessibilité accrue encourage les échanges et renforce l'attractivité du territoire, en permettant notamment l'accès aux services continentaux non disponibles sur l'île. Mais l'amélioration de l'accessibilité favorise la mobilité, tant des visiteurs extérieurs que des îliens, faisant craindre une sur-fréquentation touristique et une fuite des consommateurs vers le continent pour leurs achats. La barrière commerciale que constitue la rupture maritime s'efface, et certaines activités insulaires, moins compétitives que leurs homologues continentales, se retrouvent davantage soumises à la concurrence. Toute modification de la desserte implique en effet des changements dans le mode d'habiter l'île.

Aujourd'hui, la desserte insulaire est jugée meilleure pour les passagers que pour le fret et plus aisée mais plus coûteuse pour les continentaux que pour les îliens. De manière assez étonnante de premier abord, les entreprises des petites îles éloignées ont une meilleure perception de l'accessibilité de leur île que celles des grandes îles fréquemment desservies. Certains évoquent même un allègement de la desserte en hiver, pour la renforcer en été. Faire le choix de vivre et de travailler sur une petite île éloignée implique dès le départ une plus grande acceptation des problématiques insulaires. Vivre sur une île reste un choix, et l'insularité a un prix, plus perceptible avec l'éloignement et la petite taille de l'île. Certains usagers ayant de fortes exigences envers la desserte semblent parfois oublier que le dispositif de transport ne peut complètement effacer la rupture maritime, à moins de construire un pont, comme cela a déjà été envisagé à Belle-Île il y a une trentaine d'années. Il semble parfois y avoir contradiction chez l'entrepreneur entre d'une part le désir personnel d'éloignement pour vivre dans un cadre privilégié, et d'autre part la revendication d'une liaison soutenue pour l'activité professionnelle. Les récriminations contre le système et le dispositif de desserte sont nombreuses, malgré les efforts mis en place pour assurer la continuité territoriale.

La double mission de la desserte

En effet, la desserte remplit une double fonction essentielle pour les territoires insulaires : assurer la continuité territoriale d'une part et favoriser la fréquentation touristique d'autre part. La première est exigée légalement, tandis que la seconde s'impose économiquement, afin de financer cette continuité et de soutenir l'activité insulaire. Il y a toutefois divergence entre les besoins de transport des visiteurs du continent et ceux des territoires insulaires, puisqu'on observe une mobilité inversée entre touristes et îliens (saisonnalité, sens, horaires…). Le transport de passagers, et de visiteurs notamment, prime sur celui de fret pour les activités insulaires dans l'établissement de la consistance de service. Les visiteurs,

dont les résidents secondaires, donnent-ils le rythme de la desserte ? Y a-t-il alors incompatibilité entre ces deux missions ? Les entrepreneurs bénéficient d'un service de transport dont il faut bien admettre qu'il ne leur est pas entièrement dédié. Cela conduit à des rapports contrastés au système de transport.

Cet appui de la desserte sur le tourisme conduit à plusieurs réflexions. La première est le dimensionnement de la flotte. Celle-ci doit en effet s'adapter à la fois aux faibles flux hivernaux et à la forte fréquentation estivale. Si la capacité de transport peut être modulée en premier lieu par l'effectif des rotations, la capacité des navires est un second axe d'ajustement. Comment obtenir une flotte plus flexible ? Vaut-il mieux une flotte plus étendue avec de petites unités, ou au contraire une flotte réduite avec de gros navires ? La première option réduit les coûts d'exploitation par navire et améliore les taux de remplissage en hiver, mais elle multiplie les rotations pour répondre à la demande estivale, compliquant la gestion de la consistance de service, et l'accès portuaire. Peut-être une formule mixte avec de grands navires mais aussi de petites unités robustes pourrait être recherchée, ces dernières servant non pas uniquement en saison estivale en renfort mais au contraire en période creuse pour optimiser l'exploitation, notamment avec du transport à la demande sous forme de bateau-taxi. En outre, la demande sociétale tend vers du transport plus propre. Sans aller jusqu'à du transport de fret à la voile, qui a le vent en poupe, la flotte du Ponant peut-elle évoluer en ce sens ? Pour la flotte, sélectionnée pour plusieurs dizaines d'années, il n'est pas évident de suivre l'évolution des mentalités.

La seconde réflexion est liée à l'évolution de l'activité touristique, principal support de la desserte. Il y a concentration des enjeux sur cette activité. En effet dans de nombreuses îles, le financement de la desserte repose sur la fréquentation touristique, en plus des subventions publiques. La collectivité cherche par-là à faire porter la charge de la desserte au visiteur plutôt qu'au contribuable. Le tourisme est en outre un secteur aujourd'hui incontournable des économies insulaires du Ponant, particulièrement marquées par les activités présentielles. Or il faut souligner la grande volatilité du secteur touristique, selon les conditions météorologiques, le contexte économique, les phénomènes de mode. Combien de temps encore les îles du Ponant, séduisant des visiteurs depuis plus d'un siècle, constitueront un facteur d'attrait ? Une desserte soutenue, établissant presque un pont maritime, ne dégrade-t-elle pas l'image de l'île ?

De plus, les territoires insulaires ne sont pas à l'abri d'un rejet du tourisme. Il y a plus de trente ans, André Guilcher évoque déjà les protestations insulaires envers les *« touristes de la journée qui apportent leurs provisions avec eux et qui n'achètent que des cartes postales »* (Guilcher, 1985). Aujourd'hui encore, les visiteurs sont parfois source d'irritation pour les îliens : véhicules en surnombre, non-respect du code de la route ou des règles de stationnement, impatience ou arrogance dans les commerces… Combien de temps encore les îliens du Ponant seront-ils prêts à accueillir des visiteurs ? A l'origine de mécontentements, la sur-fréquentation touristique est également la source d'enjeux écologiques et

environnementaux (production de déchets, piétinement etc.). Combien de temps les territoires insulaires pourront-ils supporter l'afflux touristique ? Des quotas pour réguler la fréquentation seront-ils instaurés afin de respecter la capacité de charge de ces territoires ?

Ainsi, plusieurs facteurs peuvent amener l'activité touristique à décliner. Se pose alors la question de la pérennité de la desserte et de la volonté politique de la maintenir. L'obligation de continuité territoriale vers ces petits territoires insulaires va-t-elle perdurer ? Si l'activité touristique décroît, une liaison sera-t-elle maintenue pour une petite communauté d'habitants ? André Guilcher questionne le coût du maintien d'une population sur ces îles pour la collectivité, aussi bien pour la desserte que pour d'autres postes de dépenses (scolarisation, ouvrages de défense face à la mer etc.). *« Mais qui fera le calcul de ce qu'un de ces insulaires coûte à l'Etat et au Département, en regard d'un citoyen résidant sur le continent ? »* ose-t-il demander (Guilcher, 1977). A l'heure de la restriction des services publics dans de nombreux domaines, la question de la pérennité de la continuité territoriale par la desserte insulaire peut se poser.

Un transport à façon

Le transport maritime de la desserte du Ponant partage peu de similitude avec le transport maritime mondial. Alors que celui-ci est ultra-libéralisé, celui des îles du Ponant est peu concurrentiel. Même si quelques îles bénéficient de plusieurs liaisons assurées par différentes compagnies, le marché est très segmenté, chaque transporteur se spécialisant dans un type de transport.

Pour surmonter les mécontentements liés à la desserte, des initiatives insulaires émergent. On en a vu des exemples à Batz, Sein ou Bréhat. De nombreuses autres initiatives en réflexion n'ont toutefois pas vu le jour en raison du difficile montage d'une action collective. Si l'initiative locale peut particulièrement bien répondre aux besoins de transport des entreprises insulaires, on peut s'interroger sur sa mise en œuvre sur une petite île éloignée, même si l'activité est soutenue par la collectivité, en raison de l'étroitesse de la communauté concernée. Ainsi, la desserte du Ponant est le plus souvent assurée par des structures non insulaires. Et contrairement au transport maritime mondial, elle est organisée, institutionnalisée et essentiellement publique. Si la proximité des petites îles proches et le volume d'activité de fret des grandes îles autorisent la rentabilité de quelques liaisons privées, le service public doit aujourd'hui légalement intervenir sur les autres liaisons afin d'assurer la continuité. Des questions sont régulièrement soulevées quant au périmètre fonctionnel de cette continuité territoriale. La mission de transport de service public doit-elle s'arrêter aux îliens et aux produits de première nécessité ? Comment définir ces derniers ? Pour l'entreprise de construction insulaire, les matériaux nécessaires constituent les matières premières indispensables à sa production, comme le kilogramme

de tomates de l'épicerie ou la farine de la boulangerie. Pourtant ces produits ne sont pas considérés au même niveau et connaissent des tarifications très disparates selon les liaisons.

Mais surtout, le transport maritime de la desserte insulaire du Ponant se distingue par la singularisation des méthodes de transport. Contrairement à l'échelle planétaire où un *« vaste espace homogène et mondial de circulation de marchandises »* peut émerger grâce à la conteneurisation (Frémont, 1996), la desserte insulaire du Ponant relie des espaces hétérogènes, où l'uniformisation n'est pas envisageable. Explorons-en les raisons. Rappelons que les questions de déplacement, d'approvisionnement et d'expédition sont plus larges que celle de la traversée maritime ou aérienne, car la desserte n'est qu'un maillon de la chaîne logistique couvrant également deux segments terrestres, sur l'île et le continent. Or la configuration de l'île ne permet pas toujours l'usage de contenants similaires au continent. Toute uniformisation du conditionnement n'est alors guère concevable. Les ruptures de charge et le reconditionnement des marchandises diverses sont la traduction de l'hétérogénéité des territoires et des segments de la chaîne logistique. L'uniformisation de la flotte des différentes liaisons n'est pas non plus possible. Les liaisons assurées par des rouliers présentent de nombreux avantages pour le transport de fret en réduisant les ruptures de charge et les efforts de manutention ou de conditionnement. Mais ce modèle n'est pas généralisable. Une telle liaison n'aurait par exemple aucun sens à Sein, au vu de la configuration de l'île et de ses petites ruelles. La desserte s'adapte pour chaque liaison aux modalités de transport et aux mobilités de l'île. Soulignons aussi la relation inverse : la desserte peut grandement influencer la mobilité sur l'île. En effet, après la transition du mode de propulsion vélique à une propulsion motorisée, le passage de véhicules par des rouliers a constitué une seconde petite révolution dans la desserte des îles, dont le paysage et l'aménagement se sont modifiés pour accueillir cette nouvelle forme de mobilité. Si le transport de fret roulant simplifie la manutention et la gestion des ruptures modales, le passage de véhicules qu'il permet est-il toujours souhaitable pour l'île ? Ses représentants décrient de plus en plus ouvertement les problèmes d'environnement, de conflit avec d'autres usages et de cohabitation avec des modes de transport plus doux, et affichent leur volonté de limiter l'accès de l'île aux voitures.

Enfin, l'uniformisation de la desserte n'est pas souhaitée par les usagers. Avec le nom du nouveau navire, le *Breizh Nevez 1*, la région Bretagne a voulu insuffler l'idée qu'il est le premier d'une flotte en cours de renouvellement. Toutefois le mauvais accueil de ce nom, détaché de l'île de Groix que le navire dessert, montre que les îliens ne souhaitent pas une standardisation ou une mutualisation des liaisons à l'échelle bretonne, mais bien une adaptation à chaque territoire insulaire.

L'analyse de la desserte des îles du Ponant montre qu'il s'agit d'un transport à façon, s'ajustant à toutes les demandes. Les compagnies transportent de tout et s'adaptent à la diversité des cas insulaires. Des ajustements sont observés d'une liaison à l'autre, même quand elles sont assurées par la même

compagnie. Ils concernent les horaires, les navires, les contenants mis à disposition ou encore les grilles tarifaires. La desserte s'adapte au tissu économique de l'île à desservir, comme en témoigne le service de transport de fret de l'île de Batz. L'adaptation à la géodiversité des territoires insulaires, données géographiques mais aussi facteurs politiques, engendre une singularité des liaisons.

La région, nouvelle autorité délégante, se trouve donc face à la gestion d'une desserte non homogène, qui est la somme de cas singuliers. Des harmonisations sont-elles envisageables, et pour quels éléments du dispositif ? La région devra arbitrer entre adaptation aux divers cas insulaires d'une part et équité entre territoires d'autre part.

BIBLIOGRAPHIE

AGRESTE (1999). *Plus d'une commune sur deux sans commerce de proximité*. Agreste Primeur, La Statistique Agricole, 56, 4p.

Alligand, G. (2015). *Les jeux d'acteurs dans les délégations de service public de transport maritime : le cas des îles du large du Morbihan (Groix, Belle-Île, Houat et Hoedic)*. Sciences Politiques (Lyon). 98p.

Armstrong, H., Johnes, G., Johnes, J., & MacBean, A. (1993). *The role of transport costs as a determinant of price level differentials between the Isle of Man and the United Kingdom, 1989*. World Development, 21(2), pp.311–318.

Armstrong, H., & Read, R. (2006). *Geographical "handicaps" and small states: Some implications for the Pacific from a global perspective*. Asia Pacific Viewpoint, 47(1), pp.79–92.

Association des îles du Ponant (2011). *Les îles du Ponant*.

AUDELOR (2015). *Île de Groix : modifications des conditions de liaison maritime. Une enquête auprès des entreprises*. Lorient. 27p.

Baldacchino, G. (2006). *Managing the hinterland beyond: Two ideal-type strategies of economic development for small island territories*. Asia Pacific Viewpoint, 47(1), pp.45–60.

Barthélemy, J. (2004). *Comment réussir une opération d'externalisation*. Revue Française de Gestion, 151(4), pp.9–30.

Bataillard, M. (2013). *Une histoire de l'île de Sein*. Empreintes. 356p.

Baumol, W. (1982). *Contestable markets : an uprising in the theory of industry structure*. American Economic Review, 72(1), pp.1–15.

Bavoux, J.-J., Beaucire, F., Chapelon, L., & Zembri, P. (2005). *Géographie des transports*. Armand Colin. 232p.

Bavoux, J. J. (2006). *Structuration du territoire bourguignon : de l'île à l'isthme*. Revue Géographique de l'Est, 46(1–2), 16p.

Bavoux, J. J., & Bavoux, D. (1998). *Géographie humaine des littoraux maritimes*. Armand Colin. 96p.

Bavoux, J. J., & Chapelon, L. (2014). *Dictionnaire d'analyse spatiale*. Armand Colin. 608p.

de Beaulieu, F. (2007). *La Bretagne*. Le Cavalier Bleu. 128p.

Becet, J.-M., & Mainet, G. (1990). *Les hommes et l'espace insulaire*. Norois, 145(1), pp.15–19.

Bécet, J.-M., & Rezenthel, R. (2004). *Dictionnaire juridique des ports maritimes et de l'environnement littoral*. Presses Universitaires de Rennes. 367p.

Beitone, A., Cazorla, A., Dollo, C., & Drai, A.-M. (2002). *Dictionnaire des sciences économiques* Armand Colin. 445p.

Benjamin, D. (1999). *Intégrations et dépendances*. Mappemonde, 54(2), pp.2–5.

Berjot, C. (2015). *Constat sur requête*. Quiberon. 8p.

Bernardie-Tahir, N. (2005). *Des « bouts du monde » à quelques heures : l'illusion de l'isolement dans les petites îles touristiques*. Annales de géographie, 644(4), pp.362–382.

Bernardie-Tahir, N. (2008a). *De l'insularité à la contre-insularité : un autre regard sur les îles*. In L'Autre Zanzibar. Géographie d'une contre-insularité. Karthala. pp.11–20.

Bernardie-Tahir, N. (2008b). *De la contre-insularité à l'insularité planétaire*. In L'Autre Zanzibar. Géographie d'une contre-insularité. Karthala. pp.371–373.

Bernardie-Tahir, N. (2010). *Immobiles îles*. Géographie et Cultures, 75. 13p.

Bertram, G. (2006). *Introduction: The MIRAB model in the twenty-first century*. Asia Pacific Viewpoint, 47(1), pp.1–13.

Bertram, G., & Watters, R. (1985). *The MIRAB Economy and South Pacific Microstates*. Pacific Viewpoint, 26(3), pp.497–519.

Bertram, G., & Watters, R. (1986). *The MIRAB process, earlier analyses in context*. Pacific Viewpoint, 27(1), pp.47–59.

Biggi, M. (2000). *Représentations statistiques et économiques de l'insularité*. In J.-D. Hache, Quel statut pour les îles d'Europe? L'Harmattan. pp.129–148.

Bioret, F., Brigand, L., & Le Démézet, M. (1990). *L'environnement, argument de développement d'un tourisme intégré dans les îles bretonnes*. Norois, 145(1), pp.69–80.

Blin, F., & Guillon Deshayes, N. (2006). *Un tissu économique diversifié dans l'ensemble de la région*. Paris. INSEE. 4p.

Bodin, C. (2004). *Droit de la concurrence et coexistence de compagnies privées et publiques de transport maritime de passagers sur une ligne locale*. Université de Bretagne Occidentale. Mémoire de DESS. Droit des activités maritimes. 215p.

Boiteau, C. (2011). *Délégation de service public - Notion et catégories*. JurisClasseur Administratif, 660, 36p.

Boncoeur, J. (2013). *Perspectives économiques pour les îles du Ponant : question de recherche*. 13p.

Boquet, Y., & Desse, R.-P. (2007). *Commerce et mobilités*. 293p.

Bouba-Olga, O., & Grossetti, M. (2008). *Socio-économie de proximité*. Revue d'Économie Régionale & Urbaine, octobre(3), pp.311–328.

Brigand, L. (1979). *La vie associative à Belle-Île-en-Mer*. Université de Bretagne Occidentale. Mémoire de maîtrise. Section Géographie. 193p.

Brigand, L. (1983). *Les îles bretonnes. Aspects géographiques de l'insularité*. Université de Bretagne Occidentale. Thèse de doctorat. Géographie. 267p hors annexes.

Brigand, L. (1984). *Activités traditionnelles et tourisme dans les îles du Ponant (Bretagne)*. Norois, 121, pp.63–76.

Brigand, L. (1992). *Les îles en Méditerranée*. Economica. PNUE. 98p.

Brigand, L. (2000). *Îles, îlots et archipels du Ponant. De l'abandon à la surfréquentation? Essai sur la question des usages, de la gestion et de la conservation depuis 1950*. Université de Paris 1 Sorbonne. Thèse de doctorat d'Etat. 471p.

Brigand, L. (2002). *Les îles du Ponant. Histoire et Géographie des îles et archipels de la Manche et de l'Atlantique*. Palantines. 480p.

Brigand, L. (2004). *Les ports dans les îles*. In Les ports du Ponant. L'Atlantique de Brest à Bayonne. Palantines. p.67.

Brigand, L. (2009). *Besoin d'îles*. Stock. 248p.

Brigand, L. (2013). *Oser entreprendre dans les îles*. ArMen, N°196.

Brigand, L. (2017). *Enez Sun, Carnet d'un géographe à l'île de Sein*. Dialogues. 127p.

Brigand, L., & Bioret, F. (1994). *Réflexions sur l'influence du mouton dans les modes de gestion des milieux insulaires: Ouessant et Clare (Irlande)*. Norois, 41(164), pp.559–564.

Brigand, L., Chailloux, A., Corsi, L., David, L., Lavialle, G., & Tesson, M. (2019). *La marge attractive : les néo-entrepreneurs des îles du Ponant*. In X. Bernier et al., Mobilités marginales, mobilités dans les marges, marges mobiles. Presses Universitaires de Rennes. pp.205–218.

Brigand, L., Chailloux, A., Corsi, L., & Lavialle, G. (2014). *Entreprendre sur les îles, du constat aux témoignages, de l'expérience aux projets*. Institut Universitaire Européen de la Mer, Université de Bretagne Occidentale. Rapport du projet ID-Îles. 108p.

Brigand, L., & Le Démézet, M. (1986). *Les changements écologiques, économiques et sociologiques dans les îles du Ponant. Le cas de Batz, Ouessant et Groix*. Université de Bretagne Occidentale, Brest. 200p.

Briguglio, L. (1995). *Small island developing states and their economic vulnerabilities*. World Development, 23(9), pp.1615–1632.

Brunet, R., Ferras, R., & Théry, H. (2009). *Les mots de la géographie*. Dictionnaire critique. Reclus. 520p.

Buhot, C. (2006). *Marché du logement et division sociale de l'espace dans les îles du Ponant*. Université de Bretagne Occidentale. thèse de doctorat. Géographie. 446p.

Burac, M. (1991). *Approche géographique du problème de l'unité politique dans les Etats et pays multi-insulaires de la Caraïbe*. In A. Yacou & M. Martin (Eds.), Etudes caribéennes. Société et Politique. Presses de l'Institut d'Etudes Politiques de Toulouse. pp.147–158.

Cabanne, C. (1998). *Les ports et les transports maritimes*. In A. Miossec, Géographie humaine des littoraux maritimes. CAPES. CNED-SEDES. pp.251–307.

Calderwood, E., & Freathy, P. (2014). *Consumer mobility in the Scottish isles: The impact of internet adoption upon retail travel patterns*. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 59, pp.192–203.

Carroué, L., Bernard, N., Beucher, S., Dieterich, F., Dubois, S., Jousseaume, V., Turbout, F. (2017). *La France des 13 régions*. Armand Colin. 320p.

Catram, & Mauric. (2014). *Etude sur l'évolution du service public maritime entre l'île d'Yeu et le continent*. Paris. 112p.

Cerveau, M.-P. (2001). *Les îles Marquises, Insularité et Développement*. Centre de Recherche sur les Espaces Tropicaux. 274p.

CESER (2006). Pour *une stratégie portuaire dans une région maritime*. 290p.

Chailloux, A. (2013). *Monographies des îles du Ponant : analyses statistiques comparées*. Institut Universitaire Européen de la Mer, Université de Bretagne Occidentale. Mémoire de Master. Géographie. 29p.

Chambre Régionale des Compte. (2014a). *Rapport d'observations définitives sur la gestion du Conseil Général du Finistère en matière de dessertes maritimes et aériennes des îles*. 39p.

Chambre Régionale des Compte. (2014b). *Rapport d'observations définitives sur la gestion du Conseil Général du Morbihan en matière de dessertes maritimes des îles*. 36p.

Chapelon, L. (2006). *L'accessibilité, marqueur des inégalités de rayonnement des villes portuaires en Europe*. Cybergeo.

Chasles de La Touche, T. (1852). *Petite histoire de Belle-Île-en-Mer*. Nantes. 259p.

Chaussade, J. (1990). *L'île d'Yeu, un exemple de développement insulaire*. Norois, 37(145), pp.81–88.

Chiron, T. (2007). *Quelle gestion durable des ressources en eau et du risque de pénurie sur les petites îles ?* Institut Universitaire Européen de la Mer, Université de Bretagne Occidentale. Thèse de doctorat. Géographie. 412p.

Chlous-Ducharme, F. (2004). *L'archipel de Molène et « l'Autre bord »*. Ethnologie Française, 34(1), pp.113–122.

Claret de Fleurieu, A. (2000). *Mission d'analyse de la situation existante et des perspectives d'avenir des dessertes maritimes des îles de Molène, Ouessant, Sein et Batz*. Conseil Général des Ponts et Chaussées. 61p.

Coase, R. (1937). *The nature of the firm*. Economica, 4(16), pp.386–405.

Colas, S. (2008). *Les îles de l'Atlantique : la nature sous la pression du tourisme*. Commissariat général au développement durable. Service de l'observation des statistiques. 4p.

Cole, S., & Villa, A. (2006). *L'intermodalité dans le transport de marchandises : ports et hinterlands, transport maritime, y compris celui à courte distance*. Réseaux Transnational Atlantique des Partenaires Economiques et Sociaux. Groupe de travail Accessibilité. 167p.

Commission des Îles de la CRPM (2009). *Consultation sur le 5e rapport relatif au cabotage maritime*. Commentaires de la Commission des îles de la CRPM. 6p.

Compagnie Océane (2015). *Rapport d'activités 2015*. 94p.

Compagnie Océane (2016). *Rapport d'activités 2016*. 99p.

Connell, J. (1991). *Island Microstates : The Mirage of Development*. The Contemporary Pacific, 3(2), pp.251–287.

Conseil de la Concurrence (2004). *Décision n°04-D-79 du 23 décembre 2004 relative à des pratiques mises en œuvre par la Régie départementale des passages d'eau de la Vendée (RDPEV)*. 25p.

Conseil Général du Finistère (2010). *Plan d'engagement avec les îles Finistériennes*. Quimper. 16p.

Conseil Régional de Bretagne (2016). *Pour un nouveau panorama portuaire au service de l'économie et du développement régional*. Rennes. 14p.

Conte, N. (2014). *La continuité territoriale, outil de développement et d'aménagement de la Corse?* Marne-La-Vallée. Actes de l'Association de Science Régionale de Langue Française. 19p.

Corsi, L., & Brigand, L. (2015). *En quoi l'entrepreneuriat constitue-t-il un enjeu pour les îles du Ponant?* ID-Îles Magazine. France: Tébéo. 26 minutes.

Corsi, L., & Brigand, L. (2016a). *Ces entreprises qui exportent* ID-Îles Magazine. France: Tébéo. 26 minutes.

Corsi, L., & Brigand, L. (2016b). *Collégiens des îles : regards sur l'entrepreneuriat*. ID-Îles Magazine. France: Tébéo. 26 minutes.

Couliou, J.-R., & Le Bouëdec, G. (2004). *Les ports du Ponant. L'Atlantique de Brest à Bayonne*. Palantines. 480p.

Cour des Comptes (2011). *Rapport public annuel 2011*. 1130p.

Cour des Comptes (2016). *Rapport public annuel 2016. Les liaisons vers les principales îles du Ponant : un enjeu pour la région Bretagne*. 20p.

CPIE (2015). *Actes des rencontres agricoles inter-îles*. 42p.

Cuillandre, F. (1998). *La situation fiscale et budgétaire des îles de Sein et Molène (Finistère)*. Revue Juridique de l'Ouest, 11(4), pp.531–541.

Deboudt, P., Meur-Férec, C., & Morel, V. (2014). *Géographie des mers et des océans*. Armand Colin. 324p.

Dehoorne, O. (2007). *Le tourisme dans l'espace caribéen. Logiques des flux et enjeux de développement*. Téoros, 26(1), pp.6–14.

Dehoorne, O. (2014). *Les petits territoires insulaires : positionnement et stratégies de développement*. Études Caribéennes, (27–28). 23p.

Desse, R.-P. (1999). *La mobilité des consommateurs et les nouveaux espaces commerciaux*. Espace-Populations-Sociétés, (2), pp.281–289.

DIRM NAMO (2016a). *Le développement durable des activités économiques, maritimes et littorales et la valorisation des ressources naturelles minérales, biologiques et énergétiques*. 111p.

DIRM NAMO (2016b). *Monographie 2015 de la façade Nord Atlantique-Manche Ouest*. Nantes. 126p.

DIRM NAMO (2017). *Monographie 2016 de la façade Nord Atlantique Manche Ouest*. Nantes. 148p.

Dortier, J.-F. (2004). *Le dictionnaire des sciences sociales*. Sciences Humaines. Presses Universitaires de France. 875p.

Doumenge, F. (1965). *Géographie des mers*. Presses Universitaires de France. Magellan. Paris. 278p.

Doumenge, F. (1985). *Les îles et les micro-Etats insulaires*. Hérodote, (37–38), pp.297–327.

DREAL (2010). *La situation des transports en Pays de la Loire. Les flux maritimes et fluviaux en 2009*. Nantes. 32p.

Duchâtel, E. (2016). *Sensibilité au Tissu Economique Local et Performance de l'Entreprise*. Université de Grenoble Alpes. Thèse de doctorat. Sciences de gestion. 213p.

Dumortier, B. (1976). *Belle-Île, Houat et Hoedic, le poids de l'insularité dans trois îles bretonnes*. Ecole Normale. 163p.

Dupont, E. (2016a). *Atlas portuaire des îles du Ponant*. Institut Universitaire Européen de la Mer, Université de Bretagne Occidentale. 34p.

Dupont, E. (2016b). *Les installations portuaires dans le contexte des liaisons maritimes île/continent du Ponant. Approche géomatique et aspects théoriques de la géographie portuaire*. Institut Universitaire Européen de la Mer, Université de Bretagne Occidentale. Mémoire de Master. Géographie. 67p.

Easterly, W., & Kraay, A. (2000). *Small States, Small Problems? Income, Growth, and Volatility in Small States*. World Development, 28(11), pp.2013–2027.

Espuny Moyano, J. M. (2012). *Avis du CESE sur les problèmes propres aux îles*. Comité Economique et Social Européen. Bruxelles. 14p.

Esseul, M. (2018). *En route pour la France. Trois siècles de liaison maritime entre l'île d'Yeu et le continent*. L'Etrave. 64p.

EURISLES (1999). *Indicateurs statistiques de disparité régionale engendrés par l'insularité et l'ultrapériphéricité*. Rapport de synthèse. 53p.

Finlay, H., O'Mahony, M., & O'Sullivan, D. (2003). *Long Transport Chains: Exporting from a Peripheral Island*. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 1854, pp.144–151.

Foulquier, E. (2014a). *Les géographies du transport maritime*. In Géographie des mers et des océans. Armand Colin. pp.67–90.

Foulquier, E. (2014b). *Maritimité et maritimisation du monde*. In Géographie des mers et des océans. Armand Colin. pp.45–66.

Foulquier, E. (2016). *Prendre la mesure de la conflictualité portuaire*. L'Information Géographique, 80(4), pp.56–75.

Fraenkel, J. (2006). *Beyond MIRAB: Do aid and remittances crowd out export growth in Pacific microeconomies?* Asia Pacific Viewpoint, 47(1), pp.15–30.

Freathy, P., & Calderwood, E. (2013). *The impact of internet adoption upon the shopping behaviour of island residents*. Journal of Retailing and Consumer Services, 20(1), pp.111–119.

Freathy, P., & Calderwood, E. (2016). *Coping with Change: The Implications of e-Commerce Adoption for Island Consumers*. Regional Studies, 50(5), pp.894–908.

Frémont, A. (1996). *L'espace maritime et marchand : pour une problématique*. Espace Géographique, 25(3), pp.203–213.

Frémont, A. (2007). *Le monde en boîtes. Conteneurisation et mondialisation*. Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité. 145p.

Frémont, A. (2014). *Au-delà du mythe, les transports : un levier pour des projets de territoire ?* L'espace Géographique, 43, pp.51–67.

Frémont, A., & Frémont-Vanacore, A. (2015, March). *Géographie des espaces maritimes*. Documentation Photographique, La Documentation Française, 66p.

Fustier, B. (1995). *Position économique des régions insulaires par rapport à la norme européenne : le poids de l'isolement*. Revue d'Economie Régionale & Urbaine, 1, pp.87–102.

Gariglietti-Brachetto, C. (2013). *Etat des lieux, dynamiques et perspectives des activités agricoles dans les îles du Ponant*. Institut Universitaire Européen de la Mer, Université de Bretagne Occidentale. Mémoire de Master. Géographie. 105p.

Gaston-Mathé, C. (2015). *La mémoire de Houat*. 241p.

Gautier, R. (2000). *Le tourisme et la politique de développement touristique à l'île d'Yeu*. Université de Nantes. Mémoire de Master. Géographie. 107p.

Gay, J.-C. (2014). *Le réchauffement climatique : l'instrumentalisation des îles*. Espace Géographique, 43(1), pp.81-89.

Georgelin, N. (1998). *Transport et flux maritimes entre Groix et le continent*. Université de Bretagne Occidentale. Mémoire de Licence. Géographie. 19p.

Gombaud, S. (2007). *Iles, insularité et îléité. Le relativisme dans l'étude des espaces archipélagiques*. Université de la Réunion. Thèse de doctorat. Géographie. 1101p.

Graby, A. (2018). *Croissance, déclin ou renouvellement des commerces alimentaires*. In Atlas de la Manche. Des polders au pôle d'air. Bayeux: OREP. pp.100–101.

Gras, P. (2010). *Le temps des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*. Paris. Tallandier. 300p.

Guilcher, A. (1953). *Une cause essentielle du déclin de la pêche à l'île de Sein*. Annales de Bretagne, 60(1), pp.171–172.

Guilcher, A. (1977). *Vie et mort des petites îles finistériennes*. Norois, 95(3), pp.123–128.

Guilcher, A. (1985). *Les iles du Ponant*. Hérodote, (37–38), pp.273–288.

Guillaume, J., & Guineberteau, T. (2014). *Conflictualité et gouvernance portuaires*. In C. Lamberts & E. Foulquier, Gouverner les ports de commerce à l'heure libérale. CNRS Editions. pp125-146.

Guillaumont, P. (1988). *Ouverture sur l'extérieur, instabilité des exportations et politique économique dans les économies insulaires*. In F. Vellas, L'enjeu des petites économies insulaires. Economica. 297p.

Guillemot, L. (2016). *Commerce et mobilités*. Bulletin de La Société Géographique de Liège, 66(1), pp.83–87.

Guingot, M. (2017). *Des îles et des épiciers. S'approvisionner en biens alimentaires dans les îles du Ponant*. Géotransports, 9, pp.23–39.

Guthunz, U., & Von Krosigk, F. (1996). *Tourism Development in Small Island States : From MIRAB to TouRAB?* In Lino Briguglio et al, Sustainable Tourism in Islands and Small States. London & New-York: Pinter. pp.18–35.

Hache, J.-D. (1988). *La continuité territoriale : mythe ou réalité?* Cahier de l'IDIM, 1, pp.26–55.

Hache, J.-D., Doxiadis, A., & Cocossis, H. (1985). *Etude de transports des îles de la Communauté. Problèmes et possibilités d'amélioration*.

Heuga, J.-L. (2016). *Les difficultés juridiques et financières soulevées par la délégation des liaisons maritimes*. In Insularité et accessibilité. Actes de colloque. 2p.

INSEE (2015). *Sphère présentielle et sphère productive*. Paris. 8p.

INSEE (2016). *En 2015, les prix en Corse dépassent de 3,6% ceux de la France de province*. Insee Flash 14. 2p.

INSEE, DARES, & DATAR (2011). *Atlas des zones d'emploi 2010*. Paris. 84p.

Karampela, S., Kizos, T., & Spilanis, I. (2014). *Accessibility of islands, towards a new geography based on transportation modes and choices*. Island Studies Journal, 9(2), pp.293–306.

Knafou, R. (1996). *A quoi servent les îles*. In Les îles en société : fonctions sociales, dimensions subjectives et intégration au système insulaire. Brest. pp. 39–40.

Kuznets, S. (1960). *Economic growth of small nations*. In E. A. Robinson, The economic consequences of the size of nations. London: Palgrave Macmillan. pp.14–32.

Lacoste, R. (2007). *Les nouvelles échelles du transport maritime*. Note de Synthèse n°91. ISEMAR. 4p.

Larsson, B. (2004). *Préface*. In Les ports du Ponant. L'Atlantique de Brest à Bayonne. Palantines. pp.8–11.

Lavaine, M. (2018). *La continuité territoriale en droit public français*. La Revue Du Droit Public. 10p.

Lavialle, G. (2013). *Structure et comportement de l'entrepreneuriat : analyse comparative des îles du Ponant (France)*. Institut Universitaire Européen de la Mer, Université de

Bretagne Occidentale. Mémoire de Master. Sciences Economiques. 55p.

Le Cornec, E. (2016). *L'accès payant aux îles*. In Insularité et accessibilité. Actes de colloque. 7p.

Le Démézet, M., & Brigand, L. (1987). *La spécialisation des activités dans les îles de Batz, d'Ouessant et de Groix : une forme d'adaptation aux contraintes liées à l'insularité*. Norois, 133(34), pp.201–210.

Le Gentil, A. (2012). *Entreprendre sur les îles : du constat aux témoignages, de l'expérience au projet*. Institut Universitaire Européen de la Mer, Université de Bretagne Occidentale. Mémoire de Master. Géographie. 31p.

Le Meur, Y. (2015). *Approche évaluative des surcoûts publics locaux entraînés par l'insularité*. Rennes. Ressources Consultants Finance. Rapport définitif actualisé. 43p.

Leblic, I. (2007). *Molène, une île tournée vers la mer*. Peeters. 542p.

Lévy, J., & Lussault, M. (2013). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Belin. 1127p.

Logossah, K., & Maupertuis, M. (2007). *La spécialisation touristique des petites économiques insulaires en développement est-elle une voie de croissance durable ?* Revue d'Economie Régionale & Urbaine, (1), pp.35–55.

Lombard, N., & Labescat, G. (2010). *Les îles, laboratoires du tourisme durable*. Espaces, 278, pp.8–13.

Lorfeuvre, F., & Pouliquen, C. (1978). *Une politique équilibrée de développement agricole à Belle-Ile*. Ecole Nationale Supérieure Agronomique de Rennes. 66p.

Lucas, A., & Le Doaré, J. (1968). *Ouessant, île du Ponant*. Châteaulin. 40p.

Lugand, J. (2016). *Etat des lieux des entreprises insulaires dans les îles du Ponant*. Institut Universitaire Européen de la Mer, Université de Bretagne Occidentale. Mémoire de Master. Géographie. 66p.

Lyubareva, I., & Lazès, J. (2016). *ID-îles 2 TIC : « Usages numériques des entrepreneurs des îles du Ponant »*. IMT Atlantique, Brest. 57p.

Maillard, J.-C. (2004). *Insularité, société et développement*. Cahiers d'Outre-Mer, 225, pp.3–6.

Maillard, J.-C. (2006). *Économie maritime et insularité : le cas des îles tropicales*. Les Cahiers d'Outre-Mer, 59(234), pp.167–198.

Marcadon, J. (1990). *Transports maritimes et espaces insulaires en Europe*. Norois, 145(1), pp.61–68.

Marcadon, J. (1991). *Les façades portuaires des Etats-Unis (Grands Lacs exceptés)*. Norois, 150, pp.173–187.

Marcus, A. (2008). *La pontonnière de l'île d'Arz*. Cheminements. 120p.

Marthelot, P. (1964). *Géographie et développement*. Tiers-Monde, 20(5), pp.835–838.

Martinaud, C., & Paris, F. (2013). *Océans, mers et îles. Appuis de la mondialisation*. Ellipses. 144p.

Martinetti, J. (2012). *Transports maritimes et insularité en Europe: le cas de la Corse*. L'Espace Politique, 1(16). 21p.

de Martonne, E. (1958). *Traité de géographie physique*. Armand Colin. 1032p.

McElroy, J. L. (2006). *Small island tourist economies across the life cycle*. Asia Pacific Viewpoint, 47(1), pp.61–77.

McElroy, J. L., & Hamma, P. E. (2010). *SITEs revisited: Socioeconomic and demographic contours of small island tourist economies*. Asia Pacific Viewpoint, 51(1), pp.36–46.

Meistersheim, A. (1988). *Insularité, insularisme, îléité. Quelques concepts pour l'étude des paysages insulaires*. In Atelier MAB Ouessant. pp.43–51.

Mercier, G. (1990). *Etude de l'insularité*. Norois, 37(145), pp.9–14.

Mérenne, E. (2013). *Géographie des transports. Contraintes et enjeux*. Presse Universitaire de Rennes. 327p.

Meyer-Sablé, N., & Le Corre, C. (2009). *La vie dans les îles de Bretagne*. Ouest-France. 127p.

Moingeon, G. (2003). *Le passage de l'Île-aux-Moines. Histoire des passeurs de Port-Blanc*. Cheminements. 146p.

Moles, A. A. (1982). *Nissonologie ou science des îles*. L'espace Géographique, XI(4), pp.281–289.

Morin, S. (2010). *L'insularisme ou le paradoxe territorial*. In O. Sevin et al, Comme un parfum d'îles. Presse Universitaire de Paris Sorbonne. pp.411–424.

Naulin, A., Le Corre, L., & Servans, G. (2016). *Saint-Martin : terre d'accueil et de contrastes*. INSEE. Paris. 26p.

Nicolas, Tanguy. (1995). *Belle-Île a le mal de mer. Une étude sur le transport insulaire*. Université de Bretagne Occidentale. Mémoire de première année. Géographie. 57p.

Nicolas, Thierry. (2001). *La circulation comme facteur d'intégration nationale et d'« hypo-insularité » : le cas des Antilles françaises*. Les Cahiers d'Outre-Mer, 54(216), pp.397–416.

Nicolas, Thierry. (2005). *« L'hypo-insularité », une nouvelle condition insulaire : l'exemple des Antilles françaises*. L'Espace géographique, Tome 34(4), pp.329–341.

Observatoire Régional des Transports de la Corse (2016). *Principaux flux de transport de la Corse en 2015*. DREAL. Ajaccio. 24p.

Offner, J.-M. (1993). *Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique*. Espace Géographique, 22(3), pp.233–242.

Offner, J.-M. (2009). *En finir avec les "effets structurants"*. Traits d'agence, Supplément à Traits Urbains, 35.

Offner, J.-M., Beaucire, F., Delaplace, M., Frémont, A., Ninot, O., Bretagnolle, A., & Pumain, D. (2014). *Les effets structurants des infrastructures de transport*. Espace Géographique, 43(1), 51p.

Ortega-Lehmann, L., Leroy, F., Garrette, B., Dussauge, P., & Durand, R. (2016). *Strategor, toute la stratégie de l'entreprise*. Dunod. 715p.

Pailler, Y., Stéphan, P., Gandois, H., Nicolas, C., Sparfel, Y., Tresset, A., … Dietsch-Sellami, M.-F. (2011). *Évolution des paysages et occupation humaine en mer d'Iroise (Finistère, Bretagne) du Néolithique à l'Âge du Bronze*. Norois, (220), pp.39–68.

Pauchet, C. (2018). *Se déplacer dans les îles du Ponant : un enjeu majeur pour les années à venir? Analyse croisée et prospective des pratiques de la mobilité dans les territoires insulaires*. Institut Universitaire Européen de la Mer. Université de Bretagne Occidentale. Mémoire de Master. Géographie. 116p.

Paul, D. (1994). *Influence du milieu naturel sur l'exploitation des liaisons maritimes entre une île et son proche continent : exemple de l'espace portuaire de Batz-Roscoff (Finistère-*

Nord). Université de Bretagne Occidentale. Mémoire de troisième cycle universitaire. Géographie. 100p hors annexes.

Pecqueur, B., & Zimmermann, J.-B. (2004). *Economie de proximités*. Lavoisier. Hermes Science. 261p.

Pelletier, P. (1997). *Aspects géopolitiques de la surinsularité japonaise*. In A.-L. Sanguin, Vivre dans une île. L'Harmattan. 389p.

Pennec Etudes Conseils. (2008). *Etude sur la santé dans les îles du Ponant de la Région Bretagne*. DRASS de Bretagne. Rennes. 93p.

Peraldi, X. (2007). *Le système de continuité territoriale de la Corse face au défi de la modernisation du service public*. Politiques et Management Public, 25(1), pp.131–150.

Péraldi, X. (2002). *Accessibilité des régions périphériques de l'Union européenne et politiques publiques de transport*. Région et Développement, 15(1), pp.121–144.

Péron, F. (1988). *Proposition d'une méthode pour définir et mesurer les diverses formes de peuplement et de fréquentation insulaire (à partir de l'exemple de l'île d'Ouessant)*. In Atelier MAB Ouessant. pp.29–36.

Péron, F. (1992). *L'évolution démographique récente des îles du Ponant. L'amorce d'un renouveau insulaire*. Norois, (156), pp.439–450.

Péron, F. (1993). *Des îles et des hommes. L'insularité aujourd'hui*. Editions Ouest-France. 287p.

Péron, F. (1996a). *De la maritimité...* In F. Péron & J. Rieucau, La maritimité aujourd'hui. L'Harmattan. pp.13–27.

Péron, F. (1996b). *La mer comme valorisation d'un territoire. L'île productrice de mythes et nouveau géosymbole*. In F. Péron & J. Rieucau , La maritimité aujourd'hui. L'Harmattan. pp. 79–91.

Péron, F. (2005). *Ouessant, l'île sentinelle. Vie et tradition d'une île bretonne*. Chasse-Marée. 380p.

Peuziat, I., Brigand, L., Arenas, F., Núñez, A., & Salazar, A. (2012). *L'isolement géographique : contrainte ou opportunité pour les territoires ? Regards croisés en Patagonie chilienne*. Norois, n° 225(4), pp.47–59.

Poirine, B. (1993). *Le développement par la rente dans les petites économies insulaires*. Revue économique, 44(6), pp.1169–1199.

Poirine, B. (1995). *Les petites économies insulaires : théorie et stratégies de développement*. L'Harmattan. 279p.

Poirine, B. (2007). *Eloignement, insularité et compétitivité dans les petites économies d'outre-mer*. AFD, (52).34p.

Pumain, D., & Saint-Julien, T. (2001). *Les interactions spatiales*. Armand Colin. 191p.

Queffélec, H. (1975). *Ar Mor, marins, ports et bateaux de Bretagne*. 203p.

Quélin, B., & Duhamel, F. (2003). *Strategic Outsourcing and Corporate Strategy : Outsourcing Motives and Risks*. European Management Journal, 21(5), pp.647–661.

Rallet, A. (1999). *L'économie de proximités*. Le Croisic. Communication à l'INRA.

Rallet, A. (2002). *L'économie de proximités*. Etudes et Recherches Sur Les Systèmes Agraires et Le Développement, 33, pp.11–25.

Ranély Vergé-Dépré, C. (2008). *Transport aérien et territoires insulaires : l'exemple des Petites Antilles*. Annales de géographie, 659(1), pp.97–109.

Ranély Vergé-Dépré, C. (2013). *Transports et développement durable, quels enjeux pour les petits Etats et territoires insulaires ?* Géotransports, 2(1), pp.163–174.

Ranély Vergé-Dépré, C. (2014). *Transport et territoires insulaires. Editorial*. Géotransports, (3), pp.4.

Renucci, J. (1998). *La Corse*. In André Gamblin, La France dans ses régions, Tome 2. pp.69–84.

Réseau des Grands Sites de France (2016). *Le tourisme durable en pratique : 20 exemples innovants*. Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer. 52p.

Reynaud, J.-P., & Depil, S. (2015). *Un tissu économique en constant renouvellement*. INSEE. Paris. 4p.

Riou, Y., & Kerisit, H. (2017). *Île de Batz. Marins et bateliers*. Skol Vreizh. Morlaix. 144p.

Rousset-Deschamps, M. (1984). *Politique d'internalisation et d'externalisation des services dans les entreprises industrielles en France*. Hommes et Terres Du Nord, 1, pp.17–23.

Sainleger, M. (2015). *Entreprendre dans les îles du Ponant : analyse comparative*. Institut Universitaire Européen de la Mer, Université de Bretagne Occidentale. Mémoire de Master. Géographie. 57p.

Salini, P. (2017). *La tumultueuse histoire de la desserte maritime de service public de la Corse*. L'Harmattan. 299p.

Salomé, K. (2003). *Les îles bretonnes, une image en construction (1750-1914)*. Presses Universitaires de Rennes. 472p.

Savy, M. (1993). *Logistique et territoire*. Espace Géographique, 22(3), pp.210–218.

Schumpeter, J. A. (1911). *Théorie de l'évolution économique*. Dalloz. 371p.

Simeoni, M., & Salini, P. (2008). *Rapport d'étude relatif à l'impact du coût de transport maritime sur la formation des prix en Corse*. Office des Transports de la Corse. 196p.

Srinivasan, T. (1986). *The costs and benefits of being a small, remote, island, landlocked, or ministate economy*. World Bank Research Observe, 1(2), pp.205–218.

Staszak, J. (2012). *La géographie*. In J.-M. Berthelot, Epistémologie des sciences sociales. Quadrige. Presses Universitaires de France. pp.77–116.

Strale, M. (2014). *L'insularité, facteur d'intégration ou d'exclusion des chaînes logistiques mondiales : une synthèse des connaissances*. Géotransports, (3), pp.71–84.

Streeten, P. (1993). *The Special Problems of Small Countries*. World Development, 21(2), pp.197–202.

Taglioni, F. (2006). *Les petits espaces insulaires face à la variabilité de leur insularité et de leur statut politique*. Annales de Géographie, 6(652), pp.664–687.

Taglioni, F. (2007). *La périphéricité : du concept au lobby politique*. L'Espace Politique, (2), 8p.

Taglioni, F. (2010). *L'insularisme : une rhétorique bien huilée dans les petits espaces insulaires*. In O. Sevin et al, Comme un parfum d'îles. Presse Universitaire de Paris Sorbonne. pp. 425–439.

Tesson, M. (2013). *Etat des lieux de l'activité de pêche professionnelle sur les îles du Ponant*. Institut Universitaire Européen de la Mer, Université de Bretagne Occidentale. Mémoire de Master. Géographie. 62p.

Tesson, M. (2019). *Vivre de la mer sur les îles de l'Iroise. Questionner la notion de développement au prisme des rapports société-ressources*. Université de Bretagne Occidentale.

Thèse de doctorat. Géographie. 357p.

Theng, S. (2014). *L'île de Saint-Barthélemy (Petites Antilles) : une destination du tourisme de luxe*. Études Caribéennes, (27–28). 17p.

Torre, A. (2009). *Retour sur la notion de proximité géographique*. Géographie Économie Société, 11(1), pp.63–75.

Tourret, P. (2013). *Les grandes mutations des flottes océaniques, une approche géographique du gigantisme naval*. Bulletin de l'Association de Géographes Français, 90(4), pp.428–440.

Tranchant, M. (2017). *Les ports maritimes de la France atlantique (XIe-XVe siècle)*. Volume 1. Presses Universitaires de Rennes. 261p.

Urbain, J.-D. (2002). *Le résident secondaire, un touriste à part ?* Ethnologie Française, 32(3), pp.515–520.

Varlet, J., & Ageron, P. (2014). *Une insularité sans îles? De l'insularité topographique à l'insularité topologique en milieu continental. Le rôle des réseaux de transports*. Géotransports, (3), pp.95–114.

Verger, F., & George, P. (2018). *Dictionnaire de la géographie*. PUF. 490p.

Vialay, A. (2017). *Flotte de commerce sous pavillon français*. Ministère de la Transition écologique et solidaire. Paris. 180p.

Vigarié, A. (1968). *La circulation maritime. Géographie de la circulation*. Génin. 492p.

Vigarié, A. (1979). *Ports de commerce et vie littorale*. Hachette. 496p.

Vigarié, A. (1990). *Géostratégie des océans*. Paradigme. 408p.

Vigarié, A. (1998). *Les ports maritimes et leur environnement humain et économique*. In Les littoraux, espaces de vie, dossiers des images économiques du monde. pp.64–93.

Walras, L. (1874). *Eléments d'économie politique pure*.

Ward, R. G. (1993). *South Pacific Island Futures: Paradise, Prosperity, or Pauperism?* The Contemporary Pacific, 5(1), pp.1–21.

Wolkowitsch, M. (1992). *Géographie des transports*. Armand Colin. 191p.

Zembri, P. (2016). *Tranports et insularité en Corse : la continuité territoriale au défi de la libéralisation*. Géotransports, (3). pp.7–22.

ANNEXES

Chapitre 2

ANNEXE 2.1 – COMMUNES ET ZONES D'EMPLOI DES ILES DU PONANT 508

Chapitre 3

ANNEXE 3.1 – ACTEURS DE LA DESSERTE RENCONTRES LORS DE LA PHASE DE TERRAIN 509
ANNEXE 3.2 – COMPAGNIES DE LA DESSERTE REGULIERE ET PERMANENTE DES ILES DU PONANT 511
ANNEXE 3.3 – EXEMPLE D'UN AVIS DE PUBLICITE POUR APPEL A CANDIDATURE POUR UNE DSP 512
ANNEXE 3.4 – EMPLOIS DANS LES COMPAGNIES DE LA DESSERTE PERMANENTE DES ILES DU PONANT 513

Chapitre 4

ANNEXE 4.1 – FREQUENTATION DES INSULAIRES, DES VISITEURS ET FREQUENTATION TOTALE 514
ANNEXE 4.2 – TRAITEMENTS DES DONNEES DE FRET POUR LEUR HARMONISATION 515
ANNEXE 4.3 – COMPARAISON DES TRAFICS MARITIME ET AERIEN ENTRE LES ILES DU PONANT ET LE CONTINENT 517
ANNEXE 4.4 – ROTATIONS, ELOIGNEMENT, SURFACE ET POPULATION 518
ANNEXE 4.5 – FLUX DE FRET PAR ILE ET PAR COMPAGNIE 519

Chapitre 5

ANNEXE 5.1 – LA FLOTTE MARITIME DE LA DESSERTE DES ILES DU PONANT EN 2016 ET SES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES 520
ANNEXE 5.2 – LES CONTRAINTES DE MAREE PAR COMPAGNIE POUR LA DESSERTE DES ILES DU PONANT 529

Chapitre 7

ANNEXE 7.1 – GUIDE D'ENTRETIEN AUPRES DES ENTREPRISES INSULAIRES 531
ANNEXE 7.2 – LISTE DES ENTREPRISES ENQUETEES ET DE LEURS REPRESENTANTS 538
ANNEXE 7.3 – REPRESENTATIVITE DES ENTREPRISES ENQUETEES 541
ANNEXE 7.4 – RESULTATS DE L'ENQUETE AUPRES DES ENTREPRISES INSULAIRES 543
ANNEXE 7.5 – MODE DE TRANSPORT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL SUR LES ILES 548

Chapitre 8

ANNEXE 8.1 – ENQUETE DE MOBILITE AUPRES DES ILIENS 549

ANNEXE 2.1 – COMMUNES ET ZONES D'EMPLOI DES ILES DU PONANT

Île	Commune	Code INSEE	Zone d'emploi 2010	Code INSEE ZE2010	Zone d'emploi 1994	Code INSEE ZE1994	Région	Code INSEE Région
Bréhat	Île-de-Bréhat	22 016	Saint-Brieuc	5 305	Guingamp	5 321	Bretagne	53
Batz	Île-de-Batz	29 082	Brest	5 306	Morlaix	5 331	Bretagne	53
Ouessant	Ouessant	29 155	Brest	5 306	Brest	5 330	Bretagne	53
Molène	Île Molène	29 084	Brest	5 306	Brest	5 330	Bretagne	53
Sein	Île-de-Sein	29 083	Quimper	5 309	Quimper	5 332	Bretagne	53
Groix	Groix	56 069	Lorient	5 315	Lorient	5 353	Bretagne	53
Belle-Île	Bangor	56 009	Vannes	5 318	Auray	5 350	Bretagne	53
Belle-Île	Locmaria	56 114	Vannes	5 318	Auray	5 350	Bretagne	53
Belle-Île	Le Palais	56 152	Vannes	5 318	Auray	5 350	Bretagne	53
Belle-Île	Sauzon	56 241	Vannes	5 318	Auray	5 350	Bretagne	53
Houat	Île-d'Houat	56 086	Vannes	5 318	Auray	5 350	Bretagne	53
Hoedic	Hoëdic	56 085	Vannes	5 318	Auray	5 350	Bretagne	53
Île-aux-Moines	Île-aux-Moines	56 087	Vannes	5 318	Vannes	5 352	Bretagne	53
Arz	Île-d'Arz	56 088	Vannes	5 318	Vannes	5 352	Bretagne	53
Yeu	Île-d'Yeu	85 113	Challans	5 215	Vendée Ouest	5 216	Pays de la Loire	52
Aix	Île-d'Aix	17 004	Rochefort	5 408	Saintonge Maritime	5 409	Poitou-Charente	54

Le dernier découpage du territoire par l'INSEE a été établi en 2010. Le précédent, réalisé en 1994, dénombrait 348 zones contre 304 aujourd'hui. Les mises à jour tiennent compte de l'évolution récente liée à l'emploi, notamment l'allongement des déplacements domicile-travail, du rayonnement croissant des grandes villes et de la baisse d'activité des territoires les moins dynamiques. Ainsi, certaines zones ont été revues ou fusionnées. Des changements sont à noter pour les îles de Bréhat, Batz, Belle-Île, Houat, Hoedic, Yeu et Aix.

ANNEXE 3.1 – ACTEURS DE LA DESSERTE RENCONTRES LORS DE LA PHASE DE TERRAIN

Structure	Personne rencontrée	Date
Compagnies maritimes et aériennes		
Barge de Bréhat	Stéphane BELLANGER	15/01/2016
Bréhat Logistique	Antoine TARTAULT, directeur	21/11/2016
SARL Transport de Fret	Eric RESSOT, directeur	26/01/2016
Penn Ar Bed	Véfa KERDONCUFF, responsable d'exploitation et du personnel et Philippe GRALL, directeur	22/06/2015 18/03/2016
Finist'Air	Marc LE GUEN, directeur	11/10/2017
Compagnie Océane	Patrick GERBENO, directeur avec Michaël LE HYARIC, responsable de la gare maritime de Quiberon et de la liaison Quiberon-Houat-Hoedic	15/09/2016
Quick & Sea	Mathieu LE QUELLEC, directeur et capitaine	05/02/2016
TMC	François MORICEAU, directeur	08/02/2016
Bateau-Bus du Golfe	Lena DE BEAULINCOURT, responsable du fret	18/01/2016
Yeu-Continent	Fabien DULON, directeur	09/03/2016
Oya Vendée Hélicoptères	Antoine GRESILLON, associé	30/09/2016
Pajarola	Didier RIVALIN, directeur	29/09/2016
A2TMi	David BOSSARD, directeur (par téléphone)	
SFA	Guillaume DE FONTENIOUX, directeur et Véronique BOUGAMONT, responsable commerciale et administrative	08/03/2016
Transporteurs terrestres		
Transports Louail (Bréhat)	Alain LOUAIL	02/05/2016
Belle-Île Transport (BIT)	Laëtitia COLLIN	01/02/2017
Messageries et Transports Islais (Yeu)	Christophe ROBARD	06/10/2016
Ilyco Transport (Yeu)	Stéphanie SORLOT	05/10/2016

Communes		
Commune de Bréhat	Patrick HUET, maire	02/05/2016
Commune de Batz	Guy CABIOCH, maire	25/10/2017
Commune d'Ouessant	Denis PALLUEL, maire	01/09/2016
Commune de Molène	Daniel MASSON, maire	20/03/2017
Commune de Sein	Dominique SALVERT, maire Jean-Pierre KERLOCH, ancien maire	16/01/2017 16/01/2017
Commune de Groix	Dominique YVON, maire Thierry BIHAN, second adjoint	14/11/2016 29/11/2016
Communauté de Communes de Belle-Île	Frédérique LE GARS, président CCBI et maire de Palais	01/02/2017
Commune de Houat	Andrée VIELVOYE, maire avec ses adjointes Marie-Renée EYMARD et Véronique LE GURUN	14/12/2016
Commune d'Hoedic	Jean-Luc CHIFFOLEAU, maire	15/12/2016
Commune de l'Île-aux-Moines	Philippe LE BERIGOT, maire et Hubert O'NEIL, adjoint	28-29/03/2017
Commune de l'île d'Arz	Jacques POIDEVIN, adjoint	28/06/2016
Commune de l'île d'Yeu	Bruno NOURRY, maire	03/10/2016
Commune de l'île d'Aix	Alain BURNET, maire et Jean-Claude POISSON, conseiller municipal	26/09/2016
Départements et Région		
Conseil départemental des Côtes d'Armor	Christophe MARQUES, chef de service ports et littoral (contrôle des délégataires) et Yvon ROYER (relation avec les délégataires, volet technique)	28/04/2016
Conseil départemental du Finistère	Stéphane MARSILLE, responsable de la desserte des îles au service transports, direction des déplacements	13/01/2016 01/04/2016
Conseil départemental du Morbihan	François LE MERO, directeur des espaces littoraux et des activités maritimes	27/01/2016
Conseil départemental de Vendée	Françoise RIANT, attachée territoriale en charge de la liaison maritime, adjointe à la direction transport	07/03/2016
Conseil départemental de Charente Maritime	Laëtitia FAYEMENDI, direction Mobilité et Transport, en charge de la partie administrative du contrat Céline POUZIN, référente portuaire à la direction Mer, gestion de la flotte et des ports	08/03/2016 29/09/2016
Région Bretagne	Gérard LAHELLEC, VP transports et mobilité, élu de référence pour la desserte des îles avec Christian FAUVEL (préfigurateur de la desserte), Emmanuelle KERIOU (prospective ports et aéroports) et Sabrina HAMON (projet logistique)	07/12/2017

ANNEXE 3.2 – COMPAGNIES DE LA DESSERTE REGULIERE ET PERMANENTE DES ILES DU PONANT

Île	**Nombre de compagnies**	*dont maritime*	*dont aérien*	*dont passager*	*dont fret*	*dont mixtes*	*dont service public*	*hors service public*	**Nom des compagnies**
Bréhat	3	3	0	1	2	0	2	1	Vedettes de Bréhat, Barge de Bréhat, Bréhat Marine
Batz	4	4	0	3	1	0	1	3	Armein, Armor, CFTM, Sarl Transport de Fret
Ouessant	2	1	1	0	0	2	2	0	Penn Ar Bed, Finist'Air
Molène	1	1	0	0	0	1	1	0	Penn Ar Bed
Sein	1	1	0	0	0	1	1	0	Penn Ar Bed
Groix	3	3	0	0	2	1	1	2	Compagnie Océane, Quick & Sea, TMC
Belle-Île	4	4	0	0	3	1	2	2	Compagnie Océane, Quick & Sea, TMC, Marine Energie
Houat	2	2	0	0	1	1	1	1	Compagnie Océane, Quick & Sea
Hoedic	2	2	0	0	1	1	1	1	Compagnie Océane, Quick & Sea
Île-aux-Moines	1	1	0	0	0	1	0	1	Izenah
Arz	1	1	0	0	0	1	1	0	Bateau Bus du Golfe
Yeu	5	4	1	0	3	2	3	2	Yeu-Continent, Pajarola, A2TMi, Oya Vendée Hélicoptères, Marine Energie
Aix	1	1	0	0	0	1	1	0	Service Maritime de l'Île d'Aix

SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT D'HYDROCARBURE VERS LES ILES

APPEL PUBLIC À CANDIDATURE

Délégation de service public relative à l'exploitation du navire pétrolier l'« ANATIFE » qui assure l'approvisionnement en hydrocarbures de Belle-Ile-en-Mer et de l'Ile d'Yeu

1 – IDENTIFICATION DE LA COLLECTIVITÉ DÉLÉGANTE QUI PASSE LA DÉLÉGATION DE SERVICE

Syndicat mixte de transport d'hydrocarbures vers les îles
2, rue de Saint-Tropez - BP 400 - 56009 VANNES Cedex
Tél. 02.97.54.82.15 - Fax : 02.97.54.83.83

2 – PROCÉDURE DE PASSATION

La procédure de délégation de service est menée en application des articles L. 1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales.

3 - OBJET DE LA DÉLÉGATION

Délégation de service public relative à l'exploitation du navire pétrolier l'« ANATIFE » qui assure l'approvisionnement en hydrocarbures de Belle-Ile-en-Mer et de l'Ile d'Yeu.

4 - CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES DE LA DÉLÉGATION ENVISAGÉE

Un navire pétrolier d'une capacité de 310 m³ sera mis à disposition du délégataire.
Le délégataire pourra utiliser le navire pour d'autres activités privées, à condition que l'approvisionnement des îles, objet du contrat de délégation, reste prioritaire. La rémunération qu'il retirera de ces activités privées devra être intégrée dans son compte d'exploitation et participer à l'équilibre financier global.

5 - NATURE JURIDIQUE ET DURÉE DE LA DÉLÉGATION

La délégation de service public est passée sous la forme d'un contrat affermage pour une durée de 5 ans, à compter du 1er janvier 2012.

6 - COMPOSITION DU DOSSIER DE CANDIDATURE

Le dossier de candidature sera rédigé en langue française **et devra au minimum comprendre pour chaque candidat les justificatifs listés ci-dessous.**

Les candidats de l'Union Européenne pourront produire tous documents équivalents à ceux demandés au plan national.

Les candidats seront sélectionnés en fonction de leur capacité financière, économique, et de leur compétence technique dans le domaine de l'exploitation d'un navire pétrolier, ainsi que l'aptitude à assurer en toute circonstance la continuité du service et l'égalité des usagers devant le service public.

Les critères d'appréciation des offres seront définis dans le règlement de consultation qui sera adressé, en même temps que le « document-programme », aux candidats admis à présenter une offre.

6-1- SITUATION JURIDIQUE, RÉFÉRENCES REQUISES

- **Une lettre de candidature** qui précisera l'identité du candidat et l'objet de sa candidature et sera signée du dirigeant ou d'une personne habilitée, accompagnée des documents ou pouvoirs les autorisant à engager la société ;
- **Une lettre de motivation** du candidat portant sur les conditions dans lesquelles il entend mener à bien la présente délégation de service public ;
- **Forme juridique de l'entreprise,** date de création, extrait original du registre du commerce et des sociétés si l'entreprise est immatriculée, copie des statuts ;
- **Les certificats et attestations fiscales, parafiscales et sociales prévus à l'article 8 du décret n° 97-638 du 31 mai 1997** pris pour l'application de la loi n° 97-210 du 11 mars 1997 relative au renforcement de la lutte contre le travail illégal ou règles d'effet équivalent pour les candidats non établis en France ;
- **Si l'entreprise est en redressement judiciaire,** copie du jugement ou des jugements prononcés à cet effet ;
- **Une attestation sur l'honneur,** dûment datée et signée, indiquant que le candidat n'a pas fait l'objet, au cours des cinq dernières années, d'une condamnation inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire, pour les infractions visées aux articles L. 8221-1, L. 8221-3, L. 8221-5, L. 8231-1, L. 8241-1 et L. 8251-1 du code du travail ou pour les candidats non établis en France, d'une condamnation équivalente pour des infractions similaires ;
- **Une attestation sur l'honneur,** dûment datée et signée, certifiant du respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 1221-10, L. 1221-11, L. 1221-12, R. 1221-13, L. 3243-1, L. 3243-2, L. 3243-4, R. 3243-1, R. 3243-2, R. 3243-3, R. 3243-4 et R. 3243-5 du code du travail, ou règles d'effet équivalent pour les candidats non établis en France.

6-2- CAPACITÉ ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE, RÉFÉRENCES REQUISES

- Bilans, comptes de résultats et annexes des trois derniers exercices présentés sous la forme CERFA DC5 (ou présentation équivalente pour les candidats non établis en France) concernant l'ensemble de l'activité du candidat et concernant des prestations identiques ou similaires à celles objet de la délégation envisagée.

6-3- CAPACITÉ TECHNIQUE, RÉFÉRENCES REQUISES

- Références acquises par le candidat, au cours des trois derniers exercices, dans le domaine de l'exploitation de service public similaire ou comparable. Descriptif des moyens techniques et humains dont le candidat dispose pour assurer la gestion et la continuité du service public objet de la délégation.

7 - DATE LIMITE DE PRÉSENTATION DES CANDIDATURES

La date limite de réception des candidatures est fixée au 16 novembre 2010 à 12 heures.

8 - CONDITIONS D'ENVOI ET REMISE DES CANDIDATURES

Les candidatures doivent être transmises sous pli cacheté par voie postale avec accusé de réception, ou remises contre récépissé, à l'attention de M. le président du Syndicat mixte de transport d'hydrocarbures vers les îles – 2, rue de Saint-Tropez – BP 400 – 56009 VANNES cedex.
Elles seront reçues ou déposées à cette adresse au plus tard à la date et à l'heure susvisées.

9 - L'ENVELOPPE EXTÉRIEURE DEVRA ÊTRE ANONYME ET PORTERA LA MENTION

« Syndicat mixte de transport d'hydrocarbures vers les îles - Candidature pour la délégation de service public relative à l'exploitation du navire pétrolier l'« ANATIFE » qui assure l'approvisionnement en hydrocarbures de Belle-Ile-en-Mer et de l'Ile d'Yeu - NE PAS OUVRIR ».

10 - INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Des informations complémentaires peuvent être obtenues par écrit, à l'adresse du Syndicat mixte de transport d'hydrocarbures vers les îles sus-indiquée, auprès de M. Jean-Baptiste MILCAMPS (Directeur des espaces littoraux et des activités maritimes).
- tél. : 02.97.54.82.15.
- fax : 02.97.54.83.83.

11 - PRÉCISIONS CONCERNANT LE(S) DÉLAI(S) D'INSTRUCTION DES RECOURS

Toute décision pourra faire l'objet d'un recours : - recours administratif auprès du président du Syndicat mixte de transport d'hydrocarbures vers les îles dans les deux mois qui suivent la notification de la décision contestée ; - référé précontractuel exercé depuis le début de la procédure de passation jusqu'à la conclusion du contrat (cf. articles L. 551-1 à L. 551-12 et R. 551-1 à R. 551-6 du code de justice administrative) ; - référé contractuel exercé après la conclusion du contrat (cf. articles L. 551-13 à L. 551-23 et R. 551-7 à R. 551-10 du code de justice administrative) ; - recours pour excès de pouvoir, assorti ou non d'un référé suspension, contre un acte détachable du contrat, dans un délai de deux mois à compter de la publicité de cet acte ; - recours de plein contentieux dans un délai de deux mois à compter de la notification de la décision faisant grief (cf. articles R. 421-1 à R. 421-7 du Code de justice administrative) ; - recours de plein contentieux, assorti ou non d'un référé suspension, contre le contrat dans un délai de deux mois à compter de la publicité de sa date de signature. Service auprès duquel des renseignements peuvent être obtenus concernant l'introduction des recours : Tribunal administratif de Rennes, Hôtel de Bizien, 3, Contour de la Motte, CS 44416, 35044 Rennes Cedex, France. Tél. : 02 23 21 28 28 - télécopieur 02 99 63 56 84 - courriel : *greffe.ta-rennes@juradm.fr.*

le marin
l'hebdomadaire de l'économie maritime

LE MÉDIA
pour communiquer auprès des professionnels du maritime et du littoral

les carrières du marin

COMPAGNIE DU PONANT
YACHTING DE CROISIÈRE

Recherche dans le cadre du développement de sa flotte
Un(e) Assistant(e) d'Armement

Votre profil :
Expérience de la croisière au service pont (officier)
Bonne maitrise de l'informatique et du logiciel MaxSea
Anglais indispensable
Poste sédentaire en CDI basé à Marseille
Envoyez votre CV à ycouessurel@ponant.com

BUREAU VERITAS Paris Neuilly-sur-Seine
Recherche pour poste d'expert naval

OFFICIER MARINE MARCHANDE

- C1NM ou C2NM ou ingénieur formation maritime
- 25 - 35 ans
- Expérience en réparation ou construction navale appréciée

Affectation BV Neuilly-sur-Seine

Evolution possible de carrière en Région ou à l'étranger.

Envoyer CV : **BUREAU VERITAS**
Direction des Navires en Service
Mr Jean-Luc CABARET
67-71, boulevard du Château
92571 Neuilly-sur-Seine Cedex

Tél. 01 55 24 72 90 ou 01 55 24 72 94 ou 01 55 24 72 95

E-mail : DNS_CPA@bureauveritas.com
Jean-luc.cabaret@bureauveritas.com
francoise.thibedore@bureauveritas.com

le marin

Appel public à candidature pour la Délégation de Service Public relative à l'exploitation du navire pétrolier l'Anatife qui assure l'approvisionnement en hydrocarbures de Belle-Île-en-Mer et de l'île d'Yeu

(Source : Le Marin du 08 octobre 2010)

ANNEXE 3.4 – EMPLOIS DANS LES COMPAGNIES DE LA DESSERTE PERMANENTE DES ILES DU PONANT

Compagnies permanentes	Emplois totaux	dont navigants / volants (eff)	dont sédentaires (eff)	dont continentaux (%)	dont insulaires (%)
Vedettes de Bréhat	21	12	9	95%	5%
Barge de Bréhat	2,75	2	0,75	100%	0%
Bréhat Logistique	4,2	1	3,2	48%	52%
Armein Excursions	4,5	4	*0,5*	0%	50%
Vedettes Armor excursions	*4,5*	4	*0,5*	*0%*	*50%*
CFTM	*4,5*	4	*0,5*	*0%*	*50%*
SARL Transport de Fret	7,09	4	3,09	17%	83%
Penn Ar Bed	88	51	37	85%	15%
Finist'Air	6,8	*2,1*	*4,7*	100%	0%
Compagnie Océane	220	117,1	103,1	63%	38%
TMC	17	12	5	94%	6%
Le Quellec	4,5	4	0,5	100%	0%
Izenah	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Riguidel	3,2	2	1,2	100%	0%
Bateau-Bus du Golfe	16	12	4	100%	0%
Yeu-Continent	86	36	50	41%	59%
Pajarola	16	7	9	50%	50%
A2TMi	3	2,5	0,5	17%	83%
Oya Vendée Hélico	10,5	4	6,5	29%	71%
SFA	16	12	4	100%	0%
TOTAL desserte permanente	**536**	**293**	**243**	**67%**	**33%**

Emploi dans les compagnies maritimes et aériennes permanentes

Les données sont en ETP (Equivalent Temps Plein)

Pour la Compagnie Océane, la part des insulaires ne correspond qu'au personnel navigant. La donnée n'a pu être collectée pour le reste du personnel.

En italique grisé, ce sont des estimations.

n.d. : non disponible

A ces chiffres, pourrait s'ajouter la petite dizaine d'ETP des différents services départementaux/régionaux gérant la desserte.

(Sources : données des compagnies, à la date d'entretien avec la compagnie ou l'autorité délégante)

ANNEXE 4.1 – FREQUENTATION DES INSULAIRES, DES VISITEURS ET FREQUENTATION TOTALE

Fréquentation maritime (hors aérien)	Fréq insulaires		Fréq visiteurs		Fréq totale
	Effectif	Part	Effectif	Part	Effectif
Bréhat	50 960	6%	744 026	94%	794 986
Batz	41 010	10%	361 882	90%	402 892
Île-aux-Moines	80 858	11%	630 582	89%	711 440
Arz	27 504	10%	254 909	90%	282 413
Aix	25 040	8%	296 348	92%	321 388
Petites îles proches	**225 372**	**9%**	**2 287 747**	**91%**	**2 513 119**
Molène	6 562	14%	39 991	86%	46 553
Sein	6 233	7%	85 565	93%	91 798
Houat	12 221	14%	77 768	86%	89 989
Hoedic	4 958	9%	48 353	91%	53 311
Petites îles éloignées	**29 974**	**11%**	**251 677**	**89%**	**281 651**
Ouessant	24 331	13%	168 882	87%	193 213
Groix	134 837	31%	304 234	69%	439 071
Belle-Île	173 797	21%	668 043	79%	841 840
Yeu	137 000	32%	290 938	68%	427 938
Grandes îles	**469 965**	**25%**	**1 432 097**	**75%**	**1 902 062**
Îles Ponant	**725 311**	**15%**	**3 971 521**	**85%**	**4 696 832**

Fréquentation des insulaires, des visiteurs et fréquentation totale par île et par groupe d'îles en 2016

La distinction des visiteurs et des insulaires est réalisée à partir des catégories tarifaires des compagnies.

Les passagers « insulaires » ne concernent que les résidents principaux et leurs apparentés. Les résidents secondaires, qu'ils bénéficient de tarifs préférentiels spécifiques ou non, en sont exclus et sont considérés ici comme des visiteurs.

Cette distinction claire est possible avec les données des compagnies de Vedettes de Batz, de la Penn Ar Bed (Ouessant, Molène, Sein, depuis 2016 seulement), de la Compagnie Océane (Groix, Belle-Île, Houat, Hoedic), de Bateau-Bus du Golfe (Arz), de Yeu-Continent (Yeu) et de SFA (Aix). En revanche, à Bréhat et l'Île-aux-Moines, les données collectées ne précisent pas la population comprise dans les passagers « insulaires ».

Sources et commentaires sur les données (hors mention contraire, les données ont été fournies par les compagnies ou leurs délégataires) :

- Pour l'effectif total des passagers (fréquentation totale) : Bréhat (2016, ORTB données corrigées), Batz (les compagnies Armein, CFTM et Armor, via la mairie de Roscoff, 2016), Ouessant, Molène et Sein (Penn Ar Bed, 2016), Groix, Belle-Île, Houat et Hoedic (Compagnie Océane, 2016), l'Île-aux-Moines (Compagnie des Ports du Morbihan, 2016), l'île d'Arz (Bateau-Bus du Golfe, 2016), l'île d'Yeu (Yeu-Continent, 2016), l'île d'Arz (SFA, 2016).
- Pour l'effectif des passagers insulaires (fréquentation des insulaires), les données 2016 fournies par les compagnies ont été utilisées, sauf pour Bréhat (2007, ORTB) et l'Île-aux-Moines (2008, Morbihan Tourisme).
- L'effectif des passagers visiteurs (fréquentation des visiteurs) est calculé par différence. Pour Bréhat et l'Île-aux-Moines, cela correspond donc à une différence d'effectifs relevés sur des années différentes (2016 et 2007 pour Bréhat, 2016 et 2008 pour l'Île-aux-Moines), ce qui en fait un calcul hasardeux, mais cela reste l'approximation la plus pertinente dans ces deux cas. Les données obtenues doivent être considérées avec précaution.

ANNEXE 4.2 – TRAITEMENTS DES DONNEES DE FRET POUR LEUR HARMONISATION

Les compagnies ayant bien voulu participer à l'étude nous ont fourni leurs données de flux. Une partie les a estimés en réponse à nos questions lors de l'entretien (**Bréhat Logistique**, **TMC**, **Quick & Sea**, **Pajarola** et **A2TMi**) nous fournissant des grandeurs d'activité. Les données de la **Finist'Air**, de **Yeu-Continent**, de **Marine Energie** n'ont pas nécessité de traitement particulier car elles sont déjà présentées en tonnage pour la marchandise (les produits pétroliers sont présentés en cubage et en tonnage) et en effectifs pour les véhicules, le cas échéant. Les autres compagnies nous ont procuré des données brutes de suivi de leur activité de transport. Ces dernières étant présentées sous des formats très divers, des traitements de ces données de flux de fret ont été nécessaires dans l'optique d'une comparaison entre liaisons. Ils sont recensés ci-après.

- *Distinguer les flux par île sur les liaisons inter-îles*

Une difficulté est apparue pour les liaisons desservant plusieurs îles : Molène-Ouessant et Houat-Hoedic. Les données établies dans les rapports d'activité ne distinguent pas les flux par île. Par exemple, la **Penn Ar Bed** distingue les flux de passagers entre les trois îles Sein, Molène et Ouessant, mais distingue les flux de fret et de véhicules seulement entre ses deux liaisons : ligne Nord (Brest-Le Conquet-Molène-Ouessant) et ligne Sud (Audierne-Sein). La **Compagnie Océane** quant à elle, présente par défaut toujours des données communes pour Houat et Hoedic (liaison Quiberon-Houat-Hoedic). Cette difficulté n'a pas nécessité de traitement particulier de notre part, mais a contraint les compagnies à nous fournir des documents complémentaires et plus précis.

- *Distinguer tonnages de marchandises et effectifs de véhicules*

Certaines compagnies, transportant peu de véhicules, les comptabilisent au tonnage dans le suivi de leur activité avec le reste des marchandises. Il a donc été nécessaire de retirer les tonnages correspondants aux véhicules roulants et de ne conserver que les effectifs de véhicules. Cela a été effectué pour les compagnies suivantes :

- **Barge de Bréhat** : 2 720 tonnes ont été transportées en 2016, dont 80 tonnes de véhicules (25 véhicules). Il ne reste donc que 2 640 tonnes de marchandises.
- **SARL Transport de Fret** : après identification des lignes tarifaires portant sur des véhicules, ceux-ci sont retirés des tonnages totaux. Ainsi en 2016, à partir de 12 833 tonnes de fret, on comptabilise 2 600 tonnes de véhicules (1 215 véhicules) et 10 233 tonnes de marchandises.
- **Penn Ar Bed** : à Sein en 2016, il y a 2 139 tonnes de fret, dont 23,4 tonnes de véhicules, soit 2 116 tonnes de marchandises. A Ouessant et Molène, nous avons également le tonnage de fret par île, mais un tonnage de véhicule pour la liaison. Nous avons donc estimé le poids moyen du véhicule sur la liaison (357 tonnes de véhicules pour 134+15 véhicules, soit 2,4 tonnes par véhicule). Ainsi à Ouessant en 2016, il y a 7 106 tonnes de fret dont 322 tonnes de véhicules, soit 6 784 tonnes de marchandises. A Molène en 2016, il y a 2 256 tonnes de fret dont 36 tonnes de véhicules, soit 2 220 tonnes de marchandises.

- *Traduire les recettes en effectifs et en tonnages*

Les données de marchandises dans le rapport de **Bateau-Bus du Golfe** sont présentées sous forme de recettes. A partir des tarifs, nous obtenons dans un premier temps les effectifs utiles pour les flux de véhicules (3 164, dont 194 véhicules légers, 243 voitures et 2 921 véhicules utilitaires). Pour les flux de marchandises, nous avons estimé leur tonnage à partir des effectifs et de suppositions ou d'hypothèses de poids que nous avons posées :

- Pour les marchandises normales :
  - Colis et bagages par tranche de 10 kg : 10 kg
  - Matériaux de construction et divers à la tonne : 1 000 kg
  - Marchandises alimentaires à la tonne : 1 000 kg
  - Autres marchandises dont bois de chauffage au m3 : 500 kg
- Pour les marchandises particulières :
  - Bois de chauffage en camion (3 501 kg > PTC < 5 500 kg) : 4 500 kg
  - Bois de chauffage en camion (1 500 kg > PTC < 3 500 kg) : 2 500 kg
  - Farine panifiable à la tonne : 1 000 kg
  - Bouteille de butane : 17 kg (moyenne du poids de la bouteille vide (10 kg) et pleine (23 kg) car les bouteilles effectuent le trajet dans les deux sens)
  - Casier de bouteilles, colis divers : 14 kg (12 bouteilles d'1,2 kg chacune)
  - Sommier, matelas : 25 kg

Nous obtenons un poids total de marchandises de 2 322 tonnes. Nous avons conscience des limites de ces estimations, mais celles-ci, en l'absence de données plus précises de la part de la compagnie, étaient nécessaires pour comparer l'activité des diverses liaisons du Ponant.

- *Estimer le tonnage à partir d'effectifs de palettes ou de colis*

Lorsque le tonnage de la marchandise n'est pas connu, c'est avec l'aide des compagnies qu'on a tenté de l'estimer.

Avec les données de **SFA** à l'île d'Aix, ces sont principalement des véhicules qui constituent le fret sur la liaison. Néanmoins, il existe de la marchandise sous forme de « colis isolé » entre 0 et 100 kg. La compagnie ne pèse pas cette marchandise et n'est pas en mesure de fournir des informations de tonnage. Son directeur, Guillaume du Fontenioux, préconise d'estimer les tonnages en attribuant un poids moyen de 50 kg par colis. En 2016 avec 2 444 colis, les marchandises s'élèveraient donc à 122 tonnes.

Concernant la **Compagnie Océane**, les rapports annuels du délégataire ne présentent le fret que sous forme d'effectifs (de véhicules et de palettes). Des données précises nous ont été fournies sur demande pour les deux liaisons vers Belle-Île (par Yannick Le Guellec de la compagnie en 2015, par la capitainerie de Palais en 2016) et vers Houat-Hoedic (par Michaël Le Hyaric de la compagnie), mais aucune pour l'île de Groix. Alors, nous avons estimé le tonnage des palettes sur cette liaison groisillonne à partir du poids moyen d'une palette belliloise.

ANNEXE 4.3 – COMPARAISON DES TRAFICS MARITIME ET AERIEN ENTRE LES ILES DU PONANT ET LE CONTINENT

	Ouessant 2016		Yeu 2016		Îles du Ponant 2016	
	Aérien	Maritime	Aérien	Maritime	Aérien	Maritime
Rotations	462	1 001	1 620	1 261	2 082	39 725
%	*31,6%*	*68,4%*	*56,2%*	*43,8%*	*5,0%*	*95,0%*
Pax	3 134	193 213	14 000	427 938	17 134	4 696 832
%	*1,6%*	*98,4%*	*3,2%*	*96,8%*	*0,4%*	*99,6%*
Pax insulaires	1 886	24 331	8 024	137 000	9 910	725 311
%	*7,2%*	*92,8%*	*5,5%*	*94,5%*	*1,3%*	*98,7%*
Pax insul/pax (%)	60,2%	12,6%	57,3%	32,0%	57,8%	15,4%
Fret (T)	72	6 784	274	13 107	346	161 365
%	*1,0%*	*99,0%*	*2,0%*	*98,0%*	*0,21%*	*99,79%*

Trafics maritime et aérien pour les îles d'Ouessant, d'Yeu et pour l'ensemble des îles du Ponant (2016)

Pax : passagers

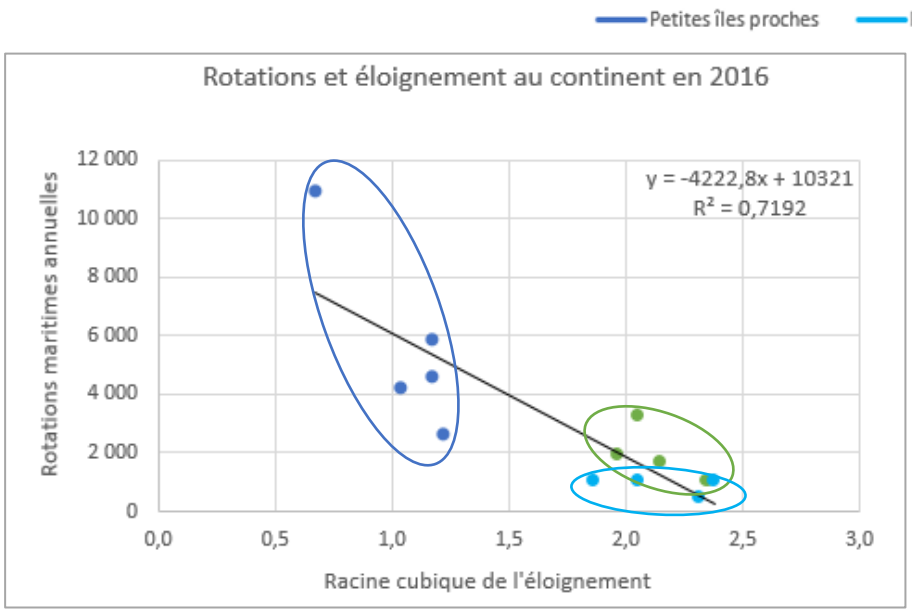
Les données maritimes d'Ouessant sont celles de la Penn Ar Bed.

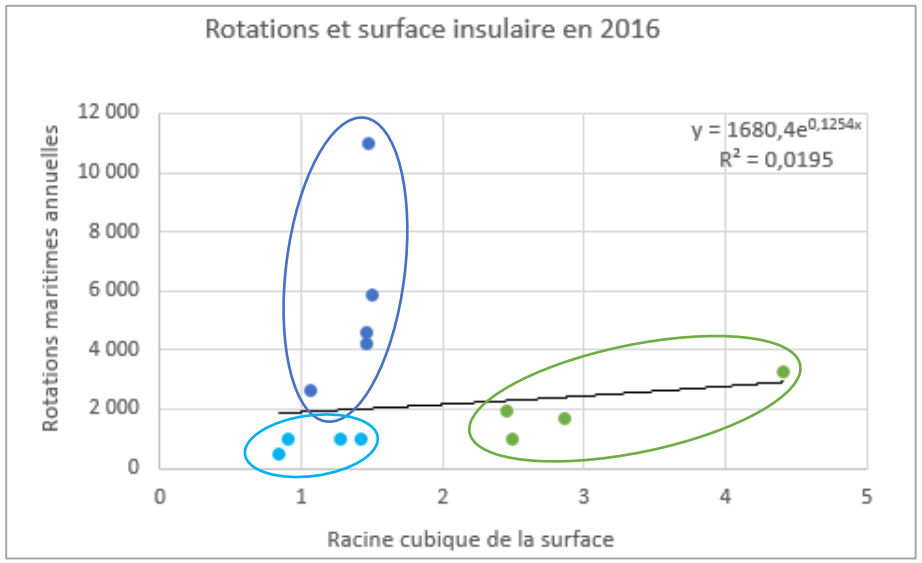
Les données maritimes d'Yeu ne tiennent compte que de la Régie, pas des deux compagnies privées de fret.

Les données maritimes des îles du Ponant englobent tous les flux considérés dans cette étude.

Lecture du tableau : A Ouessant en 2016, les 462 rotations aériennes représentent 31,6% des rotations totales reliant l'île au continent (aérien + maritime). Les passagers aériens ne représentent que 1,6% des passagers totaux, tandis que les passagers insulaires représentent 7,2% des passagers totaux insulaires. Seul 1% du fret est transporté par voie aérienne.

ANNEXE 4.4 – ROTATIONS, ELOIGNEMENT, SURFACE ET POPULATION

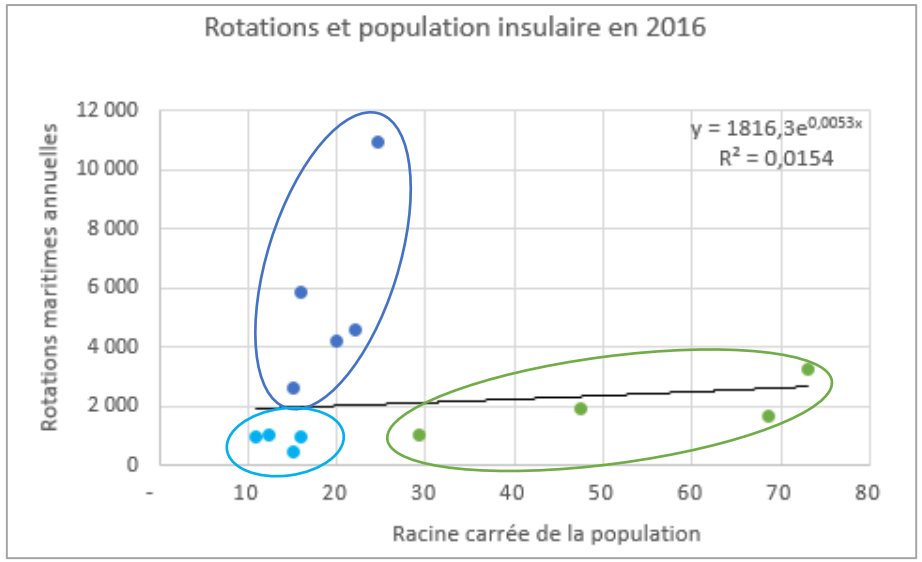




On observe une corrélation négative entre les rotations et l'éloignement : le nombre de rotations annuelles décroît avec la distance au continent. Cette relation est significative.

La corrélation est positive entre l'effectif des rotations et la surface de l'île, mais peu significative ($R^2<0,02$). On observe la même chose pour la population.

En conclusion, l'effectif des rotations annuelles par île semble fortement lié à la proximité au continent. Surface et population de l'île peuvent également jouer positivement sur le nombre de rotations, mais de manière moins marquée. Dans tous les cas, la typologie des îles selon leur taille et leur éloignement est bien lisible dans chacun de ces graphiques.



ANNEXE 4.5 – FLUX DE FRET PAR ILE ET PAR COMPAGNIE

Flux de fret par île

FRET MARITIME	Véhicules (eff)	Part (%)	Marchandises (T)	Part (%)
Bréhat	25	0%	6 490	4%
Batz	1 215	1%	10 233	6%
Ouessant	134	0%	6 784	4%
Molène	15	0%	2 220	1%
Sein	6	0%	2 116	1%
Groix	36 541	21%	7 108	4%
Belle-Île	122 330	69%	47 395	29%
Houat	308	0%	2 827	2%
Hoedic	249	0%	2 467	2%
Moines	2 100	1%	35	0%
Arz	3 164	2%	2 322	1%
Yeu	9 261	5%	71 247	44%
Aix	2 264	1%	122	0%
Total IdP	**177 612**	**100%**	**161 365**	**100%**
Petites îles proches	8 768	5%	19 202	12%
Petites îles éloignées	578	0%	9 629	6%
Grandes îles	168 266	95%	132 534	82%
Total IdP	**177 612**	100%	**161 365**	**100%**

Flux de fret par île et par groupe d'îles, avec la distinction véhicules et marchandises, en 2016

(Sources : compagnies)

Flux de fret par compagnie

Maritime	Véhicules (eff)	Part (%)	Marchandises (T)	Part (%)
Barge de Bréhat	25	0,0%	2 640	2%
Bréhat Logistique	-	-	3 850	2%
SARL Transport de fret	1 215	0,7%	10 233	6%
Penn Ar Bed	155	0,1%	11 120	7%
Compagnie Océane	159 068	89,7%	10 271	6%
TMC	n.d	n.d	47 443	29%
Le Quellec	180	n.d	6 270	4%
Izenah	2 100	1,2%	35	0%
Bateau-Bus du Golfe	3 164	1,8%	2 322	1%
Marine Energie	-	-	5 268	3%
Yeu-Continent	9 261	5,2%	13 107	8%
Pajarola	-	-	47 933	30%
A2TMi	-	-	752	0%
SFA	2 264	1,3%	122	0%
Total IdP	**177 432**	**100%**	**161 365**	**100%**
Cie de Service Public	175 152	98,7%	55 083	34,1%
Compagnie privée	2 280	1,3%	106 282	65,9%
Total IdP	**177 432**	**100%**	**161 365**	**100%**

Flux de fret par compagnie, avec la distinction véhicules et marchandises, en 2016

(Sources : compagnies)

NB : les flux de véhicules diffèrent avec le tableau par île, car les passages du camion-poubelle par la compagnie Quick & Sea ne sont comptés qu'une fois ici, alors qu'ils sont comptés à la fois pour Houat et pour Hoedic dans le Tableau 1.

ANNEXE 5.1 – LA FLOTTE MARITIME DE LA DESSERTE DES ILES DU PONANT EN 2016 ET SES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

pax : passagers, T : tonnes

Nom du navire	*Bréhatine*	*Cupidon*	*Enez Vriad*	*Kéhops*	*Kerpont*	*Bréhat Services*
Compagnie exploitante	Vedettes de Bréhat	Vedettes de Bréhat	Vedettes de Bréhat	Vedettes de Bréhat	Vedettes de Bréhat	Bréhat Logistique
Liaison	Régulière	Régulière	Régulière	Régulière	Régulière	Régulière
Île(s) desservie(s)	Bréhat	Bréhat	Bréhat	Bréhat	Bréhat	Bréhat
Fonction	Vedettes à passagers	Vedettes à passagers	Vedettes à passagers	Vedettes à passagers	Vedettes à passagers	Barge de fret
Année de construction	2013		2000			2010
Longueur	25,9	22,9	26,5	20,8	23	11,82
Largeur	7,3	6,5	7	7,4	6,4	4,5
Capacité d'emport (pax/fret)	255 pax -	192 pax -	238 pax -	196 pax -	189 pax -	- 12 T
Vitesse (nœuds)	20	20	18	13	20	12

Nom du navire	*Île de Bréhat*	*Fée des Légendes*	*Fleur de Batz*	*La Reine du Léon*	*L'Enez Vaz*	*L'îlienne*
Compagnie exploitante	Barge de Bréhat	Armor	Armor	CFTM	CFTM	Armein
Liaison	régulière	régulière	régulière	régulière	régulière	régulière
Île(s) desservie(s)	Bréhat	Batz	Batz	Batz	Batz	Batz
Fonction	Barge de fret	Vedettes à passagers	Vedettes à passagers	Vedettes à passagers	Vedettes à passagers	Vedettes à passagers
Année de construction	1984	1991	2000	1991		1992
Longueur	18	17	22	19	19	18
Largeur	5,87					
Capacité d'emport (pax/fret)	- 28 T	96 pax -	140 pax -	125 pax -	135 pax -	110 pax -
Vitesse (nœuds)	6	12	18	14	20	13

Nom du navire	*Adhara*	*François-André*	*Fromveur 2*	*Enez Eussa 3*	*Enez Sun (4)*	*Molenez*
Compagnie exploitante	Armein	SARL Transport de Fret	Penn Ar Bed	Penn Ar Bed	Penn Ar Bed	Penn Ar Bed
Liaison	régulière	régulière	régulière	régulière	régulière	régulière
Île(s) desservie(s)	Batz	Batz	Molène, Ouessant	Molène, Ouessant	Sein	Molène, Ouessant, Sein
Fonction	Vedettes à passagers	Barge de fret	Cargo mixte	Cargo mixte	Cargo mixte	Cargo de fret
Année de construction	2000	1980	2011	1991	1991	2000
Longueur	21	30	45	44,9	34,5	36,4
Largeur		9,8	9,9	8,8	8	8,2
Capacité d'emport (pax/fret)	119 pax -	- 180 T	365 pax 25 T	314 pax 30 T	250 pax 12 T	- 250 T
Vitesse (nœuds)	18	8	15	16	14,5	12,5

Nom du navire	*Dr. Tricard*	*Enez Edig*	*Île-de-Groix*	*Saint-Tudy*	*Vindilis*	*Bangor*
Compagnie exploitante	Penn Ar Bed	Penn Ar Bed	Compagnie Océane	Compagnie Océane	Compagnie Océane	Compagnie Océane
Liaison	régulière	saisonnière	régulière	régulière	régulière	régulière
Île(s) desservie(s)	Molène	Molène, Ouessant, Sein	Groix	Groix	Belle-Île	Belle-Île
Fonction	Transbordeur mixte	Vedettes à passagers	Roulier mixte	Roulier mixte	Roulier mixte	Roulier mixte
Année de construction	1997	2007	2008	1984	1997	2006
Longueur	10,25	27	46	44,5	48	46
Largeur	4	8	12	11	12,5	12
Capacité d'emport (pax/fret)	44 pax -	200 pax -	450 pax 32 véhicules	377 pax 20 véhicules	399 pax 38 véhicules	450 pax 32 véhicules
Vitesse (nœuds)	10	15	12	12	12	12

Nom du navire	*Melvan*	*Kerdonis*	*Acadie*	*Taillefer 3*	*Guédel 3*	*Viga*
Compagnie exploitante	Compagnie Océane	Compagnie Océane	Compagnie Océane	TMC	TMC	Quick & Sea
Liaison	régulière	saisonnière	en remplacement	régulière	régulière	régulière
Île(s) desservie(s)	Houat, Hoedic	Groix, Belle, Houat, Hoedic	Groix, Belle-Île	Belle-Île, Groix	Belle-Île, Groix	Houat, Hoedic, Belle-Île Groix
Fonction	Cargo mixte	Vedettes à passagers	Roulier mixte	Cargo de fret	Cargo de fret	Barge de fret
Année de construction	2009	2010	1971	2003	2008	2016
Longueur	30,5	30,75	42,65	40	40	30
Largeur	8,43	7,9	10,11	7,8	7,8	8,4
Capacité d'emport (pax/fret)	234 pax 60 T	295 pax -	450 pax 27 véhicules	- 400 T	- 400 T	- 150 T
Vitesse (nœuds)	16,5	20	12	10	10	12

Nom du navire	*Thalassa*	*Bois d'Amour*	*L'Île-aux-Moines*	*Avocette*	*Izenah*	*Heb Ken*
Compagnie exploitante	Izenah	Izenah	Izenah	Izenah	Izenah	Bateaux-Bus du Golfe
Liaison	régulière	régulière	régulière	régulière	régulière	régulière
Île(s) desservie(s)	Île-aux-Moines	Île-aux-Moines	Île-aux-Moines	Île-aux-Moines	Île-aux-Moines	Arz
Fonction	Vedette à passagers	Vedette à passagers	Vedette à passagers	Vedette à passagers	Barge de fret	Vedette à passagers
Année de construction			1972	1992	1989	2000
Longueur	16,5	15	13	18,85		19,35
Largeur	6,5	5		5,24		5,54
Capacité d'emport (pax/fret)	120 pax -	98 pax -	75 pax -	120 pax -	-	140 pax -
Vitesse (nœuds)		10	10			20

Nom du navire	*Île-d'Arz*	*Île-d'Or*	*La Béluré*	*Le Pont d'Yeu*	*Le Châtelet*	*Insula Oya 2*
Compagnie exploitante	Bateaux-Bus du Golfe	Bateaux-Bus du Golfe	Bateaux-Bus du Golfe	Yeu-Continent	Yeu-Continent	Yeu-Continent
Liaison	régulière	régulière	régulière	régulière	régulière	régulière
Île(s) desservie(s)	Arz	Arz	Arz	Yeu	Yeu	Yeu
Fonction	Vedette à passagers	Vedette à passagers	Barge de fret	Cargo mixte	Cargo mixte	Cargo mixte
Année de construction	2012	1972	1989	2005	2006	1981
Longueur	20,18	22,6	16,9	45,5	45,5	49,98
Largeur	5,65	5,16	6,47	11,2	11,2	11,9
Capacité d'emport (pax/fret)	120 pax -	168 pax -	- 26 T	430 pax 6 véhicules	430 pax 6 véhicules	250 pax 150 T
Vitesse (nœuds)	10	10	10	30	30	13,5

Nom du navire	*Casam 4*	*Maxiplon*	*Pierre Loti*	*Île d'Aix 2*	*Anatife*
Compagnie exploitante	Pajarola	A2TMi	SFA	SFA	Marine Energie
Liaison	régulière	régulière	régulière	régulière	régulière
Île(s) desservie(s)	Yeu	Yeu	Aix	Aix	Belle-Île, Yeu
Fonction	Cargo de fret	Barge de fret	Roulier mixte	Roulier mixte	Pétrolier
Année de construction	2005	2015	1992	2011	2006
Longueur	44	28,4	34,95	34,3	41,45
Largeur	9	8,2	9	8,1	7,8
Capacité d'emport (pax/fret)	- 550 T	- 50 T	450 pax 4 véhicules	300 pax 4 véhicules	310 m3 (8 citernes)
Vitesse (nœuds)	11	8,5	10	10	10,5

Crédits photographiques : Marie Guingot, Mylène Tesson, Eugène Gillet, FleetMoon.com, photos-de-navires.fr, Alspace, MarineTraffic.com

ANNEXE 5.2 – LES CONTRAINTES DE MAREE PAR COMPAGNIE POUR LA DESSERTE DES ILES DU PONANT

Barge de Bréhat

La *Barge de Bréhat* est soumise aux horaires de marées, puisque le port continental de Paimpol est un port à écluse, et que la cale haute où elle accoste au port insulaire de Port-Clos s'assèche à marée basse. La barge peut passer l'écluse de Paimpol durant cinq heures autour de la pleine mer (2h30 avant et 2h30 après). Elle peut ainsi réaliser deux rotations durant ce créneau.

Bréhat Logistique

Pour accéder au port privé de Saint-Julien sur le continent, il faut au moins 6,4 mètres d'eau, et pour accoster à la grève de l'Eglise à Bréhat, au moins 7 mètres d'eau. La barge de la compagnie peut donc travailler 6 heures autour de la pleine mer (soit deux rotations). En vives eaux, il est possible de travailler à la fois sur la marée du matin et celle du soir. En mortes eaux, la barge travaille sur une seule marée (en milieu de journée).

Exemple du lundi 21 novembre : la barge peut quitter Bréhat avec 7 m d'eau à partir de 9h16. Le temps de traverser et de charger (la fiche horaire annonce la fin de réception des marchandises à Saint-Julien à 10h30), elle peut quitter Saint-Julien vers 11h30, pour arriver à la grève de l'Eglise vers 12h20. Mais la barge ne sera à sec pour permettre le déchargement qu'à partir de 14h27. D'où une livraison à partir de 15h notée sur la fiche horaire.

SARL Transport de Fret

A Batz, la traversée de la barge *François-André* n'est envisageable qu'à marée haute. Cependant, les coefficients de marée ne perturbent pas le passage.

TMC

La compagnie est doublement impactée par les marées : au port continental de Vannes et au port insulaire de Palais à Belle-Île. Les cargos de TMC ne peuvent quitter le port de Vannes durant cinq heures autour de la basse mer. A Belle-Île, les navires accostent au bassin à flot et doivent donc passer l'écluse, ouverte jusqu'à trois heures autour de la marée haute, entre 6 heures et 22 heures uniquement. Or il existe un décalage d'une heure trente entre les horaires de marée à Vannes et ceux à Belle-Île. Ainsi, les cargos doivent attendre devant le port de Palais durant près de deux heures avant que la porte de l'écluse puisse s'ouvrir.

Quick & Sea

Pour accéder au bassin à flot de Le Palais, le *Viga* est contraint également par les horaires de l'écluse.

Yeu-Continent

Brehat Logistique

Transports Terrestres et Maritimes de Fret
2 Route de Saint Julien 22500 PAIMPOL
☎: 02.96.20.04.16 / 06.72.67.87.80
brehatlogistique@brehats.fr

Horaires Novembre 2016
CHANGEMENT D'HEURE -1H

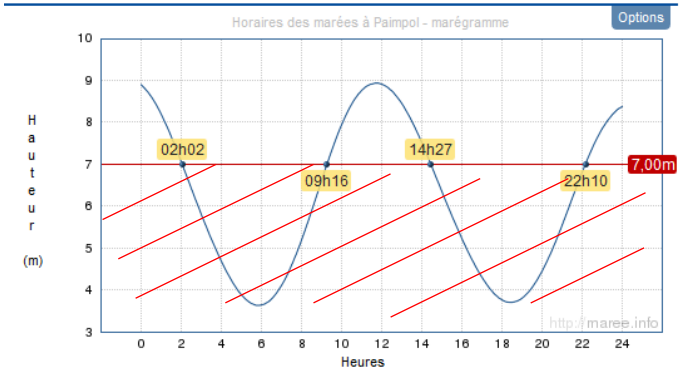
JOURS	DATE	FIN DE RECEPTION DES MARCHANDISES pour une livraison le jour même	DECHAGEMENT BREHAT (Amplitude de livraison : 4h00 après le début de déchargement)
Lundi	21	9H30 - 10H30	15H00

Extraits des horaires de la barge de Bréhat Logistique (21/11/2016)

Lundi 21 Novembre 2016 UTC+1 Semaine 47

Lever du soleil : 08h27 — Dernier quartier de lune — Coucher du soleil : 17h19

	Coeff.	Heure	Durée de la marée	Heure de marée	Hauteur	Marnage	1/12	1/4	1/2
BM		05h51			3,64m				
PM	52	11h43	05h52	00h58	8,92m	5,28m	0,44m	1,32m	2,64m
BM		18h26	06h43	01h07	3,71m	5,21m	0,43m	1,30m	2,61m



Horaires de marée à Paimpol le 21 novembre 2016 (marée.info)

Pour la liaison entre Fromentine et Port-Joinville, la problématique de la marée ne concerne pas les ports mais le passage du chenal de Fromentine. Les catamarans ont un tirant d'eau d'1,60 m, et passent le chenal de Fromentine avec 3 mètres d'eau (son niveau moyen) : ils doivent donc passer 7 heures autour de la pleine mer, quel que soit le coefficient de marée, pour passer sans difficulté. Les horaires des rotations sont donc fluctuants, et le carnet des horaires est dans toutes les poches des Islais.

Pajarola

Pour cette liaison, le *Casam 4* accoste obligatoirement dans le bassin à flot de Port-Joinville à Yeu pour accéder au quai à son entrepôt. L'écluse y est ouverte environ 4 heures autour de la pleine mer. Aux Sables d'Olonne, en revanche, le cargo n'entre dans le bassin à flot que si la marée l'y contraint. Autrement, il peut accoster et charger en dehors du bassin, avant le passage de l'écluse. Celle-ci est ouverte au moins 3 heures autour de la pleine mer.

SFA

Les horaires des rotations sont contraints par ceux des marées : ils changent chaque jour. Sur la fiche horaire du mois d'avril 2016 (cf. ci-contre), les horaires des marées basses sont visuellement très repérables : il s'agit des zones blanches, sans rotation, qui se décalent chaque jour un peu plus tard.

En outre en période de grandes marées, les navires au tirant d'eau d'1,80 mètre ne passent pas. C'est alors les concurrents qui prennent le relais avec leur tirant d'eau inférieur à 1,25 mètre. Cela arrive environ douze fois par an sur la pleine saison. Mais les concurrents ont des capacités d'emport moindres, alors cela peut poser souci si la rotation de remplacement tombe à une heure de pointe (vers 10h30 le matin).

Les autres compagnies

Au quotidien, les autres compagnies ne connaissent pas de contraintes de marée. Elles peuvent cependant avoir à s'y adapter dans deux cas. Le premier est lors de grandes marées, qui rendent difficiles l'accès aux infrastructures portuaires : des rotations peuvent alors être annulées ou décalées, comme à Batz ou à Bréhat. Le deuxième concerne le transport de certains éléments particuliers, pour lesquels les horaires de marée sont à considérer : par exemple le roulage d'un bus pour la Penn Ar Bed ou le passage d'un camion-toupie pour Bateaux-Bus du Golfe.

DATES	DEPARTS DE L'ILE D'AIX VERS FOURAS									
VE 01	07h15		09h30	11h00		14h00			17h00	18h15
SA 02	07h30		09h30	11h00		14h00	15h00		17h00	18h30
DI 03		08h30	10h00	11h00		14h00	15h00		17h00	18h15
LU 04	06h30		10h15	11h15		14h00	15h00		17h00	18h30
MA 05	06h45			11h30		14h00	15h00		17h00	18h15
ME 06	07h15				13h00	14h00		16h15	17h15	18h15
JE 07	07h15	08h15				13h30	14h30	16h15	17h15	18h15
VE 08	07h15	09h00				14h00	15h00	16h15	17h15	18h15
SA 09	07h30		09h30				15h00	16h15	17h15	18h30
DI 10	08h00		09h30	10h30			15h30	16h30	17h30	18h30
LU 11	07h30		09h30	11h30				16h15	17h15	18h30
MA 12	07h30		09h30	10h30	12h30				17h00	18h30
ME 13	07h30		09h30	10h30	13h00	14h00			17h30	18h30
JE 14	07h30		09h30	11h00		14h00	15h00	16h00		18h30
VE 15	07h30		09h30	11h00		14h00	15h00	16h15	17h15	
SA 16	07h45	09h00	10h00	11h00		14h00	15h00	16h30	17h30	18h30
DI 17		09h00	10h00	11h00		14h00	15h00	16h30	17h30	18h30
LU 18	07h00		10h30	11h30		14h00	15h00	16h30	17h30	18h30
MA 19	07h30			11h30		14h00	15h00	16h30	17h30	18h30
ME 20	07h30				13h00	14h00	15h00	16h30	17h30	18h30
JE 21	07h30	08h30				14h00	15h00	16h30	17h30	18h30
VE 22	07h30	09h00				14h00	15h00	16h30	17h30	18h30
SA 23	07h30		09h30			14h15	15h15	16h30	17h30	18h30
DI 24	08h00	09h00	10h00			14h30	15h30	16h30	17h30	18h30
LU 25	07h15	09h00	10h30				15h15	16h15	17h15	18h15
MA 26	07h15	09h00	10h00	11h00				16h00	17h15	18h15
ME 27	07h15	09h30	10h30	11h30				16h00	17h15	18h15
JE 28	07h15		09h30	11h30	13h00			16h30	17h30	18h30
VE 29	07h15		09h30	11h00		14h00			17h00	18h15
SA 30	07h30	09h00	10h00	11h00		14h00	15h00	16h00		18h30

Horaires de traversée entre l'île d'Aix et Fouras avec SFA en avril 2016.

Vedettes de Bréhat

En raison de la grande marée, les horaires seront modifiés comme suit :

Mardi 15 novembre		Mercredi 16 novembre	
BREHAT	ARCOUEST	BREHAT	ARCOUEST
7h20	8h15	7h20	8h15
9h00	9h30	9h00	9h30
9h45		9h45	
11h15	12h00	11h15	12h00
14h15	14h30	**13h45**	**14h00**
16h00	16h15	16h00	16h15
17h00	17h30	17h00	17h30
18h00	18h15	18h00	18h15

Modifications des horaires de traversées avec les Vedettes de Bréhat en novembre 2016 en raison des grandes marées

ANNEXE 7.1 – GUIDE D'ENTRETIEN AUPRES DES ENTREPRISES INSULAIRES

IDILE

Signalétique 1

Date | Heure | Durée | Lieu | Numéro IDILE_cmpt spatial | Enquêteur

Nom de l'entreprise | Numéro SIRET

Île
○ Bréhat ○ Molène ○ Belle-Île ○ Île-Aux-Moines ○ Aix
○ Batz ○ Sein ○ Houat ○ Arz
○ Ouessant ○ Groix ○ Hoëdic ○ Yeu

Groupe d'îles
○ Petites îles proches
○ Petites îles éloignées
○ Grandes îles

Domaine d'activité
○ public ○ privé

Secteur
○ primaire ○ secondaire ○ tertiaire

Statut ID-îles
○ NE ○ E ○ DIV

Enregistrement audio ?
○ Oui ○ Non

Activité INSEE
○ Agriculture
○ Aquaculture
○ Pêche
○ Construction et services connexes
○ Hebergement/restauration/locations diverses
○ Commerces divers et services de proximité
○ Artisanat manufacturier
○ Santé, loisirs, éducation et culture

A/ Identification du répondant

Prénom | Nom

Sexe :
○ Homme
○ Femme

Lieu de résidence :
○ Sur l'île
○ Sur le continent
○ Île/continent selon la saison

Logement insulaire
○ Propriétaire ○ Locataire ○ Autre

Autre et commentaires logement

Age lors de l'entretien | Année de naissance

Vit sur l'île depuis :

Fonction dans l'entreprise

Rapport de l'entrepreneur à l'île lors de son installation :
○ Natif ○ Îlien non-natif ○ Ancien résident secondaire ○ Enfant de résidents secondaires
○ En couple avec un(e) ilien(ne) ○ De passage sur l'île ○ Aucun ○ Autre(s)

Parcours (formation et carrière professionnelle)

Détails rapport à l'île

Statut marital :
○ célibataire ○ marié ○ en concubinage

Profession du conjoint

Enfants
☐ oui ☐ non

Enfants_nb

Détails enfants, famille...

Famille sur l'île ?
○ oui ○ non

IDILE

B/ Portrait et portée de l'entreprise 2

Pouvez-vous me présenter votre entreprise et votre activité ? (Origine de l'activité, production, évolution...)

Quelle la période d'ouverture de votre activité ?
○ Moins de 4 mois
○ Moins de 8 mois
○ Moins de 12 mois
○ Toute l'année

CA juillet-août

Votre activité est-elle marquée par la saisonnalité ? Effets ? (orga, trésorerie, RH...)

B/1 Moyens de production

Epicerie - surface vente | Epicerie - surface stockage

De quels locaux (terrains, ateliers...) disposez-vous ? Surface couverte/non?

Où sont-ils localisés ? Pourquoi ?

Propriété des locaux pros ? Invst ?

Propriété des murs
☐ propriétaire ☐ locataire (famille) ☐ locataire (autre)

Propriété du fonds de commerce
○ propriétaire ○ location-gérance

Quels sont les outils nécessaires à votre production ?

Où sont-ils localisés ? Pourquoi ? Êtes-vous amenés à les déplacer ?

Propriété des outils ? Invst ?

B/2 Moyens de transport professionnels 3

Disposez-vous d'un moyen de transport pour vos déplacements professionnels sur l'ile ? Pté ? Invst ?

○ Oui ○ Non

De quel(s) moyen(s) de tspt disposez-vous pour vos dépl pros sur l'île ? Pté ? Contrôle tech ?

Disposez-vous d'un moyen de transport pour vos déplacements professionnels en mer ? Pté ?

○ Oui ○ Non

De quel(s) moyen(s) de transport disposez-vous pour vos déplacements professionnels en mer ? Pté ?

Disposez-vous d'un moyen de transport pour vos déplacements professionnels sur le continent ? Pté ?

○ Oui ○ Non

De quel(s) moyen(s) de transport disposez-vous pour vos déplacements pros sur le continent ? Pté ?

Avez-vous une idée de l'ordre de grandeur du kilométrage effectué ? (île / cont)

B/3 Activités de soutien

Localisation de la banque (ville)

Localisation de l'assureur (ville)

Localisation du comptable/expert-comptable (ville)

Autres services de soutien (conseil, publicité, communication, etc...), localisation, mode de sélection ?

Pour les services bancaires, faites-vous appel à une banque :

☐ Île

☐ Continent

IDILE

C/ Besoins de pratiques de transport 4

C/1 FRET C/1/a Filière(s) en amont - Approvisionnement

Nombre de fournisseurs

Zone en amont de l'activité

☐ Sur l'île ☐ Sur le continent ☐ Dpt ☐ Région ☐ Fr ☐ Europe ☐ Monde

Nature pdts 1

Nom fournisseur 1

Localisation fournisseur 1

Mode de livraison 1

Nature pdts 2

Nom fournisseur 2

Localisation fournisseur 2

Mode de livraison 2

Nature pdts 3

Nom fournisseur 3

Localisation fournisseur 3

Mode de livraison 3

Nature pdts 4

Nom fournisseur 4

Localisation fournisseur 4

Mode de livraison 4

Nature pdts 5

Nom fournsiseur 5

Localisation fournisseur 5

Mode de livraison 5

AUTRES - D'où viennent vos intrants ? Pouvez-vous parler de vos fournisseurs ? Où sont-ils localisés précisément ? Mode de sélection ?

Pour ce qui provient du continent : parcours fret, opérateurs, contenants, conditions de contrat... Continent/traversée/île. Accueil transporteur, stockage, emballage, chargement, transport, déchargement...

Estimation des flux intrants M (en volume, valeurs, fréquence...) 5

Coûts de tpt des flux intrants

Détails des coûts des flux intrants. Quels tarifs pratiqués?

C/1/b Filière(s) en aval - Commercialisation

Pouvez-vous parler de votre clientèle ? Evolution ? Structure ? Répartition géo ? Strat com° ?

Nature de la clientèle :

- ☐ Touristes
- ☐ Résidents secondaires
- ☐ Continentaux
- ☐ Îliens
- ☐ Entreprises
- ☐ Institution(s)
- ☐ Autre(s)

Si 'Autre(s)', précisez :

De quels points de vente disposez-vous? Localisation ? Quelle part de votre CA réalisé pour chacun ?

Zone de commercialisation

- ☐ Sur l'île
- ☐ Sur le continent
- ☐ Dpt
- ☐ Région
- ☐ Fr
- ☐ Europe
- ☐ Monde

Pour ce qui part vers le continent : parcours fret, opérateurs, contenants, conditions de contrat... Ile/traversée/continent. Accueil transporteur, stockage, emballage, chargement, transport, déchargement...

Estimation des flux sortants X (en volume, valeurs, fréquence...)

Coûts de tpt des flux sortants

Détail des coûts des flux sortants. Quels tarifs pratiqués?

IDILE

C/1/c Perception transport de fret 6

Que pensez-vous du prix de la traversée pour les marchandises ? Ds quelle mesure est-il possible de négocier ces tarifs avec la compagnie ?

Que pensez-vous des conditions de traversée pour les marchandises ? (avaries, détériorations...)

Quid conditions d'accès au port, aux infrastructures portuaires, aux gares maritimes ?

Quid du stationnement ou de la circulation sur le port ? (places réservées, posibilité de faire demi-tour...)

C/2 PASSAGERS 7

C/2/a Pour l'entreprise (entrepreneurs + salariés)

Quels sont les déplacements professionnels pour vous et les employés ? Origine salariés ?

Quels en sont les motifs ?

- ☐ Amont
- ☐ Activité
- ☐ Aval
- ☐ Support
- ☐ Formation
- ☐ Autre(s)

Autre(s)ou Détails

Fréq dépl profs sur le continent

○ Jamais ○ Moins de 6f/an ○ Moins de 1f/mois ○ Au moins 1 f/mois ○ Au moins 1f/semaine ○ 1f/jour

Quel éloignement en distance? (km du port continental)

Quel éloignement en durée? Combien de temps faut-il compter pour ces déplacements? Quel est le déplacement maximal envisageable dans une journée? Combien de temps à mobiliser pour rencontrer untel?

Quelles conditions de traversée? Tarifs, horaires, confort, compagnie, voie maritime/aérienne...

Avez-vous une idée du coût annuel de votre mobilité professionnelle (€/an) (entrepreneur + salariés) (hors dépl.strict. perso.) ?

Nombre de déplacements personnels sur le continent par an

Nombre de déplacements personnels sur le continent par an

- ○ Jamais
- ○ Moins de 6f/an
- ○ Moins de 1f/mois
- ○ Au moins 1 f/mois
- ○ Au moins 1f/semaine
- ○ 1f/jour

IDILE

C/2/b Perception transport de passagers 8

Que pensez-vous de la fréquence et des horaires de traversée ?

Que pensez-vous du prix de la traversée ? (cont / insul)

Que pensez-vous des conditions de traversée pour les passagers ? (confort...)

Que pensez-vous des conditions d'accès au bateau (cale, rampe, escalier...)

C/2/c Pour la clientèle venant sur l'île

Pour la clientèle non ilienne, quelle origine et quel besoin de tranport pour venir sur l'île? A quelle fréquence sont-ils sur l'île? Quelle part de primo-visiteurs ou de touristes réguliers? Quelles habitudes de transport pour ces derniers?

D/ Problématiques transport, adaptations, stratégies spatiales 9

D/1 Problématiques

Quelles contraintes majeures liées à la desserte insulaire ?

Quelles contraintes majeures liées à la desserte insulaire ?

- ☐ Transport
- ☐ Stockage
- ☐ Obligation de livraison juste-à-temps car absence stockage
- ☐ Irrégularités en raison des marées
- ☐ Ruptures de charge
- ☐ Aléas de la météo/annulations
- ☐ Gestion logistique générale (besoin d'anticipation des commandes, gestion du stock..)
- ☐ Durée et horaires de livraison
- ☐ Non-priorité

Quel temps alloué à la gestion du transport ? Est-il possible de réduire cette durée ?

Quelle part du transport dans les charges totales de l'entreprise ? Commentaires ? (FRET + PAX)

Quid croisement des flux fret / pax ?

Quelle relation avec les transporteurs et compagnies ? Participation à une asso (commerçants/tpt) ?

Comment jugez-vous l'accessibilité de votre île? Est-elle facilement accessible ? Les marchés continentaux sont-ils accessibles pour vous depuis l'île ?

Accessibilité de l'île

- ○ Facilement
- ○ Modérément
- ○ Difficilement

IDILE

D/2 Adaptations et stratégies spatiales 10

Quelles implications de l'état de la desserte sur l'entreprise ? Quelles stratégies pour votre entreprise ? (dépl pros, tpt fret) EPICERIE : quelle stratégie tarifaire et quelle latitude pour fixer les prix ?

Réflexion autour de la desserte lors de l'installation/création de l'activité ?

Y a-t-il déjà eu des changements dans le dispositif de desserte? (dis/appartion opérateur, modification des conditions, horaires, tarifs, contenants, navires...)

Ces modifications ont-elles amené à un changement de stratégie?

Quelle dépendance ressentez-vous vis-à-vis de la desserte insulaire ?

Desserte_Dépendance

- ○ Fortement dépendant
- ○ Plutôt dépendant
- ○ Plutôt indépendant
- ○ Fortement indépendant

E/ Activité et insularité 11

E/1 Concurrence

Y a-t-il d'autres entreprises ayant la même activité sur l'île ? Détails sur les concurrents et leur localisation (île/conti/région/Fr/Etranger). Marchés détenus.

Nb autres entrep de l'île

Nb entreprise(s) du continent

Estimez-vous subir une forme de concurrence?

○ Oui ○ Non

Quel effet a t-elle sur votre activité ? Quelle stratégie face à la concurrence ? Comment vous protégez-vous ? Quel positionnement ?

Quel effet a t-elle sur votre activité ?

○ Effet positif
○ Effet négatif
○ Ni l'un, ni l'autre
○ NSP

Quelles relations entretenez-vous avec ces entreprises ? Concurrence, coopération informelle, complémentarité, co-propriété...

Manquez-vous de clientèle sur l'île ?

Manquez-vous de clientèle sur l'île ?

○ Oui
○ Non
○ Activité trop récente
○ Pas concerné

IDILE

E/2 Insularité 12

Auriez-vous pu envisager d'exercer cette activité ailleurs ?

☐ Oui, sur le continent
☐ Oui, sur une autre île du Ponant
☐ Non

Commentaires sur autre localisation

Y a-t-il des avantages à exercer cette activité sur l'île ? Lesquels ?

Quels sont les atouts de l'île pour l'activité de l'entrepreneur ?

☐ Savoir-faire
☐ Ressource(s) naturelle(s) et culturelles(s)
☐ Image de l'île
☐ Solidarité entre professionnels
☐ Bouche à oreille
☐ Absence de concurrence
☐ Présence d'un marché touristique
☐ Aucun
☐ Autre(s)

Si 'Autre(s)', précisez :

A quelles problématiques générales êtes-vous confronté en tant qu'entrepreneur au quotidien étant sur une île?

Principales contraintes liées à l'activité :

☐ Pénibilité physique
☐ Difficultés financières
☐ Administratifs/législatif
☐ Saisonnalité
☐ Logement des employés
☐ Recrutement
☐ Accès au foncier
☐ Transport et approvisionnement
☐ Conditions météorologiques
☐ Aucune
☐ Autre(s)

F/ Dernières infos sur l'entreprise 13

Date de la création/reprise

Origine du fond

- ○ Création
- ○ Reprise
- ○ Location-Gérance
- ○ Autre

Comment vous est venue l'idée d'exercer cette activité ?

Avez-vous choisi cette activité ...

- ○ pour son intérêt
- ○ pour pouvoir rester sur l'île
- ○ pour les deux

Nombre de salariés à l'année

Nombres de salariés saisonniers

Travaillez-vous avec des membres de votre famille ?

○ Oui ○ Non

Commentaires emploi

Cumulez-vous un autre activité en supplément de celle-ci ? Laquelle ?

Pour quelles raisons ? (saisonnalité...)

Quelle stratégie est déployée ?

- ☐ Valorisation et différenciation
- ☐ Diversification
- ☐ Exportation hors de l'île
- ☐ Coopération et barrières à l'entrée

Commentaires sur les stratégies déployées

Coordonnées

Commentaire déroulement de l'entretien (à remplir en fin d'entretien)

ANNEXE 7.2 – LISTE DES ENTREPRISES ENQUETEES ET DE LEURS REPRESENTANTS

Île	Période de terrain	Secteur économique	Entreprise et représentant	Effectif par secteur	Effectif par île
Bréhat	02-03/05/16 21-23/11/16 4 jours	I	François LE TRON - Ferme de Kervilon- maraîchage	1	5
		II	Yvon NEUMAGER - Bréhat Les Verreries	1	
		III	Geneviève DUBREUIL - Epicerie 8 à 8 Erwan HAMET - Restaurant Enez Vriaz Hugues LELONG - Hôtel Restaurant Bellevue	3	
Batz	23-25/11/16 2 jours	I	Bénédicte MENON - EARL Menon Noël	1	5
		III	Eric LE MENER - 8 à 8 Anne DIRAISON - Les Herbes Folles Régis et Marie-Christine BARDOT - Ty Bar Do David LEROUX - Boulangerie	4	
Ouessant	29/08 - 01/09/16 4 jours	I	Mickaël GRUNWEISER - Armement Prédateur	1	11
		II	William PEHRIRIN - TP Lydia ROLLAND - Algues et Mer Thierry ROLLAND - Pulsat Ouessant	3	
		III	Jean-François et Guylaine LEROUX - Ouessant presse Estelle MALGORN - Boulangerie - SCI Gantois Emmanuel DAVRIL - Restaurant Ar Piliguet Ludovic AVRIL - Restaurant Mac Ludo Jean-Claude LABAT - Epicerie 8 à 8 Dominique MOIGNE - Pharmacie Jean-Noël BERTHELE - Epicerie Marché des îles	7	
Molène	20/03/17 1 jour	III	Christine DELERUE - Epicerie Proxi	1	1
Sein	16-19/01/2017 3 jours	I	Marie ROBERT - Les Coquillages de l'île de Sein	1	7
		II	Christelle LE DORTZ - Céramiste Stan FOUQUET - Atelier de la Baie	2	
		III	Nelly MILLINER - Aux Saveurs Marines David CHRISTE - Epicerie La Sénane Stéphane LE GOLVAN - Boulangerie /Ty Lomic Nono / Quai Sud Mathieu MASSON - Restaurant Tatoon	4	

Groix	14/11/16 28/11-02/12/16 05/12/16 6 jours	I	Isabelle et Philippe GUIADER - Escargoterie Erwan TONNERRE - Groix Haliotis Isabelle et Yves GUELOU - Armor Champi	3	15
		II	Bruno DEL DIN - Construction Cyrille PECAVIN et José Luis TEXEIRA - Construction	2	
		III	Frédéric DELANGE - Pharmacie Christelle HORCHOLLE - Epicerie Le Relais Bruno et Florence SERRE - Opticiens Marie-Pierre ORVOEN - Poissonnerie Loïc RICHARD - Fleuriste Catherine CALLOCH - Bar le Triskell Philippe HEDDEBAUX - Carrefour Contact Marie PIERRE - Maison de la presse Stéphane CABELGUEN - Intermarché Contact Gilles Le MENACH - Transport et commerce/bricolage	10	
Belle-Île-en-Mer	31/01/2017 - 04/02/2017 4 jours	II	Christophe NICERON - La Bien Nommée (27/03/17)	1	5
		III	Stéphane BARGAIN - Casino Pierre GELEBART - Super U Eric THIERRY - PROXI de Bangor Virginie PORTUGAL - Ouest Boisson Belle-Île	4	
Houat	12-15/12/16 3 jours	I	Nathalie MISSE et Elsa BRUGALE – Production de microalgues ECLOSARIUM Roland et Gwendal LE ROUX - Pêche PEOCH A LABOUR	2	5
		II	Goustan NIQUEL - BTP	1	
		III	Claudine LE BERRE - Epicerie Houat Marché Daniel PERRON - Epicerie Votre Marché	2	
Hoedic	15-16/12/16 2 jours	II	Philippe LE PALMEC - Plomberie électricité	1	3
		III	Françoise PACREAU - Epicerie Les Halles Germain Pilon Stéphanie ALLANIC - Boulangerie Le Fournil	2	
Île-aux-Moines	03/17 1 jour	III	Isabelle OLIERO – Epicerie Intermarché Le Relais	1	1

Arz	28/06 - 30/06 3 jours	I	Violaine HAUTCHAMPS – Ferme laitière – Lait au Champs	1	7
		II	Cédric WICHT - Atelier C.Wicht Marc GALLIC - Tipi Plus	2	
		III	Nadège LE ROUX - Restaurant La Fontaine Luc-François DEPIERRE - Bijoux Argent Philippe LETANG - Epicerie SPAR Tiphaine et Cyrille LETELLIER - Bar La Marine	4	
Yeu	29/09 - 05/10 6 jours	I	Rémi GIROD - Maraîchage Gérard SAGE - Elevage moutons	2	16
		II	Alain GIROD - Ebénisterie Roger SIKA - Maçonnerie Christophe DOUCET - Saveurs Islaises Claude TARAUD - La Voilerie Séverine POIRIER - Conserveries Hennequin	5	
		III	Christian GAILLARD - Restaurant Le Vagabond Jean-Christophe MACE - Pharmacie Alain MOUSNIER - Boulangerie-pâtisserie Stéphane TARAUD - Caves Les Chopes Yeu Maxime MARTIN - ALCEM David AUGEREAU - Vendée Matériau Hélène CHARRON - Garage automobile Rémy BONNIN - Boucherie St Sauveur Emeline BERNARD - Super U	9	
Aix	25/09 - 28/09 3 jours	I	Franck SPEISSER - Ostréiculture Lionel LARGEAULT - Viticulture	2	7
		II	Hervé GALLET - Gallet Nacres	1	
		III	Eric LEVRAUD – Epicerie Aix Services Gaël et Céline GUILBAUT - Boulangerie Virginie DOBIGEON - Aix Actualités Michel JEAN - Restaurant Les Paillotes	4	
TOTAL Îles du Ponant	42 jours d'enquêtes	I		14	88
		II		19	
		III		55	

ANNEXE 7.3 – REPRESENTATIVITE DES ENTREPRISES ENQUETEES

Au total, 88 entreprises ont été enquêtées sur les 2 132 entreprises du Ponant (cf. 2.2.1), soit un taux d'échantillonnage de 4%.

Pour rappel, nous avons ciblé par notre enquête d'une part une activité présente sur toutes les îles (épiceries), et d'autre part des activités présentant un panel varié d'usage et de problématiques face à la desserte. En outre, nous souhaitions avoir un aperçu relativement représentatif des entreprises par secteur d'activité. Toutefois, en raison de la faiblesse des effectifs sur certaines îles et des écarts d'effectifs selon les îles, il n'a pas été possible d'atteindre une bonne représentativité des entreprises par île.

Représentation des entreprises par secteur d'activité et activité INSEE

Île	Entreprises enquêtes	%	Entreprises Sirene	%
Agriculture	8		102	
Aquaculture	4		15	
Pêche	2		96	
Primaire	14	16%	213	11%
Construction	9		321	
Artisanat manufacturier	9		100	
Industrie	1		10	
Secondaire	19	22%	431	23%
Commerces et services de proximité	42		589	
Hébergement et restauration	11		347	
Transport	1		46	
Activité de soutien aux entreprises	1		127	
Administration, santé, éduc, cult			147	
Tertiaire	55	63%	1256	66%
Îles du Ponant	88	100%	1900	100%

Les 88 entreprises enquêtées révèlent une légère surreprésentation du secteur primaire (16% contre 11%) au détriment du secteur tertiaire (63% contre 66%) par rapport à la répartition par secteur économique des entreprises de l'ensemble des îles du Ponant (données INSEE-Sirene).

Représentation des entreprises par île et par groupe d'îles

Île	Entreprises enquêtes	%	Entreprises Sirene	%
Bréhat	5		72	
Batz	5		85	
Île-aux-Moines	1		99	
Arz	7		36	
Aix	7		36	
Petites îles proches	25	28%	328	17%
Molène	1		19	
Sein	7		28	
Houat	5		29	
Hoedic	3		18	
Petites îles éloignées	16	18%	94	5%
Ouessant	11		76	
Groix	15		236	
Belle-Île	5		654	
Yeu	16		512	
Grandes îles	47	53%	1478	78%
Îles du Ponant	88	100%	1900	100%

Notre échantillon d'enquête présente une surreprésentation des entreprises des petites îles proches (28% contre 17%) et des petites îles éloignées (18% contre 5%), au détriment des entreprises des grandes îles (53% contre 78%).

ANNEXE 7.4 – RESULTATS DE L'ENQUETE AUPRES DES ENTREPRISES INSULAIRES

Voici les principaux résultats issus de l'enquête. Les tris à plat présentés ici sont issus du logiciel Sphinx avec lequel a été traitée l'enquête.

Identité des entreprises enquêtées

Île

	Nb	% cit.
Bréhat	**5**	**5,7%**
Batz	**5**	**5,7%**
Ouessant	**11**	**12,5%**
Molène	**1**	**1,1%**
Sein	**7**	**8,0%**
Groix	**15**	**17,0%**
Belle-Île	**5**	**5,7%**
Houat	**5**	**5,7%**
Hoëdic	**3**	**3,4%**
Île-Aux-Moines	**1**	**1,1%**
Arz	**7**	**8,0%**
Yeu	**16**	**18,2%**
Aix	**7**	**8,0%**
Total	**88**	**100,0%**

Groupe d'îles

	Nb	% cit.
Petites îles proches	**25**	**28,4%**
Petites îles éloignées	**16**	**18,2%**
Grandes îles	**47**	**53,4%**
Total	**88**	**100,0%**

Nb_pers_min

Moyenne = **5,23** Ecart-type = **7,95**
Min = **1,00** Max = **45,00**
Somme = **460,05**

	Nb	% cit.
Moins de 2,00	**21**	**23,9%**
De 2,00 à 5,00	**48**	**54,5%**
De 5,00 à 10,00	**8**	**9,1%**
10,00 et plus	**11**	**12,5%**
Total	**88**	**100,0%**

Nombre de personnes travaillant dans l'entreprise (effectif minimal, en période creuse)

Secteur

	Nb	% cit.
primaire	**14**	**15,9%**
secondaire	**19**	**21,6%**
tertiaire	**55**	**62,5%**
Total	**88**	**100,0%**

Date_Création_1

Moyenne = **2 002,60** Ecart-type = **12,49**

	Nb	% cit.
Moins de 1 990	**7**	**8,2%**
De 1 990 à 1 999	**22**	**25,9%**
De 2 000 à 2 009	**27**	**31,8%**
2 010 et plus	**29**	**34,1%**
Total	**85**	**100,0%**

Identité de l'entrepreneur enquêté

Sexe

	Nb	% cit.
Homme	**58**	**65,9%**
Femme	**30**	**34,1%**
Total	**88**	**100,0%**

Année_naiss

Moyenne = **1 969,33** Ecart-type = **10,31**

	Nb	% cit.
Moins de 1 960	**13**	**15,9%**
De 1 960 à 1 969	**32**	**39,0%**
De 1 970 à 1 979	**21**	**25,6%**
1 980 et plus	**16**	**19,5%**
Total	**82**	**100,0%**

Lieu de résidence

	Nb	% cit.
Sur l'île	**81**	**93,1%**
Sur le continent	**2**	**2,3%**
Île/continent selon la saison	**4**	**4,6%**
Total	**87**	**100,0%**

Activité_Choix

	Nb	% cit.
pour son intérêt	**7**	**12,1%**
pour pouvoir rester sur l'île	**25**	**43,1%**
pour les deux	**26**	**44,8%**
Total	**58**	**100,0%**

Avez-vous choisi cette activité pour…

Identités des commerces alimentaires enquêtés

Qualif_épicerie

	Nb	% cit.
Epicerie	**4**	**21,1%**
Supérette	**10**	**52,6%**
Supermarché	**5**	**26,3%**
Total	**19**	**100,0%**

Ep_statut

	Nb	% cit.
Indépendant	**13**	**68,4%**
Succursale	**1**	**5,3%**
Franchise	**5**	**26,3%**
Total	**19**	**100,0%**

Âge_entreprise_ans

Moyenne = **13,89** Ecart-type = **10,74**
Min = **2** Max = **43**

	Nb	% cit.
Moins de 10	**9**	**47,4%**
De 10 à 19	**4**	**21,1%**
20 et plus	**6**	**31,6%**
Total	**19**	**100,0%**

CA_été_%

Moyenne = **54,46** Ecart-type = **14,56**
Min = **33** Max = **80**

	Nb	% cit.
Moins de 35	**1**	**7,7%**
De 35 à 49	**4**	**30,8%**
De 50 à 64	**4**	**30,8%**
65 et plus	**4**	**30,8%**
Total	**13**	**100,0%**

Part du chiffre d'affaires réalisé sur les deux mois d'été

Ep_surf_vente_m²

Moyenne = **473,16** Ecart-type = **589,10**
Min = **60** Max = **1 800**

	Nb	% cit.
Moins de 100	**3**	**15,8%**
De 100 à 299	**11**	**57,9%**
De 300 à 1 199	**1**	**5,3%**
1 200 et plus	**4**	**21,1%**
Total	**19**	**100,0%**

Ep_surf_stok_m²

Moyenne = **314,06** Ecart-type = **550,72**
Min = **5** Max = **2 000**

	Nb	% cit.
Moins de 100	**5**	**31,3%**
De 100 à 299	**8**	**50,0%**
De 300 à 1 199	**1**	**6,3%**
1 200 et plus	**2**	**12,5%**
Total	**16**	**100,0%**

Moyens de transport de l'entreprise

Possession de moyens de transport

	Oui	Non	Total
Moyens_Transport_Île	**76**	**12**	**88**
Moyens_Transport_Mer	**11**	**77**	**88**
Moyens_Transport_Continent	**46**	**42**	**88**

Véhicule_km

Moyenne = **4 880,05** Ecart-type = **4 810,62**

	Nb	% cit.
Moins de 2 000	**10**	**24,4%**
De 2 000 à 3 999	**12**	**29,3%**
4 000 et plus	**19**	**46,3%**
Total	**41**	**100,0%**

Véhicules_nb_île

Moyens_Transport_Île Parmi "Oui"

Moyenne = **2,26** Ecart-type = **2,07**

	Nb	% cit.
Moins de 2	**40**	**52,6%**
De 2 à 3	**22**	**28,9%**
De 4 à 5	**7**	**9,2%**
6 et plus	**7**	**9,2%**
Total	**76**	**100,0%**

Moyenne distance parcourue du/des véhicule/s par groupe d'île

	Véhicule_km	
	Moyenne	Effectif
Petites îles proches	**3 763,20**	**10**
Petites îles éloignées	**445,00**	**4**
Grandes îles	**5 950,74**	**27**
Total	**4 880,05**	**41**

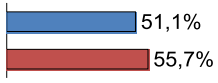
Spatialité de l'entreprise insulaire

Prod_locaux_Loc_2

	Nb	% cit.
Île	**77**	**88,5%**
Île et Continent	**10**	**11,5%**
Total	**87**	**100,0%**

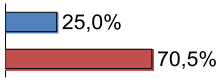
Loc_Banque_2

	Nb	% obs.
Île	**45**	**51,1%**
Continent	**49**	**55,7%**
Total	**88**	



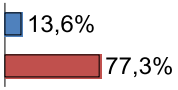
Loc_ass_2

	Nb	% obs.
Île	**22**	**25,0%**
Continent	**62**	**70,5%**
Total	**88**	



Loc_compt_2

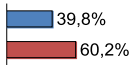
	Nb	% obs.
Île	**12**	**13,6%**
Continent	**68**	**77,3%**
Total	**88**	



Approvisionnement et localisation des fournisseurs

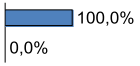
Appro_île

	Nb	% cit.
Oui	**35**	**39,8%**
Non	**53**	**60,2%**
Total	**88**	**100,0%**



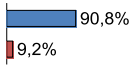
Appro_cont

	Nb	% cit.
Oui	**88**	**100,0%**
Non	**0**	**0,0%**
Total	**88**	**100,0%**



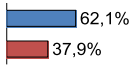
Appro_cont_dpt

	Nb	% cit.
Oui	**79**	**90,8%**
Non	**8**	**9,2%**
Total	**87**	**100,0%**



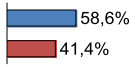
Appro_cont_rég

	Nb	% cit.
Oui	**54**	**62,1%**
Non	**33**	**37,9%**
Total	**87**	**100,0%**



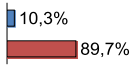
Appro_cont_Fr (hors région)

	Nb	% cit.
Oui	**51**	**58,6%**
Non	**36**	**41,4%**
Total	**87**	**100,0%**



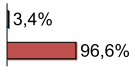
Appro_cont_Eur

	Nb	% cit.
Oui	**9**	**10,3%**
Non	**78**	**89,7%**
Total	**87**	**100,0%**



Appro_cont_RdM

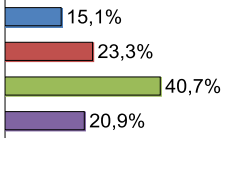
	Nb	% cit.
Oui	**3**	**3,4%**
Non	**84**	**96,6%**
Total	**87**	**100,0%**



Nb_fourn_2

Moyenne = **12,98** Ecart-type = **13,03**
Min = **1** Max = **100**

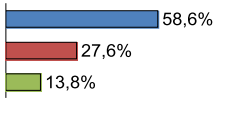
	Nb	% cit.
Moins de 5	**13**	**15,1%**
De 5 à 9	**20**	**23,3%**
De 10 à 19	**35**	**40,7%**
20 et plus	**18**	**20,9%**
Total	**86**	**100,0%**



Loc_fourn_proche_cont_km

Moyenne = **24,15** Ecart-type = **54,16**

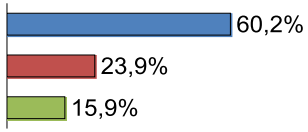
	Nb	% cit.
Moins de 10	**51**	**58,6%**
De 10 à 49	**24**	**27,6%**
50 et plus	**12**	**13,8%**
Total	**87**	**100,0%**



Nb_fourn_île

Moyenne = **0,95** Ecart-type = **1,66**
Min = **0** Max = **10**

	Nb	% cit.
Moins de 1	**53**	**60,2%**
De 1 à 2	**21**	**23,9%**
3 et plus	**14**	**15,9%**
Total	**88**	**100,0%**



Appro insulaire et type d'île

	Petites îles proches		Petites îles éloignées		Grandes îles		**Total**	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Oui	**8**	**32,0%**	**4**	**25,0%**	**23**	**48,9%**	**35**	**39,8%**
Non	**17**	**68,0%**	**12**	**75,0%**	**24**	**51,1%**	**53**	**60,2%**
Total	**25**	**100,0%**	**16**	**100,0%**	**47**	**100,0%**	**88**	

Appro insulaire et secteur d'activité

	primaire		secondaire		tertiaire		**Total**	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Oui	**3**	**21,4%**	**6**	**31,6%**	**26**	**47,3%**	**35**	**39,8%**
Non	**11**	**78,6%**	**13**	**68,4%**	**29**	**52,7%**	**53**	**60,2%**
Total	**14**	**100,0%**	**19**	**100,0%**	**55**	**100,0%**	**88**	

Appro insulaire et activité INSEE

	Primaire		Secondaire		Tpt et soutien aux entrep		Hebergement/restauration/ locations diverses		Commerces divers et services de proximité		**Total**	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Oui	**3**	**21,4%**	**6**	**31,6%**	**0**	**0,0%**	**9**	**81,8%**	**17**	**40,5%**	**35**	**39,8%**
Non	**11**	**78,6%**	**13**	**68,4%**	**2**	**100,0%**	**2**	**18,2%**	**25**	**59,5%**	**53**	**60,2%**
Total	**14**	**100,0%**	**19**	**100,0%**	**2**	**100,0%**	**11**	**100,0%**	**42**	**100,0%**	**88**	

Eloignement du plus proche fournisseur et type d'île

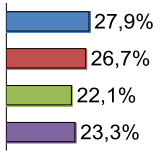
	Petites îles proches		Petites îles éloignées		Grandes îles		**Total**	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Moins de 10	**12**	**48,0%**	**8**	**50,0%**	**31**	**67,4%**	**51**	**58,6%**
De 10 à 49	**10**	**40,0%**	**6**	**37,5%**	**8**	**17,4%**	**24**	**27,6%**
50 et plus	**3**	**12,0%**	**2**	**12,5%**	**7**	**15,2%**	**12**	**13,8%**
Total	**25**	**100,0%**	**16**	**100,0%**	**46**	**100,0%**	**87**	

Eloignement du plus proche fournisseur et secteur d'activité

	primaire		secondaire		tertiaire		**Total**	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Moins de 10	**6**	**42,9%**	**10**	**55,6%**	**35**	**63,6%**	**51**	**58,6%**
De 10 à 49	**6**	**42,9%**	**5**	**27,8%**	**13**	**23,6%**	**24**	**27,6%**
50 et plus	**2**	**14,3%**	**3**	**16,7%**	**7**	**12,7%**	**12**	**13,8%**
Total	**14**	**100,0%**	**18**	**100,0%**	**55**	**100,0%**	**87**	

Loc_fourn_éloigné_cont_max_FR

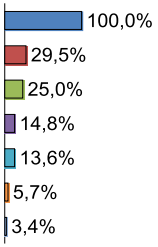
	Nb	% cit.
Département	**24**	**27,9%**
Région	**23**	**26,7%**
Grand Ouest	**19**	**22,1%**
Reste de la France	**20**	**23,3%**
Total	**86**	**100,0%**



Commercialisation et localisation

Zone_Commercialisation

	Nb	% obs.
Sur l'île	**88**	**100,0%**
Sur le continent	**26**	**29,5%**
Dpt	**22**	**25,0%**
Région	**13**	**14,8%**
Fr	**12**	**13,6%**
Europe	**5**	**5,7%**
Monde	**3**	**3,4%**
Total	**88**	



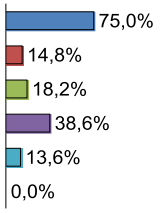
Export continent et secteur d'activité

	primaire		secondaire		tertiaire		**Total**	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
Oui	**12**	**85,7%**	**12**	**63,2%**	**2**	**3,6%**	**26**	**29,5%**
Non	**2**	**14,3%**	**7**	**36,8%**	**53**	**96,4%**	**62**	**70,5%**
Total	**14**	**100,0%**	**19**	**100,0%**	**55**	**100,0%**	**88**	

Usage de la desserte

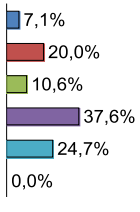
Dépl_Pro_Cont_Motif

	Nb	% obs.
Amont	**66**	**75,0%**
Activité	**13**	**14,8%**
Aval	**16**	**18,2%**
Support	**34**	**38,6%**
Formation	**12**	**13,6%**
Autre(s)	**0**	**0,0%**
Total	**88**	



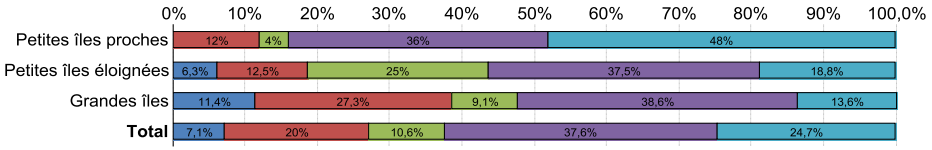
Dépl_Pro_Cont_Fréq

	Nb	% cit.
Jamais	**6**	**7,1%**
Moins de 6f/an	**17**	**20,0%**
Moins de 1f/mois	**9**	**10,6%**
Au moins 1 f/mois	**32**	**37,6%**
Au moins 1f/semaine	**21**	**24,7%**
1f/jour	**0**	**0,0%**
Total	**85**	**100,0%**



Fréq déplacement et type d'île

	Jamais	Moins de 6f/an	Moins de 1f/mois	Au moins 1 f/mois	Au moins 1f/semaine	1f/jour	**Total**
Petites îles proches	**0**	**3**	**1**	**9**	**12**	**0**	**25**
Petites îles éloignées	**1**	**2**	**4**	**6**	**3**	**0**	**16**
Grandes îles	**5**	**12**	**4**	**17**	**6**	**0**	**44**
Total	**6**	**17**	**9**	**32**	**21**	**0**	**85**

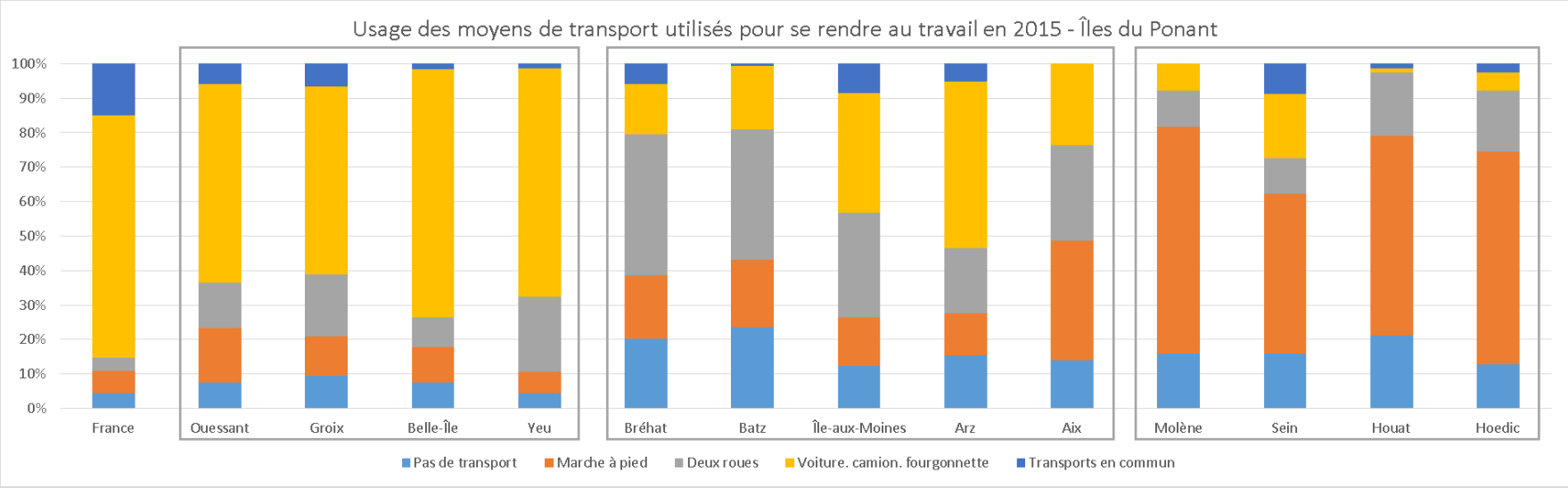


ANNEXE 7.5 – MODE DE TRANSPORT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL SUR LES ILES

ACT G2 – Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2015 (INSEE)

Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi
Source : Insee, RP2015 exploitation principale

	France	Ouessant	Groix	Belle-Île	Yeu	Bréhat	Batz	Île-aux-Moines	Arz	Aix	Molène	Sein	Houat	Hoedic
Pas de transport	4%	8%	9%	8%	5%	20%	24%	12%	16%	14%	16%	16%	21%	13%
Marche à pied	7%	16%	12%	10%	6%	18%	20%	14%	12%	35%	66%	46%	58%	62%
Deux roues	4%	13%	18%	9%	22%	41%	38%	30%	19%	28%	11%	10%	18%	18%
Voiture. camion. fourgonnette	70%	58%	55%	72%	66%	15%	18%	35%	48%	24%	8%	19%	1%	5%
Transports en commun	15%	6%	7%	2%	1%	6%	1%	9%	5%	0%	0%	9%	1%	3%



Dans les **grandes îles** du Ponant, les actifs ont un comportement proche de celui des actifs français (>55% de véhicule personnel). Néanmoins, les transports en commun sont moins employés (car moins présents) au bénéfice de la marche à pied et du deux-roues. Dans les **petites îles proches** du continent, on note une forte réduction de l'usage de la voiture, au profit de la marche à pied et surtout du deux-roues. Dans les **petites îles éloignées**, c'est la marche à pied qui domine (entre 46 et 66%).

Des données étonnantes sont à noter, comme l'usage des transports en commun sur les îles où les transports collectifs terrestres n'existent pas (il doit alors s'agir de la traversée en navire pour les actifs résidant sur l'île et travaillant sur le continent), tout comme l'usage d'un véhicule sur les îles où ils ne sont pas autorisés ou très strictement réglementés (idem : actifs résidant sur l'île et travaillant sur le continent, sur lequel un véhicule est employé). Même si ces chiffres indiquent des tendances intéressantes, il faut rappeler la fragilité des statistiques sur de petits effectifs comme les populations des îles du Ponant.

ANNEXE 8.1 – ENQUETE DE MOBILITE AUPRES DES ILIENS

Enquête sur la mobilité auprès des îliens, Festival à Bréhat
(Laura Corsi, 2017)

Le sujet de cette thèse cible les activités économiques insulaires, et donc les entreprises basées sur l'île. Toutefois, les opportunités de terrain nous ont conduit à mener de manière annexe une petite enquête auprès des îliens, de toutes îles et de tous profils confondus.

Cette enquête, succincte, a été mise au point pour obtenir des informations sur la mobilité et la perception de la desserte par les îliens. Un questionnaire, potentiellement en auto-administration, a été distribué à l'occasion des périodes de terrain sur les îles du Ponant, mais aussi du Festival des Insulaires organisé en 2016 à Aix et en 2017 à Bréhat.

Les questions concernent la fréquence et le motif de déplacement, mais cherchent aussi à collecter l'opinion des îliens sur la desserte, sur des thématiques comme les tarifs, l'accessibilité des navires, la consistance de service, l'intermodalité et le stationnement portuaire. Une carte blanche permet aux répondants de s'exprimer librement. Le profil du répondant est caractérisé par son âge, la nature de sa résidence sur l'île (principale ou secondaire), et la pratique d'une activité professionnelle sur l'île.

Étiquettes de lignes	Effectif des enquêtés	Part relative par île	Pop île au 01/01/2016	Part île / IdP
Bréhat	11	9%	400	2%
Batz	4	3%	502	3%
Île-aux-Moines	6	5%	622	4%
Arz	10	8%	248	2%
Aix	12	10%	252	2%
Molène	2	2%	153	1%
Sein	4	3%	236	1%
Houat	8	7%	250	2%
Hoëdic	3	2%	120	1%
Ouessant	16	13%	872	5%
Groix	21	17%	2 308	14%
Belle-Île	14	11%	5 490	34%
Yeu	12	10%	4 802	30%
Total général	**123**	**100,00%**	16 255	100%

Effectifs enquêtés et part relative par île, et comparaison à la population insulaire

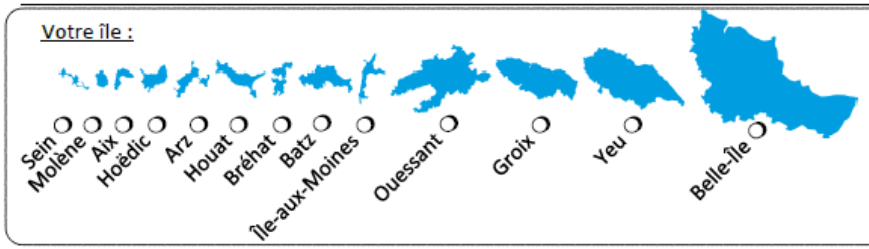
Au total, ce sont 160 personnes qui ont répondu, dont **123 résidents principaux**. Parmi ces derniers, la répartition ne correspond pas à celle de la population (entre les treize îles, entre les différentes classes d'âge) puisque le questionnaire était en libre-service et qu'aucun plan d'échantillonnage n'a été réalisé.

Cela met en question la représentativité de cette enquête. C'est pourquoi les résultats n'indiquent qu'une tendance et sont à prendre avec précaution. Une enquête approfondie avec un plan d'échantillonnage doit être envisagée pour obtenir un bilan fiable de la mobilité de tous les îliens grâce à la desserte.

Le questionnaire et quelques résultats sont présentés dans les pages suivantes.

iD-îles Liaisons insulaires

Votre île :



Quelle est la fréquence moyenne de vos déplacements sur le continent ?

- ❍ Quasiment 1 fois par jour
- ❍ Au moins 1 fois par semaine
- ❍ Au moins 1 fois tous les 15 jours
- ❍ Au moins 1 fois par mois
- ❍ Au moins 1 fois tous les 2 mois
- ❍ Moins de 6 fois par an

Quels en sont les motifs ? *(Classez les principaux motifs de déplacement par ordre, 1 étant le plus important)*

- |__| Travail / Etudes
- |__| Rendez-vous médicaux
- |__| Courses alimentaires
- |__| Autres courses
- |__| Divertissement / Loisirs
- |__| Visite famille et amis
- |__| Vacances
- |__| Autre : .....

Que pensez-vous des affirmations suivantes?	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	NSP
Le **tarif** d'un AR pour un îlien est raisonnable.	❍	❍	❍	❍	❍
L'**accès aux navires** lors de l'embarquement/débarquement est aisé.	❍	❍	❍	❍	❍
Les **horaires** et la **fréquence** des rotations me conviennent.	❍	❍	❍	❍	❍
Les membres d'équipage sont **sympathiques et compréhensifs.**	❍	❍	❍	❍	❍
Les navires assurent la traversée avec **confort.**	❍	❍	❍	❍	❍
Les navires assurent la traversée avec **sécurité.**	❍	❍	❍	❍	❍
L'**intermodalité** avec les transports continentaux est bonne.	❍	❍	❍	❍	❍
Le **stationnement** sur le continent ne pose pas de problème.	❍	❍	❍	❍	❍

→ Tournez la page...

Vous arrive-t-il d'utiliser les services de compagnies saisonnières ? ❍ Non ❍ Oui

Si oui, précisions : .....

.....

Ouessant/Yeu : vous arrive-t-il de traverser par voie aérienne ? ❍ Non ❍ Oui

Si oui, précisions : .....

.....

Carte blanche

Si vous voulez nous en dire plus sur les liaisons entre votre île et le continent, sur les navires utilisés, sur les infrastructures portuaires, sur les horaires ou les tarifs...

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Votre année de naissance : |__|__|__|__|

Vous êtes :

- ❍ résident principal
- ❍ résident secondaire : _____ mois / an sur l'île

Avez-vous une activité professionnelle sur l'île ? ❍ Non ❍ Oui

Si oui, quel type d'activité ? .....

.....

Si vous souhaitez des informations sur cette étude, laissez-nous vos coordonnées :

.....

.....

.....

Merci de votre participation !

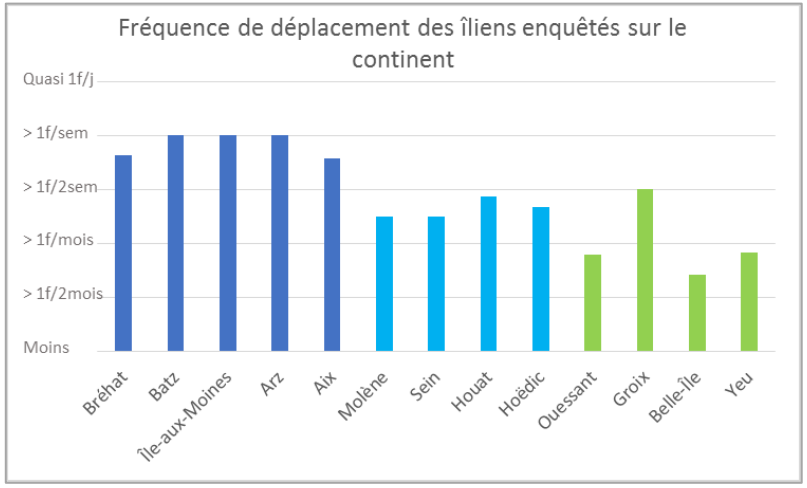
Quelques résultats de l'enquête

Fréquence de déplacement sur le continent

Les îliens du Ponant (résidents principaux, tous âges confondus) se déplacent davantage que les entrepreneurs, à raison en moyenne d'une à deux fois par mois sur le continent. Comme pour les entrepreneurs et leurs déplacements professionnels, plus les îles sont proches du continent, et plus les déplacements sont fréquents (facilité et courte durée de la traversée). En revanche, la taille de l'île semble aussi importer dans la fréquence des traversées. On observe que plus les îles sont petites, et plus il y a des déplacements vers le continent (offre de service plus réduite sur le territoire insulaire).

Ainsi les habitants des petites îles proches se déplacent davantage (au moins une fois par semaine ou par quinzaine), puis ceux des petites îles éloignées (entre une à deux fois par mois), et enfin ceux des grandes îles (moins d'une fois par mois en moyenne).

Seule l'île de Groix déroge à ce schéma, puisque la fréquence de mobilité continentale des 24 groisillons ayant répondu à l'enquête est d'au moins une fois par quinzaine. La proximité de la ville de Lorient en est sans doute une raison.

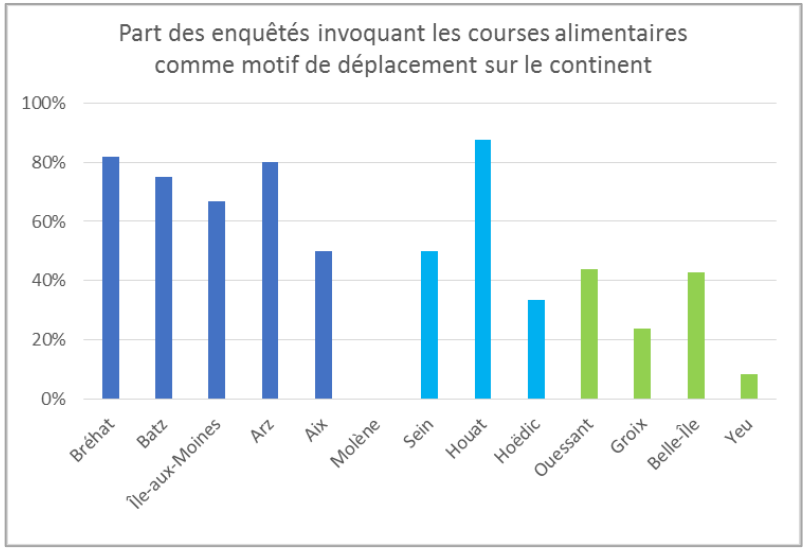


Les courses alimentaires comme motif de déplacement

Les courses alimentaires sont le troisième motif de déplacement des îliens sur le continent, cité par 48% des îliens enquêtés, après les rendez-vous médicaux (68%) et la visite à la famille (62%).

Les habitants des îles proches, semblent davantage enclins à se déplacer sur le continent pour effectuer des courses alimentaires.

Toutefois les faibles effectifs enquêtés ne nous permettent pas de tirer des conclusions définitives sur la mobilité des îliens.



LISTE DES PLANCHES PHOTOGRAPHIQUES

Planche 1 – Services complémentaires proposés par les compagnies 141
Planche 2 – Flux de véhicules entre îles du Ponant et continent 223
Planche 3 – Flux de marchandises entre l'île d'Yeu et le continent 227
Planche 4 – Un extrait de la vie à bord entre Brest et Ouessant 254
Planche 5 – Opérations de levage sur les navires de la desserte du Ponant 258
Planche 6 – Opérations de roulage sur les navires de la desserte du Ponant 262
Planche 7 – Les ouvrages portuaires de la desserte insulaire du Ponant pour l'accostage, l'embarquement et le chargement (hors cales) 332
Planche 8 – Croisement et séparation des flux dans les ports de la desserte insulaire du Ponant 345
Planche 9 – La variété de taille des gares maritimes de marchandises pour la desserte des îles du Ponant 351
Planche 10 – Les véhicules des entreprises destinés au transport sur l'île 368
Planche 11 – Les épiceries insulaires du Ponant 472

LISTE DES FIGURES

Figure 1 – Classement des îles du Ponant selon leur superficie 11
Figure 2 – Eloignement des îles du Ponant au continent en temps de trajet pour les passagers 12
Figure 3 – Répartition des îles du Ponant selon leur superficie et leur éloignement au continent 12
Figure 4 – Localisation des îles du Ponant et des liaisons de transport à passagers considérées dans le cadre de cette étude 13
Figure 5 – Localisation des îles du Ponant et des liaisons de transport de fret considérées dans le cadre de cette étude 15
Figure 6 – Plan de la thèse 18
Figure 7 – Vue aérienne de l'île de Sein 28
Figure 8 – Vague submergeant le quai des Paimpolais à Sein 33
Figure 9 – Evacuation des déchets de l'île de Sein avec le *Molenez* 42
Figure 10 – Transbordement de passagers du *Fromveur 2* au *Dr. Tricard* devant Molène 59
Figure 11 – Code couleur utilisé pour les illustrations comparatives de ce chapitre 78
Figure 12 – Exemples de produits vantant l'origine insulaire 81
Figure 13 – Champ de l'espèce Himantalia Elongata autour de Molène, exploitée par un récoltant d'algues de rive 82
Figure 14 – Taux de Croissance Global de la population des îles du Ponant par groupe d'îles, entre 1901 et 2014 86
Figure 15 – Taux de Croissance Global de la population des îles du Ponant et des zones de comparaison entre 1968 et 2014 86
Figure 16 – Evolution de la population des îles du Ponant entre 1901 et 2014 87
Figure 17 – Nombre de naissances domiciliées pour 100 décès sur la période 2009-2014 87
Figure 18 – Répartition de la population des îles du Ponant par groupe d'îles (2014) 87
Figure 19 – Indice de vieillissement en 2014 et évolution depuis 1968 dans les îles du Ponant, les départements et la France métropolitaine 87
Figure 20 – Densités de population en 2014 89
Figure 21 – Ecart de revenus dans les îles du Ponant 90
Figure 22 – Densités comparées 91
Figure 23 – Part des résidences secondaires dans le parc de logements 91
Figure 24 – Evolution de la part des résidences secondaires depuis 1968 91
Figure 25 – Coefficient multiplicateur de la population entre saisons 91
Figure 26 – Population de passage. 92
Figure 27 – Résidence secondaire fermée à l'île d'Yeu (octobre 2016). 93
Figure 28 – Evolution des résidences secondaires à Bréhat depuis 1968 93
Figure 29 – L'étonnante évolution de l'emploi au lieu de travail sur la commune de l'île d'Aix entre 1975 et 2014 (base 100 en 1975) 94

Figure 30 – Répartition de l'emploi au lieu de travail dans les îles du Ponant 96
Figure 31 – Taux de chômage des 15-64 ans en 2014 96
Figure 32 – Evolution de l'emploi au lieu de travail entre 2009 et 2014 96
Figure 33 – Taux d'activité des 15-64 ans en 2014 96
Figure 34 – Part de l'emploi salarié au lieu de travail en 2014 97
Figure 35 – Part des actifs îliens ayant un emploi en dehors de la commune de résidence, i.e. sur le continent (excepté pour Belle-Île) 98
Figure 36 – Estimation des flux de navetteurs à partir de l'emploi au lieu de travail et du nombre d'actifs occupés 99
Figure 37 – Boulangerie-tabac le Fourn'île à Hoedic 100
Figure 38 – Actions de la commune de l'île d'Arz en faveur des activités économiques 101
Figure 39 – Les représentants de l'AIP, de la Région Bretagne et de l'État signent le contrat de plan Etat-Région-Îles à Ouessant (2015). 102
Figure 40 – Effectifs d'établissements actifs par île et groupe d'îles 105
Figure 41 – Nombre d'habitants pour un établissement actif 107
Figure 42 – Effectif d'établissements pour 100 habitants insulaires 107
Figure 43 – Effectif d'établissements par kilomètre carré 107
Figure 44 – Evolution du nombre d'établissements dans la base Sirene entre 2008 et 2015 108
Figure 45 – Répartition des établissements par effectif salarié, dans les îles du Ponant, les zones d'emploi et la France métropolitaine 109
Figure 46 – Nombre de postes salariés pour un établissement 110
Figure 47 – Répartition des établissements par classe d'âge dans les îles du Ponant et par groupe d'îles 112
Figure 48 – Âge médian des établissements privés des îles du Ponant 112
Figure 49 – Âge moyen des établissements privés des îles du Ponant 112
Figure 50 – Part des établissements publics dans l'ensemble des établissements des îles du Ponant 113
Figure 51 – Champ couvert de goémon et champ de chou à l'île de Batz, parfois dénommée l'île aux tracteurs 114
Figure 52 – Bateaux de pêche dans le port de Port-Joinville, Yeu 114
Figure 53 – Effectif et évolution du parc de logements entre 1968 et 2014 dans les îles du Ponant. 115
Figure 54 – Part des établissements actifs dans le secteur primaire 116
Figure 55 – Part des établissements actifs dans le secteur secondaire 116
Figure 56 – Part des établissements actifs dans le secteur tertiaire 116
Figure 57 – Activités insulaires de construction et d'artisanat 117
Figure 58 – Part des établissements tertiaires selon leur activité 118
Figure 59 – Part des établissements dans l'ensemble des établissements des îles du Ponant par groupe d'îles 119
Figure 60 – Répartition des établissements par sphère en 2014 123
Figure 61 – Répartition des emplois par sphère en 2014 123
Figure 62 – Répartition des emplois par sphère en 1975 123
Figure 63 – Evolution de l'emploi total, présentiel et productif entre 1975 (base 100) et 2014 dans les îles du Ponant, les zones d'emploi et la France 124

Figure 64 – Evolution de l'emploi total, présentiel et productif entre 1975 et 2014 (base 100 en 1975) dans les îles du Ponant 125
Figure 65 – Portraits d'entrepreneurs insulaires du Ponant 126
Figure 66 – Observation à bord de la cale de l'*Enez Sun*, navire de liaison pour l'île de Sein 134
Figure 67 – Travaux de levage au Fort Boyard effectués par Oya Vendée Hélicoptères 142
Figure 68 – Le passage du chenal de Fromentine et son entretien 156
Figure 69 – Desserte et emplois maritimes 157
Figure 70 – L'équipage de SFA débarquant sur l'île d'Aix pour y passer la nuit 158
Figure 71 – Complémentarité entre liaisons aérienne et maritime à Yeu 159
Figure 72 – L'avion de la Finist'Air survole le port du Stiff à Ouessant, où est accosté le *Fromveur 2* de la Penn Ar Bed 160
Figure 73 – La barge dénommée *Île-de-Bréhat*, de la compagnie Barge de Bréhat, en DSP avec le département 161
Figure 74 – *Bréhat Services*, de la compagnie privée du même nom, d'Antoine Tartault 161
Figure 75 – Piétons et tracteurs se côtoient sur la cale haute de Port-Clos qui est à l'usage à la fois des vedettes de passagers et de la barge de fret. 162
Figure 76 – Véhicules sortant du garage du *Vindilis*, accosté à la cale de l'Acadie à Palais. 162
Figure 77 – Opération de déchargement de palettes de tuiles et de sable en vrac depuis la cale du *Casam 4* de Pajarola 163
Figure 78 – Le *Viga* (Quick & Sea) et le *Guédel 3* (TMC) manœuvrant pour sortir de Port-Tudy à Groix. 164
Figure 79 – Les deux vedettes de la Compagnie Vendéenne accostées à Port-Joinville débarquent leurs passagers 165
Figure 80 – Les passagers estivaux embarquent à bord d'un navire de Navipromer pour quitter l'île d'Aix 167
Figure 81 – Un des navires d'Autour de Bréhat proposant un service de taxi entre la pointe de l'Arcouest et l'île de Bréhat 168
Figure 82 – Mathieu Le Quellec en train de charger un engin de chantier à bord de sa barge Le Viga à Hoedic 172
Figure 83 – Un navire de la Finist'Mer arrivant au port du Stiff à Ouessant pour embarquer des passagers après avoir quitté son mouillage 172
Figure 84 – Evacuation des déchets à bord du Molenez à Sein. 178
Figure 85 – Comparaison des contributions financières annuelles départementales pour les liaisons ou ensembles de liaisons concernés 1/2 179
Figure 86 – Comparaison des contributions financières annuelles départementales pour les liaisons ou ensembles de liaisons concernés 2/2 180
Figure 87 – Le chariot-élévateur de la commune d'Hoedic, au service du *Melvan* qui s'apprête à quitter le port de l'Argol 185
Figure 88 – « Notre avion c'est notre pont » 187
Figure 89 – Exemples d'affiche pour le maintien de la liaison aérienne à Ouessant 187
Figure 90 – Encart de communication lors du mouvement des Cirés Jaunes 188
Figure 91 – Manifestation d'usager à Port-Joinville en 2012 189
Figure 92 – Blocage du port de Palais par les Cirés Jaunes 189
Figure 93 – Extrait du planning d'occupation des ouvrages portuaires pour les liaisons insulaires des îles du large du Morbihan 192
Figure 94 – Belle-Île : les véhicules des compagnies TMC (quai Nicolas Fouquet) et Océane (quai Bonnelle) 194
Figure 95 – Un docker de Port-Joinville charge un camion de MTI (Yeu) 195
Figure 96 – Ruelle étroite et large quai des Paimpolais à Sein 195

Figure 97 – Le tracteur communal attaque la côte d'accès du port de Saint-Gildas pour livrer de la marchandise à Houat 195
Figure 98 – Circulation à Bréhat : étroitesse des chemins, limitation de vitesse et accès restreint au bourg en saison estivale 196
Figure 99 – Parc de stationnement privé, proche de la gare maritime de Fromentine au départ vers l'île d'Yeu....197
Figure 100 – Parc de stationnement départemental en herbe géré par la commune de Ploubazlanec (pointe de l'Arcouest) au départ vers Bréhat 197
Figure 101 – La question du stationnement fait les titres des journaux locaux, comme ici à Lorient (au départ vers Groix) 198
Figure 102 – Capture d'une annonce sur un site en ligne pour un garage/box à l'Arcouest (au départ vers Bréhat) 198
Figure 103 – Réglementation de stationnement sur la cale de la pointe de la Fumée à Fouras (au départ vers Aix) 199
Figure 104 – Flux de passagers et de marchandises entre Batz et Roscoff au début des années 1950 203
Figure 105 – Chargement de la barge Izenah à Port-Blanc (28.06.2016) et accostage puis rechargement au port de l'Île-aux-Moines (28.03.2017). 210
Figure 106 – Embarquement à Quiberon de fret roulant et non-roulant à destination de Belle-Île 214
Figure 107 – Divers flux aériens 215
Figure 108 – Evolution des rotations mensuelles aériennes et maritimes à Ouessant sur l'année 2016 216
Figure 109 – Evolution de la fréquentation passagère aérienne et maritime à Yeu sur la période 2002-2016 216
Figure 110 – Rotations maritimes annuelles (haut), journalières (centre) et par habitant (bas) par île et par catégorie d'îles en 2016. 217
Figure 111 – Répartition des rotations maritimes par île selon leur fonction (passager, fret, mixte) en 2016 218
Figure 112 – Répartition de la fréquentation par groupe d'îles et par statut du passager avec les compagnies maritimes permanentes en 2016 220
Figure 113 – Répartition par île des flux de passagers totaux (haut), visiteurs (centre) et insulaires (bas) entre les îles du Ponant et le continent 220
Figure 114 – Caractère touristique de l'île et mobilité des îliens 220
Figure 115 – Mobilité des îliens entre l'île et le continent par voie maritime en 2016 221
Figure 116 – Camion-citerne de la CCBI pour le transport du lait produit sur l'île et commercialisé sur le continent, ici réembarquant à Quiberon 222
Figure 117 – Courrier et colis tout juste débarqués à Port-Tudy à Groix, en cours de chargement dans le véhicule de La Poste avant distribution. 225
Figure 118 – Chargement des cuves d'hydrocarbures sur le pont du Molenez (Penn Ar Bed), au port de Brest 226
Figure 119 – Déchargement de sable, matériaux de construction et épicerie sèche du *Casam 4* (Pajarola), bassin à flot de Port-Joinville (Yeu) 228
Figure 120 – Chargement de cagettes de choux-fleurs à la gare de Roscoff dans le camion d'un grossiste continental 229
Figure 121 – Rotations maritimes mensuelles par catégorie d'îles en 2016 230
Figure 122 – Rotations maritimes mensuelles pour les Vedettes de Bréhat et celles de Batz en 2016 (base 100 en janvier) 231
Figure 123 – Rotations maritimes mensuelles pour les compagnies mixtes des quatre grandes îles du Ponant en 2016 (base 100 en janvier) 231
Figure 124 – Saisonnalité des flux de passagers maritimes en 2016 232
Figure 125 – Importance des mois estivaux dans le trafic annuel 232
Figure 126 – La saisonnalité traduite par l'écart de fréquentation pour les compagnies maritimes permanentes en 2016 232
Figure 127 – Saisonnalité du profil des passagers en 2015 avec la compagnie Yeu-Continent 232
Figure 128 – Evolution mensuelle de la fréquentation ildaraise et continentale en 2014 232
Figure 129 – Saisonnalité à la cale Yves Guyot de Port-Tudy (Groix) 233
Figure 130 – Saisonnalité du transport de fret avec la compagnie Océane entre Belle-Île et Quiberon 234

Figure 131 – Différentes saisonnalités des tonnages selon la nature (Yeu) 234
Figure 132 – Saisonnalité des flux de véhicules à Yeu 235
Figure 133 – Répartition des tonnages selon le sens de circulation (import, export) dans les îles du Ponant 237
Figure 134 – Importations et exportations de marchandises à Batz en 2016 237
Figure 135 – Diverses conditions de navigation. 251
Figure 136 – *La Fée de l'Aulne* à Molène dans les années 1990 251
Figure 137 – Transbordement de marchandises du *Fromveur 2* au *Dr. Tricard* devant l'île de Molène 252
Figure 138 – Exemple de vedette à passagers (Izenah) 253
Figure 139 – Moyens de levage de Bréhat Logistique 255
Figure 140 – Caisses de bouteilles chargées à bord de l'*Enez Sun*, premier du nom, vers les années 1950. 256
Figure 141 – L'*Insula Oya 2* et ses deux grues à Port-Joinville 256
Figure 142 – Le travail de chargement est bien rôdé. 257
Figure 143 – Le conteneur permet d'harmoniser le format de éléments à charger dans la cale du navire. 259
Figure 144 – Gerbage plus ou moins aisé : marchandise homogène sur palette (*Casam 4*) ou hétéroclite (*Molenez*) 259
Figure 145 – Chargement de l'avion de la Finist'Air à Brest 260
Figure 146 – Les marins de la Penn Ar Bed aident au positionnement d'un conteneur sur ses twist-locks 260
Figure 147 – Localisation des portes d'accès et des ponts-garages à bord du *Bangor* 261
Figure 148 – Véhicules chargés à bord des navires de la desserte 263
Figure 149 – Autre fret roulant à l'embarquement 264
Figure 150 – Contenants pour le maintien de la chaîne du froid 265
Figure 151 – Passage de l'écluse de Palais 273
Figure 152 – Le *Pont d'Yeu* effectue sa manœuvre de retournement avant de quitter Port-Joinville 274
Figure 153 – Le catamaran *Pont d'Yeu* s'apprête à passer sous le pont de Noirmoutier avant d'arriver à Fromentine 274
Figure 154 – Elargissement de la cale de Béluré. 275
Figure 155 – Le *Fromveur 2* en arrêt technique à Concarneau 277
Figure 156 – Chariot communal aidant au déchargement du *Molenez* au port du Stiff, Ouessant 278
Figure 157 – Manutentionnaire à Port-Joinville mimant une moustache pour coder le destinataire de la marchandise 279
Figure 158 – Des manutentionnaires de Yeu-Continent en train de trier la marchandise dans le hangar à Port-Joinville 280
Figure 159 – Carte postale du premier quart du 20e siècle avec le déchargement de marchandises à la cale haute de Port-Clos, Bréhat 282
Figure 160 – Carte postale du début du 20e siècle : départ du port du Stiff, Ouessant 282
Figure 161 – Le camion poubelle débarquant du *Viga* à Hoedic pour la collecte de déchets sur l'île 284
Figure 162 – Brochures horaires de la Compagnie Océane en 2016, représentant des visiteurs en séjour sur l'île plus que des îliens 286
Figure 163 – Affichage des horaires modifiés suite aux aléas sur la liaison, sur le mur d'une maison à Sein 290

Figure 164 – Billets aller et retour entre Brest et Ouessant au plein tarif en 2017 avec la Penn Ar Bed. 293
Figure 165 – Répartition du montant hors-taxe et des taxes dans le prix d'un aller (simple) entre Brest et Ouessant à tarif plein en hors saison 294
Figure 166 – Revendications des Cirés Jaunes liées au changement de tarification 295
Figure 167 – La « carte jaune » (carte insulaire) et la carte d'abonnement avec la compagnie Izenah 297
Figure 168 – Carte d'abonnement (Pass illimité) auprès de la Compagnie Océane 301
Figure 169 – Le tarif plein par mille en haute saison en fonction de l'éloignement 304
Figure 170 – Carte de localisation des ports de la desserte insulaire du Ponant 314
Figure 171 – Exemples de cartes postales mettant fortement en avant le port insulaire dans l'image de l'île 315
Figure 172 – Conditions de débarquement à Houat avant 1950 317
Figure 173 – Le port du Conquet, à l'entrée de la ria, est mal protégé des fortes houles en cas de tempête. 318
Figure 174 – Pose du premier caisson du nouveau quai Jarlan au port du Stiff, à Ouessant vers 1985, après avoir raboté la falaise 320
Figure 175 – Le transfert du port de Houat 321
Figure 176 – Fort trafic dans le port de Palais 324
Figure 177 – Horaires d'accès au port de Fromentine en raison des contraintes du chenal, lors d'un fort coefficient de marée (113) 326
Figure 178 – Hauteurs d'eau à l'embarcadère du Grand-Pont (mi-cale) à Port-Clos à différentes heures de la marée 326
Figure 179 – Les routes entre Le Conquet et Molène selon la marée 327
Figure 180 – Les différents trajets entre Roscoff et Batz selon la marée 327
Figure 181 – L'*Île d'Aix 2* quitte la cale Napoléon et par les courants générés, entretient sa souille (fosse) 328
Figure 182 – Accostage à la jetée Barbotin. 329
Figure 183 – Priorité d'accostage à la cale de Sainte-Evette 330
Figure 184 – La Barge de Bréhat à l'échouage et à quai au Port-Clos pour ses opérations de déchargement 330
Figure 185 – Les cales sont les ouvrages les plus répandus dans les ports de la desserte insulaire du Ponant 331
Figure 186 – Ports d'échouage pour la desserte insulaire du Ponant 334
Figure 187 – Divers postes de stationnement des navires dans les ports de la desserte insulaire du Ponant 335
Figure 188 – Localisation des ports continentaux et éloignement des centres économiques 336
Figure 189 – Un tracteur de transport remonte la ruelle pentue pour rejoindre le bourg depuis Port-Clos, Bréhat 337
Figure 190 – Contraintes terrestres d'accès au port à l'île d'Aix 337
Figure 191 – Stationnement le long de la route du port du Stiff, Ouessant 339
Figure 192 – Véhicules stationnés à l'embarcadère de Batz 340
Figure 193 – Véhicules d'artisans stationnés à l'embarcadère de Béluré, Arz 341
Figure 194 – Véhicules en attente sur le cheminement du port de Fromentine 341
Figure 195 – Le chariot-élévateur à Sein en marche arrière sur l'étroit quai 342
Figure 196 – Marquages au sol pour séparer les flux de marchandises et de passagers sur la Digue du bon Retour, Molène 344
Figure 197 – Les équipements portuaires de Bréhat Logistique sur la route de Saint-Julien 346

Figure 198 – La gare maritime pour l'accueil des passagers 347
Figure 199 – Variété des gares maritimes pour les passagers 348
Figure 200 – Opérations de manutention à la gare maritime de Brest 349
Figure 201 – Stockage de contenants vides sur le port de Brest 349
Figure 202 – Terre-plein et gare maritime utilisés par Pajarola à Port-Joinville 350
Figure 203 – Espace de stockage à la cale de Barrarac'h 350
Figure 204 – Gare maritime de Houat, enserrée dans le relief 352
Figure 205 – Plaques eutectiques de la Penn Ar Bed 352
Figure 206 – Equipements portuaires pour le maintien de la chaîne du froid 353
Figure 207 – Moyens de transport non motorisés 367
Figure 208 – Au premier plan, navire utilisé plusieurs fois par semaine par un commerce de l'île d'Arz pour s'approvisionner sur le continent 370
Figure 209 – Transport sur l'île entre le port et l'entreprise 371
Figure 210 – Les locaux de la boulangerie du Fort (île d'Aix) 379
Figure 211 – Les locaux de la poissonnerie groisillonne 380
Figure 212 – Salariés débarquant à Bréhat avec du matériel de travail 381
Figure 213 – Conserves groisillonnes présentes dans un commerce de l'île de Batz 384
Figure 214 – Palettes d'approvisionnement en provenance du continent au port du Stiff, Ouessant 384
Figure 215 – Le « Petit Marché » de Kervilon, en libre-service et en libre-paiement sur l'île de Bréhat 386
Figure 216 – Préparation d'une commande Groix Haliotis pour le continent 387
Figure 217 – Coquilles Saint-Jacques en attente d'embarquement vers le continent au port de Houat 387
Figure 218 – Palettes, caisses de bouteilles et fûts consignés en attente au port du Stiff 388
Figure 219 – Manutentionnaires à Molène et marins à Ouessant (Penn Ar Bed) 393
Figure 220 – Embarquement de passagers à la jetée Barbotin et embarquement de véhicules à la cale Napoléon à Aix 395
Figure 221 – L'étroitesse de la cale haute de Port-Clos (Bréhat) contraint les tracteurs à arriver en marche arrière 397
Figure 222 – Circulation non autorisée autour de la gare maritime de Port-Joinville pendant le débarquement (Yeu) 397
Figure 223 – Un entrepreneur ouessantin profite du service du chariot-élévateur de la Penn Ar Bed chargeant une palette dans son véhicule 401
Figure 224 – Passagers débarquant à Ouessant par les escaliers 404
Figure 225 – Rampe inclinée à Ouessant et Hoedic 404
Figure 226 – Colis de bouteilles de vin endommagées sur une palette débarquée dans un port insulaire du Ponant 407
Figure 227 – Palette de sac de ciment endommagée 408
Figure 228 – Affichage relayant la contrainte d'ouverture de la poissonnerie de l'île de Groix 416
Figure 229 – Véhicule stationnant dans le rond-point de Port-Tudy pour récupérer sa marchandise 427
Figure 230 – Adaptation du gabarit du produit pour faciliter sa commercialisation auprès des visiteurs 434

Figure 231 – « Le vin n'a pas goût de transport » 435
Figure 232 – Yaourts à l'emballage consigné et palette de pots en verre à la ferme Lait au Champ (Arz) 437
Figure 233 – Stock d'emballages chez Algues et Mer, Ouessant 440
Figure 234 – Prix des carburants à Groix le 30 novembre 2016....440
Figure 235 – Affichage sur le supermarché insulaire annonçant des prix identiques au continent 444
Figure 236 – Engin en location chez ALCEM, Yeu....445
Figure 237 – Grille débarquée du Melvan à Houat....446
Figure 238 – Vente et arrivage de fleurs à Groix 446
Figure 239 – Matériel professionnel en bagage à main avec un diable à bord du *Melvan*....447
Figure 240 – Présentoirs à bijoux au gabarit ajustés à la caisse de transport elle-même ajusté à la largeur de la porte de la vedette (Arz)....447
Figure 241 – La caisse adaptée par un artisan pour le transport de matériau. 448
Figure 242 – Stock de matériaux chez Vendée Matériau, Yeu....452
Figure 243 – Le quai de débarquement du *Casam 4* où est stockée la marchandise, l'espace abrité (au fond à droite) étant trop réduit....454
Figure 244 – Pharmacie de Groix adaptant ses horaires d'ouverture aux horaires des rotations 455
Figure 245 – Le Petit Train de transport de passagers à la mi-cale de Port-Clos (Bréhat) 456
Figure 246 – Solidarité à Molène : tout le monde à pied d'œuvre pour réparer le chariot-élévateur de l'épicerie....456
Figure 247 – Profils stratégiques des entreprises du Ponant face au transport : internalisation ou externalisation des segments de la chaîne logistique....461
Figure 248 – Les camions frigorifiques des deux supermarchés groisillons en attente d'embarquement à Port-Tudy....464
Figure 249 – Epicerie chez Nono, à Sein, dans les années 1960 469
Figure 250 – Cabas, sacs isothermes, charrette pour les courses sur le continent depuis les petites îles proches....475
Figure 251 – Un camion d'une enseigne continentale livrant sur l'île....476
Figure 252 – Un supermarché continental livrant au port insulaire 477
Figure 253 – Plaquette informative de la supérette de Molène 479

LISTE DES ENCADRES

Encadré 1 – Perceptions de l'éloignement et de la traversée....29
Encadré 2 – Les effets de proximité réduits par l'étroitesse du marché insulaire....34
Encadré 3 – Le tourisme, activité privilégiée des territoires insulaires....43
Encadré 4 – Les modèles de développement pour les PEID....46
Encadré 5 – Les contraintes insulaires dans les documents politiques....47
Encadré 6 – La presse se fait l'écho des contraintes de l'insularité....47
Encadré 7 – Le discours insulariste....48
Encadré 8 – Actions en faveur des régions insulaires européennes....51
Encadré 9 – Historique du sentiment de singularité dans les îles du Ponant selon Karine Salomé....52
Encadré 10 – L' « exception insulaire » mise en avant....52
Encadré 11 – La fréquentation touristique à Sein favorisée par l'amélioration de la desserte....63
Encadré 12 – Un potentiel effet négatif de l'amélioration de la desserte....64
Encadré 13 – Variation étonnante de l'emploi sur l'île d'Aix....95
Encadré 14 – Services d'enseignement dans les îles du Ponant....100
Encadré 15 – L'Etat et la desserte de la Corse....146
Encadré 16 – Le rôle grandissant de la région....148
Encadré 17 – La trois formes de régie....150
Encadré 18 – Les procédures de délégation contractuelle d'un service public....152
Encadré 19 – La concurrence des années 1950 pour le transport de passagers à l'île de Batz....165
Encadré 20 – Cohabitation conflictuelle en Finistère....166
Encadré 21 – Les navires de plaisance à utilisation commerciale....167
Encadré 22 – Détermination de la contribution forfaitaire annuelle....176
Encadré 23 – Extrait de la convention de Délégation de Service Public entre Transdev et le département du Morbihan....176
Encadré 24 – Le coût de la desserte en dehors de la compensation financière au délégant. Cas de l'île d'Aix....181
Encadré 25 – Exemple de composition d'un comité consultatif....186
Encadré 26 – Faibles revendications sur la desserte à Belle-Île dans les années 1970....188
Encadré 27 – Saisonnalité de la fréquentation et des activités insulaires....204
Encadré 28 – Convention d'utilisation d'une infrastructure destinée à l'accostage des navires à passagers dans l'île d'Aix....208
Encadré 29 – Confusion liée à la terminologie : un exemple....212

Encadré 30 – Une typologie de passagers discutable 213
Encadré 31 – Un constat du déséquilibre des flux dans les années 1960 à Ouessant 238
Encadré 32 – Lien entre économie insulaire et activité de la Compagnie Océane....241
Encadré 33 – La rôle de la traversée selon Karine Salomé (2003)....248
Encadré 34 – La perception de la traversée selon Karine Salomé (2003) 249
Encadré 35 – La dénomination de la flotte....250
Encadré 36 – La coûteuse stratégie des navires mixtes....267
Encadré 37 – Les codes des manutentionnaires....279
Encadré 38 – Témoignage sur la fréquence des rotations à l'Île-aux-Moines....285
Encadré 39 – Interruptions de service relatés dans la littérature 289
Encadré 40 – Obligation contractuelle de recherche de continuité du service public....290
Encadré 41 – La définition des statuts par Yeu-Continent 298
Encadré 42 – La définition des statuts par Izenah....298
Encadré 43 – Message informatif annonçant la suppression du tarif « résident secondaire » par SFA à Aix....301
Encadré 44 – Molène, une île sur la liaison vers Ouessant....304
Encadré 45 – Les problèmes d'accessibilité au port par la terre pour un passager....338
Encadré 46 – Le départ de Douarnenez....338
Encadré 47 – Difficultés de stationnement à Port-Tudy 340
Encadré 48 – Le ballet du chariot-élévateur 342
Encadré 49 – Les charrettes à l'île de Sein 366
Encadré 50 – Réglementation de circulation bréhatine....366
Encadré 51 – Cumul des motifs professionnels et personnels de déplacement sur le continent 374
Encadré 52 – Rapport personnel de l'entrepreneur au continent....374
Encadré 53 – Attente de l'entrepreneur au port....375
Encadré 54 – Destination et temps global de déplacement....377
Encadré 55 – Connaissance et crainte de la traversée par les passagers 405
Encadré 56 – Insatisfaction vis-à-vis du système de priorité de chargement des marchandises....407
Encadré 57 – Rotations en surnombre selon un commerce ildarais....414
Encadré 58 – Gestion de l'approvisionnement en cas de liaison tributaire des marées et non pourvue de gare maritime 416
Encadré 59 – Le choix critiqué des périodes d'arrêt technique 418
Encadré 60 – Application tarifaire fluctuante....419
Encadré 61 – Application tarifaire jugée injuste....419
Encadré 62 – Contraintes du réseau routier insulaire....424
Encadré 63 – Contraintes de circulation et du partage de la route avec les visiteurs....425

Encadré 64 – Contraintes de circulation sur l'île....425
Encadré 65 – Contraintes de stationnement au port continental....426
Encadré 66 – Contraintes de stationnement à la gare maritime insulaire....426
Encadré 67 – Ajustement partiel des prix de vente pour les épiceries....443
Encadré 68 – Négociation du remboursement des coûts de transport avec les enseignes d'appartenance des supermarchés....444
Encadré 69 – Insularité, population et maintien d'un commerce....473
Encadré 70 – Tarif en épicerie insulaire et achats sur le continent....477

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 – Répartition des entrepreneurs du Ponant selon l'ancienneté, et part des entrepreneurs enquêtés dans le cadre du projet ID-Îles 80
Tableau 2 – Population des îles du Ponant (2014) 88
Tableau 3 – Comparaison des coûts et de recettes de la desserte pour les compagnies (hors contribution forfaitaire départementale) 177
Tableau 4 – Recensement non exhaustif des acteurs du transport terrestre sur l'île, en dehors des entreprises ou particuliers eux-mêmes 195
Tableau 5 – Déséquilibre des flux de fret selon le sens de circulation des marchandises en tonnage 236
Tableau 6 – Compagnies mixtes et choix de leur flotte 266
Tableau 7 – Passagers et taille de la flotte par compagnie 268
Tableau 8 – Coûts d'acquisition de quelques navires récents de la flotte du Ponant 277
Tableau 9 – Part relative des postes de dépenses dans le total des charges d'exploitation 278
Tableau 10 – Nombre minimal et maximal de rotations quotidiennes pour le transport de passagers entres les îles du Ponant et le continent en 2016 283
Tableau 11 – Nombre minimal et maximal de rotations hebdomadaires pour le transport de fret entre les îles du Ponant et le continent en 2016 284
Tableau 12 – Jours de la semaine où il est possible de transporter du fret avec les compagnies des îles du Ponant 288
Tableau 13 – Effets de la marée sur les liaisons maritimes de la desserte des îles du Ponant 288
Tableau 14 – Horaires du premier navire débarquant de la marchandise périssable sur l'île 291
Tableau 15 – Répartition des montants collectés grâce à la taxe Barnier 294
Tableau 16 – Comparaison des tarifs passagers (tarif plein et tarif insulaire) selon la voie maritime ou aérienne 303
Tableau 17 – Comparaison des tarifs pleins et insulaires pour la desserte maritime des îles du Ponant 303
Tableau 18 – Comparaison des tarifs selon la saison 305
Tableau 19 – Relevé des prix de quelques éléments (véhicules et marchandises) pour la desserte de fret des îles du Ponant en 2016 307
Tableau 20 – Offre de services bancaires sur les îles du Ponant 381
Tableau 21 – Localisation la plus proche et distance depuis le port continental de deux grossistes alimentaires 385
Tableau 22 – Exemples de la part relatvie des coûts de transport maritime pour quelques produits 422
Tableau 23 – Population insulaire et répartition des épiceries dans les îles du Ponant au 1er janvier 2017 (INSEE, terrain et enquêtes) 470
Tableau 24 – Répartition des épiceries enquêtées en 2016-2017 470

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS 3
LISTE DES ACRONYMES UTILISES 4
LISTE DES GENTILES INSULAIRES 7
SOMMAIRE 8

INTRODUCTION GENERALE 11

PREMIERE PARTIE : L'ILE ET L'ENTREPRISE 21
INTRODUCTION DE LA PREMIERE PARTIE 22
CHAPITRE 1 : INSULARITE, TRANSPORT ET DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE 23
1.0 Introduction au chapitre 1 23
1.1 Insularité et développement économique 27
1.1.1 L'insularité comme contrainte au développement 27
1.1.1.1 Les contraintes géographiques de l'insularité 28
1.1.1.2 Les effets économiques des contraintes géographiques de l'insularité 34
1.1.1.3 Les effets sociaux et politiques des contraintes géographiques de l'insularité 40
1.1.2 L'insularité comme opportunité de développement 42
1.1.2.1 Les atouts insulaires pour l'économie des îles 42
1.1.2.2 L'insularité comme argument dans le discours pour le développement 47
1.2 Desserte insulaire et développement économique 55
1.2.1 L'accessibilité insulaire 56
1.2.1.1 Le dispositif de transport 58
1.2.1.2 Les conditions naturelles 59
1.2.1.3 Les caractéristiques de ce qui est transporté 59
1.2.1.4 La distribution spatiale des ressources et des marchés 60
1.2.1.5 Le fonctionnement social 60
1.2.2 Le rôle du transport pour le développement de l'île 61
1.2.2.1 Le rôle de la desserte insulaire pour le développement de l'île 61
1.2.2.2 Le rôle du transport terrestre insulaire pour le développement de l'île 65
1.2.3 Les effets de la desserte sur les entreprises insulaires 65
1.2.3.1 Les conséquences des surcoûts insulaires pour l'entreprise 66
1.2.3.2 Un plus grand besoin de stockage 66
1.2.3.3 Une moindre diversité et disponibilité des produits 67
1.2.3.4 La chaîne logistique plus longue et plus complexe 67
1.2.3.5 Les autres effets de la desserte pour l'entreprise 69
1.3 Conclusion du chapitre 1 : des territoires insulaires variés, mais toujours un rôle majeur de la desserte 71
CHAPITRE 2 : LE PROFIL ECONOMIQUE DES ÎLES DU PONANT 73
2.0 Introduction au chapitre 2 73
2.0.1 Clarification terminologique autour de l'entreprise 74
2.0.2 Une double méthodologie : statistiques nationales et enquêtes de terrain 76
2.1 Le territoire économique insulaire du Ponant 79
2.1.1 Le territoire insulaire comme support des activités économiques 79
2.1.1.1 Le territoire insulaire comme atout économique 79
2.1.1.2 Les difficultés liées au territoire insulaire 83
2.1.2 Le marché insulaire 85
2.1.2.1 Les consommateurs sur les îles du Ponant 86
2.1.2.2 Le marché du travail 94
2.1.3 Des acteurs et des mesures de soutien pour l'économie insulaire 99
2.1.3.1 Pour les particuliers 99
2.1.3.2 Pour les entreprises 101
2.2 Les établissements des îles du Ponant 105
2.2.1 Effectifs et caractéristiques des établissements 105
2.2.1.1 Dynamisme à la création et forte densité d'établissements sur les îles 105
2.2.1.2 Une taille moyenne réduite 108
2.2.1.3 Des établissements plus âgés dans les îles les moins dynamiques 110
2.2.2 Les activités des établissements 113
2.2.2.1 Secteurs privé et public 113
2.2.2.2 Secteurs économiques 114
2.2.2.3 Sphères présentielle et productive 120
2.2.3 Les entrepreneurs du Ponant 125
2.2.3.1 Portrait des entrepreneurs 126
2.2.3.2 L'attrait pour l'île 127
2.3 Conclusion du chapitre 2 : la singularité des économies insulaires malgré l'omniprésence du tourisme 129
CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE 131

DEUXIEME PARTIE : L'ILE ET LE NAVIRE : LE SYSTEME DE DESSERTE 133
INTRODUCTION DE LA DEUXIEME PARTIE 134
CHAPITRE 3 : ACTEURS ET ENJEUX DU SYSTEME DE DESSERTE INSULAIRE 136

3.0 Introduction au chapitre 3 136
3.1 Le système relationnel de la desserte 137
3.1.1 Les compagnies de transport exploitant la liaison 137
3.1.1.1 Des activités variées des compagnies 137
3.1.1.2 Des petites compagnies familiales aux grands groupes de transport 142
3.1.2 Le soutien de la collectivité 145
3.1.2.1 Le soutien indirect de l'Etat 146
3.1.2.2 Le rôle central du département 147
3.1.2.3 L'implication récente de la région 148
3.1.3 La diversité des modes de gestion de la desserte insulaire 149
3.1.3.1 La gestion directe par la collectivité 150
3.1.3.2 La gestion confiée à un délégataire 151
3.2 Les enjeux de la desserte et de sa gestion 155
3.2.1 L'enjeu spatial des liaisons 155
3.2.1.1 Localisation des infrastructures portuaires 155
3.2.1.2 Localisation des locaux de la compagnie 156
3.2.1.3 Localisation de l'emploi 157
3.2.2 L'enjeu, parfois vif, de la concurrence 158
3.2.2.1 Complémentarité entre liaisons maritime et aérienne 159
3.2.2.2 Concurrence entre liaisons maritimes de fret 160
3.2.2.3 Concurrence entre liaisons de passagers 165
3.2.2.4 Débat autour de la concurrence des services publics 168
3.2.3 L'enjeu financier : entre rentabilité privée et contribution publique 174
3.2.3.1 La variabilité de la rentabilité des compagnies assurant la desserte 174
3.2.3.2 La diversité de l'implication budgétaire des délégants 179
3.3 Les autres acteurs associés à la desserte insulaire 184
3.3.1 La desserte insulaire également façonnée par d'autres acteurs 184
3.3.1.1 Un manque de consultation selon les représentants des usagers 184
3.3.1.2 Les instances portuaires, déjà opérateurs de la desserte 191
3.3.2 Dans la continuité de la desserte insulaire : les acteurs du transport à terre 193
3.3.2.1 Le transport terrestre de fret sur l'île 193
3.3.2.2 Le stationnement à proximité des ports de la desserte 196
3.4 Conclusion du chapitre 3 : la desserte, un système complexe 200
CHAPITRE 4 : LES FLUX ENTRE ILES ET CONTINENT, REFLETS DE L'ACTIVITE ECONOMIQUE INSULAIRE 202
4.0 Introduction au chapitre 4 202
4.0.1 Périmètre des flux 203
4.0.2 Hypothèses sur les flux 204
4.1 Méthodologie d'estimation des flux 206
4.1.1 Collecter les données de flux 206
4.1.1.1 Absence d'information et réticence des compagnies 206
4.1.1.2 Des sources d'information variées 208
4.1.1.3 Une rigueur incertaine des données 209
4.1.2 Harmoniser les données de flux 211
4.1.2.1 La disparité des données 211
4.1.2.2 Les termes de l'activité de desserte 212
4.1.2.3 Les traits communs des données collectées 213
4.2 Evaluation et analyse des flux entre îles et continent 215
4.2.1 Les flux aériens, compléments essentiels pour les îliens 215
4.2.2 Répartition des flux maritimes par île 217
4.2.2.1 Les rotations maritimes, plus nombreuses en cas de proximité au continent 217
4.2.2.2 Près de cinq millions de passagers, très inégalement répartis entre les îles 218
4.2.2.3 Le fret maritime, reflet de l'activité insulaire et du dispositif de liaison 222
4.3 Caractéristiques des flux entre îles et continent 230
4.3.1 Des flux saisonniers de passagers et de fret 230
4.3.1.1 Saisonnalité des rotations 230
4.3.1.2 Saisonnalité de l'activité de transport de passagers 231
4.3.1.3 Saisonnalité de l'activité de transport de fret 234
4.3.2 Un déséquilibre des flux de fret 236
4.3.2.1 Des importations bien supérieures aux exportations 237
4.3.2.2 … traduisant une dépendance de l'île à l'égard du continent 238
4.4 Conclusion du chapitre 4 : des flux saisonniers et déséquilibrés 240
CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE 242

TROISIEME PARTIE : L'ILE ET LE NAVIRE : LES DISPOSITIFS DE LIAISON 245
INTRODUCTION DE LA TROISIEME PARTIE 246
CHAPITRE 5 : LA TRAVERSEE, TRANSPORT PRINCIPAL DE LA DESSERTE 247
5.0 Introduction au chapitre 5 247
5.1 La flotte, support de la liaison 250
5.1.1 Une flotte adaptée aux conditions de navigation 250
5.1.2 Une flotte façonnée par les fonctions à remplir 252
5.1.2.1 Des navires pour transporter des passagers 252
5.1.2.2 Des navires pour transporter du fret 255
5.1.2.3 Des navires mixtes pour transporter du fret et des passagers 266
5.1.3 Une flotte définie par les flux estivaux 267
5.1.3.1 Taille de la flotte 267
5.1.3.2 Taille des navires et capacité d'emport 270
5.1.4 Une flotte déterminée par les infrastructures portuaires 273
5.1.4.1 La flotte soumise aux contraintes portuaires 273
5.1.4.2 La flotte façonnant l'évolution du port 275
5.1.5 Une flotte à exploiter 276
5.1.5.1 Propriété de la flotte 276
5.1.5.2 Entretien de la flotte 277

5.1.5.3 Gestion de l'équipage et autres ressources humaines....279
5.2 Hétérogénéité de la consistance de service sur les liaisons des îles du Ponant .. 281
5.2.1 La fréquence variable des traversées....282
5.2.1.1 Aperçu historique des rotations....282
5.2.1.2 La situation actuelle : les rotations en 2016....283
5.2.2 Les horaires de traversée....285
5.2.2.1 Les horaires définis par le sens de rotation....285
5.2.2.2 Les horaires définis par les besoins de transport....286
5.2.2.3 Les horaires définis par les contraintes de marée....288
5.2.3 La continuité de services face aux aléas....289
5.3 La disparité de la tarification 292
5.3.1 La construction et l'application du prix de la desserte....292
5.3.1.1 La fixation des prix de la desserte....292
5.3.1.2 Les composantes du prix de la desserte....293
5.3.1.3 Evolution du prix de la desserte....295
5.3.1.4 Difficultés liées à l'application des tarifs....295
5.3.2 L'existence de tarifs préférentiels....296
5.3.2.1 Les tarifs préférentiels selon le profil de l'usager....297
5.3.2.2 Autres tarifs préférentiels....301
5.3.3 Des écarts de tarifs marqués....303
5.3.3.1 La disparité des tarifs passagers....303
5.3.3.2 Des tarifs de fret hétérogènes....306
5.3.3.3 Discussion autour de l'hétérogénéité tarifaire....308
5.4 Conclusion du chapitre 5 : la diversité des traversées 310
CHAPITRE 6 : L'INTERFACE PORTUAIRE, ESPACE DE LA RUPTURE MODALE 313
6.0 Introduction au chapitre 6 313
6.1 L'interface portuaire : un espace terrestre et maritime 317
6.1.1 Le site portuaire....318
6.1.1.1 Un abri pour le navire....318
6.1.1.2 De l'espace pour gérer la rupture modale....320
6.1.2 La situation portuaire : le port dans un contexte....320
6.1.3 Activités multiples et partage de l'espace portuaire....323
6.2 Le port côté mer 325
6.2.1 L'accessibilité par la mer....325
6.2.1.1 L'accessibilité dictée par les contraintes naturelles et les infrastructures portuaires....325
6.2.1.2 L'accessibilité liée aux réglementations portuaires....330
6.2.2 Les ouvrages portuaires pour l'accostage et le débarquement....331
6.3 Le port côté terre 336
6.3.1 L'accessibilité par la terre....336
6.3.1.1 Accès à la zone portuaire....336
6.3.1.2 Accès aux multiples zones d'embarquement....338
6.3.1.3 Accès au stationnement....339
6.3.2 La circulation sur le port : une séparation non systématique des flux....341
6.3.2.1 Le circuit des véhicules, des marchandises, des passagers....341
6.3.2.2 Séparation ou croisement des flux....343
6.3.3 La gare maritime, équipement majeur pour la liaison....346
6.3.3.1 Billetterie et lieu d'attente pour les passagers....347
6.3.3.2 Lieu de manutention de la marchandise....349
6.3.3.3 Zone de stockage....349
6.3.3.4 Maintien de la chaîne du froid....352
6.4 Conclusion du chapitre 6 : des petits ports, nœuds de la qualité de la liaison insulaire 355
CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE 357
QUATRIEME PARTIE : L'ENTREPRISE ET LE NAVIRE 359
INTRODUCTION DE LA QUATRIEME PARTIE 360
CHAPITRE 7 : EXPERIENCES DE LA DESSERTE PAR L'ENTREPRISE INSULAIRE 363
7.0 Introduction au chapitre 7 363
7.1 L'usage de la desserte comme reflet du rapport de l'entreprise insulaire au continent 365
7.1.1 Mobilité des entreprises insulaires....365
7.1.1.1 Les besoins de transport....365
7.1.1.2 Les moyens de transport....366
7.1.1.3 Les pratiques de transport....370
7.1.2 Spatialité de l'entreprise insulaire et portée de son activité....378
7.1.2.1 Des moyens fonciers essentiellement situés sur l'île....379
7.1.2.2 Des moyens humains insulaires et continentaux....380
7.1.2.3 Rôle de la taille de l'île dans la localisation des principaux fournisseurs de service 381
7.1.2.4 Un approvisionnement essentiellement continental....382
7.1.2.5 L'île comme principale zone de commercialisation....385
7.2 Perception de la desserte par les entreprises insulaires 389
7.2.1 Desserte et insularité....389
7.2.1.1 Desserte et exiguïté....390
7.2.1.2 Desserte et éloignement....390
7.2.1.3 Desserte et ruptures modales....392
7.2.2 Relations contrastées avec la compagnie....393
7.2.3 Perception des ports et équipements....394

7.2.3.1 Site et situation portuaire relativement satisfaisants 394
7.2.3.2 Des infrastructures insuffisantes et trop étroites 395
7.2.3.3 Un accès au port par la mer peu critiqué 396
7.2.3.4 La forte contrainte de l'accès au port par la terre 396
7.2.3.5 Danger et ralentissement de la manutention liés au croisement des flux 398
7.2.3.6 La gare maritime, pivot de la rupture modale pour le fret 400
7.2.3.7 Une gare maritime pour le confort des passagers 402
7.2.4 Perception de la flotte, des conditions d'embarquement et de traversée 403
7.2.4.1 Une demande de flexibilité de la flotte 403
7.2.4.2 La diversité des conditions d'embarquement et de traversée des passagers 404
7.2.4.3 Les heurts du chargement et de la traversée du fret à bord du navire 406
7.2.5 Perception du service et de sa consistance 412
7.2.5.1 Le service globalement satisfaisant de la compagnie 412
7.2.5.2 « Tout est à l'envers ! » : le très contraignant sens de rotation continental 412
7.2.5.3 Une opinion ambivalente sur la fréquence de rotations 413
7.2.5.4 Des horaires éternellement sujets à améliorations 414
7.2.5.5 « L'été est court avec la [compagnie] » 417
7.2.5.6 Des aléas incompressibles 418
7.2.6 Perception des tarifs 419
7.2.6.1 Des tarifs flous et incohérents aux yeux des entrepreneurs 419
7.2.6.2 « Pour les insulaires c'est bien, pour les autres c'est hors de prix » 420
7.2.6.3 « La tarification du fret n'est pas adaptée au service » 422
7.2.7 Perception du transport à terre 424
7.2.7.1 Circulation contrainte et congestionnée sur l'île 424
7.2.7.2 Stationnement insuffisant et onéreux 426
7.3 Conclusion du chapitre 7 : « il n'est pas naturel de travailler au paradis » 428
CHAPITRE 8 : ADAPTATIONS ET STRATEGIES DE L'ENTREPRISE INSULAIRE VIS-A-VIS DE LA DESSERTE 430
8.0 Introduction au chapitre 8 430
8.1 L'entreprise s'adapte à la desserte insulaire 432
8.1.1 Une proposition de typologie des adaptations 432
8.1.2 Les adaptations de produit 433
8.1.2.1 Adapter le gabarit du produit 434
8.1.2.2 Adapter la valeur du produit 435
8.1.3 Les adaptations de production 435
8.1.4 Les adaptations d'approvisionnement 436
8.1.4.1 Eviter le recours à l'approvisionnement continental 436
8.1.4.2 Optimiser l'approvisionnement continental 437
8.1.4.3 Adapter les capacités de stockage 439
8.1.4.4 Trouver des alternatives énergétiques 440
8.1.5 Les adaptations de commercialisation 441
8.1.5.1 Favoriser la commercialisation insulaire 441
8.1.5.2 Optimiser la commercialisation continentale 441
8.1.5.3 Optimiser l'expédition des déchets vers le continent ou les valoriser sur l'île 442
8.1.5.4 Ajuster les prix de vente 443
8.1.6 Les adaptations de logistique à l'amont et à l'aval de l'activité 444
8.1.6.1 Réduire les coûts de transport 444
8.1.6.2 Adapter le conditionnement : « si c'est mal emballé, c'est une source de problème » 447
8.1.6.3 S'équiper en véhicules et outils de manutention adaptés 448
8.1.6.4 Sélectionner le mode de transport 449
8.1.6.5 Anticiper la logistique et gérer les temporalités 450
8.1.6.6 Optimiser les déplacements sur le port 453
8.1.7 Les adaptations d'organisation 454
8.1.7.1 Adapter les horaires de l'activité 454
8.1.7.2 Recruter pour assurer la logistique 455
8.1.7.3 Optimiser les déplacements liés à l'entreprise 456
8.2 Les stratégies insulaires face au transport entre île et continent 459
8.2.1 Un choix stratégique de l'entreprise : internaliser ou externaliser 459
8.2.2 Les entreprises insulaires du Ponant et leurs stratégies de transport 460
8.2.2.1 Les déterminants du choix stratégique face au transport 462
8.2.2.2 La pratique des entreprises face au transport : une combinaison de stratégies 466
8.2.3 Le cas de l'approvisionnement en biens alimentaires sur les îles du Ponant 469
8.2.3.1 Les épiceries insulaires et leur approvisionnement 469
8.2.3.2 Choix diversifié de l'approvisionnement alimentaire des consommateurs insulaires 475
8.3 Conclusion du chapitre 8 : « on s'adapte et l'entreprise aussi » 481
CONCLUSION DE LA QUATRIEME PARTIE 484

CONCLUSION GENERALE 487
BIBLIOGRAPHIE 495
ANNEXES 507
LISTE DES PLANCHES PHOTOGRAPHIQUES 553
LISTE DES FIGURES 555
LISTE DES ENCADRES 563
LISTE DES TABLEAUX 567
TABLE DES MATIERES 569

UNIVERSITE SCIENCES BRETAGNE DE LA MER LOIRE ET DU LITTORAL

UBO Université de Bretagne Occidentale

Titre : L'île, l'entreprise et le navire. Etude de la desserte insulaire et des adaptations des entreprises du Ponant

Mots clés : transport maritime, insularité, accessibilité, liaison, port, flux, adaptation, épicerie

Résumé : Les treize îles du Ponant (façade Manche et Atlantique) sont reliées quotidiennement par un système de transport maritime. La desserte insulaire remplit une double fonction essentielle pour ces territoires : assurer la continuité territoriale et favoriser la fréquentation touristique. La thèse porte sur l'organisation de la desserte et ses conséquences sur l'entreprise insulaire.

Dans un premier temps, les observations de terrain et les enquêtes auprès de quatorze compagnies maritimes et aériennes et de six autorités délégantes du service public montrent une très grande diversité des liaisons entre îles et continent. L'hétérogénéité du système (acteurs, situation de marché, financement, emplois) et des dispositifs de liaison (flotte, manutention, consistance de service, tarification, port) révèle l'adaptation de la desserte au territoire. L'analyse de l'activité de transport de passagers et de fret souligne la saisonnalité des flux et leur déséquilibre entre import et export.

Dans un second temps, les enquêtes qualitatives auprès de quatre-vingt-huit entreprises insulaires précisent leurs usages de la desserte et les pratiques spatiales variées en découlant. Les perceptions sont contrastées mais quatre contraintes récurrentes sont dégagées : le coût, les dommages à la marchandise, le temps alloué aux déplacements, et la gestion complexifiée. La thèse établit une typologie des adaptations déployées pour y faire face, et identifie les stratégies de transport, combinant internalisation et externalisation selon les segments de la chaîne logistique. Une étude est appliquée au cas de l'approvisionnement de biens alimentaires par les épiceries et les particuliers des îles.

Title: Island, firm and ship. A study of island maritime service and adaptations of the firms from the Ponant Islands

Keywords: maritime transport, insularity, accessibility, island route, port, flows, adaptation, grocery store

Abstract: The thirteen Ponant islands (Atlantic-Channel-coast, France) are connected daily by a maritime service. The dual function of the connection is to ensure territorial continuity and to foster tourism. This thesis addresses the organization of maritime routes and its consequences on island firms.

First, a great diversity among island connections to the continent is revealed by field observations and surveys of fourteen shipping and airline companies as well as six authorities delegating the public service. The service is diverse in its system (actors, markets, finance, employment) and its devices (ships, handling, frequency, pricing, port). The maritime service is therefore customized to the territory. The passenger and freight transport analysis shows traffic seasonality and imbalance between in- and outflows.

Secondly, a qualitative survey among 88 island firms specifies their use of the maritime service and the resulting spatial practices. Firm's insights are varied but four main issues have been identified: cost, freight damage, time, and complex logistics. A typology of adaptations to these constraints is established, and the transport strategies, mixing in- and outsourcing along the three segments of the logistic chain are identified. A case study focuses on island food supply by grocery stores and islanders.