

CLUSTER MARITIME FRANÇAIS 2017-2018



*Le Faire-Savoir Maritime
The Maritime Voice*

306 878 emplois

75,5 milliards d'euros



**Connecter les écosystèmes d'innovation et de croissance
au service de l'économie maritime du futur**

2E3S, 2EI VEOLIA, ABCRM, ABINGTON, ABOVE ALL, ACADEMIE DE MARINE, ACE MANAGEMENT, ACORAM, ADAM ASSURANCES, ADECAN, AERACCESS, AFFREMARINE, AFPA AURAY, AGEFOS PME, AGENCE DES AIRES MARINES PROTEGEES, AGENCE MARITIME DE L'OUEST, AGENCE MARITIME PIERRE LAMBOT, AGENCE SURTYMAR, AGENTS MARITIMES ET CONSIGNATAIRES DE FRANCE, AIEX, AIRBUS GROUP, AKUO ENERGY, ALCATEL-LUCENT SUBMARINE NETWORKS, ALEOR, ALISKER, ALSTOM HYDRO, AMERAMI, AMERIS FRANCE, AMP - SAUMONS DE FRANCE, AMVALOR, AQUASTREAM, AQUIMER, ARMA-TEURS DE FRANCE, ARMERIS, ARTELIA EAU ET ENVIRONNEMENT, ASSOCIATION D'ENTRAIDE ET DE DEFENSE DES MARINS PECHEURS D'ETAPLES, ASSO-CIATION DES ADMINISTRATEURS DES AFFAIRES MARITIMES, ASSOCIATION DES ANCIENS ELEVES DE L'ECOLE NAVALE, ASSOCIATION DES PEINTRES OFFICIELS DE LA MARINE, ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE TRANSPORT DE FRET, ASSOCIATION FRANCAISE DE DROIT MARITIME, ASSOCIATION FRENCH LINES, ASSOCIATION NATIONALE DES ELUS DU LITTORAL, ASSOCIATION POUR LE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL DE LA REUNION, ASTERIAS AVOCATS, ATLANTIC MARINE SERVICES, ATLANTIC REFIT CENTER, ATOOL DEVELOPPEMENT, ATOS, AVELAJ, AXA CORPORATE SOLUTIONS, AXSMARINE, B BORNEMANN CONSEIL, BARRY ROGLIANO SALLES, BATAILLON DES MARINS POMPIERS DE MARSEILLE, BIOSEA, BLUESIGN, BNP PARIBAS, BOATERFLY, BOUR-BREST BUSINESS SCHOOL - ESC FORCE NOVATION, BRETAGNE POLE NAVAL, BRITANNY FERRIES, BTP ME CONSUL-NOLOGIES, C2S, CABINET BESSE, TANTS, BUREAU VERITAS, C-TECH-CABINET LBEW, CABINET LEWIS & ASSOCIES, CAP IMAGE, CAP MA-CONSULTANTS - INDDIGO, CCI D'OPALE, CCI DE BAYONNE - HAN, CCI SEINE ESTUAIRE, CE-EUROPEEN DE FORMATION INTERNATIONAL DE LA MER LED, CEPS, CERCLE DE LA MER, EUROPE, CEREMA DIRECTION CERVVAL, CESAM, CEVA, CGG, CHAMBRE ARBITRALE MARITIME DE TIERS D'AFFRETEMENT, CHANTIER SEILLE, CINE SALE, CIRANOE, CIRTECH, CMA CGM, CNIM, COFREPECHE, COLLEGE COMITE NATIONAL DES PECHEES MARITIMES ET TION DU BOULONNAIS, COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE, COMMUNE DE SAINT-ANDRE, COMPAGNIE FRANCAISE GENERALE DE DISTRIBUTION, CONSEIL GENERAL DE CHARENTE MARITIME, CONSEIL SUPERIEUR DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE ET DES SPORTS NAUTIQUES, CONSORS INTELLIGENCE, CONSTRUCTIONS MECA-NIQUES DE NORMANDIE, CONSULT'OCEAN, COOPERATION MARITIME, COREPEM, CORRODYS, CORROSION, CORSICA LINEA SAS, CORSICA YACHT SER-VICES, CRC BRETAGNE NORD, CRC BRETAGNE SUD, CREDIT COOPERATIF, CROCEAN, CREWSECURE, CRPMEM BRETAGNE, CRUISELAB, D2M ENGINEE-RING, DAHER, DAMEN SHIPREPAIR BREST, DAMEN SHIPREPAIR DUNKERQUE, DASSAULT SYSTEMES SE, DCI / NAVFCO, DECREATION, DELOM PORTUAIRE, DELVISO AVOCATS, DEREN, DEXTER OIL, DNG SOLUTION, DNV GL, DSG CONSULTANTS, DTM, DWS, ECA GROUP, ECO GAS, ECOCEANE, ECOLE CENTRALE DE NANTES - L.H.E.E.A, ECOLE NATIONALE SUPERIEURE MARITIME, ECOSLOPS, ECOSYS, ECPY, EDF EN, EIFFAGE TRAVAUX MARITIMES ET FLUVIAUX, EM NORMANDIE - IPER, ENERGY OBSERVER, ENGIE, ENSTA BRETAGNE, ENSTA PARIS TECH, ENTREPRENDRE POUR LE FLUVIAL, EOLFI, EP NAVAL, EQUALOGY, ERAMET, ESCP EUROPE, ESPRIT DE VELOX, ESSEC, ETPO, EURO ENGINEERING, EUROMARITIME, EUROPOLITIS, EUTELSAT, EVALTECH MARINE, EXPEDI-TION 7E CONTINENT, FAVAREL ET ASSOCIES, FEDERATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES, FEDERATION FRANCAISE DE L'ASSURANCE, FEDERATION FRAN-CAISE DE VOILE, FEDERATION FRANCAISE DES PILOTES MARITIMES, FEDERATION FRANCAISE DES PORTS DE PLAISANCE, FEDERATION FRANCAISE MOTONAUTIQUE, FERME MARINE DE CAMPOMORO, FESTIVAL INTERCELTIQUE LORIENT, FILHET-ALLARD MARITIME, FIMAR, FIPROMER, FONDATION BE-LEM, FONDATION DU PATRIMOINE MARITIME ET FLUVIAL, FONDATION TARA, FOREXCO MARITIME, FOURÉ LAGADEC MARINE, FRANCE ENERGIE EO-LIENNE, FRANCE ENERGIES MARINES, FRANCE FILIERE PECHE, FRANCE P & I, FRANCE PECHE DURABLE ET RESPONSABLE, FRANCE PELAGIQUE, FV MA-RINE, GALLICE PROTECTION, GARDET DE BEZENAC RECYCLING, GAZOCEAN, GAZTRANSPORT & TECHNIGAZ, GENERALI, GEOGAS MARITIME FRANCE, GEOMOD, GEOS, GEPS TECHNO, GICAN, GICQUEL ASSOCIES, GLCDK MEDIA / MER ET MARINE.COM, GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX, GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE, GRAND PORT MARITIME DE GUYANE, GRAND PORT MARITIME DE LA ROCHELLE, GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE-FOS, GRAND PORT MARITIME DE NANTES - SAINT-NAZAIRE, GRAND PORT MARITIME DU HAVRE, GROUPE COMEX, GROUPE EYSSAUTIER, GROUPE HERVE,

Cluster Maritime Français



Retrouvez tous nos membres sur :

www.cluster-maritime.fr

Édito du Président

Chers Amis du Maritime,

Nous avons le plaisir de vous présenter l'édition 2017 - 2018 de la Brochure du Cluster Maritime Français.

Avec la ferme volonté de vous apporter l'essentiel des informations nécessaires à une meilleure connaissance de l'économie maritime et donc au développement de vos activités, nous avons voulu un outil mieux adapté à un monde maritime de plus en plus complexe et à son écosystème toujours plus foisonnant.

Les membres du CMF sont plus nombreux chaque année et c'est une belle reconnaissance du travail de notre petite équipe. Les données générées sont multiples. Le traitement de celles-ci est au cœur des synergies indispensables à la croissance de l'économie bleue et au développement de l'activité de chacun d'entre vous.

Dans le droit fil de mon intervention aux dernières Assises de l'économie de la Mer, afin de présenter une vision « agile et rapide » de tous les domaines du maritime et servir ainsi les ambitions du Comité France Maritime (1) : « Doubler le poids de l'économie maritime française à l'horizon 2030 », la version papier que vous avez entre les mains est le premier volet d'un triptyque.

Il est le fruit d'une collaboration dynamique avec notre traditionnel compagnon des Assises de l'économie de la mer, Le Marin.

En complément de ce 1^{er} volet présentant des analyses sectorielles rapides et particulièrement riches d'informations précises, la liste des adhérents du CMF vous invite à une visite de notre site www.cluster-maritime.fr.

Dans ce 2^{ème} volet numérique, vous trouverez des fiches annuaires détaillées afin de faciliter les contacts entre vous.



C'est en additionnant nos forces et nos ambitions pour le maritime français que nous serons plus forts !

Enfin, un 3^e volet digital vous sera proposé très prochainement. S'appuyant sur les ressources du pôle mer du groupe Ouest-France, un outil interactif vous ouvrira une vaste source d'informations, en temps réel, sur les écosystèmes qui constituent l'économie maritime.

Bonne lecture et... « en avant toute » !

(1) Le Comité France Maritime, structure publique/privée très innovante et co-présidée par SG Mer et Pdt CMF, est un outil opérationnel au service de la Croissance Bleue Française.

Le Cluster Maritime Français

Le Cluster Maritime Français (CMF) est une organisation créée en 2006 par Francis Vallat, Fondateur et Président d'honneur. Il rassemble aujourd'hui plus de 420 entités de l'industrie aux activités maritimes de toutes natures.

Communication institutionnelle, synergies opérationnelles et actions d'influence sont ses trois axes de travail pour renforcer, avec ses membres, la « place maritime française », véritable écosystème à la fois soucieux de l'intérêt général maritime et générateur de business.

Composition de l'équipe

- ▶ **Frédéric Moncany de Saint-Aignan**, Président
- ▶ **Marie-Noëlle Tiné**, Directrice adjointe
- ▶ **Alexandre Luczkiewicz**, Responsable des relations et des actions Outre-mer
- ▶ **Emmanuel-Marie Peton**, Responsable des relations institutionnelles et européennes
- ▶ **Gaëlle Cadiou**, Responsable de la communication et de l'événementiel
- ▶ **Léonie Frassetto**, Chargée du secrétariat

Sommaire

La construction navale au sommet de la vague	4 et 5	Pêche : renouvellement des navires et voies de valorisation	11	Travaux maritimes : les ports s'adaptent aux nouveaux trafics	15
Transport maritime : des champions mondiaux mais...	6 et 7	Les produits d'élevage, une voie d'avenir ?	12	Défense : la France, leader de l'Union européenne	16
Ports de commerce français : des parts de marché à reconquérir	8	Recherche océanographique et exploitation des ressources	13	Action de l'État en mer, les sentinelles de la mer	16
Les acteurs de l'oil and gas face à la baisse des cours du brut	9	Pôles mers et acteurs locaux : indispensables	13	Courtiers et assureurs s'unissent pour défendre la place de Paris	17
Éolien : la France dynamique sur le flottant	10	La filière nautique française veut profiter des vents portants	14	Pas de répit pour le droit maritime	17
				Devenir marin, rester marin	18

La construction navale au sommet de la vague



Eric Hour

Au 6^e rang mondial pour les navires civils, n°2 européen pour les navires civils et militaires, la filière française de la construction et des activités navales annexes affiche aujourd'hui un niveau d'activité inégalé depuis la fin de l'âge d'or des années 1980.

Qui l'eut cru ? Après des décennies de déclin, la navale française figure depuis 2015 au premier rang des filières industrielles pour la croissance de son volume de production. Dressée par les analystes de la banque LCL, cette croissance était de 21 % en 2015 pour retomber à 6 % en 2016, traduction d'une activité éminemment cyclique mais qui demeure aujourd'hui au sommet de la vague. Le groupement des industries de la construction et des activités navales (GICAN) estime à 9,45 milliards d'euros le chiffre d'affaires global généré en 2016 par l'ensemble de la filière. Celle-ci regroupe la construction navale civile et militaire, la réparation navale, le maintien en condition opérationnelle qui concerne

essentiellement les navires militaires, et les équipementiers.

Rapporté au produit intérieur brut de la France, cela correspond à 0,4 %. Cela semble peu, mais c'est déjà le double du poids attribué au secteur deux ans plus tôt. L'explication tient évidemment aux commandes qui ont atteint un niveau jamais constaté depuis les années 1980, aussi bien dans le secteur militaire que dans le secteur civil.

Le pôle militaire dominé par Naval Group et les grands équipementiers de rang mondial que sont Thales, Safran ou encore Airbus Défense & Space bénéficie de son excellence technologique qui lui permet d'engranger des succès à l'exportation. Dernier exemple en date, l'énorme contrat austrolien de 34 milliards d'euros pour

la fourniture de douze sous-marins conventionnels, décroché en 2016. La part de l'exportation de la navale de défense française atteint aujourd'hui 40 % du chiffre d'affaires, et même 60 % pour les équipementiers. Un niveau exceptionnel pour une industrie militaire traditionnellement tournée vers les commandes d'état mais dont la rentabilité économique passe de plus en plus par l'exportation.

20 milliards de commandes

Encore plus exposée à la concurrence internationale, la construction navale de navires civils suit elle aussi une pente ascendante. A l'image du grand chantier naval de Saint-Nazaire dont le carnet de

commandes de grands paquebots s'étale désormais jusqu'en 2024, et même 2026 avec les options de navires restant à confirmer. Comme l'ensemble de la construction navale européenne, les chantiers français profitent de leur positionnement sur les navires sophistiqués à forte valeur ajoutée face à la concurrence asiatique qui se concentre sur les navires de charge construits en série. Et le cas spectaculaire de Saint-Nazaire dans les très grands paquebots n'est pas isolé. Yachts, navires de recherche, navires de servitude conçus sur mesure, dragues, pêche, vedettes à passagers, civils ou militaires, tous les chantiers navals français de moyenne et petite taille ont regarni aujourd'hui leurs carnets de commande. Avec ici une part de l'exportation qui grimpe à 95 %.

« Civils et militaires confondus, le carnet de commande des chantiers atteignait 20 milliards d'euros à la fin 2016. C'est deux fois plus qu'à la fin 2009. Un niveau jamais atteint depuis 30 ans et qui représente 200 millions d'heures de travail », se réjouit le GICAN.

Tensions sur l'emploi

Revers de la médaille, ce retour en grâce exacerbe les tensions sur l'emploi dans une filière qui peinait déjà à recruter. Dans la production, les métiers de sou-



deurs ou de chaudronniers sont en déficit chronique. La situation est meilleure chez les ingénieurs où l'image technologique de la construction navale suscite davantage d'engouement auprès des étudiants. Entre les deux, les chantiers recherchent surtout des profils atypiques de chargés de projet capables de faire le

lien entre la production et le client. Consciente du problème, la filière cherche à resserrer ses liens avec les régions chargées de la formation professionnelle. La filière dans son ensemble emploie directement 42 300 personnes, un effectif en hausse depuis deux ans. Équipementiers et sous-traitants représentent plus de la moitié de

ces effectifs avec 25 000 emplois directs. Les chantiers de construction regroupent eux 11 300 salariés répartis entre la navale de défense (7 500) et la construction civile (3 800). La réparation navale civile représente 1 000 emplois quand 5 000 salariés sont dédiés au maintien en condition opérationnelle des navires militaires.

LA PÊCHE RENOUVE AVEC LES COMMANDES DE NAVIRES

La pêche française va mieux et c'est toute la filière navale qui commence aujourd'hui à en profiter. En 2017, une quinzaine de bateaux de

pêche côtiers et hauturiers aura été livrée par des chantiers navals français. Du jamais vu depuis 2000, lorsque le volume moyen de livrai-

son se situait au mieux autour de cinq unités neuves par an. Ce retour tant attendu de la pêche dans la construction neuve est d'autant plus remarquable qu'il se fonde uniquement sur les résultats financiers des entreprises de pêche. Les aides publiques directes au renouvellement de la flotte demeurent, si ce n'est interdites, très strictement limitées par la politique commune des pêches. Seul le cas de la remotorisation est admis, moyennant l'installation d'un moteur moins puissant et moins gourmand en carburant. La bonne tenue des cours des ventes, la baisse du prix du gasoil depuis 2014 et une ressource au rendez-vous qui récompense la bonne gestion des stocks halieutiques, voilà les trois ingrédients qui nourrissent les projets de constructions neuves en France.

vals français se concentrent sur la pêche côtière et les chalutiers hauturiers jusqu'à 25 mètres de longueur. Quelle que soit leurs tailles, tous ces nouveaux navires ont en commun la recherche de l'efficacité énergétique et l'amélioration des conditions de travail des marins pêcheurs.



En 2017, une quinzaine de bateaux de pêche côtiers et hauturiers aura été livrée par des chantiers navals français.

Frédéric Aulvrey

25
La longueur du plus grand chalutier actuellement en commande dans les chantiers français.

27 ans
La moyenne d'âge actuelle de la flotte de pêche française

15
Nombre de navires de pêche livrés en 2017 par des chantiers navals français

Il était temps. La moyenne d'âge de la flottille française s'approche des 30 ans. Les commandes passées dans les chantiers na-

Transport maritime : des champions mondiaux mais...



Thierry Dossogne

Avec moins de 300 navires en flotte, le transport maritime français peine à décoller malgré des champions mondiaux, une contribution économique positive et l'excellence de son pavillon reconnue comme l'un des plus sûrs du monde.

La flotte de navires de commerce sous pavillon français regroupait 297 navires au 1^{er} janvier 2017 pour un total de 6 millions d'UMS de jauge brute. Dans le détail, cette flotte se répartit entre 161 navires affectés au transport de marchandises et de passagers et 129 navires affectés aux services. Un chiffre en stagnation par rapport aux années antérieures, tout comme le nombre de navigants français qui se situent à 16 000 marins pour 6 000 emplois de sédentaires. Pour les navires de transport, la flotte sous pavillon français se situe seulement au 10^e rang européen. Le classement des flottes de commerce par pays de contrôle réel des navires, quel que soit leur pavillon, n'est guère plus flatteur. Le shipping français se situe derrière la Belgique et pèse

quatre fois moins que le shipping danois ou italien. Un tableau globalement décevant alors que le pays compte pourtant des champions mondiaux : CMA-CGM, 3^e armateur mondial du conteneur, Bourbon, n°1 mondial pour les navires de soutien à l'offshore pétrolier et gazier, ou encore le groupe Louis Dreyfus Armateurs, actif dans de multiples secteurs de services maritimes tel que le transport des pièces des avions Airbus, la pose de câbles de télécommunication en mer, les chantiers des énergies marines renouvelables et la logistique portuaire des vracs secs en Asie. Parmi les autres points forts du transport maritime français, la reconnaissance de la valeur du pavillon français classé régulièrement parmi les trois pavillons les plus sûrs du monde lors des inspections de navires. La flotte française

est une des plus jeunes du monde, huit ans d'âge en moyenne, et les navigants français bénéficient d'un très haut niveau de formation à travers les établissements de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) qui délivrent depuis 2010 des titres d'ingénieurs maritimes.

Flotte stratégique

Autre point positif à mettre au compte du transport maritime français, sa contribution positive à la balance commerciale du pays. Un excédent de plus de 4 milliards d'euros par an, là où le transport routier affiche un déficit annuel de 12 milliards et le transport ferroviaire de 700 millions d'euros selon les chiffres officiels des comptes des transports dressés par les services de l'Etat. Depuis 2011, les prestations de transport maritime

français à l'exportation ont augmenté de 4,5 % par an. Pour favoriser le développement de ce secteur à haute valeur ajoutée dont dépendent 80 000 emplois indirects dans des services annexes tels que l'assurance, les agents maritimes, les sociétés de classification ou encore les courtiers, la profession représentée par Armateurs de France a engagé plusieurs chantiers destinés renforcer la compétitivité du pavillon français. Une grande partie de ces mesures fiscales et sociales figurent dans la nouvelle loi pour l'économie bleue adoptée en juin 2016. Celle-ci ouvre la voie à un nouveau chantier qui devrait consolider la flotte française avec la constitution d'un noyau dur de navires sous pavillons français capables d'assurer en temps de crise la sécurité des approvisionnements de toute nature, des moyens de communication, des services et des travaux maritimes indispensables, en complément des moyens des forces armées.

Transition écologique

Faut-il y voir les premiers frémissements d'un environnement français plus favorable au transport maritime ? Toujours est-il que les armateurs français ont repris le chemin des commandes de navires. Brittany Ferries a commandé pour 2019 son futur ferry Honfleur au GNL comme carburant de propulsion. L'unique opérateur fran-



Brittany Ferries a commandé pour 2019 son futur ferry « Honfleur » au GNL comme carburant de propulsion.

çais de la croisière, Ponant, doit toucher en 2018 et 2019 quatre nouveaux petits paquebots d'exploration qui doubleront sa flotte. Dans le secteur des énergies marines renouvelables, Louis Dreyfus Armateurs innove lui aussi avec la commande pour 2019 d'un grand

navire de soutien qui sera équipé de batteries. Désormais titulaire de la fourniture de produits pétroliers pour la Corse, l'armateur bordelais Socatra va lui aussi réceptionner en 2019 deux navires de 7 950 tonnes de port en lourd. Quant à CMA-CGM, il a com-

mandé neuf porte-conteneurs géants de 22 000 conteneurs équivalent vingt pieds (evp) qui seront non seulement les plus grands du monde mais aussi les plus innovants si l'option du gaz carburant est retenue. Auquel cas, ce serait une première mondiale.

PONANT, PIONNIER ET LEADER DE LA CROISIÈRE D'EXPLORATION

Petit Poucet français dans l'industrie de la croisière dominée par les grandes compagnie amé-

ricaines, Ponant s'est engouffré avec succès dans la niche des croisières dites d'expédition.

Fondée par d'anciens capitaines de la marine marchande, la compagnie est devenue leader mondial pour les croisières polaires depuis l'introduction à compter de 2010 de quatre petits paquebots de luxe taillés pour la navigation dans les zones les plus reculées, qu'elles soient froides comme la péninsule Antarctique ou chaudes comme l'archipel des Philippines. Ce concept de yachting de croisière incarné par ses quatre paquebots **Boréal**, **Austral**, **Soléal** et **Lyréal** est aujourd'hui envié et copié par d'autres opérateurs, majoritairement anglo-saxons. De 30 000 passagers transportés en 2016, la compagnie escompte doubler la mise à partir de 2019 avec l'entrée en service de ses quatre nouveaux navires de la classe explorateur **Champlain**, **Lapérouse**, **Bougainville** et **Dumont d'Urville**. Limités à seulement 180 passa-

gers, ces navires passe-partout seront équipés d'un salon d'observation sous-marine installé dans la coque, une expérience totalement inédite à ce jour dans la croisière.



L'« Austral » de la compagnie Ponant, l'un des paquebots de cette compagnie qui a lancé un nouveau concept de « yachting de croisière ».

9
C'est le nombre de navires qui seront exploités par Ponant en 2019

131 mètres
La longueur maximale des quatre nouveaux paquebots de la classe explorateurs

32
Les paquebots de Ponant naviguent dans 32 zones différentes dans le monde entier

Ports de commerce français : des parts de marché à reconquérir

Avec 330 millions de tonnes annuelles, l'ensemble portuaire français se situe seulement au 5^e rang européen, encore loin derrière les performances de ses voisins néerlandais (600 millions de tonnes), espagnols (509), britanniques (484) et italiens (448).

Les sept grands ports maritimes hexagonaux dépendant de l'État concentrent 96 % du trafic portuaire de la France métropolitaine : Marseille (81 millions de tonnes), Le Havre (66), Dunkerque (46,7), Nantes Saint-Nazaire (25,4), Rouen (21), La Rochelle (9,2) et Bordeaux (7,8)

auxquels se joint traditionnellement le port régional de Calais (44,2) qui se situe lui-même au 4^e rang national en tonnage. C'est dans ces ports majeurs que se joue l'essentiel de la compétition européenne.

Que ce soit sur la rangée nord de l'Europe ou en Méditerranée, l'enjeu est clairement de récupérer

330

millions

Le tonnage total des marchandises passées en 2016 dans les ports français, dont 11,7 millions en outre-mer

des parts de marché face à la concurrence des autres ports européens qui se sont développés bien plus vite que les ports français. La part croissante prise par la conteneurisation dans le transport maritime des marchandises a exacerbé cette concurrence intra-européenne. Avec 2,51 millions de conteneurs équivalent vingt pieds (EVP) au Havre et 1,25 à Marseille, les deux grands ports français se classent au 6^e et 10^e rang dans leur rangée respective du nord de l'Europe et de la Méditerranée. Sur la période 2012-2016, le trafic de conteneurs a progressé de 9 % au Havre et de 18 % à Marseille.

Trafic détournés

Le Havre est l'un des rares ports de la rangée Nord à pouvoir traiter la nouvelle génération des porte-conteneurs géants de plus de 20 000 EVP et bénéficie de la présence des trois grandes alliances des armements conteneurisés.

Reste qu'avec un total de

4,2 millions d'EVP, les ports français pèsent deux à trois fois moins que leurs voisins européens dans le conteneur.

On estime entre deux et trois millions d'EVP le trafic lié à l'économie française capté par les ports voisins, essentiellement Anvers et Rotterdam. Pour reconquérir leurs parts de marché, les grands ports français cherchent à élargir leur hinterland. La question des pré et post-acheminements ferroviaires et fluviaux est stratégique pour les ports français. C'est valable pour les conteneurs comme pour les vrac tels que les céréales ou les trafics spécialisés comme les voitures.

Passagers Hors outre-mer, le trafic des ports français comprend 23 millions de passagers ferries, et 3 millions de croisiéristes.

Gaz 128 cargaisons de gaz naturel liquéfié (GNL) ont été traitées en 2016 dans les terminaux méthaniens français, 13 % de plus qu'en 2015.

Céréales La très mauvaise campagne céréalière 2016-2017 a pesé négativement sur les trafics portuaires, surtout à Rouen, La Rochelle et Bordeaux.



Les ports français peuvent également compter sur des trafics spécialisés comme celui des colis lourds (« City of Hamburg » - armement LDA).

LE HAVRE GAGNE SA BATAILLE DU RAIL

Avec la modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux - Gisors qui sera effective en 2020, le port du Havre a emporté une bataille décisive sur le terrain des pré et post acheminements ferroviaires.

Ce tronçon central sur la voie Paris - Dieppe constitue la seule alternative à l'axe historique Le Havre - Rouen - Paris pour relier le port à l'agglomération parisienne. Ce dernier étant désormais saturé pour le fret, l'électrification et la modernisation de Serqueux - Gisors sur 50 kilomètres doit permettre de

faire circuler jusqu'à 25 trains de fret par jour, douze dans un sens, treize dans l'autre.

D'un montant de 295 millions d'euros, l'investissement est pris en charge par l'État et la région Normandie, avec une subvention de l'Union européenne. La part du fret ferroviaire dans le trafic de conteneurs du Havre plafonne aujourd'hui à 4 %. Il pourrait doubler avec l'entrée du nouvel axe, rapprochant ainsi le port normand du modèle déjà en vigueur dans les ports belges, néerlandais et allemands.



La part du fret ferroviaire dans le trafic de conteneurs du Havre plafonne aujourd'hui à 4 %. Il pourrait doubler avec l'entrée du nouvel axe Serqueux - Gisors.

Les acteurs de l'oil and gas face à la baisse des cours du brut

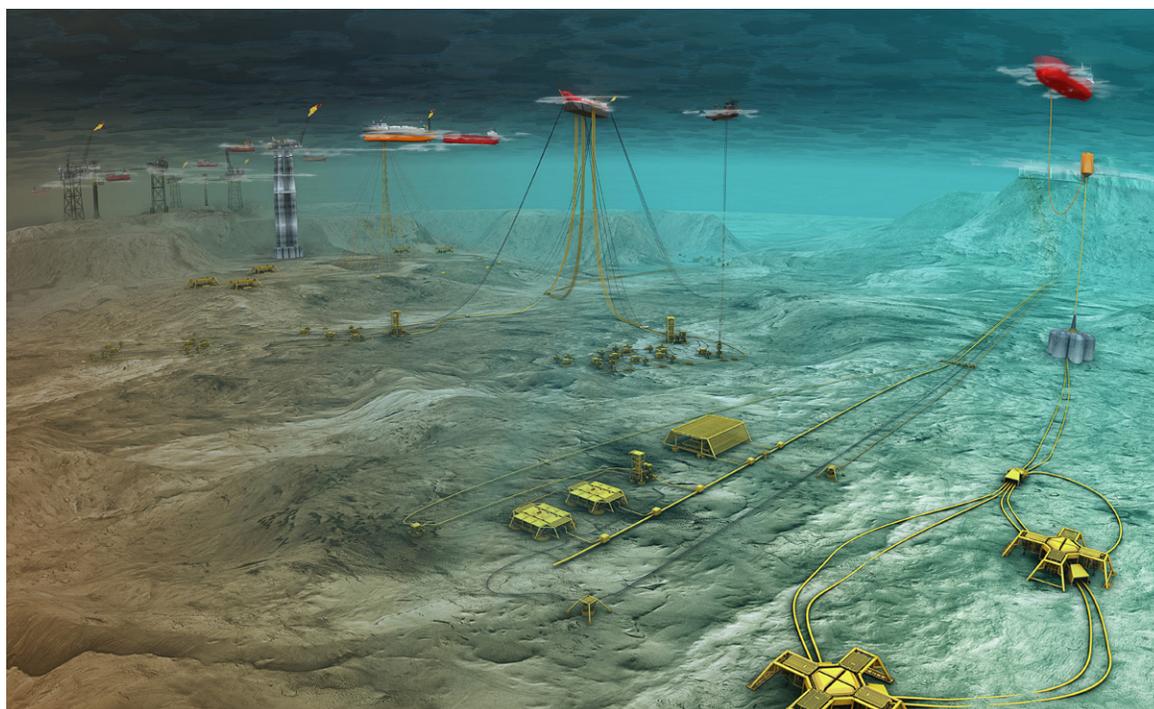
Alliances, standardisation, innovations technologiques, restructurations : les entreprises parapétrolières ont panaché les solutions pour affronter la crise.

Mi-2014, les cours du brut commencent à chuter. C'est le début de l'une des crises les plus profondes qu'ait connues l'oil & gas, dont les acteurs du secteur n'en finissent plus d'attendre la fin. Les compagnies parapétrolières n'ont pas le choix : elles doivent s'adapter à des prix pétroliers durablement faibles. Pour faire face aux vents contraires, différentes pistes sont suivies, avec en particulier un objectif : réduire les coûts et donc

les prix proposés aux compagnies pétrolières. Afin d'offrir des solutions plus efficaces, certaines sociétés font alliance. C'est le cas du français Technip et de l'américain FMC, qui créent d'abord la co-entreprise Forsys Subsea pour proposer des solutions intégrées allant du fond marin aux plates-formes, avant de fusionner.

Autre piste pour gagner en efficacité : la standardisation des équipements. Pourquoi, par exemple, ne pas utiliser le même modèle de plate-forme sur les champs d'une

région donnée ? Ce type de solution a toutefois des limites, tant les caractéristiques des gisements (taille, qualité des hydrocarbures, profondeurs d'eau...) obligent à adapter les projets en conséquence. Au-delà de la standardisation, pas toujours possible, les compagnies misent sur les innovations technologiques. Avec l'idée, par exemple, de développer des engins sous-marins autonomes (AUV) qui réduiront les coûts de mobilisation des navires et des équipes comparés à des engins téléguidés (ROV). Malgré cette créativité, les sociétés doivent en passer par des restructurations, nécessaires pour réduire les coûts et s'adapter à des niveaux d'activité sensiblement plus faibles.



Technip et FMC ont commencé par créer une co-entreprise avant de fusionner.

Les entreprises diversifient leurs activités

Les spécialistes des structures offshore peuvent mettre à profit leur savoir-faire dans le secteur pétrolier pour l'appliquer à l'éolien en mer. Une aubaine alors que l'oil & gas traverse une grave crise et que les pouvoirs publics encouragent le développement des énergies marines renouvelables (EMR). Mais l'éolien est loin

d'être le seul secteur dans lequel les compagnies parapétrolières peuvent faire valoir leurs compétences. Certaines d'entre elles sont aussi présentes dans le nucléaire.

Plus original : des spécialistes des navires offshore espèrent bénéficier du développement de grandes fermes aquacoles. En

2016, le norvégien Farstad (fusionné depuis avec Solstad) a ainsi remporté un contrat pour l'ancrage d'un projet pilote de ferme piscicole semi-submersible, réalisé en Norvège. Ce type de fermes devrait offrir un nouveau marché pour l'utilisation de navires AHTS (ravitailleurs remorqueurs releveurs d'ancre).

52 800

C'est le nombre de salariés de l'industrie parapétrolière et paragazière en France en 2016. Il est en baisse de 20 % par rapport à 2014.

■ Champs

Avec la crise, les développements de champs en mer se font plus rares. Comment les parapétroliers peuvent-ils accroître leurs chances d'y placer leurs installations ou d'y offrir leurs services ? En prenant une participation sur des gisements ! C'est ce qu'ont fait le spécialiste des unités flottantes de production et de stockage d'hydrocarbures BW Offshore et le franco-américain Schlumberger.

■ 160 000

L'industrie pétrolière et gazière offshore britannique a payé un lourd tribut à la crise. Elle a perdu 160 000 emplois depuis le pic de 2014 et n'emploie plus qu'environ 302 000 personnes, selon les chiffres de l'association professionnelle oil & gas UK. Sur ces effectifs, en 2016, 24 000 salariés ont passé plus de 100 jours sur des installations offshore du plateau continental britannique. C'est 18 % de moins qu'en 2014.

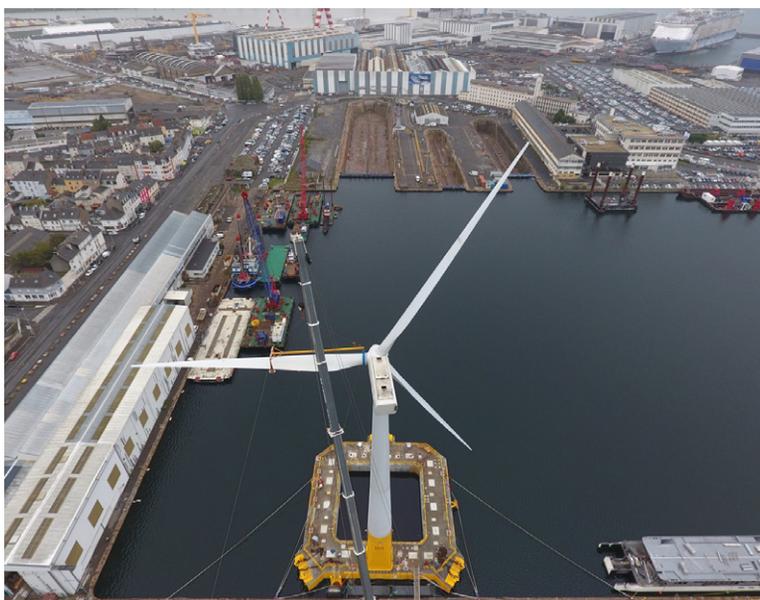
■ Reprise

Les compagnies font état ces derniers mois de signaux positifs dans l'offshore. Notamment parce que l'industrie a réussi à gagner en efficacité et à réduire les coûts, ce qui devrait favoriser les projets. Les effets se font par exemple sentir dans la demande de rigs de forage destinés aux environnements difficiles.



Éolien : la France dynamique sur le flottant

À la traîne sur l'éolien en mer posé, la France s'active sur l'éolien flottant. Avec un démonstrateur en cours de déploiement et quatre fermes expérimentales à venir, elle est dans les pays en pointe sur la technologie.



L'éolienne flottante Floatgen marque le coup d'envoi de l'éolien en mer en France.

La France tient sa première éolienne en mer. Elle est flottante. Le 13 octobre a été inauguré le projet Floatgen, à Saint-Nazaire. Développée par un consortium européen mené par des entreprises françaises, cette éolienne de 2 MW va résider au moins deux ans au large

du Croisic, sur le site Sem-Rev, de Centrale Nantes. De quoi engranger de l'expérience mais aussi envoyer un signal. La filière française est dans la course sur l'éolien flottant. Une compétition pour laquelle la Norvège, le Portugal, le Japon et l'Écosse sont les seuls pays à avoir déjà pris le départ.

L'implication de la France dans

72 MW

la puissance des quatre fermes d'éoliennes flottantes en projet.

cette technologie ne se limite pas à ce seul démonstrateur. Quatre projets de fermes expérimentales sont en développement en Bretagne et en Méditerranée. Leurs mises en service, prévues en 2021, constitueront une étape clé. Elles devront apporter la preuve de la capacité de l'éolien flottant à être compétitif. Les taux de charge, temps durant lequel les éoliennes tournent au maximum de leur puissance, annoncés de 10 à 15 % supérieurs à ceux de l'éolien offshore posé, laissent présager une issue favorable.

La filière française et ses représentants ne voudraient donc pas voir le soufflé retomber. Ils verraient d'un bon œil le lancement prochain d'un appel d'offres commercial. Un message que semble avoir entendu le gouvernement. Sébastien Lecornu, le secrétaire d'État auprès du ministre de la Transition écologique et solidaire, a promis, selon le journal *Le Monde*, « des consultations rapides » en vue du lancement de ce premier appel d'offres pour un parc d'éoliennes flottantes.

Des leçons semblent avoir été tirées de l'éolien offshore posé. Six

ans et quatre ans après le lancement des deux premiers appels d'offres, la France n'a toujours pas d'éoliennes en mer solidement posées sur des fondations. Les projets avancent. La cour administrative d'appel de Nantes a donné son feu vert pour les parcs au large de Fécamp, Courseulles-sur-Mer et Saint-Nazaire, soit 1,5 des 3 GW attribués. Des mises en service à l'horizon 2021 se profilent. Mais la filière manque de visibilité. Nul doute qu'elle mettra à profit la révision de la programmation pluriannuelle de l'énergie en 2018 pour faire évoluer la situation.

300 Le programme des investissements d'avenir soutiendra à hauteur de 300 millions d'euros les fermes pilotes d'éoliennes flottantes.

12,6 GW L'Europe compte 12,6 GW d'éoliennes en mer en service dont 5,1 GW au Royaume-Uni et 4,1 GW en Allemagne à la fin 2016.

Nouveau marché Hormis les 3 GW attribués lors des deux premiers appels d'offres, la France a lancé un nouveau marché pour un parc entre 250 et 750 MW au large de Dunkerque.

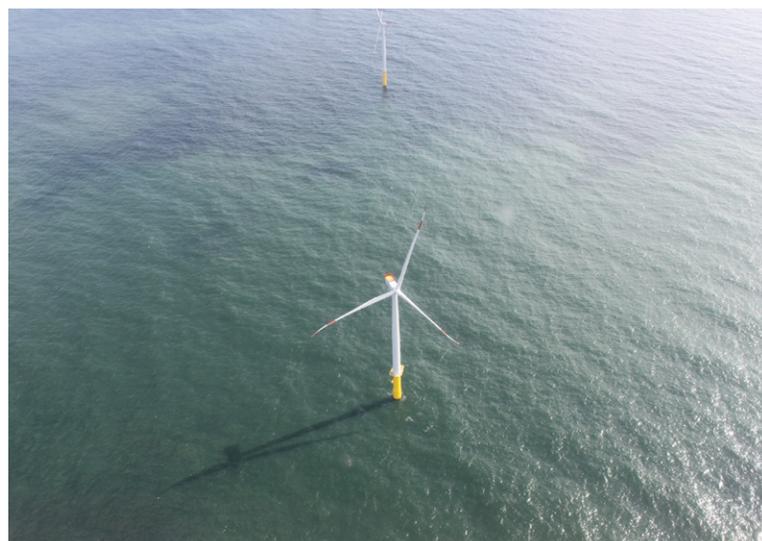
LE CADRE RÉGLEMENTAIRE ÉVOLUE

Les premiers parcs éoliens en mer, au large des côtes françaises, devraient entrer en service en 2021. Dix ans auront alors été nécessaires depuis le lancement de l'appel d'offres pour faire aboutir les projets. De quoi trouver le temps long. D'autant que les appels d'offres ont gravé dans le marbre, dès la désignation des lauréats en 2012, la puissance des éoliennes qui équiperont ces parcs. Tabler sur une turbine de 6 MW à l'époque relevait de l'anticipation. Mais 2017 a vu les premières éoliennes de 8 MW entrer en service.

La donne a changé. Avec l'introduction du dialogue concurrentiel dans le processus d'appel d'offres, comme c'est le cas pour

Dunkerque, les candidats ont plus de souplesse dans la conduite de leur projet. L'État a pris par ailleurs à sa charge un certain nombre d'études sur les zones destinées à l'implantation des éoliennes. De quoi mettre tout le monde sur un pied d'égalité et favoriser les candidatures. Des discussions sont en cours pour encore faire évoluer ce processus d'appel d'offres.

Le mot d'ordre est d'aligner la France sur les quatre à cinq ans qu'il faut ailleurs en moyenne en Europe, entre la désignation d'un lauréat et la mise en service d'un parc. Un amendement, déposé par le gouvernement dans le cadre de la loi sur les hydrocarbures, vise déjà en premier lieu à accélérer le raccordement.



La France entend accélérer l'aboutissement des projets.

Pêche : renouvellement des navires et voies de valorisation

Le renouvellement de la flotte est un passage obligé vers un modèle plus économe et plus attractif pour les générations futures de pêcheurs. Mais le mouvement ne fait que commencer.

La pêche française traverse une bonne passe depuis deux ans. Après les longues années d'une restructuration qui a vu le nombre de ses bateaux baisser conformément aux objectifs de la Politique commune

des pêches (un tiers de bateaux métropolitains en moins entre 1995 et 2013), la baisse du prix du carburant conjuguée à un bon niveau de captures par navire a renforcé la trésorerie des entreprises de pêche. Parallèlement, les cours moyens sont en augmentation

sous les criées françaises depuis trois ans. Avec 489 000 tonnes de captures en pêche fraîche et congelée (dont 20 % pour le seul thon tropical), le chiffre d'affaires de la pêche française se situe à 1,1 milliard d'euros, plaçant la France au troisième rang des pays producteurs dans l'Union européenne, derrière le Royaume-Uni et l'Espagne. Sa flotte compte 7 373 navires dont 4 486 en métropole et 2 887 dans les DOM, à 85 % des unités de moins de 12 mètres (chiffres de 2015).

Cependant la succession d'années difficiles a retardé le nécessaire renouvellement des navires de pêche français, âgés en moyenne de 27 ans pour ceux exploités en métropole. En outre, depuis deux ans, le Brexit fait office d'épouvantail. La France dépend à 30 % environ des eaux britanniques et jusqu'à 90 % pour certaines pêcheries, en particulier en Manche et en Bretagne.

Il y a certes aujourd'hui plus de bateaux neufs sortant des chantiers navals qu'il y a dix ans. Mais le mouvement n'est pas franc. Les freins à l'investissement dans le neuf sont d'ordre financier (lire encadré), et sont également liés à la difficulté d'accéder à des quotas.

Autre enjeu pour la filière : faire sauter la jauge maximale. Sachant

que le volume pêché dépend des quotas, agrandir la taille des navires de pêche est indispensable pour améliorer la vie à bord mais aussi les espaces de travail et de stockage pour un produit de meilleure qualité.

Pour inciter l'ensemble du secteur pêche à se projeter vers l'avenir, France Filière Pêche et FranceAgrimer ont présenté aux Assises de la Pêche et des produits de la mer 2017 des scénarios de développement de la filière à l'horizon 2035. Dans chaque région se tiennent des ateliers pour que les acteurs de la filière réfléchissent aux axes de croissance. De l'amont à l'aval, c'est un travail collectif qui entend trouver les moyens d'apporter toujours plus de valeur à un produit dont la qualité doit être toujours plus grande.

150 000 tonnes

C'est l'estimation du gisement de « déchets » issus des poissons et de la conchyliculture. Le potentiel de valorisation de ces « co-produits » est très important sur des marchés nouveaux autres que le pet-food et l'alimentation aquacole : nutraceutique, cosmétique, pharmacopée, matériaux.



Franck Jourdain

La pêche française traverse une bonne passe depuis deux ans.

LE FINANCEMENT, CLÉ D'AVENIR

Combien représente l'investissement dans la construction de bateaux de pêche ? Un chalutier côtier de 15 mètres se facture autour de 1,2 million d'euros. Et le montant de l'investissement atteint près de 3,5 millions d'euros pour disposer d'un chalutier de pêche au large de 24 mètres clés en main. S'il est encore possible pour un armateur seul d'investir dans un côtier, il paraît inenvisageable qu'il fasse l'acquisition d'un navire hauturier. Or c'est justement la pêche artisanale de plus de 12 mètres, principalement celle des arts traînants qui fait l'essentiel des ventes sous les criées. Mais c'est aussi le type de pêche qui a vu le plus grand nombre de ses unités cassées à l'issue des plans de sortie

de flotte des années 2000. Il y a trois ans, un rapport commandé par le Premier ministre de l'époque sur le renouvellement de la flotte de pêche préconisait le soutien en priorité de ce segment de flotte. Le mouvement n'a pas encore pris parce qu'il manque d'outil pour stimuler l'investissement. Cela pourrait changer avec les fonds d'investissement dédié aux activités de la mer dont la création a été annoncée par le Crédit Maritime et le Crédit Mutuel de Bretagne Arkéa durant les Assises de la pêche de 2017. Ce fonds, doté de 10 millions d'euros au démarrage, apportera aux investisseurs des quasi fonds propres en haut de bilan pour leur permettre de lancer leur activité.



La succession d'années difficiles a retardé le nécessaire renouvellement des navires de pêche français, âgés en moyenne de 27 ans pour ceux exploités en métropole.

Les produits d'élevage, une voie d'avenir ?

L'élevage des produits de la mer est en hausse partout dans le monde... mais stagne en Europe. Cela représente une réelle opportunité de croissance, notamment pour la France.

On intègre dans l'aquaculture aussi bien l'élevage de coquillages (2 818 entreprises de conchyliculture en 2013) que la salmoniculture continentale (374 entreprises), la pisciculture marine et l'élevage d'esturgeons (36 entreprises). Son poids ? 50 000 tonnes pour

la pisciculture et 155 000 tonnes pour la conchyliculture. Mais c'est en chiffre d'affaires que la comparaison avec la pêche de poissons sauvages est la plus parlante. Selon FranceAgriMer, le chiffre d'affaires cumulé de toute l'aquaculture dépasse les 700 millions d'euros quand la pêche de poisson sauvage atteint 1,1 milliard

d'euros. La progression du secteur de l'élevage des produits de la mer est clairement en hausse.

Un phénomène observé partout dans le monde, comme le précise FranceAgriMer dans l'édition de janvier 2017 des chiffres de la filière pêche et de l'aquaculture. L'office rapporte une analyse de la FAO, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'Agriculture, selon laquelle la hausse de 1,8 % de la production mondiale de produits aquatiques à 174,1 millions de tonnes est imputable aux produits de l'aquaculture. Ceux-ci auraient en effet progressé de 5 % entre 2015 et 2016 quand le niveau des captures « issues de la pêche seraient en baisse de 0,9 % ». La Chine domine l'aquaculture mondiale avec 58 % de la production. En Europe, la production aquacole stagne depuis plusieurs années. La Commission européenne a engagé deux démarches successives (2002 et 2009) pour y remédier. Puis la France a lancé son plan stratégique national de développement des aquacultures sur la période 2014-2020. Sans effet pour l'instant. Sur les 24 kilos de poisson consommés par an et par habitant en France (plus 10 kilos de coquillages et crustacés), la pisciculture française ne représente que 1,73 %, selon le conseil économique, social et environnemental (CESE). Il y a donc un marché à développer pour garantir

au consommateur l'origine France du produit.

Point fort à souligner, à l'origine de la salmoniculture, la France est mondialement reconnue pour ses expertises, en particulier dans l'alevinage dont la production est exportée à 90 %.

Développer la pisciculture autour d'un poisson de qualité est un enjeu pour maintenir des compétences dans une filière qui contribuera davantage à l'alimentation humaine.

N°2 : En septembre 2017, Ambroise Fayolle, vice-président de la BEI, a signé avec Olmix une convention pour un financement européen de 30 millions d'euros destiné à dynamiser la filière algues française au travers du projet Saga. La France consomme chaque année environ 180 000 tonnes d'algues, mais n'en produit que 70 000 tonnes dont 50 tonnes issues de culture. Pourtant, là aussi, des marchés sont demandeurs (alimentation humaine, nutrition animale, santé, chimie, matériaux, etc.), mais les producteurs sont limités faute d'accès aux espaces.



En Europe, la production aquacole stagne depuis plusieurs années.

DES PISTES DE DÉVELOPPEMENT DE L'AQUACULTURE

FranceAgriMer a observé qu'entre 2015 et 2016, la flambée des prix du saumon norvégien ou chilien, produit de la mer le plus consommé en France (+ 18 % à 17,47 euros le kilo) a profité aux poissons sauvages et d'élevage français, notamment la truite (+ 13 %). Il y a donc un potentiel de développement pour une aquaculture française dont la qualité avérée est également de plus en plus reconnue. Et ce d'autant plus si le poisson d'aquaculture garantit au consommateur un mode de production durable et une parfaite traçabilité. C'est une des conclusions émises par le conseil économique, social et environnemental dans un avis rendu en juin 2017. Une aquaculture développée en France est à même de satisfaire aux trois piliers du développement durable :

créer de l'activité pérenne avec des emplois non délocalisables, s'inscrire dans des projets de territoire tout en préservant les écosystèmes. À condition de cadrer son développement par plusieurs mesures, recommande le CESE : intégrer l'aquaculture dans une structure interministérielle en charge de l'alimentation durable, soutenir la transmission et la création d'entreprises, améliorer les conditions d'emploi du secteur, préserver la qualité des milieux naturels, renforcer la cohérence de l'appareil de recherche et, *in fine*, prendre en compte les attentes des consommateurs. Le CESE sera-t-il entendu ? Les recommandations de son précédent rapport sur l'aquaculture publié en 2008 n'avaient pas été suivies d'effet.



L'aquaculture française dispose d'un véritable potentiel de développement si elle explique au consommateur son mode de production durable et qualitatif.

Recherche océanographique et exploitation des ressources

Recherche océanographique et économie maritime sont devenues indissociables. L'exploitation des ressources minérales marines le démontre très bien.

Exploiter l'océan de manière durable et responsable, sans épuiser, sans polluer et en impactant le moins possible les écosystèmes est l'enjeu majeur de la recherche océanographique actuelle.

Qu'elles soient halieutiques, minérales de faibles ou de grandes profondeurs, dans un contexte d'accroissement de la population mondiale et d'épuisement des ressources continentales, les ressources marines sont déjà exploitées ou fortement convoitées.

Quelles ressources supplémentaires peuvent être exploitées ? Comment les méthodes d'exploitations peuvent-elles être améliorées et les impacts sur les écosystèmes réduits ? Comment prédire l'évolution de la quantité, de la qualité et de la distribution des ressources ?

Un exemple de lien étroit entre recherche océanographique et exploitation durable et rentable est celui des ressources marines minérales de faible et de grandes profondeurs. Les premières, alterna-



La France, s'est dotée en 2015 d'une stratégie nationale relative à l'exploration et à l'exploitation minières des grands fonds marins.

tives aux granulats alluvionnaires, sont exploitées de manière de plus en plus intense. Il est impératif de toujours mieux connaître leurs impacts sur certaines espèces benthiques, exploitées par l'homme, ou sur des zones de frayères.

La France n'exploite pas encore les ressources minérales de grande profondeur : nodules, encroûtements et sulfures polymétalliques. Fort de son large territoire maritime, et titulaire de deux permis dans les eaux internationales, le pays possède pourtant un accès

privilegié à ce type de ressources. Il est plus que temps de se lancer : la Chine contrôle 95 % des terres rares et exploitera, à horizon 2025, 85 % des 5 % restants...

De grands noms de l'économie maritime française - Eramet, TechnipFMC, Comex, LDA, CGG, Naval Group, Créocéan, Alcatel, etc. - sont déjà sur les rangs pour exploiter ces ressources prometteuses. Avec le soutien du Cluster maritime français, très engagé dans ce domaine.

Autre voie de développement à

explorer, avec un marché en croissance de 10 % par an et estimé à 2,8 milliards de dollars, les biotechnologies marines sont considérées depuis 2010 comme un domaine stratégique qui va révolutionner les ressources nécessaires à l'homme (alimentation, santé, chimie, matériaux, etc.). Environ 350 personnes travaillent dans ce domaine entre le grand ouest et le sud de la France, et de nombreux acteurs sont fédérés dans un réseau européen (EMBRC) pour accélérer des projets.

Pôles mer et acteurs locaux : indispensables

Créés en 2005, les pôles mer Bretagne Atlantique et Méditerranée, entrés en synergie avec les acteurs locaux depuis la loi notre en 2015, sont devenus des acteurs indispensables de l'économie bleue sur le territoire.

Axés sur l'innovation et la compétitivité, quelques 350 projets ont été labellisés par le pôle mer Méditerranée pour un budget total de 886 millions d'euros et 22 projets structurants (plates-formes mutualisées d'innovation, ITE, IRT,

Labex, Equipex...) ont été lancés pour un montant de 807 millions d'euros. Après douze ans d'existence, le pôle mer Méditerranée rassemble 420 membres.

Le pôle mer Bretagne Atlantique rassemble quant à lui plus de 300 membres et a labellisé depuis sa création 305 projets. En Bretagne, un cluster, Bretagne Pôle Naval, rassemble pour sa part plus de 180 entreprises intervenant dans trois filières : Navale, Energies marines renouvelables, oil & gas offshore.

L'extension du domaine de compétence des départements et des régions à partir de 2015 a fait de ces collectivités locales des acteurs majeurs dans les domaines portuaires, la protection du littoral ou encore le tourisme.

Avec la Loi NOTRE du 7 août 2015, les compétences des collectivités – en particulier du département à la région – ont été redistribuées, notamment, pour le maritime, dans les domaines portuaires, touristiques, et la pro-

tection du littoral. Les régions ont reçu de nouvelles compétences importantes tant pour l'aménagement du territoire que pour les activités économiques.

Les régions participent activement à la planification des espaces maritimes sur le plan économique comme environnemental, qui reposera sur l'adoption de la Stratégie nationale de la mer et du littoral (SNML) puis des Documents stratégiques de façade (DSF).

La filière nautique française veut profiter des vents portants

L'industrie nautique française exporte plus de 75% de sa production. Elle rassemble des chantiers de renom mais surtout une multitude d'équipementiers, de motoristes, d'entreprises de services qui génèrent une grande partie du chiffre d'affaires de la filière.



Jean-Marie Le Provost

Le secteur du nautisme peut compter sur 4 millions de pratiquants réguliers.

La fédération des industries nautiques répertorie onze métiers différents allant des constructeurs aux loueurs en passant

par le négoce, la maintenance, la glisse... Le métier de concessionnaire est assez représentatif de la polyvalence des métiers nautiques. Bien souvent, le vendeur

de bateaux doit aussi être capable de mener des réparations polyester, de réviser un moteur, de poser de l'accastillage...

Selon les statistiques de la fédération des industries nautiques (FIN), la filière française regroupait 5 319 entreprises et pesait 40 166 salariés sur la saison 2015-2016. Les chantiers avaient alors produit 4 175 bateaux pour un chiffre d'affaires de 831,70 millions d'euros. Soit à peine 20 % du chiffre d'affaires global de la filière, estimé à 4,41 milliards d'euros.

Champion mondial de la production de voiliers avec Bénéteau en tête, la France occupe également la première place sur les sports de glisse. Si elle n'occupe pas une place aussi élevée sur le podium pour le segment moteur, dominé par l'américain Brunswick Marine, la France a toutefois progressé sur cette gamme très dynamique. Elle s'est hissée à la troisième place mondiale.

Les français peuvent tableer sur le redémarrage du marché mondial mais la voile ne représente que 10% du chiffre d'affaires quand le moteur en pèse 90%. Les statistiques sont tirées par la croissance de l'Europe et de l'Amérique du nord, les deux principaux marchés mondiaux. Le segment du moteur le plus dynamique est celui du hors-bord. Des modèles très

appréciés par la clientèle américaine, notamment sur les eaux intérieures.

En voile, le marché est porté par les multicoques, des produits qui progressent plus vite que le monocoque et qui sont restés une niche refuge même pendant les années les plus sombres. Si le nautisme continue de passionner et d'attirer, l'achat d'un bateau reste un investissement de loisir. Et les ventes sont sensibles à la conjoncture d'un marché marqué par sa volatilité.

3 à 5% C'est la tendance mondiale du marché nautique attendue par les professionnels.

400 ports de plaisance Selon les statistiques de la saison 2015-2016, la France comptait 400 ports de plaisance avec 252 000 places.

13 millions de pratiquants Le secteur nautique peut compter sur 4 millions de plaisanciers réguliers et 9 000 pratiquants occasionnels.

DES IMMATRICULATIONS EN HAUSSE SUR LE BATEAU À MOTEUR

Les chiffres des immatriculations des bateaux neufs en France sont de précieux indicateurs sur les tendances du marché national. Selon les statistiques établies entre octobre 2016 et juillet 2017, 11 865 bateaux ont été immatriculés contre 11 108 lors de l'exercice précédent. Cette hausse de 6,8 % se traduit par 757 bateaux neufs supplémentaires. Le chiffre pour les navires à voile est stable, mais il faut rechercher la progression du côté des bateaux à moteur. Il s'est vendu 708 bateaux de plus sur ces différentes gammes sur le territoire national. Les segments les plus dynamiques en termes de volumes sont les unités de 6-7

mètres. A elle seule, cette gamme de bateaux représente plus de 25 % des ventes réalisées. Et sur les dix premiers mois de la dernière saison nautique, elle a progressé de plus 6 % avec 143 unités supplémentaires vendues.

Le marché de 9-10 mètres se révèle également en forme avec une hausse plus de 30 % et près de 70 bateaux supplémentaires vendus. Autre indicateur encourageant, si le nombre de bateaux est limité sur les grandes tailles, les ventes progressent sur les 13 à 18 mètres. Des indices prometteurs sur des tailles où les chantiers élaborent des produits sophistiqués et donc souvent plus rentables pour les constructeurs.



J.-M. Le Provost

Le segment du moteur représente 90% du marché du nautisme en chiffre d'affaires.

Travaux maritimes : les ports s'adaptent aux nouveaux trafics

À l'image du port de Cherbourg où 100 millions d'euros ont déjà été investis pour l'aménagement du port pour les énergies marines renouvelables, les ports, de Dunkerque à Marseille, sont engagés dans des travaux maritimes d'adaptation aux évolutions des trafics maritimes.



En Bretagne, la palme des travaux revient à Brest avec l'énorme chantier d'extension lié aux EMR : 200 millions d'euros pour des travaux prévus entre 2018 et 2020.

Ces travaux concernent principalement l'accueil de navires dont la taille n'a cessé de croître ou encore les contraintes de poids et d'espace des énergies marine renouvelables (EMR).

Projets en gestation inclus tel que l'accès direct des barges fluviales à Port 2000 au Havre, l'investissement global sur la période 2017-2020 se situe entre 400 et 500 millions d'euros. A Dunkerque, 450 mètres supplémentaires de quai vont être livrés en 2018 pour le trafic conteneurs. Rouen va aussi boucler en 2018 la dernière phase de son programme

d'aménagement de son chenal de navigation qui lui fera gagner un mètre de tirant d'eau.

Parallèlement au projet d'amélioration de la desserte fluviale pour les conteneurs, Le Havre a déjà engagé la rénovation complète de huit écluses. Comme à Caen-Ouistreham, où les écluses élargies permettront d'accueillir des vraquiers jusqu'à 27,50 mètres de large. En Bretagne, outre le projet de modernisation du terminal de ferries de Saint-Malo estimé à 58 millions d'euros, la palme des travaux revient à Brest avec l'énorme

chantier d'extension lié aux EMR : 200 millions d'euros pour des travaux prévus entre 2018 et 2020. Sur la façade atlantique, Bordeaux a également lancé son programme Gironde XL qui doit garantir un tirant d'eau de 10,50 mètres dans le chenal de navigation pour les navires de 20 000 tonnes de port en lourd. Marseille mène de son côté deux projets de front : le réaménagement de sa passe nord pour faciliter les manœuvres des grands paquebots et 240 mètres de quai supplémentaires sur les terminaux conteneurs de Fos.

73 000

tonnes

La capacité moyenne mondiale de chargement des vraquiers en 2017. Vingt ans plus tôt, cette moyenne était de 48 000 tonnes.

■ Monaco

Signe de son expertise en matière de travaux publics en site maritime ou fluvial, Bouygues a remporté un contrat impressionnant : étendre, d'ici à 2025, de 6 hectares pris sur la mer la principauté de Monaco pour construire un écoquartier à l'anse du Portier avec résidences de luxe, parc, parking et petit port de plaisance. Un contrat de 1,5 milliard d'euros qui fait aussi travailler le GPM de Marseille.

Gironde XL : 7,5 millions de m³ de sédiments à extraire



Éric Hour

Le projet Gironde XL consiste à assurer un tirant d'eau de 10,50 mètres pour les navires empruntant le chenal de navigation de la Gironde pour accéder aux terminaux du grand port maritime de Bordeaux. Notamment les terminaux d'Ambès (pétrochimie) et de Bassens (multivrac) qui à eux deux représentent plus de 60 % du trafic portuaire de Bordeaux. Les travaux engagés en 2017 ont été confiés aux entreprises DEME et Boskalis, en complément des moyens de dragage propre au port. Au total,

7,5 millions de sédiments doivent être extraits dans ce chenal de 130 kilomètres de long. Un chantier comparable au programme d'amélioration des accès du grand port maritime de Rouen qui doit de son côté s'achever en 2018. Comme sur la Seine, il s'agit de s'adapter au port en lourd des navires. En gagnant ici et là 80 centimètres à un mètre de tirant d'eau, Bordeaux entend garantir de meilleures conditions d'accès aux navires de 20 000 à 30 000 tonnes de port en lourd.

Le chantier Gironde XL est comparable au programme d'amélioration des accès du grand port maritime de Rouen qui doit de son côté s'achever en 2018.

Défense : la France, leader de l'Union européenne

L'industrie française s'est forgée en équipant la Marine française et en moissonnant les contrats exports.

Le secteur naval possède sa figure de proue, Naval Group : 3,19 milliards d'euro de chiffre d'affaires en 2016 (soit un tiers du total de la filière civile et militaire), 13 000 collaborateurs (900 embauches en 2017), 113 millions d'euros investis en recherche et développement.

Ce poids lourd estime générer 40 000 emplois directs de la filière navale française. L'industrie navale française est la seule à avoir construit des navires à propulsion nucléaire (sous-marins d'attaque et lanceurs d'engins, porte-avions), elle possède aussi des atouts dans les engins sous-marins (ECA, un des leaders mondiaux, mais aussi

Alseamar, Thales, Naval Group), les radars (Thales, Airbus), l'optronique (Safran, Thales), la navigation inertielle (Ixsea, Safran) et les munitions guidées fournies par MBDA (engins de surface comme le célèbre antinavire Exocet ou l'Aster antimissile) et les torpilles (Naval Group étant le spécialiste européen). Ces maîtres d'œuvre disposent aussi autour d'eux, souvent à quelques kilomètres de leurs usines, de sous-traitants de spécialité très pointus, qui ont leur part de responsabilité dans ces succès commerciaux.

Parmi ses succès, les sous-marins, vendus au Chili (deux), à la Malaisie (deux), à l'Inde (six), au Brésil (quatre), en Australie (douze, le contrat restant à signer), mais aussi les corvettes Gowind placées en Egypte (quatre) et en Malaisie (six). Cette réussite s'inscrit dans les pas de la success story des frégates La Fayette vendues en Arabie Saoudite (trois), à Taiwan (six) et à Singapour (six).

Les chantiers navals comme Piriou, Socarenam, ou encore CNIM, se sont, eux aussi, et avec succès, lancés sur le marché des bateaux gris. Plus largement, plusieurs opérateurs industriels ont développé des solutions destinées à la surveillance maritime, notamment CLS. Le marché croissant de

la sûreté en mer et de la défense des approches maritimes implique de plus en plus d'acteurs.

Désormais, l'enjeu consiste à préserver l'assise technologique pour conserver une avance sur les navires que les Français trouvent en face d'eux à l'export : chinois, russes, mais aussi indiens, américains car le commerce a repris dans la deuxième moitié de la présidence Obama. Président du Groupement des industries de construction et activités navales (Gican), Hervé Guillou plaide pour que le secteur naval décroche 100 millions d'euros des budgets de R&D : à peine 10% du total promis par la nouvelle ministre, Florence Parly.

30 Le Gican estime à 30 milliards d'euros le marché militaire annuel des constructions neuves, et à 15 milliards d'euros celui de la maintenance.

Revue La revue stratégique ordonnée par Emmanuel Macron et dévoilée le 13 octobre confirme les efforts à réaliser dans le domaine maritime.



Jean-Marc Languy

Les frégates de défense aérienne -ici le « Forbin »- de Naval Group, sont issues d'une coopération franco-italienne. Ce sont les plus grosses frégates de la marine française et l'Amiral Prazuck a appelé à augmenter le nombre de frégates de 1^{er} rang (18 au lieu de 15 à l'horizon 2025-2030).

ACTION DE L'ÉTAT EN MER, LES SENTINELLES DE LA MER

L'action de l'État en mer (AEM) est un système développé par les autorités françaises pour offrir une approche globale de la protection des espaces maritimes et des usagers de la mer. Les préfets maritimes -trois en métropole, à Cherbourg, Brest et Toulon - sont les bras armés du Premier ministre, pour lutter contre les trafics (drogue, armes, êtres humains), mais aussi les pollutions maritimes, et rechercher et sauver les naufragés.

Spécificité française, il n'y a pas de corps de garde-côtes comme dans le modèle anglo-saxon, mais les préfets agrègent les moyens de la Marine, des affaires maritimes, de la gendarmerie, de la douane et de la SNSM, pour remplir ces missions.

Sous l'autorité du Secrétariat général de la mer (SG Mer), les programmes d'équipements sont examinés régulièrement afin d'éviter de financer des moyens redondants. Les bilans sont extrêmement soutenus, particulièrement dans la lutte contre le narcotrafic, menée principalement par la marine et la douane, mais aussi la lutte contre les pollutions qui a mené à des condamnations contre des capitaines de navires négligents.

Ce pan d'activité nécessite des financements, pas toujours bien appréhendés lors des votes de budget - l'AEM arrive souvent en dernier dans les priorités - mais aussi de la persévérance, les espaces maritimes étant quasi-infinis au regard des moyens éligibles.



J-M.T.

Le budget de la défense doit entamer rapidement un effort pour moderniser la composante des patrouilleurs hauturiers, soit une vingtaine de navires à produire dans la prochaine décennie.

Courtiers et assureurs s'unissent pour défendre la place de Paris

Le marché français est très présent à l'international mais la concurrence anglo-saxonne et nordique est rude. L'union des forces est donc à l'œuvre.

La baisse de 5,5 % des cotisations perçues par le marché français de l'assurance maritime en 2016 a servi de déclencheur aux acteurs nationaux qui, avec le Cluster Maritime Français, se sont mobilisés pour contrer cette perte d'influence. En une petite décennie, la France est passée du quatrième au huitième rang mondial, soit un peu moins de 5 % d'un marché global évalué à près de 30 milliards de dollars. En tête de la mobilisation,

on retrouve l'Ucamat, l'Union des courtiers d'assurances maritimes et transports qui regroupe 18 cabinets représentant plus de 85 % du chiffre d'affaires réalisé en France par les courtiers couvrant les risques maritimes et transports. Des courtiers extérieurs au syndicat, comme le groupe Bessé, ont également soutenu le mouvement. Et lors du Rendez-Vous de l'assurance transports, en mai 2017, courtiers, assureurs et experts se sont rassemblés pour présenter une nouvelle

plateforme stratégique baptisée ParisMat, destinée à optimiser la visibilité du marché français. Car si les risques étrangers souscrits par le marché français s'élèvent à 80 % du total, la concurrence est rude. L'union présentée en 2017 s'inspire donc de la cohésion du marché des Lloyd's à Londres ou du Cefor norvégien. Les premiers groupes de travail consolident les statistiques et planchent sur les questions juridiques. L'objectif du marché français est de mettre en avant des couvertures souples et englobantes comme le permet le droit français de l'assurance maritime. Mais aussi de capitaliser sur le post-brexite pour gagner en influence.



L'assurance des marchandises transportées résiste mieux que l'assurance des corps de navires (moins 11,5 % sur le marché français en 2016).

Pas de répit pour le droit maritime

Le droit maritime français a une voix à faire entendre face à l'approche anglo-saxonne et un champ d'application en perpétuelle évolution. Il est représenté par l'Association française de droit maritime (AFDM), fondée en 1897, et membre du Comité maritime international. A ce titre, elle joue un rôle de coordinateur et de consultant au niveau international.

Elle regroupe aujourd'hui près de 400 professionnels du droit maritime : avocats spécialisés, juristes d'entreprises maritimes, universitaires. Elle planche sur les innovations technologiques, comme les drones maritimes qui font l'objet d'un nouveau groupe de travail, ou les navires sans équipage. L'Association française du droit maritime est également membre

de la Chambre arbitrale maritime de Paris qui regroupe environ 60 arbitres indépendants (praticiens du commerce, juristes ou techniciens) et qui connaît également de profondes évolutions. En effet, la jurisprudence arbitrale étant désormais fixée, les litiges classiques cèdent du terrain aux nouveaux litiges : alliances entre armateurs, faillites, affrètement d'espaces, etc.

27,5

Le marché mondial de l'assurance maritime concentre 27,5 milliards de dollars. L'Europe y contribue pour la moitié suivie par l'Asie Pacifique (27,9 %), l'Amérique du Sud (9,5 %) et l'Amérique du Nord (5,6 %). Source: IUMI 2017.

■ XVIII^e

Les sociétés de classification sont nées au milieu du XVIII^e siècle, sous l'impulsion des assureurs maritimes qui souhaitaient pouvoir évaluer la solidité des navires garantis.

■ La tendance est au déclin du financement bancaire en Europe

Celui-ci étant passé de 83,12 % en 2010 à 63,85 % en 2015. Au 31 décembre 2015, les trois plus gros engagements de banques dans le secteur maritime provenaient de l'institution norvégienne DnB et de deux acteurs chinois, Bank of China et ICBC. Les banques françaises, historiquement très actives sur le marché international, ont aussi réduit leur exposition maritime. En 2013, la part française s'établissait à moins de 10 % du total mondial.

■ Les primes d'assurance récoltées sur le marché mondial

En baisse de 18 % en deux ans (2014 - 2016), ne reflètent pas l'évolution du risque mais plutôt l'état de la concurrence.

Devenir marin, rester marin

Être marin s'apprend. Filières et niveaux de compétences sont variés et s'ouvrent aussi à la maritimisation des métiers à terre.

Polyvalence, évolution des métiers, les marins ont toujours su s'adapter aux enjeux de leurs époques. Leur formation aussi. Près de 2 000 élèves sont chaque année accueillis en formation initiale dans les douze lycées professionnels maritimes (LPM) du littoral français. Après la classe de troisième, le baccalauréat professionnel en trois années permet de découvrir cinq grands domaines : pêche, commerce, cultures marines, plaisance, électromécanique marine. Ceux qui préfèrent rentrer rapidement dans la vie active peuvent toujours choisir

le CAP (matelot, conchyliculture...). Depuis 2014, deux BTS ont aussi été créés dans les LPM pour des compétences plus transversales, en lien avec les nouvelles activités maritimes (éolien en mer, informatique embarquée, parcs marins...).

L'école nationale supérieure maritime (ENSM) délivre, elle, un titre de « navigant ingénieur » après 5 ans et demi d'études. Grâce aux périodes de navigation, les jeunes officiers acquièrent les prérogatives liées aux fonctions d'encadrement et de commandement, sur tous les navires et sur toutes les mers du monde.

Eco-conception du navire, déploiement à l'offshore font partie des nouvelles spécialisations proposées. Les établissements publics (lycées et ENSM) proposent des modules en formation continue, ainsi que les centres privés agréés. Des activités, embarquées comme à terre, dont les besoins de main d'œuvre se font de plus en plus pressants, pour les EMR comme pour l'industrie navale.

Enfin, revalidation des modules obligatoires à la sécurité (dans le cadre de la réglementation internationale STCW, et des amendements dits « de Manille »), brevets supérieurs, spécialisations (comme celles d'auditeur sécurité ou de manœuvres dans la glace), la mer reste l'une des dernières institutions qui encourage la formation au cours de la vie professionnelle.

77

centres, publics et privés, ont été agréés par l'État pour la formation continue maritime, entre le 1^{er} septembre 2016 et le 1^{er} septembre 2017.

■ Le Certificat de matelot pont

Pour les adultes, le certificat de matelot pont est obligatoire pour débiter dans la carrière de marin professionnel, quelque soit la filière choisie (hors Marine nationale). Connaissance du navire, sécurité, balisage et signaux, règles de barre, manœuvres, météo, environnement, le certificat de matelot pont s'obtient après huit semaines de cours. Il faut avoir 20 ans minimum pour passer cet examen.

■ Un site internet pour partager les informations

Courant novembre 2017, l'État va mettre en ligne un site internet public, recensant toutes les sessions de formation continue disponibles. Classées par département, par dates, ou par type de formation, les marins professionnels trouveront toutes les informations pour prévoir et s'organiser au mieux, entre leurs dates d'embarquements et leurs périodes de retour en cours.

■ Des modules multiples

Il n'y a pas que les modules STCW. Hormis la sécurité, de nombreuses formations sont ouvertes aux marins. Progression dans les expertises techniques, prérogatives d'encadrement supérieur (certaines formations ne sont envisageables qu'après une expérience professionnelle avérée), langues étrangères, compétences en gestion, préparation ou commercialisation des produits de la mer, généralistes ou spécifiques, 848 modules de formations sont désormais possibles.



Se former aux métiers de la mer : 12 lycées maritimes forment les jeunes pêcheurs en France

Une formation continue modulaire et agréée

En mer, on capitalise sur son expérience. En favorisant l'entretien des compétences pour la sécurité, la réglementation STCW a aussi incité à mettre à plat l'ensemble des brevets. Hôtesse sur un navire à passagers, officier à la machine, lieutenant à la passerelle, les marins, qu'ils naviguent à la pêche, au commerce en aquaculture ou à la plaisance, doivent désormais être

titulaires de certifications de sécurité à jour (au plus tard le 1^{er} septembre 2020 pour la Convention STCW-Fish). Ces modules doivent désormais être revalidés tous les 5 ans.

Du coup, la formation a été totalement repensée par modules. Les marins peuvent accompagner, voire anticiper les évolutions de leurs métiers (énergies nou-

velles, recherche minière...). Avec une véritable appétence.

Modules STCW ou progression professionnelle ont donné lieu à 762 sessions de formation entre 2016 et 2017. A noter que les compétences et la polyvalence des marins, notamment cet accent sur la sécurité, sont très appréciées des entreprises « terrestres ».

GROUPE LHD, GROUPE PRORISK, GROUPE ROULLIER, GUIAN, GUINARD ENERGIES, HELVETIA ASSURANCES, HOLMAN FENWICK WILLAN, HORTON INTERNATIONAL, HYDROS, IDEOL S.A, IDRA NOVACCO, IFREMER, IGUANA YACHTS, ILAGO GROUP, IMTM, INCE & CO FRANCE, INDICTA, INFOMER, INGEPAR BPCE, INSTITUT FRANCAIS DE LA MER, INSTITUT OCEANOGRAPHIQUE, INTRA-MARINE, IREMOS, ISEMAR, JFT CONCEPTS, JLMD, JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE, KOPADIA, KRAMER LEVIN, LA GUILDE / FESTIVAL MONDIAL DU FILM DE MER, LA TOULINE, LEGAL RISK MANAGEMENT, LEO POLE CONSULTING, LES GLENANS, LES POISSONS DU SOLEIL, LES SABLES D'OLONNE AGGLOMERATION, LEXFIS, LINCOLN ASSOCIATES, LITTOCEAN, LIVRE ET MER, TANTS (FRANCE), LOUIS DREYFUS ARMATEURS, RINE NATIONALE, MARINELEC TECHNOLOGIE, LLOYD'S REGISTER EMEA, LONDON OFFSHORE CONSULTYCEE DE LA MER PAUL BOUSQUET, MARFRET, MARGIES, MARITIMUP, MARVIN SERIES, MASSAÏ, MAUD MARINE DEVELOPPEMENT SERVICES ET ACTIVIT MIT CHARTERING, MOBILIS, MONTGOMERY RINE DE BORDEAUX, MUSEE NATIONAL DE LA VAL GROUP, NAVEXPO, NEOLINE SAS, NEOPOFULBRIGHT, O5 MARINE, OCEANIDES, OCEA DEVELOPPEMENT, OFW SHIPS, OLMIX, OPCA ORTHONGEL, PARSYS TELEMEDECINE, PAUMIER PIRIOU, PLANETE MER, POLE MER BRETAGNE AT PORT DE PECHE LORIENT KEROMAN, PORT DE SETE ASSOCIES, PROFIL GRAND LARGE, PROLARGE, PROPEL RAETS MARINE FRANCE, RAMBAUD, REED SMITH, REGION REGION OCCITANIE, REGION PAYS DE LA LOIRE, REGISTRE INTERNATIONAL FRANCAIS, RESEAU OCEAN MONDIAL, RICHEMONT NICOLAS ET ASSOCIES, RINCENT PORTS, RTE, S2F NAVISPEC, S2F NETWORK, SAFT, SAIPEM, SAMES TECHNOLOGIES, SBS INTERACTIVE, SCAPECHE, SCHNEIDER ELECTRIC, SCHOTTEL FRANCE, SDLP, SEA PROVEN, SEAOWL, SEASECURE, SECURYMIND, SEINE ALLIANCE, SERVICE SOCIAL MARITIME, SFAM, SHOM, SHUBERT COLLIN ET ASSOCIES, SIEMENS, SINAY, SISCOM CONSEIL, SNAN, SNSM, SOCATRA, SOCIETE CENTRALE DES CAISSES DE CREDIT MARITIME MUTUEL, SOCIETE DE DRAGAGE INTERNATIONAL, SOCIETE GENERALE CIB, SOFRESUD, SOGET, SOPER, SOS MEDITERRANEE, STEPHENSON HARWOOD, STX FRANCE, SUBSEASTEM, SYNDICAT DES ENERGIES RENOUVELABLES, SYNDICAT MIXTE POUR LE DÉVELOPPEMENT DE BREST IROISE, SYNDICAT PROFESSIONNEL DU LAMANAGE, TECHNIP FRENCH BRANCH, TECHNOPOLE BREST IROISE, THALES, THALOC EA CAPITAL PARTNERS, THE BRIDGE 2017, THOMAS SERVICES MARITIMES, THOMSEA, TOPP DECIDE, TOTAL, TOULON PROVENCE MEDITERRANEE, TRANSAS MEDITERRANEAN, UCAMAT, UNIM, UNION DES ARMATEURS A LA PECHE DE FRANCE, UNION DES PORTS DE FRANCE, UNION MARITIME ET PORTUAIRE DE FRANCE, UNION PROFESSIONNELLE DES EXPERTS MARITIMES, UNION TLF, UNIVERSITE BRETAGNE OCCIDENTALE, UNIVERSITE DE NANTES, UNIVERSITE DU HAVRE, UNPG, UVU GROUP, VAISALA, VALOREM, VDC OFFSHORE, VEOLIA (HK), VIA AQUA, VILLE DE PAIMPOL, VILLENEAU ROHART SIMON, VTA-TASSIN, WARTSILA MARINE SOLUTION, WATERTRACKS, WEBER SHANDWICK, WENEX EQUIPEMENTS, WESPECIALTY, WISTA FRANCE, WORMS SERVICES MARITIMES, WPD OFFSHORE FRANCE, XAG CONSEIL, YACHT CLUB DE FRANCE, YACHTING & CRUISE RISK MANAGEMENT, YOUNSTON, ZODIAC MILPRO

Cluster Maritime Français



Retrouvez tous nos membres sur :

www.cluster-maritime.fr

Poids du maritime dans l'économie française

Privé (chiffre d'affaires) et Public (Budget)	CA ou budget	Emplois
EMR	592 504 000	2 086
Industrie navale	9 450 000 000	42 300
Marine nationale	4 200 000 000	38 296
Nautisme et plaisance	4 600 000 000	40 510
Oil&Gas	18 450 000 000	29 250
Pêche, aquaculture et produits de la mer	11 037 600 000	68 115
Ports et services portuaires	4 500 000 000	40 000
Recherche scientifique	481 500 000	3 570
Ressources minérales marines	100 000 000	700
Transport maritime	15 700 000 000	22 000
Travaux publics en site maritime ou fluvial	1 000 000 000	2 042
Intervention publique de l'Etat dans le domaine maritime	1 593 608 105	4 645
Autres secteurs industriels et services	3 841 000 000	13 364
Le poids total du maritime	75 546 212 105	308 878

Sources : données des filières issues des fédérations ; Kalaydjian Régis, Girard Sophie (2017), Données économiques maritimes françaises 2016, IFREMER, Brest; Document de politique transversale, Politique maritime de la France, PLF 2017; Cahiers de France Agrimer, Les filières pêche et aquaculture en France, éditions avril 2016 et avril 2017; Ministère de la Défense, Les chiffres clés de la Défense, édition 2017; Boyen Catherine, Jaouen Pascal et al. (2015), Les Biotechnologies dans le grand ouest, Europôle Mer Ed; journal le marin; sources diverses.

Cap sur la croissance bleue !

La France maritime au service de l'économie du futur

**Transports
du futur**

**Nourrir
l'humanité**

**Numérique et
communication**

**Biotechnologies
bleues**

**Services
du futur**

**Energies marines
renouvelables**

**Ressources
marines**

**Smart
technologies**

**Industries
du futur**

**Sciences
et recherches**

**Plaisance
et croisière**

ENSEMBLE

Renforçons la **place maritime** française !



contact@cluster-maritime.fr

Cluster Maritime Français

www.cluster-maritime.fr