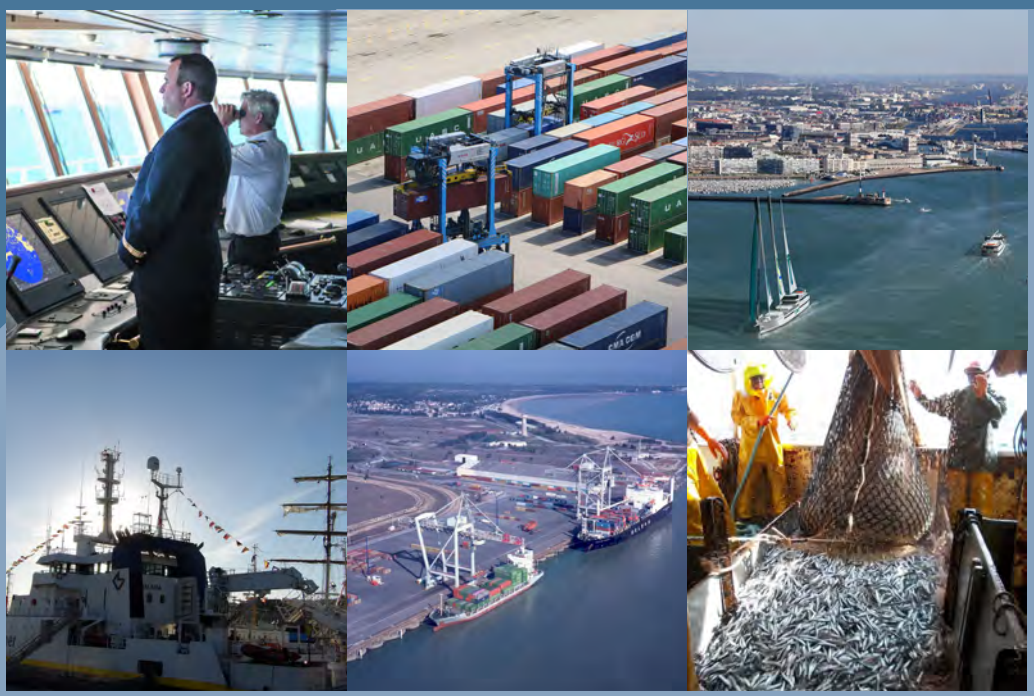
Concertation Nationale de la Communauté Maritime

15 juin 2020

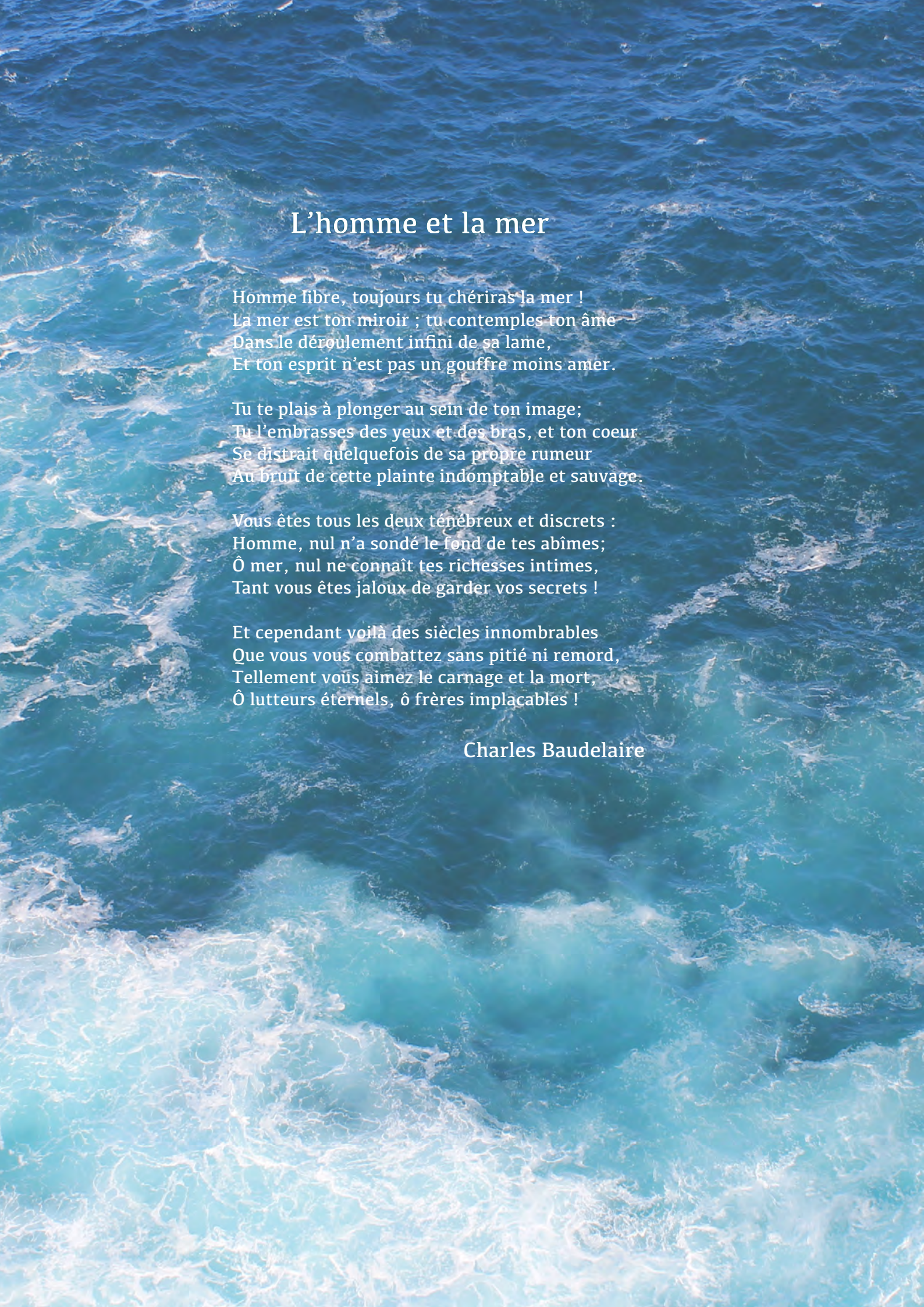
HAPPY BLUE DAYS

Pour une économie maritime compétitive et décarbonée



ASSEMBLÉE NATIONALE

Team Maritime



L'homme et la mer

Homme libre, toujours tu chériras la mer !
La mer est ton miroir ; tu contemples ton âme
Dans le déroulement infini de sa lame,
Et ton esprit n'est pas un gouffre moins amer.

Tu te plais à plonger au sein de ton image;
Tu l'embrasses des yeux et des bras, et ton coeur
Se distrait quelquefois de sa propre rumeur
Au bruit de cette plainte indomptable et sauvage.

Vous êtes tous les deux ténébreux et discrets :
Homme, nul n'a sondé le fond de tes abîmes;
Ô mer, nul ne connaît tes richesses intimes,
Tant vous êtes jaloux de garder vos secrets !

Et cependant voilà des siècles innombrables
Que vous vous combattez sans pitié ni remord,
Tellement vous aimez le carnage et la mort,
Ô lutteurs éternels, ô frères implacables !

Charles Baudelaire

Happy blue days

« Il n'y a pas de vent favorable pour ceux qui ne savent pas où aller ».

Cette pensée de Sénèque est, depuis 2 millénaires, toujours vivante dans l'âme et le coeur de tous les mériens. Ce sont eux, les équipiers de la communauté maritime, qui ont accueilli, le Président de la République, avec enthousiasme en novembre dernier à Montpellier lors des Assises de l'économie de la mer. Sa vision portée par une parole déterminée les a motivés et mobilisés.

Depuis, la pandémie du Coronavirus nous a frappés, de plein fouet avec une extrême brutalité, offensant nos libertés et blessant nos chairs. Le constat est là. L'ampleur des dommages est à la mesure de la violence des éléments que nous avons dû affronter. L'économie de la mer a été gravement touchée, aucune filière n'a été épargnée. Toutes les entreprises et leurs salariés ont été affectés.

Les crises sanitaire et économique nous obligent à repartir encore plus déterminés et nous contraignent à transcender nos idées et concrétiser nos projets. Elles nous permettent aussi de relever de formidables défis. Plus que jamais, le cap est de tracer une nouvelle voie qui préserve nos océans et contribue au développement harmonieux de l'économie bleue.

La communauté maritime a participé à un travail exemplaire qui a une nouvelle fois démontré l'esprit d'équipage qui prévaut chez les gens de mer. Le résultat de ce travail que nous présentons dans ce rapport est le fruit d'une large concertation qui définit les contours d'une économie maritime compétitive et décarbonée.

Les filières économiques de la mer fortes de leurs organisations professionnelles et de leurs partenaires sociaux, les corps intermédiaires, les associations et les ONG indispensables vigies de la protection de l'environnement marin, les scientifiques engagés et les enseignants dévoués, veulent, ensemble, embrasser pleinement notre destin maritime.

Les régions et les collectivités locales, sont prêtes à co-construire avec l'État la politique maritime de la France, dans toutes ses composantes, sur tous les territoires de l'Hexagone et de l'Outre mer.

Notre nation dispose d'un potentiel maritime exceptionnel, aujourd'hui, largement sous-estimé. Dans le même temps, la mer offre un océan de solutions pour relever les défis de demain, aujourd'hui, largement méconnu. Protéger du chômage 400 000 femmes et hommes est l'enjeu immédiat. Pour l'avenir, nous avons l'ambition de faire de la filière maritime un gisement de nouveaux emplois.

Nous faisons le choix de nous engager pleinement et nous proposons un plan de relance exigeant et ambitieux. Cent cinquante mesures composent le nouveau carnet de bord de la communauté maritime.

L'accélération de la stratégie maritime s'appuie sur les principes suivants :

- Les investissements doivent permettre l'émergence d'un modèle économique plus résilient, plus protecteur et plus souverain
- Le dialogue social et la formation doivent permettre l'amélioration des conditions de travail
- Le programme structurant de recherche sur l'océan doit permettre de conforter notre politique maritime en l'étayant sur une connaissance scientifique solide
- La connaissance de l'océan et la gestion durable de ses ressources doivent permettre de sanctuariser la biodiversité marine
- L'éducation maritime des citoyens doit permettre de provoquer une formidable envie de mer notamment pour la jeunesse
- La place prépondérante de France dans les instances et négociations internationales liées au maritime doit permettre de porter haut le pavillon français

Le XXIème siècle sera maritime. Nous en sommes profondément convaincus et nous sommes prêts à embarquer pour faire, ensemble, la traversée.

Sophie Panonacle
Députée de la Gironde
Présidente de la Team Maritime

Frédéric Moncany de Saint-Aignan
Président du Cluster Maritime Français

L'équipe de France du maritime

J'aime cet esprit, ce caractère qui regarde l'horizon même dans la tempête car ils sont solidaires, quelles que soient leurs origines, car ils ont cet esprit d'équipage qui, seul, permet de faire de grandes choses .

Avec ces quelques mots le Président de la République concluait son intervention devant « la famille de la mer » rassemblée lors de sa venue aux Assises de l'Économie de la Mer à Montpellier le 3 décembre 2019.

Depuis de longues semaines, dans cette crise majeure que notre pays est contraint d'affronter, l'union nationale et la solidarité sont des éléments clés et déterminants pour préparer « les jours d'après ».

C'est dans cet esprit, que la Team maritime, cet équipage composé de députés passionnés par la France maritime, sous la présidence de Sophie Panonacle, a consulté l'ensemble des acteurs de la mer pour poser un diagnostic précis sur les impacts de la crise et mieux scruter les horizons maritimes de la France « archipel ».

Comme l'ensemble de l'économie française, la filière maritime souffre ; mais elle est solidaire et mobilisée. La solidarité est inscrite dans l'ADN des gens de mer.

Pour gagner la bataille de la relance économique, l'équipe de France du maritime continuera plus que jamais à jouer « groupée », autour du Cluster maritime français. La mer est un maillon fort de l'économie et un levier indispensable pour le redressement de l'emploi, de la compétitivité et de la prospérité française. La famille française de la mer est une espérance pour notre pays, pour l'Europe et pour le Monde. Ses entreprises et ses acteurs sont des vecteurs majeurs de relance économique, de projection française sur toutes les mers du monde et sur tous les continents.

Si les acteurs économiques de la filière maritime sont une composante fondamentale de cette équipe de France du maritime, à leurs côtés, dans un échange partenarial réel gage de succès, doivent se tenir les acteurs publics. C'est dans cette connaissance mutuelle, dans nos échanges et dans ces actions publiques / privées que se trouvent les armes de notre succès. C'est avec ce sens de la solidarité, qu'au cœur de la tempête, les parlementaires de la Team maritime, alliés avec les représentants de l'Environnement, de l'Économie, du Social, ont produit le présent rapport.

Je forme le vœu qu'il soit pour nous tous un « amer » sur le route de la croissance bleue et qu'ainsi, tous ensemble, nous fassions vivre les paroles du Président de la République (formulées devant les 1700 décideurs de l'économie maritime présents à Montpellier le 3 décembre 2019) : « *Au fond, ce que l'équipage France démontre par ses actions, c'est qu'il existe une voie pour concilier écologie et économie, une voie unissant préservation de l'océan et prospérité, développement de nos sociétés, une voie que nous devons tracer avec l'Union européenne pour qu'elle devienne une référence et entraîne l'organisation maritime internationale.*

Liste des participant.e.s

Sophie Panonacle, *Députée de la Gironde*

Et

Didier Le Gac, *Député du Finistère*

Jean-Pierre Pont, Député du Pas-de-Calais

Monica Michel, *Députée des Bouches-du-Rhône*

Stéphane Claireaux, *Député de Saint-Pierre-et-Miquelon*

Yannick Haury, *Député de la Loire-Atlantique*

Sereine Mauborgne, *Députée du Var*

Saïd Ahamada*, Députée des Bouches-du-Rhône*

Hervé Pellois, *Député du Morbihan*

Frédéric Moncany de Saint-Aignan, *Président du Cluster Maritime Français*

Denis Robin, *Secrétaire général de la Mer*

Jean-François Quérat, *Secrétaire général adjoint au SGMER*

Thierry Coquil, *Directeur des Affaires maritimes*

✦ Transport maritime, activités portuaires, construction navale

Nicolas Barnaud, *Président des Agents Maritimes et Consignataires de France*

Jean-Pascal Bidoire, *Délégué général des Agents Maritimes et Consignataires de France*

Jean-Philippe Casanova, *Président de la Fédération Française des Pilotes Maritimes*

Jean-Pierre Chalus, *Délégué général de l'Union des Ports de France*

Camille Contamine, *Déléguée aux Affaires maritimes de TLF Overseas*

Herbert de Saint-Simon, *Président de TLF Overseas*

Christian de Tinguy, *Président de l'Union Nationale des Industries de la Manutention*

Jean-Michel Garcia, *Délégué aux Transports internationaux de l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret*

Hervé Guillou, *Président du GICAN*

Jean-Marc Lacave, *Délégué général de Armateurs de France*

François Lambert, *Délégué général du GICAN*

Didier Leandri, *Président de Entreprises Fluviales de France*

Hervé Martel*, Président de l'Union des Ports de France*

Laurène Niamba, *Responsable Affaires juridiques et fiscales de Armateurs de France*

Florent Noblet, *Délégué général de TLF Overseas*

Jacques Orjubin, *Délégué à la communication et aux relations publiques du GICAN*

Jean-Emmanuel Sauvée*, Président de Armateurs de France*

Michel Segain, *Président de l'Union Maritime et Portuaire de France*

Ronan Sevette, *Délégué général de l'Union Nationale des Industries de la Manutention*

✦ Industries nautiques, plaisance, yachting

Fabien Arnoux, *Directeur de Riviera Yachting Network*

Jacques Conzales, Président du Groupement des équipages professionnels du Yachting

Maud Dugourd, *Secrétaire générale de la Fédération des Industries Nautiques*

Laurent Falaize, *Président de Riviera Yachting Network*

Nicolas Hénard, *Président de la Fédération Française de Voile*

Yves Lyon-Caen, *Président de la Fédération des Industries Nautiques*

Serge Pallarès, *Président de la Fédération Française des Ports de Plaisance*

Fréderic Verrons, *Administrateur en charge de la Grande plaisance de la Fédération des Industries Nautiques*

Fabien Metayer, *Délégué général de la Fédération des Industries Nautiques*

✦ Pêche, aquaculture, élevages marins

Jean-Pierre Chalus, *Délégué général de l'Union des Ports de France*

Xavier Leduc, *Directeur de l'Union des Armateurs à la Pêche de France*

Christel Perot-Camus, *Directrice du Comité Nationale de la Conchyliculture*

Gérard Romiti, *Président du Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins*

Frédéric Toulliou, *Président de l'Union du Mareyage Français*

Jean-Loup Velut, *Secrétaire général de la Coopérative Maritime*

Jacques Woci, *Président de France Filière Pêche*

Michel Berthommier, *Directeur de Caviar Perlita et Représentant du SFAM*

Philippe Le Gal, *Président du Comité Nationale de la Conchyliculture*

✦ Énergies marines renouvelables & transition énergétique

Jean-Louis Bal, *Président du Syndicat des Énergies Renouvelables*

Jean Cahuzac, *Président de Evolen*

Yara Chakhtoura, *Vice-présidente de la Commission Offshore de France Énergie Éolienne*

Patrick Corbin, *Président de la Plateforme GNL/Association Française du Gaz*

Anne Georgelin, *Responsable des filières EMR, Syndicat des Énergies Renouvelables*

Alain Giacosa, *Directeur de la Plateforme GNL*

Nelly Grassin, *Responsable Affaires techniques, sécurité, sûreté et environnement de Armateurs de France*

Jean-Marc Lacave, *Délégué général de Armateurs de France*

François Lambert, *Délégué général du GICAN*

Matthieu Monnier, *Adjoint à la Déléguée générale de France Énergie Éolienne*

Laurène Niamba, *Responsable Affaires juridiques et fiscales de Armateurs de France*

Emmanuel-Marie Peton, *Responsable Transformation & Innovation du Cluster Maritime Français*

Frédéric Petit, *Président de la Commission Offshore de France Énergie Éolienne*

Étienne Pourcher, *Coordinateur national de l'Observatoire des Énergies Renouvelables*

Romain Provost de la Fardinière, *Délégué général à la transition énergétique, Evolen*

Marie-Noëlle Tiné, *Directrice adjointe du Cluster Maritime Français*

✦ Transport maritime : la propulsion par le vent

Lise Detrimont, *Coordinatrice de Wind Ship*

Stéphanie Lesage, *Directrice juridique et Secrétaire générale de Airseas*

Grégoire Thery, *Chargé de développement et affaires publiques de TOWT*

Bruno Toubiana, *Directeur, CWS Morel*

Florent Violain, *Président de Wind Ship*

Jean Zanuttini, *Directeur général de Neoline*

✦ Organisations syndicales

Étienne Castillo, *Responsable confédéral de SNIPECT/FO Jeune*

Jean-Pierre Chateil, *Secrétaire général de FOMM/UGICT/CGT*

Thierry Le Guevel, *Secrétaire général de UFM/CFDT/FGTE*

Pierre Maupoint de Vandeul, *Président de CFE-CGC Marine*

Pierrick Samson, *Secrétaire général de FNSM CGT*

✦ ONG, associations environnementales, établissements publics

André Abreu de Almeida, *Directeur Environnement & Politique climatique de la Fondation Tara Expéditions*

Antidia Citores, *Responsable campagne, lobbying et contentieux de Surfrider Foundation Europe*

Patrick Deixonne, *Chef de mission de Expédition 7ème Continent*

Ludovic Frere Escoffier, *Responsable du programme Vie des océans de WWF France*

Jean-Louis Levet*, Chargé de mission Grands fonds marins, SGMer*

Élodie Martinie-Cousty, *Pilote du réseau Océan, Mers et Littoraux de France Nature Environnement*

Patricia Ricard, *Présidente de l'Institut Océanographique Paul Ricard*

Sabine Roux de Bézieux, *Présidente de la Fondation de la Mer*

✦ Territoires & élus littoraux

Hervé Bouyrie, *Président de l'Association des Maires des Landes, Rapporteur du GT Littoral de l'Association des Maires de France*

Stéphan Delaux, *Chargé de l'attractivité économique, du tourisme, de la filière viticole, des grands événements et de la vie fluviale à la Mairie de Bordeaux*

Jean-François Fountaine, *Maire de La Rochelle*

Pierre Goguet*, Président de CCI France*

Patrick Lambert, *Directeur général de la Communauté urbaine de Dunkerque*

Simon Lebeau, *Chargé de Mission d'Études à l'Association Nationale des Élus des Territoires Touristiques*

Géraldine Leduc, *Directrice générale de l'Association Nationale des Élus des Territoires Touristiques*

Raphaëlle Leguen, *Première adjointe au maire de La-Seyne-sur-Mer, Présidente du Conseil maritime de façade Méditerranée, représentante de l'ANEL*

Arnaud Mocquais de Blanville, *Chargé de mission International/Développement durable auprès des Conseillers régionaux, Région Sud-PACA*

Jean-François Rapin, *Président de l'Association Nationale des Élus du Littoral*

Philippe Sueur, *Président de l'Association Nationale des Élus des Territoires Touristiques*

✦ Formation & emploi

François Daniel, *Chargé de mission Économie maritime au Cluster Maritime Français*

Agnès Desbois, *Cheffe du bureau des établissements d'enseignement maritime au ministère de la Transition écologique et solidaire*

Caroline Grégoire, *Directrice générale de l'École Nationale Supérieure Maritime*

Tristan Lecoq, *Inspecteur général de l'Éducation nationale au ministère de l'Éducation nationale et de la Jeunesse*

Thierry Lemerle, *Directeur régional de Pôle Emploi Sud-PACA*

Anne Le Page, *Directrice de La Touline*

Alain Pomes, *Directeur du Centre Européen de Formation Continue Maritime*

Nicolas Singellos, *Chef du bureau de la formation et de l'emploi maritimes au ministère de la Transition écologique et solidaire*

Fabrice Yeghiayan, *Directeur du développement de l'Agence Nationale pour la Formation Professionnelle des Adultes*

✦ Recherche & sciences océaniques

Thomas Borel, *Chargé des Affaires publiques au CNRS*

Bruno David, *Président du Muséum National d'Histoire Naturelle*

Françoise Gaill, *Directrice de recherche émérite du CNRS, Présidente du COMER et vice-présidente de la Plateforme Océan Climat*

François Houllier, *Président directeur général de l'Ifremer*

Laurent Kerleguer, *Directeur général du SHOM*

Philippe Lemerle, *Délégué général à l'Outre-mer de l'Ifremer*

Céline Liret, *Directrice scientifique et culturelle de Oceanopolis*

Frédéric Ménard, *Directeur du département Océan de l'Institut de Recherche pour le Développement*

Stéphanie Thiebault, *Directrice de l'Institut Écologie et Environnement au CNRS*

Paul Tourret, *Directeur de l'Institut Supérieur d'Économie Maritime*

Philippe Valette, *Directeur général de Nausicaa*

Le nouveau carnet de bord de la communauté maritime en 150 mesures

Mettre le cap vers des activités portuaires, des industries navales et un transport maritime compétitifs et résilients

Faire progresser le dialogue social, améliorer la formation et l'attractivité des métiers

Approfondir la connaissance de l'Océan par la recherche et encourager la « maritimisation »

Soutenir nos pêcheurs et aquaculteurs et valoriser les produits français de la mer

Réaffirmer nos ambitions environnementales et nos engagements pour la protection du milieu marin

Accélérer la transition énergétique des filières et encourager l'émergence des énergies renouvelables et des projets décarbonés

Accompagner les filières des industries nautiques, de la plaisance et du yachting

Soutenir nos territoires ultra-marins en tenant compte de leur diversité et de leurs spécificités

Mettre le cap vers des activités portuaires, des industries navales et un transport maritime compétitifs et résilients

COMPÉTITIVITÉ ET RÉSILIENCE

- Accélérer les plans d'investissements notamment dans le domaine de la R&D pour avancer sur les questions numériques et environnementales.
- Saisir les opportunités qui s'offrent à nous de renforcer ou de relocaliser des capacités technologiques en France (moteurs, navires autonomes, filière des batteries…) et réfléchir, plus largement, à la protection de la souveraineté française (filtrage des investissements directs étrangers par exemple).
- Susciter et favoriser les approvisionnements locaux sur les importations.
- Favoriser les entreprises françaises et européennes dans les appels d'offre et renforcer la commande publique.
- Mettre en place un élément de conditionnalité aux aides qui serait un critère à la fois de non-discrimination sur le plan de la concurrence intermodale et d'éco-compatibilité.
- Transformer en profondeur l'offre touristique (destinations, circuits de distribution des produits…) vers un modèle de proximité, plus respectueux de l'environnement et valorisant nos territoires.

PORTS ET ACTIVITÉS PORTUAIRES

- Faire de la logistique portuaire un enjeu de développement et de souveraineté économiques.
- Porter une attention particulière au redémarrage au niveau européen, afin de ne pas ajouter d'éléments de compétitivité en faveur de nos concurrents et ainsi éviter un retard des ports français.
- Affirmer un engagement et un accompagnement fort de l'État pour la transformation des Grands Ports Maritimes et le renforcement de leur compétitivité.
- Repenser les chaînes logistiques en accentuant notamment le rôle du transport massifié (ferroviaire et fluvial) et en redonnant des sillons de desserte des ports français par d'autres systèmes ferroviaires.
- Remettre en état des lignes ferroviaires qui arrivent dans les ports et le développement du fret par le report multimodal favorisant ainsi les circuits courts pour l'économie locale.

TRANSPORT MARITIME

- Consolider une stratégie de flotte, dans une logique de souveraineté maritime.
- Améliorer les modes de financement des bateaux pour les armateurs, en revisitant notamment les dispositifs existants pour les rendre plus attractifs.
- Favoriser le refinancement de la flotte en élargissant les bases fiscales afin de ne pas compter uniquement sur les banques mais sur une population bien plus large d'acteurs disponibles à l'investissement maritime.
- Apporter une aide durable aux activités de croisière, tissu économique d'excellence en France et dont les impacts de la crise s'ajoutent à la saisonnalité de ces activités.
- Maintenir le plan de charge relativement ambitieux pour le fluvial prévu dans la Loi d'orientation des mobilités, compte tenu de l'importance de la compétitivité des filières.
- Élargir la flotte stratégique de la loi de 1992 concernant les quotas d'armements français pour les produits pétroliers ou pour le brut à un certain nombre d'autres produits, tout aussi stratégiques que le pétrole ; afin d'avoir une flotte capable d'assurer durablement l'approvisionnement national pour toutes les marchandises nécessaires.
- Élargir la loi Girardin sur l'Outre-mer de 2003. Les territoires ultra-marins ayant été très impactés par la crise, notamment en ce qui concerne les activités de croisière, il faudra engager un effort particulier pour le redémarrage des Outre-mer.
- Restaurer la confiance de la clientèle et des pouvoirs publics dans le secteur de la croisière.
- Relancer le secteur de la croisière sur un modèle renouvelé.
- Procéder à une réévaluation du paquet réglementaire européen sur le fluvial, aujourd'hui fondé sur des modèles étrangers.
- Favoriser le refinancement des entreprises en mettant en place un dispositif de report en arrière des déficits et l'exonération des plus-values de cession en cas de réinvestissement ; deux mesures particulièrement importantes pour le fluvial.

CONSTRUCTION ET INDUSTRIES NAVALES

- Maintenir les positions de marché et la compétitivité de la construction et réparation navales.
- Mettre en œuvre des mesures de compétitivité, notamment liées à la complémentarité entre le secteur de la construction et les armateurs.
- Se protéger des offres publiques d'achat (OPA) extra-européennes agressives et consolider la filière navale française et européenne.
- Réduire la dépendance nationale en matériaux de construction à base de granulats marins.

Faire progresser le dialogue social, améliorer la formation et l'attractivité des métiers

DIALOGUE SOCIAL ET EMPLOI

- Faire progresser le dialogue social de branche, aujourd'hui difficile, et garantir une adhésion complète d'un certain nombre d'acteurs à ces efforts de relance.
- Repenser avec les marins et les organisations syndicales le code du travail maritime pour la modernisation dont il a besoin.
- Assurer la disponibilité des compétences nécessaires à la relance durable des filières de l'économie bleue et valoriser le caractère stratégique des métiers maritimes.
- Engager une réflexion à l'échelle européenne sur l'espace maritime européen et les questions de cabotage.
- Revoir le temps d'embarquement des marins. Un temps trop long, y compris de 6 mois, représente un risque majeur de voir de nombreux officiers et marins français quitter la navigation.
- Mettre en place un accord de branche fixant un plafond intermédiaire autour de 3 mois pour le temps d'embarquement et des minimas de compensation financière.
- Renforcer la lutte contre le dumping social au niveau européen. Lutter contre le dumping social permettra, par la même occasion, de financer la formation et le redéploiement de certains métiers.
- Monter la branche AT-MP au niveau du maritime, malgré de nombreux blocages qui demeurent au niveau des armateurs et de la pêche.
- Sécuriser les CDD dans le maritime, aujourd'hui extrêmement dérogatoires et peu attractifs pour les métiers.
- Améliorer la représentation des marins dans les instances comme le Conseil économique, social et environnemental ou encore la Commission santé, sécurité et conditions de travail ; et en mettant en place des collèges navigants auprès des entreprises et des branches.
- Mener une réflexion globale sur les contraintes sociales et environnementales à imposer aux secteurs, notamment au transport maritime pour mettre un frein au dumping social et ainsi permettre de relocaliser les emplois et d'améliorer la compétitivité des conditions des marins français.

FORMATION AUX MÉTIERS DE LA MER

- Associer davantage les organisations syndicales dans les réflexions concernant la formation maritime, les marins étant particulièrement bien placés pour évoquer ces questions.

- Poursuivre les réflexions sur la révision de la convention STCW, en insistant notamment sur la nécessité d'assouplir la formation maritime.
- Repenser entièrement la formation des équipages, en intégrant par exemple davantage de formations bilingues et la question des passerelles entre les secteurs. Des formations solides et durables pourront permettre à la France de renforcer le niveau de compétences de ses officiers sur le marché du travail et de les adapter aux métiers du futur.
- Harmoniser la formation supérieure maritime française en s'inspirant de nos voisins européens et en construisant des passerelles avec les écoles européennes.
- Améliorer la communication et la promotion des métiers en valorisant la transition écologique, afin de répondre aux problèmes d'attractivité et de recrutement.
- Fluidifier les passages d'une formation à l'autre afin de ne pas bloquer la progression ou la réorientation des jeunes.
- Engager une réflexion structurelle profonde, à traduire dans les textes, sur la manière de concevoir le rapport entre la formation maritime et le métier de marin afin d'adapter les formations aux enjeux de demain.
- Favoriser les formations sur des métiers transverses et créer de nouvelles formations autour de la transversalité.
- Aborder à nouveau la réforme des OPCO, aujourd'hui peu favorable aux secteurs et aux entreprises de l'économie maritime.
- Renforcer les dynamiques de formation aux différents métiers des industries navales.
- Identifier des solutions d'hébergement pour l'accueil des élèves internes quand les conditions ne sont pas réunies pour un fonctionnement normal.

Approfondir la connaissance de l'Océan par la recherche et encourager la « maritimisation »

RECHERCHE ET SCIENCES OCÉANIQUES

- Mieux intégrer les organismes de recherche dans les réflexions portant sur la relance et mobiliser leur capacité à éclairer la prise de décision.
- Mobiliser la R&D pour une relance riche en contenu de haute technologie et environnemental.
- Encourager les approches transversales et pluridisciplinaires pour mieux comprendre l'univers complexe qu'est l'océan.
- Réfléchir au redimensionnement des moyens accordés au Programme prioritaire de recherche, compte tenu de l'ampleur du besoin de connaissances et de la diversité des enjeux liés à l'océan.
- Investir davantage dans les infrastructures environnementales et l'observation océan/climat afin de mieux comprendre le réchauffement de l'océan et, dans le même temps, favoriser les PME.
- Développer des axes en matière de R&D concernant les moyens d'observation, particulièrement l'autonomisation et la robotisation de la collecte de données dans le cadre des campagnes océanographiques ou de surveillance.
- Développer, par la recherche l'efficience chez les acteurs de la mer. Il s'agit, par exemple, de permettre une navigation plus sûre et plus simple en apportant des couches additionnelles sur les cartes marines.
- Accompagner la mutation du maritime, particulièrement vers la navigation autonome qui pourrait apporter des réponses à plusieurs problèmes et constituer un facteur de productivité.
- Renforcer la diplomatie scientifique, particulièrement avec les pays du Sud, pour aboutir sur des actions pertinentes en matière de transition environnementale et écologique à l'échelle internationale.
- Se doter d'une vision d'ensemble des outils océanographiques existants, en répertoriant notamment la flotte de voiliers océanographiques susceptible d'être mobilisée et à laquelle contribuent plusieurs ONG environnementales.

« MARITIMISATION » DES CITOYENS

- Soutenir et promouvoir les sciences participatives et l'engagement citoyen qui contribuent à la science, à la connaissance de l'océan et à la sensibilisation nécessaire des citoyens aux questions maritimes.
- Persévérer dans le partage de connaissances et de la sensibilisation à la transition écologique.
- Imaginer d'autres modes de partage et de transmission pour favoriser l'éducation et la manière d'engager le citoyen par d'autres façons.

- Renforcer les efforts de sensibilisation des citoyens par l'enseignement, en impliquant davantage l'Éducation nationale et le public scolaire dans les enjeux de la mer. Des kits pédagogiques pourraient, par exemple, être mis à disposition des enseignants.
- Renforcer le lien entre la communauté scientifique et la société civile, notamment les ONG.
- Organiser une semaine française de la mer, inspirée de ce qui existe à l'échelle européenne, pour favoriser la découverte de l'océan et de divers endroits liés à la mer.
- Lancer une plateforme de référencement des écomusées et des lieux de médiatisation des enjeux de la mer afin de faciliter l'identification de ces endroits visitables et ainsi favoriser le partage des connaissances.
- Renforcer le dialogue croisé entre la communauté scientifique, les acteurs du maritime et les citoyens.
- Renforcer l'appropriation des sciences marines et des enjeux marins par la société, en mobilisant notamment le réseau d'aquariums (7 millions de visiteurs/an).
- Amplifier la part des sujets maritimes dans les programmes scolaires et partager les opportunités que représente l'océan.
- Mobiliser l'ensemble des citoyens et des pouvoirs publics autour d'une culture française de l'océan. Le SNU et les concours de la haute fonction publique pourraient ainsi comporter un volet maritime afin que la mer devienne une évidence pour toutes et tous.
- Prendre l'initiative d'une année internationale de l'océan auprès des Nations Unies. La France pourrait s'engager dans une telle démarche pour l'année 2025 qui marquera le milieu de la décennie des sciences de l'océan.

Soutenir nos pêcheurs et aquaculteurs et valoriser les produits français de la mer

- Accroître l'importance et la résilience de l'aquaculture et de la pêche françaises.
- Promouvoir la commercialisation, la valeur ajoutée et la qualité des produits en assurant leur traçabilité.
- Imposer la traçabilité des produits à la grande distribution et à la restauration et valoriser la production locale pour accompagner la sensibilité croissante des consommateurs pour l'origine des produits.
- Préserver les budgets du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP).
- Réajuster certains dispositifs européens, notamment la mesure 55, dont les montants paraissent relativement faibles, compte tenu du nombre important d'entreprises de la filière aquacole et conchylicole.
- Poursuivre l'amélioration de la sécurité et des conditions de travail.
- Octroyer des aides structurelles pour faire face au problème de la gestion des stocks issus de l'aquaculture.
- Poursuivre les échanges sur l'abandon des charges, levier majeur pour venir en aide aux entreprises aquacoles fortement affaiblies.
- Prévenir les risques d'impayés, particulièrement importants pour la filière du mareyage.
- Disposer d'un fond assurantiel pour la profession sur la base du fond agricole FMSE.
- Créer un fond d'une trentaine de millions d'euros pour aider les entreprises sur le haut de bilan, élément indispensable à prendre en compte à moyen-terme pour sauver les entreprises affaiblies.
- Associer les ports de pêche aux négociations liées au Brexit.
- Encourager un regroupement de l'interprofession dans la filière de la pêche.

Réaffirmer nos ambitions environnementales et nos engagements pour la protection du milieu marin

RELANCE ET ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

- Faire de l'éco-conditionnalité des aides et des subventions le premier moteur de la relance.
- Encourager une éco-conception et une éco-déconstruction des bateaux relocalisées en France et en Europe.
- Accompagner la révolution durable du nautisme, de la plaisance et du yachting (renforcement de la filière de déconstruction des bateaux, meilleure visibilité sur le financement du stock historique acté par le CIMER 2017, financement d'études sur l'éco-conception en lien avec l'ADEME…).
- Développer l'aquaculture en intégration avec la protection des milieux naturels.
- Lancer une campagne de valorisation auprès des consommateurs sur les espèces pêchées avec des techniques à faible impact sur le milieu marin et les espèces vulnérables ou menacées (mammifères marins, tortues…) et dont les stocks se trouvent en bon état.
- Encourager et amplifier au niveau européen le développement des activités de recherche et des partenariats public/privé sur les solutions fondées sur la nature et solutions bio-inspirées, les ressources génétiques marines, mais aussi les virus et bactéries marines.
- Interroger nos besoins en matière de métaux et terres rares et l'état des stocks disponibles sur terre pour prévenir une exploitation sans discernement et sans frein des ressources minières profondes. Privilégier l'économie circulaire.

DANS NOS TERRITOIRES

- Reconquérir notre Biodiversité.
- Accélérer les projets de transition écologique et énergétique dans les territoires.
- Bâtir des économies et des territoires plus résilients avec des activités économiques fondées sur l'écologie et sensibiliser les établissements financiers, y compris les banques des territoires, à cet esprit de « green deal ».
- Poursuivre l'objectif de ZERO artificialisation nette de nos littoraux et espaces marins et engager le recul stratégique des biens et des personnes.

- Fixer des cibles environnementales ambitieuses dans les documents stratégiques de façades et les documents de bassins ultra-marins.

- Accélérer la finance bleue soutenable. Envisager une fiscalité plus adaptée à nos ambitions en matière de biodiversité afin de sauvegarder l'intégrité écologique de nos territoires.

- Renforcer la prise en compte de la qualité de l'eau douce et marine préalable au développement de la vie.

- Amplifier les dotations et autres soutiens financiers alloués à la gestion et à la surveillance de toutes les catégories d'aires marines protégées et à la conservation de la biodiversité.

CHANGEMENTS CLIMATIQUES

- Ne pas perdre de vue l'urgence de la menace des changements climatiques.
- Associer davantage les questions économiques du maritime et les aspects géo-climatiques, en adoptant une définition géo-climatique des enjeux et des risques maritimes.
- Porter une attention particulière à l'évolution des émissions de CO2 à partir du déconfinement et de la reprise des activités.
- Accélérer la mise en place de la doctrine Eviter Réduire Compenser (ERC).

GESTION DES DÉCHETS

- Accroître l'information auprès de tous les publics sur la gestion des déchets liés au covid-19, notamment en ville où ils augmentent les risques de transmission en même temps qu'ils aggravent la pollution dans les océans.
- Privilégier, dans une perspective de limiter la production de déchets l'usage de protections réutilisables, produites localement. Faciliter les consignes de tri afférentes.
- Réaffirmer les engagements de restriction du plastique et envisager, par exemple, l'élaboration d'un pacte national sur les emballages plastiques.

- Maintenir nos engagements en matière de transition écologique et énergétique en appliquant le cadre défini avant la crise (loi Énergie Climat, loi pour la reconquête de la biodiversité, loi anti-gaspillage et pour une économie circulaire…).

- Mettre en œuvre des solutions issues de l'économie circulaire et du circuit court dont l'application permet de valoriser le développement local et créer de nouvelles filières de tri et de traitement des déchets.

Accélérer la transition énergétique des filières et encourager l'émergence des énergies marines renouvelables et des projets décarbonés

ÉOLIEN EN MER ET EMR

- Encourager fortement les filières de la transition énergétique, très pourvoyeuses d'emploi, et les projets liés à l'éolien offshore et aux énergies marines renouvelables.
- Tenir le calendrier de la programmation pluriannuelle de l'électricité pour les EMR
- Paralléliser les phases d'étude, de débat public et de dialogue concurrentiel afin de gagner du temps et ne pas rester sur un schéma de tâches successives.
- Simplifier les procédures de contentieux liés aux énergies marines renouvelables avec le Conseil d'État en premier et dernier ressort afin de gagner du temps, sans pour autant remettre en cause les droits du public.
- Engager un processus de planification de la concertation au-delà de ce qui est déjà acté de façon à avoir une meilleure visibilité sur les appels d'offre et donner une vision de long-terme pour l'éolien en mer, en anticipant les futures capacités.
- Simplifier les appels d'offre et accélérer la concrétisation des projets, en systématisant notamment la tenue d'une concertation avec garants pour les futurs appels d'offre plutôt qu'un débat public
- Rehausser les objectifs de la France affichés par la PPE, notamment en matière d'hydrolien où les marges de progression sont réelles. Globalement, la PPE reste en deçà de nos voisins européens bien qu'elle soit la bienvenue pour rattraper le retard français.
- Assurer un continuum de projets reposant sur un calendrier compatible avec la filière industrielle.
- Mettre en place un programme d'investissement d'avenir pour continuer à soutenir le développement technologique de l'hydrolien et amener des fermes pilotes susceptibles d'évaluer la rentabilité possible de cette filière.
- Optimiser et renforcer les moyens de l'État pour mettre en œuvre l'ambition définie, notamment ceux de la DGEC à l'instar de ce que l'on voit au niveau européen.
- Revisiter les PPE spécifiques aux départements ultra-marins et dans lesquels il serait possible d'avancer pour la mise en synergie des différents besoins énergétiques.

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES FILIÈRES

- Créer des chantiers navals d'excellence environnementale.
- Engager les industries nautiques et plaisance dans un cercle vertueux de connaissances, de solidarité et d'une réelle transition écologique.

Transport maritime

- Encourager le verdissement du transport maritime (engagement des armateurs sur un volet environnemental intégré à leur statut, engagement au niveau des Zones de contrôle des émissions atmosphériques, mais également repenser le suramortissement vert, avoir du Gaz naturel liquéfié (GNL) en ship-to-ship sous pavillon français, augmenter les branchements à quais dans les ports…).
- Renforcer le soutien de l'État aux premières entreprises et premiers armateurs à se positionner sur la décarbonation de leurs activités.
- Mettre en place des mesures incitatives en faveur du réaménagement des navires pour favoriser la transition énergétique à court-terme.
- Déployer des installations mobiles de production d'électricité afin d'accélérer l'électricité à quai.
- Accroître la prise en compte au sein de la commande publique d'une forte part de transition écologique et énergétique et ainsi permettre que la flotte gérée par l'État puisse avoir une composante environnementale très forte.
- Faire des Grands Ports maritimes des territoires de développement durable et accélérer le verdissement des places portuaires et la mise en place de bornes à quai électriques pour les grosses unités.
- Étendre l'accès des Certificats d'économie d'énergie aux navires, intéressants pour les armateurs mais à l'accès très limité aujourd'hui en raison de leur territorialisation.
- Encourager les investissements dans les grands programmes d'infrastructures énergétiques autour de la mer afin de créer de l'emploi et de maintenir des compétences.
- Lancer un plan de mobilités propres pour le transport de marchandises et de voyageurs en France et en Europe à base de GNV et de bioGNV, incluant le transport maritime et l'électricité à quai.
- Mener un vaste plan de rénovation énergétique, inscrit dans la PPE mais pas encore concrétisé.
- Mettre en place un plan pro-actif du gouvernement, avec un personnel dédié à ces questions dans les ministères et les administrations pour accélérer la transition écologique et énergétique.
- Poursuivre la mobilisation public / privé pour la transition énergétique du transport maritime et des ports.
- Accélérer la transition énergétique et écologique de la flotte océanographique française.

Gaz naturel liquéfié

- Favoriser l'accès des armateurs aux garanties d'origine des biométhanes liquides, véritable levier pour introduire du biométhane dans le carburant des navires et ainsi réduire leurs émissions de CO2.
- Augmenter la production de biométhane telle qu'elle est prévue dans la PPE (6 TW-h) et aller plus loin avec des mesures extra-budgétaires dont les coûts seraient supportés par la construction neuve au titre de la nouvelle réglementation environnementale ou la mise en place d'un système de contrat pour la différence.
- Travailler sur la production de méthane de synthèse pour remplacer progressivement le GNL fossile par du GNL de synthèse décarboné.
- Renforcer le GNL en le décarbonant davantage. Le moyen le plus immédiatement disponible demeure le biométhane et il apparaît indispensable de lancer des appels à projet tel que prévu dans la Loi d'orientation des mobilités pour le biométhane non injecté. Il est important que les armateurs puissent disposer de ce biométhane le plus rapidement possible.
- Mettre en place un mécanisme de traçabilité au niveau européen. Les arbitrages n'ont pas été pris et il est nécessaire de disposer de cet instrument rapidement, en même temps que l'on produit le biométhane liquide.

Propulsion par le vent

- Appuyer l'émergence de solutions vertueuses et décarbonées dans le cadre du plan de relance, par exemple le transport maritime à la voile qui représente un véritable potentiel pour notre pays.
- Augmenter la crédibilité des start-ups et des PME considérées comme risquées du point de vue des investisseurs, en obtenant par exemple une garantie d'État non rémunérée aux taux demandés actuellement. Cela permettrait aux projets œuvrant à la transition énergétique de lever ce verrou et ainsi de garantir le développement du projet.
- Soutenir la R&D en matière de solutions décarbonées afin que les acteurs ne se tournent pas vers des pays voisins et que la France puisse occuper dès aujourd'hui la place de leader à laquelle elle peut prétendre au niveau du transport par le vent.
- Renforcer les liens entre les acteurs de la propulsion par le vent et les administrations et acteurs publics.
- Encourager les parlementaires à se saisir de la propulsion vélique qui représente des opportunités extraordinaires pour notre pays et un avantage compétitif à gagner vis-à-vis de nos voisins européens.

Accompagner les filières des industries nautiques, de la plaisance et du yachting

- Soutenir la relance du nautisme et du yachting par les grands salons nautiques qui constituent des rendez-vous incontournables et des places de marché très importantes.

- Mettre en œuvre des dispositifs pour la sauvegarde des clubs de voile, parties intégrantes du paysage touristique et actifs contributeurs à l'attrait d'une station nautique ; et soutenir les grands événements et régates de l'automne.

- Renforcer les liens entre les pouvoirs publics et les acteurs de la grande plaisance, dont les retombées économiques pour notre pays sont encore trop méconnues alors que la filière constitue un réel atout économique.

- Simplifier l'ensemble d'acteurs liés à la plaisance et à la croisière fluviale dont les ports font vivre toute une économie locale, aujourd'hui compliqué et peu lisible.

Soutenir nos territoires ultra-marins en tenant compte de leur diversité et de leurs spécificités

- **Valoriser** le positionnement des départements, régions et collectivités d'Outre-mer dans leur bassin et leur environnement géographiques pour faire rempart face à de potentielles nouvelles crises.

- **Accompagner** les collectivités dans des démarches innovantes tout en respectant leurs spécificités culturelles et juridiques.

- **Accroître** l'insertion des collectivités dans leurs bassins respectifs.

- **Valoriser** et publiciser les mécanismes d'incitation au respect de l'écologie et des environnements locaux.

- **Intensifier** l'inclusion et la vulgarisation des données scientifiques sur la protection des écosystèmes.

- **Revisiter** les PPE spécifiques aux départements ultra-marins et dans lesquels il serait possible d'avancer pour la mise en synergie des différents besoins énergétiques.

- **Élargir** la loi Girardin sur l'Outre-mer de 2003. Les territoires ultra-marins ayant été très impactés par la crise, notamment en ce qui concerne les activités de croisière, il faudra engager un effort particulier pour le redémarrage des Outre-mer.

GUADELOUPE

- **Relancer** l'économie bleue en favorisant les liaisons aériennes et maritimes.

- **Préparer** l'après COVID 19 lors des prochaines escales, car plusieurs compagnies souhaitent revenir en escale pour la prochaine saison (Crystal Cruise, Le Ponant, Seabourn, Ritz Carlton etc.).

- **Donner** une plus grande visibilité au secteur de la plaisance qui est une activité discrète presque exclusivement liée aux flux extérieurs.

- **Recenser** les activités plus précises (exemple : comptabilisation des emplois).

GUYANE

- **Doter** la Guyane d'un véritable outil de développement dans ses échanges avec l'extérieur.

- **Apporter** des réponses concrètes au problème du traitement des déchets qui représentent, au-delà des nuisances, des dangers sanitaires importants. Il s'agirait notamment d'aménager le foncier pour accueillir ces activités de traitement des déchets avant exportation vers des sites spécialisés.

- **Adapter** les critères d'éligibilité aux mesures d'aides européennes, nationales et régionales (fonds d'urgence économique des territoires de Guyane), aujourd'hui le plus souvent inadaptés à la situation de la majorité des entreprises de pêche de Guyane.

- **Accorder** l'exonération des charges sociales pendant toute la durée de la crise sanitaire pour l'ensemble des socio-professionnels de la filière pêche des Outre-mer.

LA RÉUNION

- **Soutenir** l'investissement productif.

- **Soutenir** un fonds réunionnais d'investissement permettant aux entreprises qui subissent la crise de continuer à investir grâce à ce dispositif financier.

- **Envisager**, sans enfreindre les règlementations du commerce mondial, des dispositions de protection qui permettrait à la production de trouver preneur et de ne pas se faire concurrencer de manière abusive sur le marché local.

- **Répondre** aux inquiétudes concernant la santé financière des entreprises, aux impayés et risques non couverts importants.

Sommaire

Mayday

L'appel de détresse des entreprises de l'économie bleue 1

Transport maritime, activités portuaires, construction navale 2
Industries nautiques, plaisance, yachting 35
Pêche, aquaculture, élevages marins 41
Le point avec Denis Robin, Secrétaire général de la mer..... 51
Le point avec Thierry Coquil, Directeur des Affaires maritimes 54

11 mai 2020

Le D-Day du déconfinement maritime 56

Le volet social

Organisations syndicales 57

Le volet environnemental

ONG & associations environnementales 71
Énergies marines renouvelables & transition énergétique 75
Transport maritime : la propulsion par le vent 86

Day by Day

La construction du développement durable de l'économie maritime 108

Transport maritime, activités portuaires, construction navale 112
Industries nautiques, plaisance, yachting 196
Pêche, aquaculture, élevages marins 242
Énergies marines renouvelables & transition énergétique 258
ONG environnementales, milieu associatif & établissements publics 357
Le point avec Jean-François Quérat, Secrétaire général de la mer adjoint..... 437
Le point avec Thierry Coquil, Directeur des Affaires maritimes..... 439
Territoires & élus du Littoral 449
Organisations syndicales 498
Formation & emploi 516
Recherche & sciences océaniques 568

Mayday

. . . - - - . . .

L'appel de détresse des entreprises de l'économie bleue

Contribution du 16 avril 2020

Transport maritime, activités portuaires, construction navale

Visioconférence du mercredi 8 avril 2020 - Compte-rendu 2

Contributions écrites ..... 7 à 34

Coronavirus : Impact sur le shipping - **Armateurs de France**
Covid-19 : Dispositifs spécifiques aux transport et services maritimes - **Armateurs de France**
Récapitulatif de la situation du transport et de la logistique - **TLF Overseas**
Récapitulatif de la situation des agents maritimes et consignataires - **AMCF**
La situation à ce jour dans les Outre-mer au 11 mai 2020 - **Union Maritime & Portuaire de France**

Industries nautiques, plaisance, yachting

Visioconférence du jeudi 9 avril 2020 - Compte-rendu 35

Contributions écrites .... 39 à 40

Note de conjoncture yachting professionnel en période de confinement/coronavirus- **Riviera Yachting Network**

Pêche, aquaculture, élevages marins

Visioconférence du vendredi 10 avril 2020 - Compte-rendu 41

Contributions écrites ..... 45 à 50

Note d'information sur la situation de l'aquaculture - ***SFAM***
Approvisionnement et consommation de produits aquatiques : la pêche, la pisciculture et la conchyliculture répondent présents face au covid-19 - **CIPA, CNC, France filière pêche**
Impact de la crise du covid-19 sur la filière piscicole française - **Fédération française d'Aquaculture/ CIPA**
Point d'actualité crise covid-19 11/04/20 - **SA.THO.AN**

Le point avec Denis Robin, Secrétaire général de la Mer 51

Le point avec Thierry Coquil, Directeur des Affaires maritimes..... 54

TRANSPORT MARITIME, ACTIVITÉS PORTUAIRES, CONSTRUCTION NAVALE

Visioconférence du mercredi 8 avril 2020

Le transport maritime est un maillon crucial du commerce mondial (90 % des marchandises transportées dans le monde, 76 % du commerce extérieur de l'Union européenne, 32 % du transport intra-européen de marchandise). Il est donc indispensable d'assurer la continuité des opérations de transport et services maritimes afin de maintenir l'approvisionnement en énergie, nourriture, médicaments et autres biens vitaux.

Jean-Marc LACAVE
Délégué général, ARMATEURS DE FRANCE

Dans l'ensemble, les marins jouent le jeu de la continuité des services. Toutefois, l'équilibre est fragile et la capacité des armateurs à garantir de bonnes conditions sanitaires est cruciale. Cet équilibre prendra une toute autre importance au moment du déconfinement, où il sera nécessaire que les marins puissent être considérés comme « suffisamment essentiels » pour obtenir une priorité sur les masques et les tests.

Les compagnies de ferries sont les plus touchées. Les pertes atteignent 80% du chiffre d'affaires à la mi-mars/mi-avril. Le vrac est également très affecté mais s'inscrit dans un contexte international beaucoup plus vaste. Bien que l'activité commence à repartir, l'arrêt de la Chine a interrompu l'apport de minerais et de matières énergétiques. Cela a ainsi engendré un excédent d'offre et la valeur du fret s'est effondrée : chez Louis Dreyfus Armateurs, on estime la perte de valeur du fret à 70-80%. Concernant les conteneurs, les projections de baisse du volume s'élèvent à environ 25 à 30% sur les mois d'avril et de mai.

Armateurs de France échange régulièrement avec le ministère de l'Économie et des Finances pour traiter plusieurs aspects importants de la crise :

- La trésorerie, plus particulièrement le poids de l'endettement extrêmement lourd chez les armateurs. Il s'agit notamment d'adapter le dispositif de Prêt Garanti par l'État (PGE).

- Les assurances : un bateau en quatorzaine coûte environ 15 000 $ par jour, selon les segments. S'il y a des possibilités d'assurance en cas de guerre ou de terrorisme, aucune couverture n'existe en situation de pandémie.

- Le remboursement des billets pour les ferries, afin que les compagnies puissent proposer un avoir à leurs clients sur le modèle de ce qui existe déjà dans l'aviation civile. Les compagnies de ferries qui souffrent d'une perte de chiffre d'affaires considérable ne pourront pas assumer le remboursement de l'ensemble des billets.

Didier LEANDRI
Président, ENTREPRISES FLUVIALES DE FRANCE (EFF)

Le transport fluvial s'inscrit dans un cadre spécifique essentiellement limité à l'*hinterland*. Cette activité est composée de deux marchés distincts : le fret et la logistique d'un côté, le transport de personnes et le tourisme de l'autre.

Les services liés au transport de personnes et au tourisme sont intégralement suspendus depuis la mise en œuvre des mesures restreignant les rassemblements puis celles instaurant le confinement. La navigation des navires de transport de personnes est, par ailleurs, interdite jusqu'au 20 avril et certainement au-delà. La France se place parmi les leaders européens du tourisme fluvial. La crise actuelle aura des répercussions inévitables sur le secteur. Le redémarrage risque d'être extrêmement long : la filière pourrait mettre des années pour retrouver le niveau d'activité antérieur à la crise. Il sera nécessaire de repenser entièrement le modèle économique du tourisme fluvial.

Complètement intégrées aux chaînes internationales de fret maritime, les activités de fret et de logistique se poursuivent sans rupture de services. Toutefois, il faut noter un ralentissement de 40% sur le transport fluvial de fret. Cela s'explique notamment par la surpondération des entreprises du bâtiment et de la construction, fortement impactées, dans ce secteur d'activité. Si la filière est confiante vis-à-vis des perspectives de redémarrage du transport de fret, il conviendra tout de même de bien le préparer en amont. Il pourrait être nécessaire de réfléchir à des délais de préavis pour favoriser le redémarrage post-crise.

Jean-Michel GARCIA
Délégué aux Transports internationaux, ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE TRANSPORT DE FRET (AUTF)

L'AUTF ne représente pas un secteur d'activité particulier, puisque que différents chargeurs servent à différentes filières. Le bilan de l'activité des chargeurs montre que toutes les filières ne fonctionnent pas de la même manière face à la crise. Un point important mérite d'être particulièrement soulevé : le risque d'une pénurie de masques dans les ports représente une réelle « épée de Damoclès » sur les activités portuaires. Pourtant, les ports constituent des points vitaux pour la France et une interruption des activités aurait des conséquences très importantes. Une meilleure sécurisation des flux portuaires (réquisition/intervention de l'État si besoin…) apparaît nécessaire. Enfin, le manque d'équipements (conteneurs reefers…) s'amplifie avec la crise. Les secteurs qui fonctionnent, pharmaceutique et alimentaire, en sont consommateurs.

Jean-Pascal BIDOIRE
Délégué général, AGENTS MARITIMES ET CONSIGNATAIRES DE FRANCE (AMCF)

La profession d'agent maritime et consignataire de navire, comme l'ensemble de la filière transport a été reconnue comme activité essentielle. Elle fait ainsi partie des industries qui

assurent une continuité de service : 100% du personnel travaille – depuis chez soi ou sur les quais et 100% du trafic maritime est traité.

On observe une baisse de trafic d'environ 20-25% selon les premières données transmises. Le secteur s'attend à une baisse plus importante encore, au-delà de 25%, de fin avril à juin particulièrement sur les lignes régulières conteneurs. Il y a un risque de congestion dans un premier temps avec les arrivées en cours suite au redémarrage de la Chine, puis de manque de conteneurs pour l'export après, avec les suppressions d'escales et la baisse de volume due à l'arrêt des commandes.

Dans le contexte de la crise sanitaire que nous vivons actuellement, beaucoup attendaient des ports la mise en place de cellules de crise ou de guides de bonnes pratiques pour informer au mieux les entreprises portuaires. Il devient donc nécessaire, en ce temps de crise, qu'une harmonisation des consignes soit effective.

Figurent également parmi les problématiques majeures : l'organisation des relèves d'équipage de marins étrangers (Schengen et hors Schengen) compliquée par ce contexte sanitaire, la difficulté de circulation et le manque de structures d'accueil en cas de quatorzaine.

Parler de relance aujourd'hui peut paraître prématuré, néanmoins un point de vigilance demeure : ne surtout pas négliger l'aspect social.

Herbert DE SAINT-SIMON
Président, TLF OVERSEAS

Depuis le début du confinement, les organisateurs de transports maritimes sont à 100 % opérationnels, en télétravail ou bien dans les bureaux pour des raisons de gestion documentaire et de logiciels. Tous les acteurs de la chaine sont interdépendants : les adhérents de TLF Overseas, assurent 80% du flux de transport de marchandises par la mer en France.

En février et mars, il n'y a pas eu d'altération de l'intensité des flux. Pour le mois d'avril et de mai, le secteur observe une baisse de dossiers variable selon les activités en raison de la baisse de la demande. Cette baisse varie de – 15 à – 30% en termes de dossiers import/export selon les activités.

L'importance des professions portuaires pour l'activité économique et la survie de notre pays doit être entérinée dans la prochaine stratégie nationale portuaire afin d'en renforcer le volet social.

Les services nautiques portuaires (remorquage, lamanage, pilotage) assurent une mission de service public permettant de garantir la sécurité des manœuvres d'accostage et d'appareillage des navires dans l'ensemble des ports de métropole et des Outre-mer. Un plan de continuité de l'activité permet le maintien de la sécurité et l'acheminement des denrées et des marchandises.

Jean-Philippe CASANOVA
Président, FÉDÉRATION FRANÇAISE DES PILOTES MARITIMES (FFPM)

100% des ports fonctionnent et sont prêts à accueillir les marchandises. Les activités se sont adaptées à une demande pourtant très faible. Dans le cas des pilotes maritimes, la grande problématique a été dès le départ le manque de masques pour le pilotage. Cette situation s'est en partie améliorée avec le concours de CMA CGM puis avec les commandes qui arriveront prochainement, avec le soutien de l'Union des Ports de France, du Cluster Maritime Français, du GPM de Marseille et de celui du Havre.

Sur le plan économique, la perte d'activité fluctue entre 25 et 80% selon les segments. Les ports dont l'activité est limitée à la croisière et aux ferries se situent sur la tranche haute de ces estimations. La FFPM, avec Armateurs de France et l'ensemble des services nautiques et portuaires, essaie de trouver des aides pour les stations de pilotage.

Jean-Pierre CHALUS
Délégué général, UNION DES PORTS DE FRANCE

La situation dans les ports est globalement moins violente que dans les aéroports. Toutefois, les cas varient fortement d'un port à l'autre. La situation est effectivement différente entre les Grands ports maritimes qui bénéficient d'une trésorerie relativement suffisante ; et d'autres ports de moindre envergure dont la situation est plus précaire. Tous les sites n'auront pas la même capacité sur les plans économiques et financiers : la question d'un plan de relance peut cacher de grandes diversités de situation, selon la nature de l'activité effectuée dans chacune des places.

Certains aspects convergent néanmoins : la question des masques et plus généralement de la sécurité sanitaire dans les ports est l'une des problématiques majeures de cette crise.

Enfin, il n'y a pas eu de coordination nationale en matière de communication. Celle-ci s'est limitée à annoncer le fonctionnement des ports et à souligner leur adaptation à la demande.

Christian DE TINGUY
Président, UNION NATIONALE DES INDUSTRIES DE LA MANUTENTION (UNIM)

L'ensemble des ports ont continué de fonctionner à partir du confinement, à l'exception des terminaux rouliers de Fos et de Saint-Nazaire. Faute de conditions de sécurité sanitaire satisfaisantes, le personnel ne souhaitait pas décharger des marchandises n'étant pas considérées comme de première nécessité. Ces mouvements, également observés à Lorient et à La Réunion, ont été en partie satisfaits par la mise en place de règles de bonnes conduites.

Le service s'adapte globalement bien à la demande. Sur le roulier, l'activité va très rapidement chuter de 70% après la livraison des dernières commandes. Concernant le trafic de conteneurs, le manque de visibilité et les annulations d'escales rendent l'activité relativement incertaine.

Les opérateurs de terminaux portuaires peuvent bénéficier des dispositifs mis en place : notamment le chômage partiel pour le personnel et le report des charges sociales.

Les chantiers de la construction navale, petits et grands, dont les carnets de commandes sont plutôt florissants, subissent de plein fouet la crise sanitaire. Les syndicats ont très rapidement demandé la fermeture des sites (Les Chantiers de l'Atlantique à Saint Nazaire notamment).

François LAMBERT
Délégué général, GICAN

Les premières semaines de crise ont été particulièrement difficiles pour les entreprises de la construction navale. Ces difficultés sont notamment liées à l'exercice du droit de retrait, évoqué au sein de plusieurs chantiers. Finalement, les salariés des chantiers contraints de fermer ont pu profiter du dispositif de chômage partiel.

La filière doit travailler d'ici le 17 avril sur les questions de relance et d'ici le 30 avril sur les questions de relocalisation. Une grande attention doit être portée à la relance, notamment sur les aspects liés au soutien, à l'innovation et à la trésorerie. La crise pose également la question de la relocalisation, bien qu'il soit encore relativement tôt pour l'aborder.

CORONAVIRUS : IMPACT SUR LE SHIPPING
Synthèse

CONTEXTE

Le transport maritime est un maillon crucial du commerce mondial (90% des marchandises transportées dans le monde, 76% du commerce extérieur de l'UE, 32% du transport intra-européen de marchandises) : il est donc indispensable d'assurer la continuité des opérations de transport et services maritimes afin de maintenir l'approvisionnement en énergie, nourriture, médicaments et autres biens vitaux.

Avec la crise sanitaire actuelle, le secteur du transport maritime subit des conséquences à plusieurs niveaux.

IMPACT SOCIAL

Les marins assurent une fonction vitale en permettant aux chaînes logistiques de continuer à fonctionner. Les mesures restrictives prises par certains pays pour limiter les déplacements de personnes sont compréhensibles mais ont des conséquences importantes sur les déplacements des marins.

- **Relève d'équipage et rapatriement**

Il est essentiel que les équipages puissent rejoindre leur port d'embarquement ou bien quitter un navire avec le moins d'obstacles possible. Avec les restrictions dans les ports et les réductions de vols, cela devient de plus en plus difficile.

- ⇨ Besoin d'une plus grande flexibilité et d'une assistance pour permettre aux marins de continuer à opérer les navires, et d'effectuer les relèves d'équipage.
- ⇨ Une exemption des interdictions de voyager pour les marins serait bienvenue. A l'instar des personnels médicaux et des forces de sécurité, les marins sont des personnels essentiels pour assurer la continuité des approvisionnements en temps de crise. Ils méritent donc une considération spéciale des gouvernements.

Préoccupations des armateurs français :

- ➢ Difficultés croissantes pour gérer les navires avec les navigants qui ne peuvent plus être remplacés à bord. Le blocage de toutes les liaisons aériennes et des frontières empêchent les marins de débarquer et ceux qui doivent les remplacer d'embarquer.
- ➢ Dans un premier temps, les armateurs ont opté pour l'interruption des relèves en prolongeant l'embarquement des équipages en service, et en gérant les situations au cas par cas en lien avec les syndicats.
- ➢ Cette situation ne pourra néanmoins pas se prolonger indéfiniment, il en va du bien-être des équipages et de la sécurité de la navigation.

- Des problèmes ont été rencontrés en particulier dans les pays suivants : Japon ; Taïwan ; Congo, Gabon ; Sénégal. Mais il est également difficile d'assureur les relèves d'équipage au sein même de l'UE à cause d'un manque de coordination des mesures mises œuvre par les Etats membres. Enfin, des difficultés ont aussi été rencontrées à la Réunion qui est pourtant un territoire français.
- Comment effectuer le rapatriement des marins français à l'étranger ? Et l'envoi de marins français sur des navires à l'étranger ?

Position des autorités françaises :

- La Direction des affaires maritimes recommande de différer et de réduire au maximum les relèves, étant précisé que le temps d'embarquement peut légalement atteindre 6 mois avant un rapatriement. Lorsque que cela n'est pas possible, le rapatriement des équipages se fera au cas par cas. Des contacts directs avec les ambassades sont possibles.

- **Renouvellement des titres et certificats des marins**

Au vu des restrictions de voyage et de la fermeture des centres de formation maritime, les marins peuvent ne pas être en mesure de faire les formations nécessaires pour renouveler leurs certificats avant leur expiration. Cela peut potentiellement créer des problèmes avec les certificats sur l'effectif minimal de sécurité du navire et sur leur aptitude à naviguer.

- ⇨ Appel aux Etats du pavillon et Etats du port à faire preuve de pragmatisme en étendant la validité des certificats pour une durée d'au moins 3 mois. Pour que cette mesure soit effective, il faudrait une action des régimes régionaux de contrôles de l'Etat du port partout dans le monde.

Position des autorités françaises :

- La Direction des affaires maritimes a publié une note d'intention de prorogation de ces titres et certificats des gens de mer pour une durée de trois mois, ayant pris note des demandes des armateurs en ce sens.

IMPACT OPERATIONNEL

Plusieurs mesures et développements récents impactent sévèrement les opérations des navires à travers le monde: difficultés à s'approvisionner en kits médicaux, pénurie de pièces mécaniques et électroniques pour la maintenance des navires; impossibilité d'effectuer les contrôles techniques et inspections; restrictions lors des escales ; hausse des navires en stand-by (à l'arrêt dans un port avec un minimum de marins à bord pour en assurer la maintenance).

- **Inspections et certification des navires**

Les restrictions de voyage ont aussi engendré des difficultés pour les personnels spécialisés chargés des inspections pour accéder aux navires et pour conduire les inspections légales requises (sûreté, environnement, formation). En l'absence d'inspections, les armateurs ne sont pas en mesure de renouveler les certificats de leurs navires et prennent le risque de voir leurs navires placés en détention lors des contrôles par l'Etat du port.

- ⇨ Appel aux gouvernements de leur accorder une considération spéciale dans la même ligne que celles qui pourraient être données aux déplacements des marins.
- ⇨ Une solution pourrait également être d'accorder des dérogations provisoires permettant aux navires de continuer à circuler.

Position des autorités françaises :

- ➢ La Direction des affaires maritimes a publié une note d'intention de prorogation de ces titres et certificats des navires pour une durée de trois mois, ayant pris note des demandes des armateurs en ce sens.

- **Libre-circulation des chauffeurs routiers à bord des ferries**

Avec la fermeture des frontières de l'UE et des frontières de plusieurs Etats membres, se pose le problème de la circulation des chauffeurs routiers qui est indispensable pour assurer la continuité du transport de fret accompagné.

- ➢ Il semble que ce sujet soit pris en compte par les autorités nationales et européennes qui ont reconnu le caractère essentiel de la profession des chauffeurs routiers. Ils sont ainsi exemptés des restrictions temporaires de voyage mises en place par l'UE.

- **Pénurie de kits médicaux et masques**

Certains armateurs sont confrontés à des problèmes d'approvisionnement en kits médicaux : pénurie de masques et de gels dans les pharmacies. Certaines compagnies ne peuvent plus en doter leurs navires, et ne sont pas prioritaires pour en obtenir.
De la même manière, les pilotes et les équipages des navires avitailleurs ne sont pas prioritaires pour obtenir des masques et ils se voient dès lors refuser l'accès à bord par les capitaines des navires.

- ⇨ Quelles solutions/dispositifs peuvent être mis en place pour rassurer les salariés ; masques etc. possibilité de travailler dans des conditions sanitaires correctes ?

IMPACT ECONOMIQUE

Le transport maritime mondial risque de décroître avec la chute de la croissance mondiale et du commerce mondial.
Tous les segments du shipping ressentent déjà l'impact économique de cette crise sanitaire.

- **Transport de passagers**

Le transport maritime de passagers (croisières et ferries) est touché de manière immédiate puisque de plus en plus de pays ferment leurs frontières ou restreignent leurs voyages.
Les activités de croisière sont à l'arrêt tandis que les ferries se limitent parfois au transport de fret.

Au niveau des membres d'ADF :

- ⇨ Réduction des rotations pour les ferries et parfois limitation au transport de fret uniquement.
- ⇨ Sur le transmanche : Brittany Ferries ne transporte plus que du fret uniquement ; DFDS prend toujours des passagers mais a réduit leur nombre de moitié, prend toutes les mesures pour éviter le nombre de contacts (fermeture des restaurants et espaces de ventes ; passagers confinés dans leurs cabines).

Sur la Corse : la Méridionale a suspendu ses liaisons maritimes passagers du 18 mars au 2 avril et maintient le transport de fret ; Corsica Ferries a mis des mesures en place pour limiter le risque d'infections (respect des distances de sécurité entre les personnes, nettoyage des parties communes avec un désinfectant spécifique, 100 personnes au maximum sont autorisées dans chaque espace à bord.)

- **Vrac sec**

L'activité de transport et logistique de vracs secs est touchée de plein fouet depuis le début de l'année. Les taux de frets sont à leurs niveaux les plus bas de l'histoire, depuis plus de deux mois. (NB : les taux de fret des navires Capesize sont en baisse de 80% depuis le mois de janvier).

- **Pétrole**

Les navires transportant du pétrole et des produits pétroliers sont toujours en activité mais les armateurs s'inquiètent d'un recul de la consommation avec le ralentissement voire l'arrêt des activités industrielles.

- **Conteneurs**

L'activité continue dans le secteur des conteneurs mais des signaux de ralentissement se dessinent. Les réservations pour les cargaisons non-alimentaires (marchandises industrielles, ameublement, produits chimiques…) se réduisent, laissant entrevoir un glissement vers une moindre activité à cause de la baisse de la production et des besoins des clients à destination.

- **Navires câbliers**

Les armateurs de navires câbliers ont des difficultés à assurer le maintien en service des câbles sous-marins de télécommunications, activité hautement stratégique et indispensable dans cette période difficile.

- ⇨ Il existe un risque non négligeable pour des emplois liés aux savoir-faire stratégiques pour le pays, risque important aussi pour l'indépendance économique de la France.

- **Offshore parapétrolier**

A terme, avec la chute du prix du baril, possible ralentissement des investissements pétroliers.

SOUTIEN FINANCIER

Dans ce contexte, les compagnies maritimes, en particulier les compagnies transportant des passagers, risquent de se retrouver avec des problèmes importants de trésorerie. La baisse des coûts de carburant ne compensera pas les pertes, beaucoup d'armateurs ayant par ailleurs anticipé leurs achats de fioul. Elles auront besoin du soutien des banques qui devront elles-mêmes bénéficier de garanties aux niveaux national (BPI) et européen (BEI) pour résoudre cette crise de liquidité.

COVID-19

DISPOSITIFS SPECIFIQUES AUX TRANSPORT ET SERVICES MARITIMES

ARMATEURS DE FRANCE
47, rue de Monceau, 75008 PARIS - FRANCE
Tél. : +33(0)1 53 89 52 52 - Fax : + 33(0)1 53 89 52 53
www.armateursdefrance.org

DISPOSITIFS SPECIFIQUES AUX TRANSPORT ET SERVICES MARITIMES

Un secteur industriel stratégique, pivot des échanges mondiaux

L'épidémie de COVID-19 est devenue un événement catastrophique affectant de nombreux pays et leurs citoyens à travers le monde.

Le secteur maritime, responsable de près de 90% du commerce extérieur de fret de l'Union européenne est en jeu. Le marché intérieur, les citoyens et les industries de notre Nation ont besoin du transport rapide et sans heurts des biens essentiels, des aliments, des médicaments et d'une vaste gamme de produits de première nécessité.

Atténuer l'impact économique de la crise et garantir la continuité de l'industrie et des chaînes d'approvisionnement est de la plus haute importance pour les citoyens français et notre marché national. De plus, le ralentissement de l'économie mondiale et européenne aura un effet dont nous ne pouvons pas encore déterminer l'ampleur.

Les difficultés économiques impactent tous les segments de notre industrie : transport de passagers, vrac sec, vrac liquide, conteneurs, services portuaires … dans des proportions de plus en plus lourdes.

Les difficultés sont propres à chacun de ces marchés (pertes d'exploitation, effondrement de volumes, obligations de service minimum, …) mais une caractéristique commune est que ce sont des métiers à très forte intensité capitalistique (les navires), donc avec des charges fixes très élevées, que les mesures de trésorerie ou même de gestion de dettes sur quelques mois n'adressent pas suffisamment.

Premièrement, nous tenons à vous remercier, ainsi que l'ensemble du Gouvernement, d'avoir reconnu les transports comme l'un des secteurs les plus touchés par la crise COVID-19.

À cet égard, nous saluons également les mesures que vous avez prises jusqu'à présent pour compenser les dommages économiques.

Cependant, **l'industrie du transport et des services maritimes a un besoin urgent d'un plan d'action sectoriel afin d'assurer la continuité du commerce maritime international.**

En particulier, compte tenu du nombre croissant de perturbations et les retombées économiques désastreuses causées par l'épidémie de COVID-19 dans le secteur, nous vous invitons à prendre les initiatives et actions détaillées ci-après.

MESURES ET ACTIONS PRECONISEES

1. Aides au financement

Les armements français doivent faire face :

- pour certains à l'effondrement de l'activité sous-jacente (ferries, croisière, services portuaires) tout en devant maintenir des activités d'approvisionnement ou de service public, et

- pour les autres d'autres à l'effondrement sans précèdent des frets dû à l'arrêt au ralentissement quasi totale sévère des échanges mondiaux (vrac sec et liquide, porte-conteneurs, navires de service).

Dans les deux cas, **la question des sorties immédiates de trésorerie pour le remboursement d'endettements très conséquents est vitale.**

Mesures préconisées :

- **Mesures de bas de bilan : moratoire immédiat des dettes bancaires à court, moyen et long terme**

- **Mesures de haut de bilan** : **adaptation du dispositif PGE / BPI aux spécificités des armements maritimes.**

L'intervention de l'Etat auprès de l'ensemble des banques créancières des armements français apparaît nécessaire afin de suspendre immédiatement le remboursement des échéances en principal pour tous les crédits hypothécaires ou loyer de crédit-bail actuellement en place ou lignes de découverts ;

Pour les armements s'étant déjà engagés (contrats de construction signés) à investir dans des nouveaux navires (notamment dans le cadre de la transition écologique), la BPI pourrait mettre en place des prêts correspondants au montant des fonds propres à investir pour maintenir la trésorerie des compagnies.

Dès lors, l'octroi du PGE devrait retenir, au choix de l'armateur (selon la spécificité de son segment d'activité), soit :

i) Les critères déjà proposés dans le cadre du dispositif en place ;
ii) 100 % du montant des échéances en principal et intérêts dues dans les 18 prochains ;
iii) Un % de la valeur comptable des fonds propres déjà investis.

Par ailleurs, le dispositif PGE conserverait la mécanique proposée pour son remboursement, un an convertissable en 5 ans.

Par ailleurs, **certaines compagnies nous ont remonté des difficultés pour recevoir les remboursements des indemnités d'assurance dues au titre de sinistres pré-existants ; dans un contexte de trésoreries en tension, il apparaît primordial que le paiement immédiat des revenus d'assurance soit garanti.**

2. Continuité des services nautiques portuaires

Les services nautiques portuaires (remorquage, lamanage, pilotage) assurent une mission de service public permettant de garantir la sécurité des manœuvres d'accostage et d'appareillage des navires dans l'ensemble des ports de métropole et des Outre-mer.

La permanence de leur disponibilité est également indispensable à la sécurisation des escales en cas de tempête et autres accidents imprévisibles tels que ruptures d'amarres, incendie ou pollution, etc…

Les services portuaires sont également intégrés dans le dispositif de l'action de l'Etat en mer. Pour ce faire, ils doivent être obligatoirement disponibles 24h/24, 365 jours/an dans les ports. Le coût de cette mission de permanence est entièrement couvert par la présence des trafics commerciaux.

Or, la pandémie de COVID-19 génère une perte d'activité sans précédent qui va s'accentuer dans les semaines à venir avec un arrêt complet des escales des navires de croisière et une réduction très forte de l'ensemble des trafics (porte-conteneurs, hydrocarbures, pétrochimie, sidérurgie, ferries, …). Cette perte, voire l'arrêt, des trafics commerciaux ne permet plus aux entreprises des services nautiques portuaires de financer les coûts liés au maintien de la permanence pour la sécurisation des escales à quai.

Pour autant, dans chaque port, des mesures ont rapidement été prises afin de mettre en place un plan de continuité de l'activité qui permet d'une part le maintien de la sécurité et d'autre part l'acheminement des denrées et des marchandises, participant ainsi au maintien de l'activité économique régionale et nationale.

Parallèlement, les mesures économiques proposées par le gouvernement (activité partielle) ont été, quand cela était possible, mises en place.

Néanmoins, **aujourd'hui, alors même que le maintien d'un dispositif de sécurité efficient nécessite une disponibilité importante de moyens tant humains que matériels, l'activité restante ne permet plus de couvrir les frais des structures assurant l'ensemble des services nautiques portuaires.** Cette situation est d'autant plus impactante qu'ils n'ont aucune visibilité sur la reprise et l'évolution de ces trafics alors qu'elles sont censées garantir la sécurité et la permanence des approvisionnements nationaux.

Mesure préconisée : **il devient urgent qu'une aide, notamment sous la forme d'une exonération totale des charges sociales (ENIM et URSSAF), puisse être apportée aux moyens dédiés au maintien de la sécurité des escales portuaires durant cette période exceptionnelle** [1].

Un tel dispositif d'exonération de charges patronales pour les équipages et les gens de mer embarqués existe déjà dans le secteur maritime, renforcé notamment depuis 2016, par la loi « Economie bleue » [2].

Le Gouvernement pourrait ainsi soutenir les entreprises de services portuaires en élargissant, à titre provisoire, ce dispositif exonératoire dont elles n'ont jamais bénéficié jusqu'à présent [3].

[1] L'exonération de charges devrait pouvoir être effective à compter du 1er mars 2020 pour une durée de 6 mois éventuellement renouvelable en fonction de la reprise de l'activité.
[2] Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, Art. 43.
[3] Le bénéfice de ces exonérations étant réservé aux entreprises soumises à concurrence internationale.

3. Couverture assurantielle

Les polices d'assurance de « *Pertes financières* » (imprimé français) d'un navire de commerce couvrent notamment, pour un capital journalier et une durée convenue, les pertes liées à l'immobilisation du navire assuré, seulement lorsqu'elles sont consécutives à un dommage physique au navire couvert par la « Police Corps ». Ces polices sont généralement souscrites conjointement par plusieurs compagnies d'assurances.

La clause d'extension « *Risques de guerre* » a pour objet d'étendre la garantie aux pertes financières résultant des risques de guerre, de piraterie et de terrorisme. Ces risques n'impliquant pas forcément de dommages physiques au navire en cas d'actes de piraterie ou de terrorisme, condition dirimante de la police « Pertes financières », la « Clause Absence de Dommages Physiques » permet que, dans ce cas, les préjudices subis par l'assuré soient également couverts en cas d'absence de dommages physiques.

La police « *Risques de guerre* » est généralement souscrite par le GAREX (GIE d'assureurs spécialisés dans les risques de guerre).

À la demande des armateurs d'étendre la couverture des pertes financières en cas d'immobilisations du navire frappé de quarantaine suite à une infection à bord par le COVID-19, les assureurs ont opposé une virulente fin de non- recevoir. Ils argüent que, dans ce cas d'espèce, les conditions d'application de la police « Pertes financières » ne sont pas remplies du fait de l'absence de dommages physiques au navire, pas plus que celles de la « *Clause d'absence de dommages physiques* » qui ne s'appliquent exclusivement que dans les cas de piraterie ou de terrorisme.

De ce fait les armateurs, bien qu'ayant souscrit une police « Pertes Financières », se trouvent particulièrement menacés en cas d'immobilisation d'un de leur navire suite à une infection par le COVID-19.

La mise en quarantaine du navire pour une période indéterminée, mais inévitablement très longue, leur ferait supporter l'ensemble des charges d'exploitation correspondantes, sans pouvoir espérer bénéficier d'un quelconque revenu ni indemnisation. Les conséquences pourraient être dramatiques pour nombre d'armateurs français, voire vitales pour ceux d'entre eux qui disposent d'une flotte limitée.

<u>Mesure préconisée</u> :

Pour pallier à ce risque véritablement majeur, **il conviendrait que la Caisse Centrale de Réassurance (CCR), émanation de l'Etat, accepte de contre-garantir le GAREX des risques encourus au titre d'une extension de la police « Risques de Guerre-Pertes Financières » à la couverture des pertes financières résultant de l'immobilisation du navire consécutive à une infection à bord du COVID-19.**

Cette extension concernerait exclusivement les navires sous pavillon français étant déjà couverts par une police « Pertes financières » toujours vigueur au 1er avril 2020.

Une première approche montre que l'évaluation du risque financier encouru par la CCR au titre de la contre-garantie apportée au GAREX, s'avère négligeable par rapport à celui que représenterait la disparition d'armements nationaux frappés par la pandémie du COVID-19.

4. Desserte des îles

Des pertes considérables de recettes sont en outre enregistrées par les entreprises de passage d'eau, qui continuent à assurer, depuis le début de la crise sanitaire, la desserte des petites îles de notre territoire ; bon nombre de ces armements, de taille très modeste, poursuivent en effet leurs activités « *à leurs risques et périls en recettes* », et ne sont éligibles à aucune compensation forfaitaire.

Mesure préconisée : **l'intervention de l'Etat auprès des autorités locales délégataires en vue de justifier *ipso facto* une renégociation des termes des contrats de délégations de service public.**

5. Indemnisation des passagers

Compte tenu du contexte exceptionnel que traverse l'industrie du transport de passagers, des mesures urgentes de protection de la trésorerie doivent être mises en place, de mêmes natures que celles retenues par l'ordonnance n° 2020-315 du 25 mars 2020 au profit des entreprises des secteurs du voyage touristique et du séjour.

Mesure préconisée : **l'extension aux compagnies de transport de passagers ayant été contraintes d'annuler des prestations de transport de la possibilité de pouvoir proposer - de droit - des avoirs aux clients, pour une période strictement déterminée et limitée dans le temps, valable sur une longue période, de dix-huit mois.**

6. Mesures diverses

Dans le contexte de la crise sanitaire, et pour la durée de celle-ci, **la mise en place ou l'assouplissement d'un certain nombre de mesures apparaît par ailleurs opportune** pour compenser les dommages subis par les compagnies maritimes en raison de l'épidémie de coronavirus :

- **le report du paiement la contribution sociale de solidarité des sociétés (C3S)**
- **l'anticipation des échéances de CIR / CICE non échues**

Pendant la durée de la crise : le gel des redevances domaniales et l'exonération de droits et taxes perçus par les ports en tant qu'établissements publics.

COVID-19

DISPOSITIFS SPECIFIQUES AUX TRANSPORT ET SERVICES MARITIMES

ARMATEURS DE FRANCE
47, rue de Monceau, 75008 PARIS - FRANCE
Tél. : +33(0)1 53 89 52 52 - Fax : + 33(0)1 53 89 52 53
www.armateursdefrance.org

DISPOSITIFS SPECIFIQUES AUX TRANSPORT ET SERVICES MARITIMES

Un secteur industriel stratégique, pivot des échanges mondiaux

L'épidémie de COVID-19 est devenue un événement catastrophique affectant de nombreux pays et leurs citoyens à travers le monde.

Le secteur maritime, responsable de près de 90% du commerce extérieur de fret de l'Union européenne est en jeu. Le marché intérieur, les citoyens et les industries de notre Nation ont besoin du transport rapide et sans heurts des biens essentiels, des aliments, des médicaments et d'une vaste gamme de produits de première nécessité.

Atténuer l'impact économique de la crise et garantir la continuité de l'industrie et des chaînes d'approvisionnement est de la plus haute importance pour les citoyens français et notre marché national. De plus, le ralentissement de l'économie mondiale et européenne aura un effet dont nous ne pouvons pas encore déterminer l'ampleur.

Les difficultés économiques impactent tous les segments de notre industrie : transport de passagers, vrac sec, vrac liquide, conteneurs, services portuaires … dans des proportions de plus en plus lourdes.

Les difficultés sont propres à chacun de ces marchés (pertes d'exploitation, effondrement de volumes, obligations de service minimum, …) mais une caractéristique commune est que ce sont des métiers à très forte intensité capitalistique (les navires), donc avec des charges fixes très élevées, que les mesures de trésorerie ou même de gestion de dettes sur quelques mois n'adressent pas suffisamment.

Premièrement, nous tenons à vous remercier, ainsi que l'ensemble du Gouvernement, d'avoir reconnu les transports comme l'un des secteurs les plus touchés par la crise COVID-19.

À cet égard, nous saluons également les mesures que vous avez prises jusqu'à présent pour compenser les dommages économiques.

Cependant, **l'industrie du transport et des services maritimes a un besoin urgent d'un plan d'action sectoriel afin d'assurer la continuité du commerce maritime international.**

En particulier, compte tenu du nombre croissant de perturbations et les retombées économiques désastreuses causées par l'épidémie de COVID-19 dans le secteur, nous vous invitons à prendre les initiatives et actions détaillées ci-après.

MESURES ET ACTIONS PRECONISEES

1. Aides au financement

Les armements français doivent faire face :

- pour certains à l'effondrement de l'activité sous-jacente (ferries, croisière, services portuaires) tout en devant maintenir des activités d'approvisionnement ou de service public, et

- pour les autres d'autres à l'effondrement sans précèdent des frets dû à l'arrêt au ralentissement quasi totale sévère des échanges mondiaux (vrac sec et liquide, porte-conteneurs, navires de service).

Dans les deux cas, **la question des sorties immédiates de trésorerie pour le remboursement d'endettements très conséquents est vitale.**

Mesures préconisées :

- **Mesures de bas de bilan : moratoire immédiat des dettes bancaires à court, moyen et long terme**

- **Mesures de haut de bilan** : **adaptation du dispositif PGE / BPI aux spécificités des armements maritimes.**

L'intervention de l'Etat auprès de l'ensemble des banques créancières des armements français apparaît nécessaire afin de suspendre immédiatement le remboursement des échéances en principal pour tous les crédits hypothécaires ou loyer de crédit-bail actuellement en place ou lignes de découverts ;

Pour les armements s'étant déjà engagés (contrats de construction signés) à investir dans des nouveaux navires (notamment dans le cadre de la transition écologique), la BPI pourrait mettre en place des prêts correspondants au montant des fonds propres à investir pour maintenir la trésorerie des compagnies.

Dès lors, l'octroi du PGE devrait retenir, au choix de l'armateur (selon la spécificité de son segment d'activité), soit :

i) Les critères déjà proposés dans le cadre du dispositif en place ;
ii) 100 % du montant des échéances en principal et intérêts dues dans les 18 prochains ;
iii) Un % de la valeur comptable des fonds propres déjà investis.

Par ailleurs, le dispositif PGE conserverait la mécanique proposée pour son remboursement, un an convertissable en 5 ans.

Par ailleurs, **certaines compagnies nous ont remonté des difficultés pour recevoir les remboursements des indemnités d'assurance dues au titre de sinistres pré-existants ; dans un contexte de trésoreries en tension, il apparaît primordial que le paiement immédiat des revenus d'assurance soit garanti.**

2. Continuité des services nautiques portuaires

Les services nautiques portuaires (remorquage, lamanage, pilotage) assurent une mission de service public permettant de garantir la sécurité des manœuvres d'accostage et d'appareillage des navires dans l'ensemble des ports de métropole et des Outre-mer.

La permanence de leur disponibilité est également indispensable à la sécurisation des escales en cas de tempête et autres accidents imprévisibles tels que ruptures d'amarres, incendie ou pollution, etc…

Les services portuaires sont également intégrés dans le dispositif de l'action de l'Etat en mer. Pour ce faire, ils doivent être obligatoirement disponibles 24h/24, 365 jours/an dans les ports. Le coût de cette mission de permanence est entièrement couvert par la présence des trafics commerciaux.

Or, la pandémie de COVID-19 génère une perte d'activité sans précédent qui va s'accentuer dans les semaines à venir avec un arrêt complet des escales des navires de croisière et une réduction très forte de l'ensemble des trafics (porte-conteneurs, hydrocarbures, pétrochimie, sidérurgie, ferries, …). Cette perte, voire l'arrêt, des trafics commerciaux ne permet plus aux entreprises des services nautiques portuaires de financer les coûts liés au maintien de la permanence pour la sécurisation des escales à quai.

Pour autant, dans chaque port, des mesures ont rapidement été prises afin de mettre en place un plan de continuité de l'activité qui permet d'une part le maintien de la sécurité et d'autre part l'acheminement des denrées et des marchandises, participant ainsi au maintien de l'activité économique régionale et nationale.

Parallèlement, les mesures économiques proposées par le gouvernement (activité partielle) ont été, quand cela était possible, mises en place.

Néanmoins, **aujourd'hui, alors même que le maintien d'un dispositif de sécurité efficient nécessite une disponibilité importante de moyens tant humains que matériels, l'activité restante ne permet plus de couvrir les frais des structures assurant l'ensemble des services nautiques portuaires.** Cette situation est d'autant plus impactante qu'ils n'ont aucune visibilité sur la reprise et l'évolution de ces trafics alors qu'elles sont censées garantir la sécurité et la permanence des approvisionnements nationaux.

Mesure préconisée : **il devient urgent qu'une aide, notamment sous la forme d'une exonération totale des charges sociales (ENIM et URSSAF), puisse être apportée aux moyens dédiés au maintien de la sécurité des escales portuaires durant cette période exceptionnelle** [1].

Un tel dispositif d'exonération de charges patronales pour les équipages et les gens de mer embarqués existe déjà dans le secteur maritime, renforcé notamment depuis 2016, par la loi « Economie bleue » [2].

Le Gouvernement pourrait ainsi soutenir les entreprises de services portuaires en élargissant, à titre provisoire, ce dispositif exonératoire dont elles n'ont jamais bénéficié jusqu'à présent [3].

[1] L'exonération de charges devrait pouvoir être effective à compter du 1er mars 2020 pour une durée de 6 mois éventuellement renouvelable en fonction de la reprise de l'activité.
[2] Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, Art. 43.
[3] Le bénéfice de ces exonérations étant réservé aux entreprises soumises à concurrence internationale.

3. Couverture assurantielle

Les polices d'assurance de « *Pertes financières* » (imprimé français) d'un navire de commerce couvrent notamment, pour un capital journalier et une durée convenue, les pertes liées à l'immobilisation du navire assuré, seulement lorsqu'elles sont consécutives à un dommage physique au navire couvert par la « Police Corps ». Ces polices sont généralement souscrites conjointement par plusieurs compagnies d'assurances.

La clause d'extension « *Risques de guerre* » a pour objet d'étendre la garantie aux pertes financières résultant des risques de guerre, de piraterie et de terrorisme. Ces risques n'impliquant pas forcément de dommages physiques au navire en cas d'actes de piraterie ou de terrorisme, condition dirimante de la police « Pertes financières », la « Clause Absence de Dommages Physiques » permet que, dans ce cas, les préjudices subis par l'assuré soient également couverts en cas d'absence de dommages physiques.

La police « *Risques de guerre* » est généralement souscrite par le GAREX (GIE d'assureurs spécialisés dans les risques de guerre).

À la demande des armateurs d'étendre la couverture des pertes financières en cas d'immobilisations du navire frappé de quarantaine suite à une infection à bord par le COVID-19, les assureurs ont opposé une virulente fin de non- recevoir. Ils argüent que, dans ce cas d'espèce, les conditions d'application de la police « Pertes financières » ne sont pas remplies du fait de l'absence de dommages physiques au navire, pas plus que celles de la « *Clause d'absence de dommages physiques* » qui ne s'appliquent exclusivement que dans les cas de piraterie ou de terrorisme.

De ce fait les armateurs, bien qu'ayant souscrit une police « Pertes Financières », se trouvent particulièrement menacés en cas d'immobilisation d'un de leur navire suite à une infection par le COVID-19.

La mise en quarantaine du navire pour une période indéterminée, mais inévitablement très longue, leur ferait supporter l'ensemble des charges d'exploitation correspondantes, sans pouvoir espérer bénéficier d'un quelconque revenu ni indemnisation. Les conséquences pourraient être dramatiques pour nombre d'armateurs français, voire vitales pour ceux d'entre eux qui disposent d'une flotte limitée.

<u>Mesure préconisée</u> :

Pour pallier à ce risque véritablement majeur, **il conviendrait que la Caisse Centrale de Réassurance (CCR), émanation de l'Etat, accepte de contre-garantir le GAREX des risques encourus au titre d'une extension de la police « Risques de Guerre-Pertes Financières » à la couverture des pertes financières résultant de l'immobilisation du navire consécutive à une infection à bord du COVID-19.**

Cette extension concernerait exclusivement les navires sous pavillon français étant déjà couverts par une police « Pertes financières » toujours vigueur au 1er avril 2020.

Une première approche montre que l'évaluation du risque financier encouru par la CCR au titre de la contre-garantie apportée au GAREX, s'avère négligeable par rapport à celui que représenterait la disparition d'armements nationaux frappés par la pandémie du COVID-19.

4. Desserte des îles

Des pertes considérables de recettes sont en outre enregistrées par les entreprises de passage d'eau, qui continuent à assurer, depuis le début de la crise sanitaire, la desserte des petites îles de notre territoire ; bon nombre de ces armements, de taille très modeste, poursuivent en effet leurs activités « *à leurs risques et périls en recettes* », et ne sont éligibles à aucune compensation forfaitaire.

Mesure préconisée : **l'intervention de l'Etat auprès des autorités locales délégataires en vue de justifier *ipso facto* une renégociation des termes des contrats de délégations de service public.**

5. Indemnisation des passagers

Compte tenu du contexte exceptionnel que traverse l'industrie du transport de passagers, des mesures urgentes de protection de la trésorerie doivent être mises en place, de mêmes natures que celles retenues par l'ordonnance n° 2020-315 du 25 mars 2020 au profit des entreprises des secteurs du voyage touristique et du séjour.

Mesure préconisée : **l'extension aux compagnies de transport de passagers ayant été contraintes d'annuler des prestations de transport de la possibilité de pouvoir proposer - de droit - des avoirs aux clients, pour une période strictement déterminée et limitée dans le temps, valable sur une longue période, de dix-huit mois.**

6. Mesures diverses

Dans le contexte de la crise sanitaire, et pour la durée de celle-ci, **la mise en place ou l'assouplissement d'un certain nombre de mesures apparaît par ailleurs opportune** pour compenser les dommages subis par les compagnies maritimes en raison de l'épidémie de coronavirus :

- **le report du paiement la contribution sociale de solidarité des sociétés (C3S)**
- **l'anticipation des échéances de CIR / CICE non échues**

Pendant la durée de la crise : le gel des redevances domaniales et l'exonération de droits et taxes perçus par les ports en tant qu'établissements publics.

Depuis le début du confinement, les organisateurs de transports maritimes sont à 100 % opérationnels, en télétravail ou bien dans les bureaux pour des raison évidentes de gestions documentaires et de logiciels. Tous les acteurs de la chaine sont interdépendants : les adhérents de TLF Overseas, assurent 80% du flux de transport de marchandises par mer en France.

En février et Mars, il n'y a pas eu d'altération de l'intensité des flux (un bémol néanmoins pour le mois de février avec la subsistance des grèves ayant entrainé des congestions et des frais indus pour des conteneurs paralysés qui sont encore en train d'être négociés avec les compagnies maritimes).

Impact du Covid-19 : pour le mois d'avril et de mai, nous observons une baisse de dossiers variables selon les activités en raison de la baisse de la demande. Cette baisse varie de – 15 à – 30% en termes de dossiers import / export selon les activités :

Activités – flux constants – se portent bien	Baisse sans visibilité	Risques de Problème de stockage si importateurs à l'arrêt
Pharmaceutique	Export vin et spiritueux catastrophique en raison des restrictions US	Pièces, boulons, pièces auto
Alimentaire	Cosmétique à l'import	Ameublement, bricolage
Chimie	Approvisionnement restaurant et autres lieux de divertissement	
Commandes distribution		

Difficultés recensées :

- Les prix du transport explosent
- Nous demandons aux compagnies maritimes de faire preuve de clairvoyance dans les frais d'utilisation de conteneurs – les organisateurs de transport font au mieux pour ne pas congestionner les terminaux et offrir des capacités de stockage
- Pénurie de Conteneurs Reefers
- Difficile de booker pour avril et incertitudes concernant les escales des compagnies pour l'avenir
- Fermeture des clients
- Réception et émission des documents originaux : remise de B/L et crédits documentaires
- Services des compagnies très difficiles à joindre

Inquiétudes :

- Le monde commerce en décalé. La Chine a du mal à repartir, les armements s'organisent pour avoir le moins de navires possibles en mer et ainsi, maintenir des niveaux de revenu mais certains importateurs ont besoin des matières premières qui arrivent par bateau pour reprendre leur activité ou la faire perdurer
- Déséquilibre import / export et risque de congestion à terme et de pénurie de boîtes vides

- Attention, les terminaux sont décongestionnés à cette heure mais font face à moins de flux, ce qui laisse à penser que quand cela va reprendre, nous aurons les mêmes problèmes qu'il faudra travailler ensemble

Certaines Actions OVERSEAS – COVID 19 :

- Alerter les chargeurs sur la continuité de leur activité
- Alerter les compagnies les besoins de la France en conteneurs reefers
- Sensibiliser aux frais d'utilisation de conteneurs en période de crise
- Compilation des besoins en masques du secteur
- Collaboration avec les autres acteurs du maritime pour la continuité de nos activités

Le rôle d'un organisateur de transport du monde entier en ce temps de crise

- Proposer et utiliser les procédures douanières et fiscales les plus appropriées
- Décharger des conteneurs et entreposer les marchandises pour limiter l'exposition aux surestaries et détention
- Offrir des services d'entreposage et de distribution

La profession d'Agent Maritime et Consignataire de navire, comme l'ensemble de la filière transport a été reconnue comme activité essentielle et fait ainsi partie des industries qui assurent une continuité de service : 100% des personnels travaille – de chez eux ou sur les quais ; 100% du trafic maritime est traité.

→ Constat d'une baisse de trafic d'environ 20-25% selon premières données transmises, nous sommes encore en train de compiler des chiffres actuellement pour affiner cette information.

Nous nous attendons à une baisse plus importante, au-delà 25%, de fin avril à juin surtout les lignes régulières conteneurs.

Il y a un risque de congestion dans un premier temps avec les arrivées en cours suite au redémarrage de la Chine, puis de manque de conteneurs pour l'export après, avec les suppressions d'escales et la baisse de volume due à l'arrêt des commandes.

Dans le contexte de la crise sanitaire que nous vivons actuellement, beaucoup attendaient des ports la mise en place de cellule de crise ou de guide de bonnes pratiques pour informer au mieux les entreprises portuaires.

Selon les remontées de nos adhérents, il apparait qu'un certain nombre de mesures et pratiques relèvent plus d'un guide de bonne conduite des agents maritimes et consignataires de navire que de procédures communiquées par l'autorité portuaire.

Se basant sur les informations de chaque place nous pouvons constater les points suivants :

- Les bonnes pratiques sanitaires sont mises en place par les agents et consignataires,
- Peu ou pas de cellule de crise mise en place par l'autorité portuaire,
- Incitation à la dématérialisation portée par les agents,
- Pas d'harmonisation de traitement entre les places portuaires,
- Le manque de communication peut générer des incidents.

Il devient donc nécessaire en ce temps de crise, qu'une harmonisation des consignes soit effective. La mise en place d'une cellule de crise et une communication vers la place portuaire par chaque capitainerie est impérative afin d'éviter toute improvisation, une coordination entre les commandants de port serait aussi souhaitable.

Importante problématique actuelle, l'organisation des relèves d'équipage de marins étrangers Schengen et hors Schengen est compliquée par ce contexte sanitaire, de difficulté de circulation et de manque de structures d'accueil en cas de quatorzaine.

Parler de relance aujourd'hui peut être prématuré, néanmoins un point de vigilance demeure : ne surtout pas négliger l'aspect social.

Nos personnels n’ont pas l’habitude de se plaindre, mais lors de la relance ils seront encore très sollicités malgré la fatigue accumulée
Pendant la crise sanitaire.

La situation à ce jour dans les OUTRE-MERS

Au 11.05.20

L'océan INDIEN

La Réunion.

L'ensemble des professions a été et reste mobilisé pour garantir un fonctionnement optimal des activités portuaires mais aussi aéroportuaires afin d'assurer dans ce contexte actuel de crise sanitaire, la pérennité des importations et exportations de l'île, non seulement vitales pour l'économie réunionnaise mais également pour son quotidien.

Toutefois, au regard du nombre d'acteurs et de leurs missions essentielles dans notre économie insulaire, où les enjeux sociaux sont considérables et méritent donc attention, reconnaissance et considération, l'UMIR, devrait être force de proposition et d'accompagnement auprès de l'Etat, sans intermédiaire. Ce n'est malheureusement pas le cas.

La Communauté Portuaire a décidé d'un certain nombre de mesures destinées à alléger la pression sur la trésorerie des entreprises. Ce qui facilite le dialogue entre notamment les importateurs et les professionnels portuaires.

- Le paiement des factures de mars avril concernant les redevances domaniales, et spécificités locales, locations de portiques, et le branchement des TC reefers ne sera exigible qu'à 3 mois.
- Les majorations de tarif prévues au barème et déclenchées au-delà d'un certain nombre de jours de stationnement des conteneurs sur le terminal seront neutralisées à posteriori sous forme d'avoir, seul le tarif de base sera dû.

La REUNION se trouve par contre face à de gros problèmes au niveau du transport aérien, assuré essentiellement par AIR FRANCE, AIR AUSTRAL et ponctuellement FRENCH BEE.

Fin avril il y avait une centaine de LTA (Lettre de Transport Aérien) en attente de chargement sur AIR France à PARIS-CDG ce qui représentait plus de 400 tonnes.

A titre de comparaison sur cette même période de 20 jours en Avril 2019, 1000 tonnes de fret aérien étaient chargées contre seulement 230 tonnes cette année.

Aujourd'hui, 8 vols desservent la Réunion par semaine là ou d'habitude nous en avions plus de 30, avec la nécessité de gérer les importations de matériels sanitaires pour La Réunion mais aussi de Mayotte.

Concernant l'organisation du fret aérien entre PARIS-CDG et la Réunion, et entre La Réunion et MAYOTTE, et dans un souci d'organiser une bonne logistique du fret aérien, Jacques BILLANT, Préfet de la Zone de Défense et de Sécurité du Sud de l'Océan Indien a décidé de mettre en place depuis début avril un Comité Technique à ses côtés chargé de prioriser chaque LTA (Lettre de Transport Aérien) auprès des compagnies aériennes. Les transitaires doivent donc obligatoirement passer par ce Comité Technique pour réserver un espace sur un vol PARIS-CDG La Réunion et ce 72 heures avant le départ du vol. Désormais, Seuls certains vols additionnels, ne sont pas soumis à cette priorisation.

L'autre préoccupation est celle du tarif de fret proposé : aujourd'hui le KG de fret aérien PARIS-CDG/LA REUNION se traite entre 7 et 11 €uros alors qu'avant la crise il se traitait entre 3.00 et 3.50 €uros le KG.

Ces gros problèmes liés au transport aérien se ressentent sur les commandes d'équipements sanitaires principalement les masques commandés par des sociétés privées pour leurs employés, le périssable, les animaux vivants, les matières premières, les pièces détachées générant bien souvent une activité dégradée, voir une mise à l'arrêt dans certaines industries.

A signaler aussi que le FRET EXPRESS, comme le colis postal, souffrent aussi beaucoup de ce contexte. Un sujet encore sensible pour le traitement des documents originaux (ex. les crédits documentaires).

Certains acteurs économiques privés ont fait le choix d'organiser ou de participer à l'affrêtement d'avion pour répondre à une demande urgente de solution d'acheminement mais cela ne peut être que ponctuel et pas adapté à une logique de repise d'activité territoriale.

Dans un contexte désormais de redémarrage de l'économie réunionnaise, cette problématique de fret ne pourra que s'exacerber.

Mayotte.

Plusieurs demandes ont été transmises au Conseil Départemental de Mayotte, autorité délégante du Port de Commerce de LONGONI, ainsi qu'à Monsieur le Préfet de MAYOTTE. Sans aucune réponse à ce jour.

Pourtant le sujet semble légitime aux yeux des usagers du port, et cette légitimité est d'ailleurs partagée par d'autres sur le territoire national. (cf. intervention de Monsieur Michel VASPART Sénateur des Côtes d'Armor le 22 avril sur les répercussions de la crise CODID 19 sur le secteur portuaire et le transport maritime).

Ces interrogations portées par l'UNION MARITIME DE MAYOTTE concernent essentiellement :

- Le gel des redevances domaniales en zone industrielle portuaire pour les mois de mars, avril, et mai.
- Le gel des tarifs appliqués sur les conteneurs entreposés sur les parcs et non application des majorations pratiquées au-delà d'un certain nombre de jours de stationnement.
- La possibilité d'élargir la plage horaire d'ouverture du port en fonction des mouvements de navires.
- La non-répercussion sur les importateurs des éventuels coûts supplémentaires, y compris le stockage, les surestaries, pour le cas ou le transport viendrait à être modifié (déchargement dans un autre port intermédiaire).
- L'augmentation exceptionnelle par les compagnies maritimes du délai de franchise des surestaries et d'immobilisations des conteneurs.

D'autres interrogations, plus générales, sont également portées par les usagers du port en lien avec le MEDEF MAYOTTE, au regard de la situation particulièrement fragile du département de MAYOTTE, et ce, antérieurement à la crise sanitaire actuelle.

- L'étalement automatique, sur 7 ans, des cotisations sociales et fiscales antérieures à la loi 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie du COVID 19.
- L'annulation des charges sociales et fiscales pour toutes entreprises impactées par la crise, pendant la crise, et 12 mois après le déconfinement.
- Le reversement immédiat du CICE aux sociétés qui ne l'ont pas encore reçu.
- L'exonération des cotisations patronales pour les salaires allant jusqu'à 3fois5 le SMIC. (Hors les secteurs bancaires, assurances, commerces alimentaires de plus de 10 millions d'euros, et hors promotions immobilières) avec effet rétroactif au 1er janvier 2020.
- L'abandon des pénalités de retard et des intérêts.

Les Antilles Françaises

La Guadeloupe.

L'UNION MARITIME ET PORTUAIRE de Guadeloupe attire votre attention sur plusieurs problématiques économiques, organisationnelles et sanitaires qui sont des freins au maintien de la fluidité de la chaîne logistique.

Dès le mois d'avril 2020, l'impact économique de cette crise sanitaire mondiale a eu pour conséquence, une baisse des volumes transportés de l'ordre de 40% sur la Guadeloupe. A cet effet, il est essentiel que les compagnies maritimes assurant la continuité territoriale dans le bassin des Antilles ne soient pas pénalisées par cette baisse constatée des volumes, ce qui est perdu ne sera pas récupéré.

Par ailleurs, les membres de l'UMEP Guadeloupe souligne l'organisation difficile de la relève des marins qui complexifie et freine la fluidité de la chaîne logistique.

En effet, la mise en quatorzaine des marins devant embarquer ou débarquer, entraine des retards de planifications et des coûts supplémentaires pour les entreprises Guadeloupéennes déjà impactées par la baisse des volumes.
A ce titre, l'UMEP Guadeloupe préconise des allègements ou la mise en place de dispositions particulières pour faciliter la relève des marins ou professionnels ressortissants ou non de l'espace SCHENGEN.

Les Commissionnaires en Douane et Transitaires de la Guadeloupe sont confrontés à une difficulté majeure : les matériels de première nécessité, de tests et de protection, sont bloqués à l'aéroport de PARIS-CDG Roissy Charles de Gaulle.

La capacité de fret aérien ayant été fortement réduite au mois d'avril, les marchandises ont du mal à être chargées. La perte de volume sur le fret aérien à l'import, est évaluée à 72% en avril 2020.

La décision de diminuer la capacité aérienne, complique et allonge le délai d'acheminement de ces articles importants de protection avec le déconfinement annoncé pour le 11 mai.

Les transitaires s'interrogent sur la recommandation de la DGDDI non appliquée en Guadeloupe portant sur le report de paiement au-delà du plafond de cautionnement des crédits d'enlèvement en DOUANE.

L'Atlantique Sud

La Guyane Française.

La situation sur les ports de GUYANE est assez calme.

Les deux compagnies maritimes CMA-CGM et MARFRET desservant la GUYANE FRANCAISE continuent cette desserte à raison d'un bateau chaque semaine en provenance du port du HAVRE et de l'EUROPE.

Ces bateaux partent ensuite vers le BRESIL pour revenir en EUROPE.

La situation sociale sur le port du DEGRAD DES CANNES est maitrisée grâce à une concertation permanente entre la Direction du GPMG le Grand Port Maritime de GUYANE, l'ensemble de la Communauté Portuaire et l'ensemble des ouvriers DOCKERS.

Toutes les mesures sont mises en place par le GPM GUYANE afin de protéger l'ensemble des utilisateurs de la plateforme portuaire.

Les principaux Transitaires de GUYANE sont organisés avec une partie en Télé Travail et assurent toutes les opérations d'Importations/Exportations dans de bonnes conditions et des délais raisonnables.

Les volumes importés en maritime semblent à ce jour avoir pour l'instant peu diminués.

Il reste cependant depuis le début de la crise sanitaire plus ou moins 400 TC pleins en stationnement permanent sur les quais de DDC.

Ces TC non alimentaires, sont destinés essentiellement à des importateurs ayant ou fermés les portes de leurs magasins durant cette crise du COVID 19 ou travaillant au ralenti.

Comme pour certains autres départements Ultra-Marins la GUYANE souffre de la très forte augmentation des tarifs aériens pratiqués par la compagnie AIR France. Monsieur le Préfet de la Région GUYANE a convoqué semaine dernière les principaux intéressés afin de trouver des solutions.

La compagnie AIR France assure depuis le début de la crise du COVID 19 seulement 2 vols par semaine en provenance de PARIS-CDG au lieu de 7 habituellement.

La compagnie AIR CARAÏBES a annulé tous ses vols au départ de PARIS-ORLY, contre 5 d'habitude chaque semaine. Et prévoit le vendredi 12 juin la reprise de ses vols entre PARIS-ORLY et la GUYANE.

Bien que frappée très vite au tout début de cette crise sanitaire par une famille revenant de MULHOUSE. La région GUYANE se trouve à ce jour très peu marquée par cette crise avec 1 seul décès du COVID19.

La région GUYANE doit cependant rester très très prudente.

Son voisin du sud le BRESIL est très fortement frappé par cette crise du COVID 19 et sa frontière avec le BRESIL, le fleuve OYAPOCK reste une frontière très difficile à contrôler.

Concernant le port de PARIACABO, le port de KOUROU-PARIACABO reçoit régulièrement les fusées ARIANE, SOYOUZ, VEGA, en provenance du port du HAVRE et de l'EUROPE toute entière.

Le Centre Spatial Guyanais se trouvant à l'arrêt depuis le début de cette crise sanitaire.

Les tirs sont suspendus. Le port de KOUROU-PARIACABO s'en trouve aussi à l'arrêt.

Le Pacifique

La Nouvelle Calédonie.

Ce territoire du PACIFIQUE semble heureusement très peu touché par ce virus du COVID 19. Suite à la dernière réunion de l'UMEP NC, l'UNION MARITIME ET PORTUAIRE de NOUVELLE CALEDONIE, aucun besoin spécifique ne s'est dégagé.

La Nouvelle-Calédonie est épargnée par la maladie, les 18 cas initiaux n'ont pas généré d'épidémie locale.

Les entreprises liées aux activités maritimes et portuaires ont, pour l'instant, réussi à s'adapter aux impératifs établis par les autorités locales.

Cela étant dit, certaines escales étant désormais prohibées (plus aucun navire de croisière, plus aucun navire de pêche étranger, plus aucun navire autre que les navires de charge) les entreprises dont l'activité est basée sur ces escales sont en souffrance ; certaines d'entre elles ont d'ailleurs déjà dû licencier une partie de leur personnel, et leur pérennité est menacée puisqu'un retour à la normale n'est pas espéré avant plusieurs mois, voire plusieurs années.

Toute aide du gouvernement permettant une normalisation rapide des échanges des biens, des croisiéristes et des visiteurs entre la Nouvelle-Calédonie et ses partenaires économiques/géographiques que sont la Nouvelle-Zélande et l'Australie serait particulièrement bienvenue.

Cela permettrait de relancer l'économie du tourisme en Nouvelle-Calédonie, qui se développait jusqu'alors lentement mais sûrement depuis une dizaine d'année, et soutenait significativement également les activités portuaires.

INDUSTRIES NAUTIQUES, PLAISANCE, YACHTING

Visioconférence du jeudi 9 avril 2020

Avec un chiffre d'affaire global dépassant les 5 milliards d'euros en 2019 et un nombre de plaisanciers atteignant aujourd'hui les 13 millions, l'enjeu économique du nautisme est majeur. La France se place d'ailleurs au premier rang européen et au second rang mondial en matière de construction de bateaux de plaisance. Les industries nautiques, la plaisance et le yachting représentent donc des secteurs clés et un bassin d'emploi considérable, aujourd'hui très fragilisés par la crise et le caractère saisonnier de leurs activités.

Yves LYON-CAEN
Président, FÉDÉRATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES (FIN)

Le nautisme se compose de quatre grands domaines :

- Le domaine industriel (chantiers, équipementiers, motoristes…). Ce segment a pratiquement cessé toute activité à partir du 12/13/14 mars. Le taux d'activité est aujourd'hui de 10%.

- Les commerces, magasins et négoces, également à l'arrêt complet car considérés comme des lieux de rassemblement.

- La location maritime : cette activité est sans doute celle qui souffre le plus de la situation. Le cumul des annulations et l'immense incertitude sur la capacité de remettre en place certaines liaisons aériennes, même de court/moyen-courrier, sont particulièrement en cause.

- La location fluviale est, quant à elle, en situation de souffrance mais garde l'espoir de faire sa saison. Cette activité, aujourd'hui à l'arrêt, pourrait être amenée à reprendre avec relativement plus de facilité après le confinement. Il s'agit d'une activité de proximité où les enjeux de déplacements sont relativement faibles.

Face à la crise, la filière s'est remarquablement organisée avec un grand élan de solidarité. Trois actions ont notamment été mises en place par la FIN :

- L'amélioration de l'accessibilité à l'information concernant les différents instruments et outils de soutien mis en place par le gouvernement. La FIN a mis en place un site internet dédié afin que les acteurs de la filière puissent consulter plus facilement les dispositifs auxquels ils sont éligibles.

- L'organisation de réunions avec plus de 150 acteurs professionnels pour échanger sur les situations particulières, envisager des scénarios prospectifs et faire remonter les principales difficultés.

- En liaison avec les ports de plaisance, la mise en œuvre d'une stratégie de reprise essentielle à la préparation de la saison.

La survie du nautisme se joue avant tout sur la capacité de la saison à obtenir des résultats acceptables. Dans les prochaines semaines, l'enjeu sera de fournir des équipements de protection aux salariés. Une question plus importante encore est celle du passage d'une logique de confinement collectif à une logique de dépistage individuel. Effectivement, si un bateau en provenance d'Italie souhaite entrer dans un port français sans possibilité de dépistage des équipages et des passagers, cela entraînera nécessairement des blocages. C'est, entre autres, sur cette question que reposera la concrétisation d'une réelle reprise économique.

La majeure partie du problème ne se pose pas dans l'immédiat mais plutôt l'hiver prochain. Si la saison n'existe pas cette année, les conséquences les plus dramatiques sont à venir et les mesures d'aides et de soutien devront perdurer pour éviter l'effondrement de tout le tissu économique.

Serge PALLARÈS
Président, FÉDÉRATION FRANÇAISE DES PORTS DE PLAISANCE (FFPP)

Les ports de plaisance enregistrent une baisse d'activité d'environ 20% depuis le début du confinement. L'ensemble des services (ventes d'hydrocarbures, manutention, passages d'escales…) sont ralentis voire suspendus.

Sur le segment manutention, les ports reprennent progressivement une activité toutefois strictement limitée aux professionnels. Les plaisanciers n'ont naturellement plus le droit d'accéder à leurs bateaux. La FFPP travaille en permanence avec ces professionnels pour accompagner la reprise d'activité en fonction des capacités de chacun.

Les ports enregistrent déjà des pertes au niveau des abonnements saisonniers, qui pourraient devenir très importantes au cours de la saison avril-septembre. Depuis quelques jours, plusieurs ports de plaisance évoquent des impayés sur les prélèvements automatiques mensuels des plaisanciers. Ces rejets systématiques n'augurent pas de bonnes choses pour la suite.

Les ports de plaisance doivent également se confronter à un enjeu humain relativement imprévu : le confinement massif de plaisanciers dans les bateaux. Les ports ne se sont pas préparés à la gestion de l'angoisse de ces personnes confinées dans des surfaces restreintes.

Au niveau des agents, l'ensemble des ports ont mis en place des mesures exceptionnelles : veille 24h/24 sur les activités administratives et les agents techniques. Une autre partie du personnel est soit en télétravail, soit en chômage partiel. Aussi, la FFPP mentionne un nombre croissant de plaisanciers inquiets de pouvoir ou non assumer leur bateau après la crise. Cela fragiliserait encore davantage la filière dans ses tentatives de relance. La question des exonérations et des reports pendant l'après-crise sont des sujets qui seront d'ailleurs très importants pour la reprise.

La FFPP espère une aide de l'outil législatif pour soutenir le secteur de la plaisance à se relever pendant et après la crise.

Nicolas HÉNARD
Président, FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE (FFV)

Si la plaisance et le nautisme souffrent considérablement de la situation, le sport de la voile est naturellement très concerné également. La principale crainte est que cette situation s'étende dans le temps.

La FFV a lancé une campagne de consultation destinée à ses 1 100 clubs afin d'avoir une vision globale de la situation. La majorité des cas assurent pouvoir tenir jusqu'à l'été mais qu'une absence d'activité estivale et des mesures encore trop restrictives sur les rassemblements auraient des conséquences dramatiques.

Sur les 180 millions d'euros de surface financière directe que comptent ses entités, la FFV estime à 80 voire 100 millions d'euros les pertes occasionnées si le pire scénario venait à se concrétiser. Il s'agirait avant tout de mobiliser rapidement des dispositifs déjà en place et d'assouplir/accélérer les relations avec certaines administrations.

Laurent FALAIZE
Président, RIVIERA YACHTING NETWORK

Depuis le début du confinement, certaines entreprises du cluster Riviera Yachting Network travaillent encore et d'autres ont fait appel au dispositif de chômage partiel. Certaines, sérieusement impactées, ont complètement arrêté leurs activités. Les sous-traitants, eux, restent en majorité opérationnels mais les donneurs d'ordre ont a minima ralenti leur activité. L'ensemble de la chaîne de valeur tourne donc à vitesse réduite.

Il est difficile de se projeter avec certitude, mais l'impact sur l'industrie du yachting professionnel sera lourd. En effet, qu'il s'agisse de la période d'entretien des bateaux durant leur hivernage ou de la période de navigation, les activités sont clairement saisonnières et cette crise intervient à un moment charnière : celle de la fin de la période de chantier et le début de la saison.

Les travaux sur les yachts ont été suspendus pour la plupart ou ralentis. Pour les bateaux stationnés au port, les flux sont limités par les ports eux-mêmes ce qui empêche les avitailleurs et sous-traitants d'intervenir sur les yachts à flot. Par ailleurs, les événements qui marquent le début de la saison du yachting tels que le Festival de Cannes ou le Grand Prix de Monaco ont été annulés.

Aujourd'hui l'ensemble de la filière fait preuve d'une réelle détermination pour reprendre les activités. Il s'agit maintenant de lui en donner les moyens et la capacité de travailler dans de strictes conditions sanitaires (approvisionnement en masques, gants, dépistages…).

Jacques CONZALES
Président, GROUPEMENT DES ÉQUIPAGES PROFESSIONNELS DU YACHTING (G.E.P.Y)

La problématique majeure rencontrée par les équipages du yachting français réside dans le caractère éphémère de sa population et son interdépendance avec les pays voisins comme l'Italie ou l'Espagne. À cela s'ajoute une protection sociale pas systématiquement identique aux règles françaises : un membre d'équipage français travaillant sur un navire de pavillon étranger peut se retrouver débarqué sans ressources et sans éligibilité aux différents dispositifs mis en place.

Un travail est en cours avec les pouvoirs publics, concernant notamment les problématiques de mise en service des bateaux et la question du renouvellement des certificats. Le G.E.P.Y garde l'espoir de sauver la saison 2020 mais reste lucide face à une situation qui s'annonce défavorable. Le principal levier d'action reste de donner au personnel les moyens de travailler dans les meilleures conditions possibles.

RIVIERA YACHTING NETWORK

Note de conjoncture yachting professionnel en période de confinement/coronavirus - 1er avril 2020

Le dernier semestre 2019 avait été excellent pour l'industrie du yachting au niveau régional et notamment pour les activités dédiées au refit et à la réparation de yachts, contrastant littéralement avec le semestre qui lui avait précédé.
C'est donc, dans chacune de nos entreprises, avec enthousiasme, confiance et ambition que nous avons abordé cette année 2020; mais soudainement, la crise sanitaire majeure du coronavirus nous a frappés.

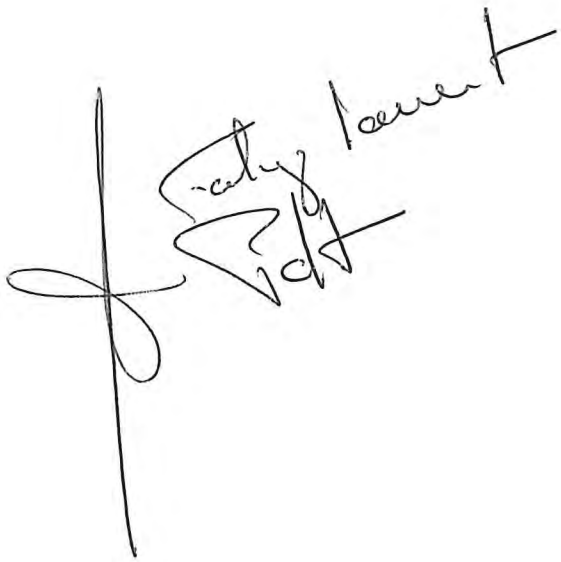
Alors que le confinement a débuté il y a deux semaines, certaines de nos entreprises travaillent encore, d'autres ont mis en place du chômage partiel, voire carrément arrêté leur activité.
Pour l'heure, il est à noter que les chantiers de refit de yachts,Monaco Marine, IMS ou MB92 sont totalement fermés et que Palumbo, Nautech ou Other Angle continuent à travailler au ralenti.
Les sous-traitants eux restent dans leur majorité opérationnels mais les donneurs d'ordre ayant a minima ralenti leur activité, c'est l'ensemble de la chaine de valeur qui tourne à vitesse réduite. Enfin, la main d'œuvre de spécificité liée à la peinture, ou aux moteurs de yachts notamment, qui vient d'Europe de l'est ou du nord, n'est pas présente sur le territoire régional ce qui bloque parfois les quelques travaux en cours.

Il est difficile de se projeter valablement, mais l'impact sur l'industrie du yachting professionnel sera lourd.
En effet, qu'il s'agisse de la période d'entretien des bateaux durant leur hivernage ou de la période de navigation, nos activités sont très clairement saisonnières et cette crise intervient à un moment charnière, entamant à la fois la fin de la période de chantier et le début de celle du charter.
Les travaux sur les yachts ont été suspendus pour la plupart ou ralentis, contraignant quoi qu'il en soit les bateaux et les équipages à rester stationnés dans les chantiers, dans l'attente d'une date ultérieure de livraison.
Pour les bateaux stationnés au port, les flux sont strictement limités par les ports eux même, ce qui empêche les avitailleurs et sous-traitants d'intervenir sur les yachts à flot.
Par ailleurs, les événements qui marquent le début de la saison yachting tels que le Festival du film de Cannes ou le Grand Prix de Monaco ont été annulés.
De nombreuses unités semblent rester aux Caraïbes alors que leur présence en Méditerranée était programmée pour la saison de charter....
Enfin, le MYBA Charter Show qui devait se tenir à Barcelone fin avril et qui permet de finaliser bon nombre de contrats de location a lui aussi été annulé.

Ainsi, alors que pour l'ensemble de l'économie, l'INSEE table sur 3 points de PIB perdus pour un mois de confinement, en estimant que 65% de l'économie fonctionne encore; on peut craindre qu'un secteur d'activité comme le nôtre qui ne se concentre que sur quelques mois autour de la période actuelle soit lourdement ébranlé.

Notre économie s'est figée et nos activités qui nécessitent une trésorerie suffisante pour faire face aux charges fixes des mois blancs et aborder le démarrage de la saison suivante avec sérénité, nous annonce des mois à venir difficiles.
Il va donc nous falloir être plus que jamais solidaires, positifs pour relancer ensemble la machine, dès que possible, au sortir de cette crise.
Le conseil d'administration du cluster s'est déjà réuni le 20 mars dernier en vidéo conférence pour faire un point collectif sur la situation économique de notre filière, sur ses difficultés et envisager le moment de la reprise. Ce type de réunions aura lieu tous les 15 jours.
A l'issue de ce premier conseil, nous avons saisi la DIRECCTE et proposé, pour plus de souplesse, que la mise en place du chômage partiel prenne en compte le salarié individuellement et non pas un service complet au sein de l'entreprise. De la même manière, nous avons questionné la direction régionale de l'URSSAF sur des modalités souhaitées d'aménagements de paiement au moment de la relance de nos activités.

Contact : direction@rynetwork.com
Fabien ARNOUX : 07.83.09.25.23.



PÊCHE, AQUACULTURE, ÉLEVAGES MARINS

Visioconférence du vendredi 10 avril 2020

Avec une production de plus de 640 000 tonnes pour une valeur d'environ 1,7 milliard d'euros, la France métropolitaine est le 4ème producteur de pêche et d'aquaculture de l'Union européenne. Elle dispose d'une flotte d'environ 4 417 navires et d'une soixantaine de ports de pêche. Pionnière dans l'aquaculture marine européenne, la France maintient sa place de première productrice d'huîtres en Europe. Très impactées par la crise, les filières de la pêche, de l'aquaculture et des élevages marins dépendent fortement du niveau de consommation. Tout l'enjeu réside notamment dans la manière d'inciter nos concitoyens à consommer davantage de produits de la mer.

Gérard ROMITI
Président, COMITÉ NATIONAL DES PÊCHES MARITIMES ET DES ÉLEVAGES MARINS

Dès le début de la crise, la flotte a été stoppée à hauteur d'environ 80%. Aujourd'hui, seulement les journaliers continuent de naviguer en attendant une réorganisation plus profonde de la filière. Le CNPMEM essaie d'organiser des roulements avec les organisations de producteurs afin d'alimenter le marché. En Méditerranée, la campagne de pêche au thon rouge s'approche et fait craindre un manque à gagner important si les dates ne sont pas différées.

La grande difficulté rencontrée par les professionnels de la pêche reste sans doute le respect des conditions sanitaires dans tous les segments d'activité et particulièrement à bord. Des approvisionnements en masques sont d'ailleurs attendus par la filière. Sans les bons équipements et les bons masques, notamment FFP2, le maintien de l'activité reste très compliqué.

L'autre aspect important réside dans la question des arrêts temporaires et de l'accès au chômage partiel. Nombreux sont les professionnels de la pêche n'ayant pas accès au dispositif. Les aides européennes ne touchent pas non plus l'ensemble de la profession, à l'exemple des pêcheurs à pied et ramasseurs d'algues qui n'entrent pas dans le périmètre couvert par le FEAMP. Une piste proposée consisterait en une aide des collectivités territoriales pour actionner des aides de minimis susceptibles de soutenir les professionnels et pêcheurs indépendants. Il y a également des problèmes majeurs concernant les relèves et rapatriements d'équipages.

Aujourd'hui, la profession a grandement besoin d'une feuille de route claire concernant l'ensemble des territoires. Il apparaît essentiel de mettre en place une cellule de crise pour accompagner les marins-pêcheurs et de véhiculer un message uniforme aux professionnels de la pêche installés sur l'ensemble des littoraux. Une forte attente demeure sur le résultat du vote par le Parlement européen le 16 avril prochain portant sur

les mesures proposées par la Commission européenne. Il convient également de ne pas oublier l'importance des questions liées au Brexit.

Christel PEROT-CAMUS
Directrice, COMITÉ NATIONAL DE LA CONCHYLICULTURE

Si la période de Pâques offre une conjoncture plus favorable à la reprise des ventes, les ventes isolées posent particulièrement problème à la filière conchylicole. La tendance globale des ventes reste toutefois à relativiser tant que celles-ci ne sont pas complètement à l'arrêt. L'activité des écloseries est, quant à elle, entièrement suspendue.

Néanmoins, la crise actuelle vient s'ajouter à la précédente. Les problèmes de trésorerie sont considérables pour une filière en réelle souffrance depuis le mois de décembre 2019 et les dégâts du norovirus.

Des annulations d'échéances vont être demandées au ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation pour aider la filière à se remettre de cette succession d'épisodes défavorables.

Jean-Pierre CHALUS
Délégué général, UNION DES PORTS DE FRANCE

Concernant les ports de pêche, l'enjeu est triple :

- Rassurer l'ensemble des acteurs ;

- Mettre en place des mécanismes concrets pour permettre d'assurer le soutien des prix ;

- Mieux intégrer les ports de pêche dans les réflexions. Ceux-ci se trouvent en très grande difficulté avec des pertes d'activité de l'ordre de 70 à 80% et des baisses de volumes qui ont été immédiates dès le début du confinement.

Jacques WOCI
Président, FRANCE FILIÈRE PÊCHE

Aujourd'hui, le problème majeur de la filière pêche est celui de l'équilibre entre l'offre et la demande. Si une frénésie d'achat a été constatée au début du confinement, on a pu observer un temps d'arrêt brutal de l'achat de poisson considéré comme non-prioritaire par les consommateurs.

Pour limiter ce phénomène, la quasi-totalité des enseignes de distribution s'est rapidement mobilisée pour communiquer des messages positifs sur les pêcheurs et la consommation de poisson. Cette mobilisation n'a pas été vaine, puisque l'on peut dès aujourd'hui constater une reprise progressive de la consommation. Néanmoins, il reste difficile de compter sur un volume satisfaisant et la question des prix demeure un critère particulièrement important. La filière privilégie donc la vigilance. La surveillance du

niveau de consommation de poisson dans les semaines à venir est essentielle. Tout l'enjeu est de réfléchir à la manière d'attirer encore davantage le consommateur vers le poisson et les produits de la mer pour maintenir un niveau d'activité acceptable.

Sur le plan de l'approvisionnement en masques, France Filière Pêche a pris l'initiative de commander 300 000 masques destinés aux professionnels de la filière. Cette commande répond à une attente très forte et à un besoin de rassurer les professionnels tout en soulignant la mobilisation de la filière.

Frédéric TOULLIOU
Président, UNION DU MAREYAGE FRANÇAIS

Le secteur du mareyage étant essentiellement composé de TPE/PME, les entreprises sont confrontées à d'importants problèmes de trésorerie malgré une réelle détermination à maintenir une activité.

Très fragilisés, les professionnels du mareyage se montrent inquiets vis-à-vis des perspectives des prochaines semaines. Sur ce point, la consommation sera naturellement le déterminant majeur du marché.

La filière de la pêche et de l'aquaculture doit poursuivre son élan de cohésion vers une réflexion commune autour des solutions de sortie de crise. La perspective d'une reprise d'activité rend particulièrement indispensable de maintenir soudé l'ensemble des maillons de la chaîne. Cela inclut les activités de pêche en amont, la commercialisation/distribution en aval sans oublier les criées et activités de mareyage qui interviennent en tant qu'étape intermédiaire. Pour s'organiser de manière optimale, il est nécessaire d'avoir une visibilité absolue sur chacune des activités afin de maintenir l'ensemble des maillons de la chaîne tels qu'ils existaient avant la crise.

Jean-Loup VELUT
Secrétaire général, COOPÉRATION MARITIME

La problématique principale est celle des arrêts temporaires et du chômage partiel. Sur le premier point, des compromis ont été trouvés et restent en attente de validation. Concernant le dispositif d'activité partielle, une ordonnance est attendue à l'issue du prochain Conseil des ministres.

À cela s'ajoute deux autres enjeux :

- La question de la responsabilité des chefs d'entreprise, en première ligne juridique. Un certain nombre de syndicats interpellent le gouvernement sur cette question en demandant une diminution de la responsabilité des employeurs. Certains employeurs craignent de demander à leurs employés de reprendre le travail face aux risques majeurs que cela pourrait impliquer sur le plan juridique.

- Aussi, le besoin d'appui se fait sentir pour certaines structures. Certaines sont menacées à très court terme et ne remplissent pas systématiquement toutes les conditions pour bénéficier de mesures de soutien comme le Prêt garanti par l'État.

Nicolas BERTHOMMIER
Directeur de CAVIAR PERLITA et Représentant du SFAM

Les ventes ont observé une hausse relative sous l'effet de l'intérêt manifesté par la grande distribution. Les enseignes ont cherché à sensibiliser les consommateurs à l'achat des produits de nos côtes et de nos élevages marins.

La période actuelle marque le début de la saison pour l'écloserie (marine ou d'esturgeon) ce qui explique le faible impact pour ce secteur. Toutefois, les conséquences de la crise risquent de se faire sentir prochainement à mesure que la saison avancera.

Les fermes marines, élevages en mer ou à terre, (bar, daurade, maigre, saumons, turbots), après 15 jours sans aucunes ventes, ont observé une remontée progressive à 50% du chiffre habituel sous l'effet des achats des GMS et de la faveur accordée aux produits français face à ceux d'importation.

La production de caviar, filière d'excellence en France et en Europe, est quant à elle fortement impactée. Les entreprises productrices n'enregistrent aucun chiffre d'affaire depuis le 13 mars, pour deux raisons : les grandes difficultés d'exportation (50% du chiffre d'affaire de la filière) et l'arrêt de la restauration. À cette situation précaire s'ajoute l'impossibilité pour ces entreprises de réduire leurs charges, majoritairement fixes. Aussi, les tentatives d'exportation se heurtent à des blocages administratifs conséquents. En effet, l'exportation de ce type de produits nécessite l'obtention d'un certain nombre de documents originaux relativement difficiles à expédier/recevoir à cause des dysfonctionnements des services postaux en cette période. Si quelques destinations commencent à se rouvrir à l'export, l'Asie par exemple, les exportations restent impossibles car la filière peine à recevoir ces documents obligatoires. Une solution consisterait à assouplir les réglementations afin d'autoriser les documents copies ou scannés, à titre exceptionnel, afin de favoriser la reprise des ventes.

Pour l'aquaculture comme pour l'ensemble des filières de la pêche et des élevages marins, il apparaît crucial de passer d'une logique de reports de charges à une logique d'annulation et d'exonération de charges. Cet aspect est particulièrement clé et viendra largement conditionner la manière dont les différentes filières pourront "passer le cap".

SFAM
SYNDICAT FRANÇAIS D'AQUACULTURE MARINE ET NOUVELLE

- L'Aquaculture française est une filière d'excellence en Europe elle est constituée de professionnels courageux et volontaires.

- L'ensemble de la filière souffre ce cette crise.

- Les écloseries Marines sont des références mondiales dans leur domaine. Pour le moment l'impact de la crise est limité (pour les écloseries marines), mais une très grande incertitude s'installe pour l'avenir, les fermes de grossissement qui ne vendent pas ou mal risquent d'annuler purement et simplement les commandes d'alevins. Aucune possibilité de reporter ou stocker en écloserie.

- Les fermes marines, élevages en mer ou à terre, (bar, daurade, maigre, saumons, turbots) après 15 jours sans aucune vente, elles ont vu une remontée progressive à 50% du chiffre habituel sous l'effet des achats de la GMS et de la faveur accordée aux produits français face à ceux d'import, Norvège, Grèce ou Turquie…

- Filière esturgeons et Caviar : plus une vente depuis le 13 mars, des annulations de ce qui était en cours. Cette filière réalise 50% de son CA à l'export.

- Plus de courrier postal ➔ plus d'export possible, urgence d'établir la dématérialisation des documents (accord de l'état) = certif véto et Cites, accord des douanes…
- L'immense partie de nos charges sont fixes ➔ peu de leviers pour réduire la voilure, seulement 30% de chômage, il faut poursuivre les soins aux poissons, les autres charges courent : EDF, aliment, oxygène…
- Grande difficultés

- L'heure n'est plus aux reports, mais à un vaste plan d'abandon des charges : sociales, d'énergie… ou de subventions directes pour soutenir l'absence de chiffre

- Nous suivons avec attention ce qui se négocie au niveau de l'Europe et en particulier le décloisonnement de la mesure 55 du FEAMP, il est indispensable que la France fasse valoir auprès de Bruxelles notre spécificité et en particulier la nécessité de recevoir des aides au niveau direct des entreprises car nous sommes organisés de cette manière

Communiqué de presse
Paris, le 24 mars 2020

APPROVISIONNEMENT ET CONSOMMATION DE PRODUITS AQUATIQUES :

LA PÊCHE, LA PISCICULTURE ET LA CONCHYLICULTURE REPONDENT PRÉSENTS FACE AU COVID-19

L'ensemble des acteurs des filières de pêche, de pisciculture et de conchyliculture français reste mobilisé pour maintenir l'approvisionnementen produits aquatiques et contribuer à l'alimentation des Français. Malgré le contexte contraignant de la propagation du COVID-19, et le renforcement des mesures de confinement, tous les professionnels de ces filières renouvellent leur engagement pour répondre à la mission fixée par le gouvernement.

CONTINUER A PROPOSER LE MEILLEUR DES PRODUITS AQUATIQUES FRANÇAIS

L'ensemble des acteurs de la production, de la transformation, de la logistique et de la commercialisation œuvre main dans la main pour proposer aux consommateurs des produits aquatiques frais, sains et de qualité. Les navires de la flotte française métropolitaine qui le peuvent continuent de partir en mer pour approvisionner les étals de poissonnerie. Il en va de même pour les entreprises de pisciculture, qui continuent de prendre soin des poissons et de pêcher à la commande, et de conchyliculture, qui continuent d'apporter au quotidien tout leur savoir-faire et leur maîtrise dans la production d'espèces emblématiques de la consommation française.

Pêche de la truite sur une pisciculture

Ostréiculteur retournant une poche

Fileyeur

Chaque maillon de la filière demeure engagé à faciliter l'approvisionnement en produits aquatiquessains et de qualité, tout au long du parcours des mers et des rivières à l'assiette.

Atelier de mareyage

Cela passe notamment par une mobilisation des entreprises de mareyage, maillon indispensable entre la production et la distribution. Face à une situation délicate, le savoir-faire de ces professionnels est un atout majeur pour proposer non seulement des produits frais mais également des produits préparés (poissons sous forme de filets, développement d'une offre de produits pré-emballés), et ce afin de s'adapter au mieux aux besoins des consommateurs.

Pour de nombreux Français, les contraintes liées au confinement renforcé appellent à une nouvelle manière de vivre et de consommer. Attentifs à la situation inédite pour un grand nombre de consommateurs, les professionnels de la commercialisation des produits aquatiques, et plus particulièrement les artisans poissonniers et les enseignes de la grande distribution, en coopération étroite avec les professionnels de la logistique, assureront la mise à disposition de produits frais dans le respect absolu des consignes sanitaires pour l'ensemble des salariés et des clients.

Poissonnier

Pour plus d'informations :

poisson-aquaculture.fr
@Atelier.Poisson
@atelierpoisson
@AtelierPoisson

cnc-france.com
@cncfrance
@conchyliculture.officiel
@CNCFrance

pavillonfrance.fr
@PavillonFrance
@pavillon.france

À propos du CIPA :

Créé en 1997, le Comité Interprofessionnel des Produits de l'Aquaculture regroupe les organisations professionnelles représentatives de la filière piscicole française. Il rassemble au sein d'une même interprofession les éleveurs de poissons (en eau douce et en eau de mer), les transformateurs de truite, et les fabricants d'aliments pour poissons. Il joue aussi bien un rôle de concertation entre les différentes parties prenantes, que de promotion de l'aquaculture et de ses produits, de prescription de solutions en accord avec les bonnes pratiques sanitaires, environnementales et les tendances de consommation et enfin de médiation auprès des instances publiques à tous les échelons.

www.poisson-aquaculture.fr

Contact presse :
Clémence Gaultier - **Agence ProtéinesXTC**
01 42 12 29 01 – c.gaultier@proteinesxtc.com

À propos du CNC :

En France et de par son histoire, l'exercice de la conchyliculture est encadré par plusieurs dispositifs spécifiques. Ainsi, il existe une **organisation interprofessionnelle de la conchyliculture**, sous diverses formes depuis 1853, représentant les secteurs de la production et de la distribution. Elle s'organise aujourd'hui autour d'un travail coordonné entre le Comité National de la Conchyliculture et les 7 Comités Régionaux de la Conchyliculture couvrant **l'ensemble des bassins de production : Normandie-Mer du Nord, Bretagne Nord, Bretagne Sud, Pays de la Loire, Charente-Maritime, Arcachon-Aquitaine et Méditerranée.**
Les professionnels qui se livrent aux **activités de production, de distribution et de transformation** des produits de la conchyliculture adhèrent obligatoirement à l'organisation interprofessionnelle.

Premier pays producteur ostréicole d'Europe avec une production de près de 100 000 tonnes par an, la France produit aussi bien des **huitres creuses (« crassostrea gigas »)** sur tout le littoral français que des **huitres plates (« ostreaedulis »)** en Bretagne et en Corse. Le CNC représente également les coques, les palourdes et les moules. La France est aussi le 2ème producteur européen de moules.
www.cnc-france.com

Contact presse :
Juliette LOPEZ – Chargée de communication CNC
06 68 80 71 66

À propos de FRANCE FILIÈRE PÊCHE :

Créée en 2010, France Filière Pêche est l'association à vocation interprofessionnelle qui réunit tous les maillons de la filière de pêche française, des producteurs (pêcheurs) aux commerçants (artisans poissonniers et rayons marée des GMS), en passant par les mareyeurs et les grossistes. Elle répond à deux objectifs :

- Favoriser la commercialisation des produits de la pêche française et encourager leur consommation auprès du grand public, à travers la marque collective PAVILLON FRANCE.
- Promouvoir une pêche plus durable et responsable, en soutenant la recherche scientifique et en accompagnant la modernisation des entreprises de pêche.

La filière de pêche française s'inscrit depuis de nombreuses années dans une démarche vertueuse : faire progresser la filière d'un point de vue technique, économique et écologique afin d'optimiser les performances de pêche dès maintenant tout en préservant les ressources pour demain.
France Filière Pêche s'engage également auprès de l'ensemble des opérateurs de la filière sur des sujets techniques et sanitaires. Des projets sont ainsi mis en œuvre, avec l'appui de financements européens (mesure d'innovation du Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche).
www.francefilierepeche.fr

Contact presse :
Inès Ekoule-Ebongue – **L'Agence Marie Antoinette**
01 55 04 86 42 – ffp@marie-antoinette.fr

FEDERATION FRANÇAISE D'AQUACULTURE

Impact de la crise du Covid-19 sur la filière piscicole française

Chiffres-clés de la filière

	Production	Nombre d'entreprises
Salmoniculture en eau douce	39 500 T	262
Pisciculture d'étangs	7 000 T	80 entreprises exploitant les étangs
Pisciculture marine (écloserie)	102 millions d'alevins	4
Pisciculture marine (grossissement)	4 300 T	26
Acipensériculture (esturgeon)	Caviar = 38,4 T Chair = 350 T	7
Transformation de truite	CA = 160 M€	50

Résultats de l'enquête : Impact du COVID19 sur la filière piscicole française *(Enquête menée du 03 au 15/04)*

Les taux de retour démontrent une couverture de plus de 75 % de la production nationale :

- Salmoniculture en eau douce : retours de 163 entreprises > soit 74% de la production nationale
- Pisciculture d'étangs : retours de 13 entreprises > soit 30% de la production nationale
- Pisciculture marine : retours de 11 entreprises > soit 88% des volumes de grossissement / 100% des volumes d'écloserie
- Esturgeon : retours de 5 entreprises > soit 87% de la production de caviar en France
- Transformation : 14 entreprises > 81% du CA total de la transformation française

PRODUCTION			TRANSFORMATION	
Pisciculture Eau douce (Truite et étangs)	Pisciculture Marine (Ecloserie)	Pisciculture marine (Grossissement)	Ateliers de transformation: (Truite)	Esturgeon (Caviar)
- 31% en mars 2020 (-3,5 M€) *- 44% en avril (estimé)* *- 42 % en mai (estimé)*	- 14% en mars 2020 (– 420 k€) *- 23% en avril (estimé)* *- 20% en mai (estimé)*	- 15% en mars 2020 (-360 k€) *- 8% en avril (estimé)* *- 18% en mai (estimé)*	- 11% en mars 2020 (-1,7 M€) *- 17% en avril (estimé)* *- 16% en mai (estimé)*	- 59% en mars 2020 (-2,4 M€) *- 51% en avril (estimé)* *- 83% en mai (estimé)*

En conclusion :

- **Des filières particulièrement sinistrées** : Filière du Poisson Vivant à destination de la Pêche de loisir, Filière Esturgeon (Caviar), Filière Marine (Ecloseries)
- Perte de CA sur **mars 2020 : environ 9 M€** pour l'ensemble de la filière piscicole
- Perte de CA **estimée** sur **avril 2020 : environ 11 M€** pour l'ensemble de la filière piscicole
- Perte de CA **estimée** sur **mai 2020 : environ 12 M€** pour l'ensemble de la filière piscicole
- **Pertes des mois à venir feront l'objet d'une nouvelle enquête, mais très forte inquiétude des producteurs quant à l'allongement de la crise sanitaire et économique, avec des conséquences désastreuses pour les entreprises.**

Fédération Française d'Aquaculture -160 rue Blaise Pascal, 33127 ST JEAN D'ILLAC - tel: 05 56 68 94 95/e-mail : srambert@aquafrance.org

INFO N°2
#COVID19

SA.THO.AN.
SETE

POINT D'ACTUALITE CRISE COVID19 11/04/2020

Chaîne de commercialisation

- Depuis le 1er avril :
  En Occitanie :
  Sète : 4 à 5 criées par semaine - la moitié de la flottille en activité - apports de l'ordre de **50-60%**.
  Agde, Grau du Roi : 3 criées par semaines ; apports de l'ordre de 40-50%
  Port la Nouvelle : criée fermée en début de mois.
  En PACA : marchés très perturbés - quelques petits navires côtiers tentent des ventes directes – la situation semble de se débloquer légèrement en raison de la réouverture de certains marchés en extérieurs.
  En Corse : marchés totalement perturbés ; très peu de ventes observées (baisse supérieure à **-80%**).
- Au global des ventes réduites pour ce début de mois : **-50%** d'apports sur le mois d'avril ; les prix moyens se tiennent malgré tout en début de mois ; environ **+10-20 %**.
- Peu de ventes en GMS et marchés export vers Espagne et Italie dépréciés.

Situation des entreprises de pêche

- **La Flottille des chalutiers** : **40-50%** des navires sont stoppés. Les navires en activité travaillent malgré tout assez correctement au regard de la situation de crise. En absence de dispositifs de soutien (*Arrêts Temporaires*), les structures professionnelles peinent à organiser la production → il est à craindre que les chalutiers reprennent la mer par crainte de pertes financières en cas d'absence de dispositif de soutien → En cas d'apports en augmentation en situation de crise → risques de méventes et accroissement des invendus

- L**a Flottille des petits métiers** : 70% des navires sont stoppés. Les navires en activité ne travaillent que quelques jours et tentent de réaliser des ventes directes aux particuliers, mais les volumes restent marginaux.
  Les unités de la région Occitanie ont accueilli très favorablement les aides régionales (fonds de solidarité pêche) – Demandes de référencement auprès des GMS en cours en PACA - La Corse envisage d'intervenir, dans le cadre du régime de minimis COVID-19.

- La SATHOAN intervient au niveau national comme régional pour mettre en œuvre très rapidement des solutions simples et pragmatiques pour les entreprises et marins

Campagne Thon rouge de ligne

Quelques mareyeurs (Occitanie et Paca) ont réussi au travers des efforts de l'OP SATHOAN à relancer quelques opérations de ventes en GMS, alors que les captures étaient nulles en mars. On observe une légère reprise des opérations de pêche (7 tonnes en 15 jours), ce qui correspond à un taux de capture d'environ **30%** des apports vs. 2019

Campagne Thoniers senneurs

Toujours aucune information de la DPMA / UE / ICCAT sur possible réalisation de la campagne de pêche en 2020. Une reunion d'information est prévue avec la DPMA mercredi 15 avril → tres forte inquiétude des entreprises et des équipages – A noter 2 thoniers français bloqués dans un port espagnol.

LE POINT AVEC…

Denis ROBIN
Secrétaire général de la Mer

Depuis le début de la crise, le SGMer est impliqué dans de nombreux cercles d'échanges et réunions de crise :

- La réunion bi-quotidienne du Comité interministériel de crise, piloté par le ministère de l'Intérieur. La première séquence, organisée à midi, aborde les thématiques interministérielles liées à la crise du covid-19. La réunion du soir, quant à elle, se fait en la présence des Préfets de région et est consacrée aux questions territoriales.

- La réunion hebdomadaire ou bi-hebdomadaire organisée à l'initiative du Secrétaire d'État chargé des transports avec les différentes administrations concernées. Ce temps d'échange traite plus particulièrement des problématiques spécifiques aux transports et activités portuaires.

- D'autres réunions sont mises en place avec les filières industrielles. Globalement, les thématiques maritimes sont gérées à Bercy par Agnès Pannier-Runacher.

Le SGMer a également souhaité **renforcer son rôle de relai avec les services déconcentrés**. Des audio-conférences sont proposées chaque semaine avec les préfets maritimes. D'autres réunions sont régulièrement organisées avec les préfets littoraux afin de répondre aux questions et travailler à une meilleure harmonisation des actions sur chaque façade maritime.

Aussi, le SGMer n'oublie pas le milieu associatif et les ONG environnementales du Comité France Océan. Une réunion est d'ailleurs organisée autour de la sortie de crise et des perspectives d'avenir.

Le Secrétariat général de la Mer prend en charge un certain nombre de problématiques pour gérer la crise dans les secteurs du maritime :

- Dès le début, beaucoup d'énergie a été mobilisée pour vérifier la mise en œuvre effective du confinement et de l'interdiction de certaines activités, notamment de plaisance. Par exemple, un certain nombre de plaisanciers ont pris la décision de se confiner sur leurs bateaux. Le SGMer, avec l'aide des préfets maritimes, a dû mener une campagne de vérification et d'information pour bien faire respecter les interdictions liées aux activités de plaisance.

- Toujours concernant le nautisme et la plaisance, plusieurs professionnels de la Fédération des Industries Nautiques expriment la volonté de commencer à sortir les bateaux de plaisance de l'hivernage. Cela permettrait de faciliter leur mise à l'eau et ainsi de mieux se préparer à la reprise. Sur ce point, le SGMer a émis un avis défavorable : engager un tel processus entraînerait par la suite une réaction en chaîne chez les plaisanciers pour demander l'utilisation de leurs bateaux.

Il est nécessaire, à ce stade, de ne pas donner une trop grande impression de déconfinement pour ne pas risquer un relâchement des efforts fournis jusqu'ici. Par exemple, certains maires demandent déjà le rechargement des plages en sable ou encore l'installation des bouées de délimitation des zones de baignade. Là encore, ces demandes considérées comme prématurées font l'objet d'un avis défavorable.

- Une autre problématique majeure a été la gestion d'une relation relativement compliquée avec le secteur de la croisière. Après la crise, il apparaîtra nécessaire d'engager un dialogue avec les acteurs de la croisière pour instaurer un certain nombre de règles et recommandations de bonnes pratiques. Au cours du confinement, certains bateaux ont continué leur navigation et demandé une autorisation d'entrée dans les ports français afin d'y débarquer passagers et équipages. Les rapports avec les autorités administratives françaises ont parfois été tendus.

- Le SGMer assure également le **suivi de l'activité économique des filières avec le Comité France Maritime**. Les ports, par exemple, ont pu maintenir leurs activités malgré des difficultés initiales vis-à-vis de l'exercice des droits de retraits. Les autorités portuaires ont remarquablement réussi à négocier avec les syndicats et à instaurer des chartes de sécurité sanitaire. La filière de la construction et des industries navales est, quant à elle, fortement ralentie à l'exception des bureaux d'études et de Naval Group qui maintient l'essentiel de ses activités de souveraineté. Cette suspension d'activité rend difficile la réparation des bateaux et l'approvisionnement en pièces de rechange. Une augmentation des cas d'avaries tend à se dessiner sur les navires de pêche qui continuent à sortir.

- Concernant la sortie de crise, le SGMer a récemment lancé avec le Cluster Maritime Français une large enquête auprès de toutes les filières du maritime. Il s'agit essentiellement de les interroger sur les scénarios de déconfinement et les attentes relatives à un plan de relance gouvernemental. Les réponses sont attendues dans la prochaine quinzaine.

- Enfin, le SGMer mobilise l'ensemble de ses équipes pour **mener des réflexions et alimenter le cabinet du Premier ministre**. Ainsi, une première note a été réalisée sur les impacts économiques du covid-19 sur le maritime. Un autre travail est en cours, consistant à interroger les régions françaises sur le diagnostic de l'activité maritime et des aides mobilisées pour accompagner la reprise dans chaque région. Une note prospective issue des réflexions menées avec les ONG environnementales est également en cours et une autre, consacrée au retour d'expérience et à la prise en compte du maritime dans la gestion de crise, est envisagée.

En ce qui concerne les perspectives, la question de la fermeture des marchés asiatiques aux produits de l'aquaculture est un problème commun à toute l'Europe. Le SGMer reste très attentif à la reprise de ce flux d'export vers l'Asie et souligne que l'ensemble des territoires et collectivités devront participer à cette reprise.

Les premières réflexions avec le Premier ministre portant sur le prochain CIMER avaient déjà été engagées avant la crise sanitaire. Celles-ci devront naturellement se nourrir du retour d'expérience lié à la crise actuelle et s'orienter vers des propositions concrètes de relance et de transformation de certains modèles économiques. Par exemple, certaines filières commencent

à remettre en cause le bien-fondé d'un plan de relance concernant certains secteurs très capitalistiques et consommateurs d'énergie.

Ce plan de relance est préparé au ministère de l'Économie et des Finances et des réunions avec Agnès Pannier-Runacher seront organisées pour en assurer le suivi.

LE POINT AVEC…

Thierry COQUIL
Directeur des Affaires maritimes

La Direction des Affaires maritimes est principalement mobilisée autour de cinq axes :

- Des questions **régaliennes** : recherches de solutions sanitaires pour les navires de croisière en difficulté ; préparation des arrêtés et décrets pour encadrer le transport maritime en général, et le transport de personnes en particulier, pendant et après la crise ; résolution de blocages ponctuels de continuité de l'approvisionnement des Outre-mer par voie maritime ; appui à certaines liaisons de continuité territoriale ; travail de coordination européenne…

- Des questions **d'accompagnement opérationnel des acteurs du maritime**. Cela inclut les problématiques de titres arrivant à échéance et dont la prolongation a été nécessaire, ou encore les questions relatives aux relèves d'équipages et aux armateurs bloqués à l'étranger. Cela concerne également les mesures sanitaires : dès le mois de février, la DAM a publié des recommandations sanitaires régulièrement actualisées. Une FAQ a également été mise à disposition sur le site internet.

- Des questions **d'accompagnement économique et social des filières**. Sur ce point, la DAM organise des concertations hebdomadaires avec les syndicats et les acteurs économiques afin de suivre les préoccupations et traiter chaque problématique. Il est également question des mesures financières mises en place par l'État et aux cas particuliers susceptibles de se poser pour les filières du maritime. Mise en place d'une mesure spécifique d'activité partielle pour les pêcheurs à la part (ordonnance passée en Conseil des ministres)

- Des questions liées au **maintien du fonctionnement de l'administration**. Si des plans de continuité ont pu être établis au niveau des CROSS et des dispositifs POLMAR/Terre, la principale difficulté a été de maintenir un haut niveau d'activité avec des moyens numériques (télétravail) pas vraiment adaptés. Les besoins estimés pour l'instruction des dossiers et l'estimation des financements européens pourraient s'élever à 60 postes. Pour organiser cela, la DAM travaille avec la DPMA. Aussi, toute une réflexion est menée concernant les écoles et formations maritimes (gestion des diplômes délivrés dans les LPM et autres établissements maritimes, maintien ou non des concours…).

- Enfin, un cinquième axe concerne **les perspectives de sortie de confinement et les questions de relance**. À l'évidence, l'enjeu initial de la relance consistera à rattraper un certain nombre de tâches qui n'ont pas pu être traitées pendant le confinement et à permettre aux services publics de base de fonctionner à nouveau (délivrance de titres en retard, gestion des examens des LPM et ENSM, remise en état du balisage maritime…).

Aussi, de nombreuses réunions sont organisées concernant la protection sanitaire des marins. Il convient de rappeler que l'achat de masques relève des armateurs et non pas de l'État. La

Direction des Affaires maritimes, à travers le Cluster Maritime Français, a incité les acteurs à se coordonner pour passer des commandes. Toutefois, certains comités régionaux des pêches n'ont pas tous souhaité se joindre à ces commandes groupées.

La question d'identifier des services considérées « essentiels » a été souvent posée. Le gouvernement et le Président de la République ne souhaitent pas entrer dans ce débat. Toutefois, en France, nombreuses ont été les entreprises et industries à suspendre leurs activités par principe de précaution. Cela préfigure de manière officieuse ce qui peut éventuellement être considéré comme essentiel (maintien d'activité) et ce qui ne l'est pas (suspension d'activité).

La problématique des tests est également un sujet de préoccupation. Contrairement aux masques, cette question du dépistage relève de l'État. Les tests sérologiques sont d'ores et déjà disponibles et les armateurs peuvent dès maintenant y recourir. Toutefois, l'État continue de réfléchir à l'approvisionnement des tests de dépistage destinés aux cas symptomatiques.

Sur le plan économique et social, les filières se montrent inquiètes face au risque de crise sociale à la reprise. Dans un contexte de tension sociale extrêmement forte, la question de la protection du personnel est sensible et doit avancer dans le dialogue social. À cela s'ajoutent, bien entendu, les fortes préoccupations liées au devenir des entreprises. Les ferries sont, par exemple, très exposés : la saisonnalité de leur activité est un facteur de risque majeur pour l'avenir de nos compagnies. Les perspectives de réouverture des liaisons hors Schengen sont lointaines et fragilisent davantage ces entreprises et celles de la croisière. Aussi, la durée de transition entre le déconfinement et la diffusion d'un vaccin risque d'être longue. À l'échelle mondiale, le temps pourrait même se compter en années pour retrouver une situation normale dans un secteur maritime fortement lié à l'activité internationale.

11 mai 2020

. . . - - - . . .

Le D-Day du déconfinement maritime

Contribution du 30 avril 2020

Le volet social

Organisations syndicales

Visioconférence du mercredi 22 avril 2020 - Compte-rendu 57

Contributions écrites .... 61 à 70

Lettre au Secrétaire d'État aux Transports : COVID 19 - Dépistage et suivi des personnels navigants dans tous les ports, étendu au guichet unique du RIF - UFM **CFDT / FOMM – UGICT CGT / FEETS - FO / CFE-CGC MARINE / CFTC**
Lettre au Secrétaire d'État aux Transports : COVID 19 et maladie professionnelle - **UFM CFDT / FOMM – UGICT CGT / FEETS-FO / CFE-CGC MARINE / CFTC**
Point d'information : réunion maritime spécifique crise covid-19. Audio conférence du 17 avril 2020 - **UFM CFDT / FOMM – UGICT CGT / FEETS - FO / CFE-CGC MARINE / CFTC**
Lettre à la Ministre de la Transition écologique et solidaire sur le Conseil national des transports - **CFDT / Fédération Générale des Transports et de l'Environnement**

Le volet environnemental

ONG environnementales

Visioconférence du mercredi 15 avril 2020 - Compte-rendu 71

Énergies marines renouvelables & transition énergétique

Visioconférence du jeudi 23 avril 2020 - Compte-rendu 75

Contributions écrites .... 82 à 85

Visioconférence Team maritime – Compte-rendu - **Armateurs de France**
Pour une relance écologique de la filière nautique électrique - **Association Française pour le Bateau Electrique**

Transport maritime : la propulsion par le vent

Visioconférence du mardi 28 avril 2020 - Compte-rendu 86

Contributions écrites .... 92 à 107

La filière Vent maritime en quelques mots - **Wind Ship**

LE VOLET SOCIAL

ORGANISATIONS SYNDICALES

Visioconférence du mercredi 22 avril 2020

En France, l'économie de la mer représente près de 400 000 emplois pour des centaines de métiers différents. La forte croissance des filières du maritime pourrait, selon les estimations, porter le nombre d'emplois liés à la mer à 1 million d'ici 2030.
Nos marins forment un maillon essentiel de la chaîne économique française. Les réflexions sur la relance devront nécessairement faire progresser le dialogue social : les questions de protection, de formation, d'attractivité des métiers ou encore d'égalité femmes-hommes sont autant de débats à engager pour construire la France maritime de demain.

Thierry LE GUEVEL
Secrétaire général, UFM/CFDT/FGTE

La crise sanitaire constitue une bombe sociale à retardement et la notion de dialogue social sera prédominante dans les réflexions concernant « l'après ». Dans ce cadre, il est indispensable d'avoir un dialogue de branche efficient et pérenne sur l'après-crise.

Il s'agira de réactiver ce dialogue social, en suspens depuis quelques années, par le biais d'accords tenant compte des entreprises et de leurs spécificités. Dans ce contexte, les partenaires sociaux sont les plus à même d'adapter un dialogue social efficace et impulser des directives au niveau des branches. Dans le secteur des transports par exemple, des accords de reprise d'activité et de chômage partiel existent déjà. La mise en place de fonds de solidarité permet également d'amortir les problématiques de chômage partiel au sein des entreprises.

Un autre aspect important concerne la relance du Conseil national des transports, mis en place en 1982 et supprimé depuis 2010. Ce conseil regroupait, sur les plans stratégiques, tous les modes de transport. Il apparaît nécessaire, dans la perspective de la sortie de crise, que cette structure puisse être de nouveau constituée afin de mieux appréhender les sujets opérationnels et de continuité des activités dans toutes leurs composantes. Elle serait le lieu indispensable pour créer une dynamique collective et partagée autour des défis économiques, technologiques, sociaux et environnementaux des mobilités.

Au niveau européen, les questions liées au dumping social, au cabotage et à la formation sont des points de vigilance prioritaires. La formation supérieure maritime française gagnerait à s'inspirer de nos voisins européens et à construire des passerelles avec les écoles européennes afin d'harmoniser l'enseignement.

Pierre MAUPOINT DE VANDEUL
Président, CFE-CGC MARINE

La réunion paritaire et tripartite organisée chaque semaine avec les organisations syndicales, les armateurs et les décideurs publics est un aspect réellement positif. Considérée comme une cellule de suivi et de crise, elle permet de faire remonter efficacement des problématiques immédiates.

Concernant la suite, un sujet important réside dans les réformes auparavant discutées. C'est notamment le cas de la réforme des branches professionnelles, où la représentation des navigants dans toutes les instances est un point de vigilance particulièrement décisif. Les navigants peuvent compter sur un dialogue social globalement plus faible que dans d'autres secteurs du maritime et ont ainsi besoin de soutien pour plaider l'existence de collèges navigants auprès des entreprises et des branches.

Les Instances représentatives du personnel (IRP) ont constitué un outil majeur dans la gestion de crise pour toutes les entreprises. Le dialogue social maintenu au sein des Comités sociaux et économiques et des Commissions santé, sécurité et conditions de travail a représenté une réelle force face à la crise. Des plans de sauvegarde de l'activité ainsi que des plans de reprise commencent à être envisagés.

Concernant les efforts de relance, trois sujets méritent d'être particulièrement évoqués :

- La mise en œuvre de corridor de relèves. Les relèves d'équipage doivent pouvoir être organisées sans entraves dans les ports stratégiques identifiés. Trop de blocages sont encore constatés à ce niveau dans certains ports du pays, comme récemment à La Réunion.

- Le déconfinement et la pratique des dépistages. À partir du 11 mai, les navigants aujourd'hui confinés vont être amenés à sortir de nouveau à l'extérieur. Il est impératif de poursuivre l'arbitrage sur le volume des dépistages qui sera l'une des clés du déconfinement.

- Les réflexions globales sur « le monde d'après ». Un travail est ouvert au niveau du CNML et permettra à toutes et tous de faire des propositions concrètes. Une attention toute particulière doit également être portée à l'échelle européenne. Certains pays de l'Est ont notamment été amenés à découdre les efforts de construction sociale acquis ces dernières années. Les enjeux liés au dumping social intracommunautaire sont, à cet égard, très importants à surveiller.

Toujours au niveau européen, une autre question réside dans le cabotage, aujourd'hui inexistant à l'échelle européenne. Le projet de pavillon européen n'a pas débouché sur grand-chose. En revanche, fixer un cadre juridique sur les eaux européennes apparaîtrait également fondamental afin de donner juridiquement la capacité de prendre des dispositions internes à l'Europe sur certaines lignes.

La formation des marins devra nécessairement faire l'objet d'une réflexion approfondie. Il serait pertinent de repenser entièrement la formation des équipages non-officiers, en intégrant par exemple davantage de formations bilingue Il est indispensable de prioriser les formations

afin ne pas mettre de barrières en sortie d'école : des formations solides et durables, même monovalentes, pourront également permettre à la France de renforcer le niveau de compétences de ses officiers sur le marché du travail. À cet égard, il est important de maintenir le dialogue amorcé avec l'ENSM afin de continuer à travailler sur ces questions.

Enfin, la question des temps d'embarquement devra également être abordée. L'article L5542-29, et suivant du Code des transports fixe les conditions et modalités de rapatriement d'un marin qui s'imposent à l'armateur, et à l'État si défaut de l'armateur. Il fixe à 6 mois la durée maximale réglementaire. Cette durée a été utilisée, à tort, en référence dans de nombreuses communications internes entre l'État et les armateurs mais aussi publiques dans certaines communications presse.
L'effet sur les marins a été catastrophique psychologiquement car les temps d'embarquement au long cours en France oscillent entre 1 et 3 mois avec des dépassements possibles jusqu'à 4 mois dans certaines compagnies uniquement et associés à des compensations financières.

Il est donc important de rappeler que des dispositions contractuelles ou conventionnelles (accord collectif ou accord de branche), mais aussi parfois des usages bien ancrés, fixent ces temps d'embarquement maximum à des durées inférieures à 6 mois. Ces durées qui font office de références doivent être respectées, au même titre que la fin de contrat d'un CDD qui permet aussi la demande rapatriement. Le rapatriement peut, en effet, être exigé par le marin à l'issue de ces périodes négociées.

L'idéal aurait été la mise en place d'un accord de branche fixant un plafond intermédiaire autour de 3 mois et des minimas de compensation financière mais les branches maritimes ne semblent pas se montrer suffisamment proactives sur ce point.

Pierrick SAMSON
Secrétaire général, FNSM CGT

Beaucoup de choses sont évoquées concernant un plan de reprise et de résilience. Il est essentiel que les réflexions portent également sur une stratégie de court-terme. La question se pose de savoir comment la reprise va se passer dans les différentes branches. Celle-ci pourrait, par exemple intervenir plus rapidement pour certaines navigations (ferries, passages d'eau…).

Chaque année, l'emploi saisonnier dans les filières du maritime concerne de nombreuses personnes. Cette question devra également faire l'objet de discussions, à l'heure où certains armateurs n'osent pas embaucher de personnel.

À plus long terme, il conviendra de se concentrer sur les problématiques liées à la formation des marins.

Étienne CASTILLO
Responsable confédéral, SNIPECT/FO JEUNES

Le dialogue social s'est installé sur une base hebdomadaire malgré quelques difficultés de lancement en début de crise. Dans certains cas, le recours au droit d'alerte et au droit de retrait a parfois été le seul levier ayant permis des échanges sur la gestion de crise avec les directions. Cet aspect a pu être à l'origine d'une relative baisse de confiance entre les employeurs et les salariés, notamment sur les questions de sécurité sanitaire.

Au niveau national, s'il faut se réjouir des réunions hebdomadaires organisées avec la Direction des Affaires maritimes, le cabinet du Secrétaire d'État chargé des transport ou encore les armateurs, une démarche intersyndicale a été nécessaire pour lancer le dialogue.

Toutefois, quelques difficultés demeurent pour instaurer un dialogue social dans certaines branches. Au niveau des passages d'eau par exemple, aucune réunion ni aucun contact formel n'a eu lieu entre des représentants syndicaux et des représentants patronaux.

L'emploi saisonnier va également représenter une véritable problématique, notamment caractérisée par une réelle complexité à se projeter. La saison touristique constitue d'ailleurs l'un des sujets abordés avec les Affaires maritimes.

Dans le secteur portuaire, la crise a été relativement bien gérée. Des roulements ont pu être mis en place de manière efficace afin de maintenir au maximum les services portuaires.

Jean-Philippe CHATEIL
Secrétaire général, FOMM/UGICT/CGT

La question des relèves d'équipage est une problématique très importante. Des conséquences psychologiques ont même été constatées chez certains marins qui ont dû avoir recours à la cellule psychologique dédiée, basée à Saint-Nazaire. La situation des relèves est très inquiétante, notamment dans le golfe de Guinée. Le Registre International Français (RIF) a été interpellé pour réfléchir aux solutions pouvant être envisagées. Des discussions entre les gouvernements français et espagnols évoquent, par exemple, l'éventualité d'un hub qui pourrait être installé à Las Palmas pour assurer les relèves.

Aussi, le temps d'embarquement est une préoccupation majeure. Une durée d'embarquement de 6 mois, figurant dans le Code des transports, a été régulièrement mise en avant au cours de plusieurs réunions. Un temps d'embarquement aussi long représente un risque important de démissions et nuirait grandement à l'attractivité de la profession.

Un autre enjeu concerne les équipements et la protection sanitaire du personnel. Si la question des tests risque d'être évoquée tardivement, un manque d'information demeure concernant les commandes de masques et de gels effectués par le Cluster Maritime Français.

Au niveau des flottes, il pourrait être indispensable de relancer la flotte stratégique pour se prémunir contre le risque de perdre en compétences. Un « joint act » européen permettrait de protéger l'ensemble du système maritime dans les eaux européennes à l'instar de ce qui existe dans de nombreux autres pays (Chine, USA, Inde, Indonésie, Brésil, Australie, Nouvelle-Zélande…). Il faudra définir complètement les eaux européennes afin de conserver les équipages et les compétences.

Un dernier aspect concerne l'amélioration du niveau de la formation supérieure maritime (professeurs de l'enseignement supérieur et agrégés pour les matières non-maritimes, militaires ou officiers de la marine marchande pour les enseignements maritimes, coopération avec les autres écoles européennes…). Le salaire proposé aux officiers de la Marine marchande invités à enseigner à l'ENSM pourrait également être revu à la hausse pour améliorer la qualité de la formation.

Le 11 Avril 2020

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Transports

Hôtel de Roquelaure
246, Boulevard Saint-Germain
75700 PARIS

<u>Objet:</u> COVID 19 - Dépistage et suivi des personnels navigants dans tous les ports, étendu au guichet unique du RIF

Lettre recommandée en R.A.R n°

Mesdames, Messieurs,

Depuis le début de la pandémie mondiale qui nous touche comme tous les pays du monde, nous avons demandé que tous les personnels navigants soient dépistés systématiquement dans leur centre de santé des gens de mer, situés dans tous les ports français, au plus près des 24 heures précédant leur embarquement, et des 24 heures à leur débarquement. Cette mesure déclinée au niveau national devrait s'étendre au guichet unique du RIF.

Ainsi tout marin français ou résidant en France positif au COVID 19, même asymptomatique, serait dépisté et ne pourrait pas embarquer à bord de son bateau ou navire, au risque de contaminer ses camarades avec toutes les conséquences que cela peut avoir, pour la santé de tous et individuelle (y compris au plan psychologique dans le cas de complications graves ou de décès par transmission d'un porteur sain ou dont les symptômes se déclareraient une fois embarqué).

Ainsi le double objectif revendiqué par les services de la DAM en réunion nationale avec les OS représentatives de la profession serait quasi obligatoirement atteint (**Ne pas introduire le virus à bord en embarquant des personnels porteurs du virus et pouvoir acheminer le personnel débarquant malgré les restrictions d'accès imposées par certains pays)**, tout comme les positions de notre Ministre de Tutelle, Monsieur DJEBBARI qui dans sa lettre du 26 mars déclare en substance : ***« la continuité du transport maritime est impérative dans la mesure ou leurs exploitants et leurs salariés se voient garantir la poursuite de leur activité sans difficulté administrative tout en maintenant un haut niveau de sécurité et de sûreté.*** *»*

Quel niveau de sécurité est il plus important d'atteindre que celui de préserver la santé des navigants qui réalisent et opèrent toutes les tâches et opérations des exploitants des compagnies maritime ? Au risque dans le cas contraire de compromettre non seulement la santé des navigants et celle de leurs familles, mais également la poursuite de telle ou telle activité économique si une épidémie venait de nouveau à se répandre sur un navire en vase clos, comme on a pu le voir avec les navires de croisière, et comme cela pourrait se retrouver dans n'importe quelle autre activité du secteur maritime, que ce soit au commerce, à la pêche, ou au niveau des services portuaires.

…/…

Hélas, nous avons bien compris que le dépistage systématique était surtout une question de coût pour l'Etat et ses services comme cela est mentionné dans le dernier compte rendu de branche ***(« Il ne sera pas possible de tester tous les marins ; un test sérologique coute entre 25 et 50 euros pièce »)***, sans compter l'absence de matériel de type masques, gels, blouses, etc… dont nous imaginons que les SSGM manquent à l'image des hôpitaux de notre pays.

Par conséquent, Mesdames, Messieurs, les Directeurs et Médecins, nous vous saisissons plus officiellement par la présente pour vous réitérer notre exigence de dépistage systématique des marins au plus près avant leur embarquement et à leur débarquement dans les SSGM avant leur retour dans leurs foyers, afin de leur assurer, ainsi qu'à leur entourage et toute la population, le meilleur niveau de sécurité et de santé revendiqué et attendu de l'Etat, par tout citoyen de la République Française, et conformément à vos objectifs et aux engagements du Ministre des transports.

UFM CFDT : Thierry LE GUEVEL

FOMM - UGICT : Jean-Philippe CHATEIL

CGT : Pierrick SAMSON

FO : Etienne CASTILLO

CFE-CGC MARINE : Pierre MAUPOINT de VANDEUL

CFTC : Marc PREBOT

Le 12 Avril 2020

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Transports

Hôtel de Roquelaure
246, Boulevard Saint-Germain
75700 PARIS

Objet : COVID 19 et maladie professionnelle

Copie : journal LE MARIN

Monsieur le Ministre,

Lors de la réunion du 1er avril avec la Direction des Affaires Maritimes et l'ENIM a été évoquée la prise en compte d'une maladie COVID 19 contractée à bord en tant que maladie d'origine professionnelle.
Ceci n'est possible actuellement que pour les marins ayant contracté la maladie en donnant des soins, grâce à la décision du ministère de la santé d'octroyer cette qualification à tout le personnel soignant.
Le 6 avril, l'académie de médecine a recommandé d'étendre cette mesure à toutes les personnes assurant un service essentiel à l'activité économique du pays, en particulier les transports.
Le 10 avril, le ministère de l'intérieur a fait part de sa volonté de l'appliquer aux fonctionnaires de son ministère.
Nous ne saurions imaginer que les marins restent à l'écart de cette mesure, qui serait un signe tangible de reconnaissance de leur travail dans des conditions particulièrement difficiles.

Nous vous remercions d'agir dans ce sens, et vous adressons nos salutations respectueuses

UFM CFDT : Thierry LE GUEVEL

FOMM - UGICT : Jean-Philippe CHATEIL

CGT : Pierrick SAMSON

FO : Etienne CASTILLO

CFE-CGC MARINE : Pierre MAUPOINT de VANDEUL

CFTC : Marc PREBOT

POINT INFORMATION
REUNION MARITIME SPECIFIQUE CRISE COVID 19
AUDIO CONFERENCE - 17 AVRIL 2020

Présence Organisations Syndicales :

CFDT : Thierry LE GUEVEL / CGT : Jean-Philippe CHATEIL / Pierrick SAMSON /

CFE-CGC : Pierre MAUPOINT de VANDEUL / FO : Etienne CASTILLO.

Présence ADF :

Jean-Marc LACAVE / Maha VANDEWALLE / Éric DERRIEN.

Présence GASPE :

Guillaume du FONTENIOUX

Présence APERMA :

Marc PRATESI

Présence DAM et Ministère des Transports :

Thierry COQUIL / Aymeric MORIN / Thierry SAUVAGE / Yves LE NOZAHIC

<u>Quatrième réunion de suivi de cette cellule de crise.</u>

Préalable :

L' essentiel des travaux en cours concerne le dé-confinement post 11 mai avec des plans ministériels en préparation par secteur.

- Question des logiques de protection et équipements avec passagers et entre marins.
- Mises aux normes et application de protocoles de nettoyage
- Calendrier de redémarrage de telle ou telle activité.

A ce stade rien de stabilisé , atterrissage dans 10 jours environ.

1- Service essentiel – Limitation de Passagers – Croisières

Objectif de la DAM dans ce travail préparatoire :

<u>Activités Transports :</u>

Le 11 mai sera une étape importante pour le traffic passagers avec action similaire à d'autres secteurs terrestres :

- Navettes et bacs : Logique Transports Urbains
- Ferries : Logique Ferroviaire. Il est possible que les restrictions pax soient allégées mais pas forcément l'activité restauration à bord qui elle sera plutôt en phase avec la réouverture des restaurants à terre.

Le décret du 30 mars 2020 avait fixé jusqu'au 15 avril les restrictions pour activités passagers dans la crise du COVID 19 , il a été prolongé jusqu'au 11 mai.

Activités touristiques et Croisières :

Souhait de relance avant l'été. Le calendrier de reprise doit être cohérente avec celle du secteur tourisme.

Pas d'information à ce jour sur la capacité à rouvrir les lignes sur Maghreb. Sujet remonté au niveau interministériel.

Travail avec Britanniques et Irlandais sur l'organisation de la desserte (probables Obligations de Service Public – La DAM accompagne ce travail)

Il ne faudrait pas que l'activité économique maritime soit déconnectée des autres secteurs.

QUID de la reprise des navires de Croisière Français : Intérêt très fort à une coordination des opérateurs pour ne pas louper cette reprise car une épidémie sur un navire condamnerait les autres… Probable réorganisation de programme en conséquence. Véritable challenge pour le groupe PONANT qui va apporter un soin important pour cette reprise. ADF précise que la volonté de PONANT est de ne pas redémarrer trop rapidement à l'international mais réorganisation probable en croisière nationale.

2- Information des Marins

Titres et Brevets :

Décret de prolongation des titres en cours d'étude au conseil d'Etat ce jour. Validation le 22 avril.

Délai retenu : 6 mois après la fin du confinement. Délais cohérent avec dispositions des autres pays pour mieux accompagner la reprise.

Foire aux questions de la DAM :

Suite questions des OS la FAQ a été revue sur la question des durées maximales d'embarquement et précisions sur la liste des cas de rapatriement.

FAQ actualisée en lien ici :

http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/covid-19_faq_maritime_16-04-2020.pdf

Activité partielle :

Ordonnance du 16 avril permet l'adaptation pour la rémunération à la part secteur pêche. Majoration du salaire forfaitaire. Note d'information accompagnera la sortie de ces textes.

Demande de Note spécifique sur le chômage partiel pour le secteur commerce idem secteur pêche. La DAM précise qu' un décret devrait être publié en début de semaine 17.

Attente de modifications à compter du 1er mai pour « Arrêt garde d'enfant » et « Salariés à risque » qui devraient être mis en chômage partiel et plus en arrêt maladie. (Ce type de dispositif s'imposera toujours à l'armateur mais cette modification est faite pour diminuer le poids sur l'assurance maladie)

3- Précautions sanitaires

Adaptations marginales cette semaine des recommandations de la DAM : A la pêche : utilisation des moyens de protection .

Les OS demandent plus de coordination au niveau de la branche pour les recommandations. On constate des écarts regrettables suivant les compagnies. Par exemple sur les consignes de port du masque. Exemple est donné de la situation des cuisiniers embarqués : Le SSGM précise que pour eux pas de recommandation spécifique maritime mais ces recommandations existent dans d'autres secteurs et peuvent être calquées.

Question de la reprise du travail après la fin des symptômes : Précisions du SSGM : connaissance en évolution permanence sur le virus, les évolutions sont toujours plus inquiétantes. A terre pour une personne à risque on recommande au moins 10 jours d'arrêt.

Pour navigants : minimum impératif 8 jours, mais recommandation SSGM minimum de 15 jours et principe de précaution pour certains navires: 21 jours. (après apparition des symptômes)

4- Dépistage et Relèves

La disponibilité des tests restent un problème. Marseille est à considérer comme une exception car rentrant dans le cadre du programme de recherche de l'IHU qui a décidé de tester largement. Quelques collectivités ont suivi cette démarche avec des « drive » de dépistage (St Nazaire par exemple)

Demande de fourniture de masques pour embarquement d'au moins 7 jours, instruite hier avec un accueil plutôt favorable. Discussion toujours en cours mais qui n'avancera pas avant la semaine prochaine.

L'objectif de la DAM est que le 11 mai on puisse compenser l'arrêt de la sécurité créé avec l'effet du confinement par une forte capacité de tests.

Le SSGM considère toujours cela comme une aide complémentaire mais aucune certitude à ce stade, Il manque d'une doctrine adaptée à notre secteur.

Demande des OS de laisser les navires en « niveau 2 » puisque zone censée saine, et grande importance de l'enquête à bord et dépistage des « cas contacts ».

ADF et OS demandent de garder prioritairement cet objectif de fournitures de tests. On ne pourra jamais annuler le risque mais on cherche à le limiter.

Les quarantaines ont un coût économique et aussi des impacts psychologiques non négligeables pour les marins. Le temps d'éloignement est rallongé et cela va rapidement devenir insoutenable humainement mais aussi pour la planification. Les tests doivent être l'objectif à privilégier.

La DAM considère que jusqu'au 11 mai nous avons le bénéfice du confinement strict à domicile. Elle reconnait qu'après le 11 mai on va reprendre des risques à cause de la circulation.

Les tests sérologiques sont déjà accessibles mais SSGM rappelle que tout reste très incertain car le virus est mal connu , la recherche d'immunité par ce test pourrait être sans intérêt s'il est confirmé qu'il n' y a pas forcement d'immunité systématique pour ce virus…

Enjeux aussi pour la DAM ,car le Gouvernement demande à garantir les conditions d'exercices de l'activité.

5- Temps d'embarquement

Questions des CDD en fin de contrat / Et tentative de modification frauduleuse de contrat pour contourner l'obligation de rapatriement. Les OS rapportent des situations inacceptables. La DAM demande à ce que les cas individuels concrets (pas forcement nominatifs) des situations qui apparaissent illégales lui soient remontées.

6- Impact psychologique

rappel:
Centre Ressource d'Aide Psychologique en Mer 02.72.27.84.82
c.jego@ch-saintnazaire.fr

7- Rapatriement et relève d'équipage à l'étranger

Discussion sur le réseau des Ports corridors : La gestion cas par cas montre ses limites. La puissance diplomatique doit être mieux utilisée sur ce sujet , nous devons être mieux coordonnés sur nos actions.

Il faut concentrer les besoins pour identifier une liste de ports. La tâche sera plus facile pour la DAM qui agirait de manière ciblée avec d'autres pays voisins européens.

Les armateurs précisent que si des solutions pouvaient être trouvés sur des points de relèves surs et identifiés, ils seront prêts à modifier leurs programmes et dérouter des navires pour effectuer les relèves.

Les zones de difficultés prioritaires sont bien identifiées par OS et ADF :

- Situation dans le golf de Guiné
- Absence de corridor bien identifié en Asie avec un durcissement récent des conditions de quatorzaine en Corée du Sud inquiétant tout autant AdF que les OS.

Sur ces 2 cas la voix diplomatique et la mutualisation de moyens, devraient permettre d'établir des « hub » de relèves bien identifiés avec le moins de contraintes possibles.

ADF indique qu'ils recensent de leur côté avec leur armateurs adhérents ,les besoins de relèves sur les prochaines semaines pour bien cibler les zones prioritaires.

La DAM va prioriser et coordonner ce dossier avec le RIF.

Attestation de circulation pour retour en France depuis l'étranger :

https://www.interieur.gouv.fr/Actualites/L-actu-du-Ministere/Attestation-de-deplacement-et-de-voyage

Si blocage spécifique : guichet du RIF.

WILHEMSEN et BIMCO mettent à jour les contraintes d'accès constatés.

Ici la carte interactive WILHEMSEN très bien faite et mise à jour quotidiennement :

https://www.wilhelmsen.com/ships-agency/campaigns/coronavirus/coronavirus-map/

8- ENIM

OS : Demande de prise en compte des cotisations retraites pour les marins de plus de 55 ans en cas de chômage partiel . Ils ont la double peine en cas de chômage partiel puisqu'ils sont geler au niveau catégoriel et leurs droits à validation retraite ne sont pas pris en compte.

DAM : Actuellement le droit ne le permet pas et à ce stade il n'y a pas de possibilité d'évolution.

Rappel dernière réunion sur ce point : Autant que possible lors des discussions en CSE : Demande des OS ne pas mettre ces navigants en chômage partiel…

Prochaine réunion vendredi 24 avril

UFM CFDT : Thierry LE GUEVEL

FOMM - UGICT : Jean-Philippe CHATEIL

CGT : Pierrick SAMSON

FO : Etienne CASTILLO

CFE-CGC MARINE : Pierre MAUPOINT de VANDEUL

CFTC : Marc PREBOT

Madame Elisabeth BORNE
Ministre de la Transition Ecologique et Solidaire,
du Développement durable et de l'Energie
Hôtel de Roquelaure
246, boulevard Saint Germain
75 007 – PARIS

Paris, le 22 avril 2020

Madame la Ministre,

Le Conseil National des Transports, institué par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, était un lieu de dialogue stratégique pluridisciplinaire réunissant parlementaires, élus locaux, représentants de l'Etat, d'entreprises de transport de toutes activités, représentants des usagers, experts et représentants des syndicats représentatifs du secteur des transports. Il garantissait une consultation de haut niveau sur les aspects politiques, techniques, organisationnels, économiques et sociaux.

Dissous le 12 juillet 2010, la CFDT a, de fait, vivement regretté que la récente Loi d'orientation des mobilités (LOM) n'ait pas repris le principe de cette instance, en l'adaptant aux enjeux contemporains. Dans le contexte que nous connaissons, une telle institution aurait été, à notre appréciation, d'une très grande utilité.

C'est pourquoi la Fédération Générale des Transports et de l'Environnement FGTE-CFDT demande que cette structure puisse être de nouveau constituée, sous la forme d'un Conseil National des Transports, Mobilités, Logistique et du Développement Durable et réunie au plus vite.

Dans la perspective de la sortie de la crise sanitaire liée au covid-19, ce Conseil sera le lieu indispensable pour créer une dynamique collective et partagée autour de la question des mobilités, nécessairement au cœur des mutations économiques, technologiques, environnementales, sociales et de sécurité publique qui, dans les prochains mois, vont désormais concerner et engager, par nécessité, l'ensemble des membres de l'Union Européenne.

Comme vous le savez, la FGTE-CFDT représente un large éventail des secteurs placés sous la tutelle de votre Ministère (Transports Routiers, Urbains, activités Ferroviaires, Maritimes, Aériennes, Environnement, Logistique, …).

La dynamique créée autour de la construction des guides de bonnes conduites, pilotée par le Ministère, doit être, à notre sens, renforcée, structurée et officialisée.

Grâce à la création d'un Conseil National, travaillant sur des dossiers transversaux et le partage d'une stratégie globale, avec la création de Comités Stratégiques par filière, les sujets opérationnels et de continuité des activités seront le mieux à même d'être appréhendés, dans toutes leurs composantes.

Toutes les transitions des métiers, impactant directement les entreprises et leurs salariés, devront y être abordées, avec une projection en amont des formations, des applications de sécurité et des aménagements de production auxquels elles conduiront.

1./2.

La FGTE-CFDT souhaite participer, dans un premier temps, aux travaux prioritaires sur les sujets économiques, sociaux et liés à la sécurité, concernant les différents protocoles de déconfinement, leurs conséquences pratiques, le retour à la normale progressif pour chaque territoire et enfin, le renforcement des liens entre régions, déjà initiés, ces dernières semaines, sur le plan sanitaire.

Dans cette perspective, nous sollicitons une première rencontre, afin de vous présenter, de manière plus détaillée, notre demande et de préparer avec vous le lancement de ce Conseil National que la situation de crise sanitaire impose, selon nous, de mettre en œuvre dans les plus brefs délais.

En vous remerciant de votre attention et dans l'attente de votre retour, nous vous prions de croire, Madame la Ministre, à notre respectueuse considération.

Stéphane BOURGEON
SG FGTE
06 83 14 37 00

Patrick BLAISE
SG UF Route
06 82 09 02 97

Raphaël CACCIA
SG UF Aériens
06 60 82 24 94

Thomas CAVEL
SG UF Cheminots
06 70 64 25 25

Eric HUGON
SG UF Urbains
06 09 34 60 42

Thierry LE GUEVEL
SG UF Maritime
06 09 76 52 22

Gwenaëlle L'HUILLIERE
SG UFETAM
07 81 41 29 09

47/49, avenue Simón Bolívar – 75 019 Paris
Tél. : 01.56.41.56.00 / 56.26 – Mail : federation@fgte.cfdt.fr

LE VOLET ENVIRONNEMENTAL

ONG ENVIRONNEMENTALES

Visioconférence du mercredi 15 avril 2020

En absorbant plus de 90% de la chaleur produite par les activités humaines et en générant près de la moitié de l'oxygène que nous respirons, l'océan nous fournit des services écologiques essentiels. Le dernier Comité interministériel de la mer a fixé des objectifs ambitieux en matière de protection de l'océan et de sa biodiversité (0 déchet plastique en mer en 2025, 100% des récifs coralliens protégés par une aire marine en 2025, protection des cétacés, 0 artificialisation nette du territoire…). La réponse apportée à la crise devra permettre de maintenir ce cap, en associant dans un même combat les défis économiques et écologiques.

Antidia CITORES
Responsable campagne, lobbying et contentieux, SURFRIDER FOUNDATION EUROPE

Surfrider est une ONG de 45 à 50 salariés répartis sur trois pays. Certains sont situés en Espagne, d'autres en Belgique et en France, ce qui complique l'organisation en interne. Les calendriers de confinement ne sont effectivement pas identiques dans chaque pays.

Le télétravail a été proposé aux équipes 3 jours avant le confinement français afin d'en anticiper la mise en place. L'association, déjà habituée à travailler à distance, a également renforcé sa communication interne pour une meilleure coordination.

Sur le plan économique et financier, aucune difficulté matérielle n'est à signaler. Certains segments d'activité restent toutefois suspendus, à l'exemple des activités d'animation et d'événementiel (environ une dizaine de salariés). Les activités de l'association sont également impactées par l'annulation ou le report d'un certain nombre d'événements et de conférences extérieures (SDG14, UICN…). Les réunions de négociations sur le transport maritime à l'OMI sont également reportées avec de forts délais qui risquent de retarder encore davantage des décisions très attendues par le milieu associatif.

La fréquence des conseils d'administration est désormais hebdomadaire afin de gérer au mieux la crise. L'association ne déplore, à ce stade, aucune baisse des adhésions ni aucun mouvement au niveau des partenaires mais reste très attentive à leurs évolutions. Aussi, Surfrider a interpellé les décideurs publics sur des questions liées aux subventions. Il s'agissait notamment de s'assurer de leur maintien et de demander à en accélérer le versement afin de soutenir la trésorerie.

En France, Surfrider a également fait appel au dispositif d'activité partielle au début du mois d'avril. Le dispositif a été mis en place la semaine dernière, bien que les charges de travail

demeurent importantes. Pour ses salariés en chômage partiel, l'association a pris la décision de compenser financièrement la différence avec les 84% de rémunération garantis par le dispositif.

L'importante charge de travail s'explique, entre autres, par la recrudescence des besoins en matière de lobbying. L'association a pu constater une augmentation sensible du lobbying des industries du plastique au niveau européen afin de demander une régression sur la législation plastique. Surfrider est donc fortement mobilisée pour répondre à ces initiatives et signaler les impacts des matériaux plastiques dans le contexte pandémique actuel.

En Asie, de plus en plus de déchets liés à la crise du covid-19 sont d'ailleurs constatés sur les plages et dans les cours d'eau. Il faut faire preuve d'une attention extrême sur les conséquences environnementales de cette crise.

L'association essaie également de se positionner sur « l'après crise ». Les sollicitations sont nombreuses et le conseil d'administration a fait le choix de communiquer un positionnement politique marqué pour encourager la remise en question des modèles économiques dans les plans de relance.

La notion « d'éco-conditionnalité » pourrait s'avérer particulièrement inspirante dans les réflexions portant sur la relance :

- Dans le secteur de la construction navale, par exemple, la transition écologique pourrait se décliner dans tous les aspects de l'activité (construction, éco-conception, démantèlement…) dans le cadre d'un chantier naval européen et compétitif.

- L'éco-conditionnalité pourrait également concerner les alternatives aux propulsions fioul. Sur ce point, il convient d'interpeller l'État mais aussi les banques et les milieux de la finance qui contribueront à financer l'économie de demain. Surfrider lancera prochainement un label « Green Marine Europe » sur le transport maritime, qui pourra servir de grille de lecture à cette éco-conditionnalité.

- Les réflexions concernant l'avenir de la pêche sont également importantes. Le verdissement des flottes est certes nécessaire, mais la question de l'exploitation des ressources ne doit pas être laissée de côté. Le renouvellement de la flotte ne doit pas avoir pour corollaire de décupler l'exploitation des ressources.

Pendant comme après la crise, les îles et le fonctionnement insulaire ont beaucoup de chose à nous apprendre. Habituées à une certaine forme de confinement, elles ont appris à adopter des moyens de résilience et d'adaptation particulièrement inspirants.

Patrick DEIXONNE
Chef de mission, EXPÉDITION 7ÈME CONTINENT

L'association ne compte qu'un seul salarié. Tout le financement étant mobilisé pour les expéditions de terrain, le bateau reste à quai tant que les financements sont bloqués. Le secteur public représente, quant à lui, environ 8% des financements de l'association.

S’agissant d’un organisme essentiellement orienté vers le travail de terrain, la situation actuelle a des conséquences immédiates sur les projets à venir et sur l’ensemble des personnes qui y sont associées.

L’association constate également une montée en puissance des lobbies du plastique depuis le début de la crise. Un article est en cours de rédaction afin de répondre à ce phénomène.

Concernant les efforts de relance, il apparaît indispensable que l’environnement figure parmi les vainqueurs de cette crise.

Élodie MARTINIE-COUSTY
Pilote du réseau Océan, Mers et Littoraux, FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

FNE est une grande fédération nationale comptant une cinquantaine de salariés à Paris. Toutefois, les 3 500 associations regroupent près de 1 000 salariés dont beaucoup sont en missions de service public (prévention, sensibilisation, gestion d’aires protégées…). L’ensemble des directeurs d’associations ont pris les mesures nécessaires pour les salariés (télétravail ou chômage partiel).

Des réunions régulières avec les cabinets d’Élisabeth Borne et de Gabriel Attal sont organisées. Quelques inquiétudes demeurent, cependant, concernant d’éventuels décalages entre les annonces du gouvernement et la réalité du terrain. Le milieu associatif représente des centaines de milliers d’emplois et ne doit pas être oublié dans la gestion de crise. Il participe directement au maintien du lien social dans les territoires. Pour ces raisons, il est essentiel que l’État puisse mieux considérer les actions de ces associations et mieux prendre en compte les difficultés actuelles du tissu associatif.

Pendant cette période, certaines choses restent toutefois positives. Par exemple, le Groupe de recherche sur les cétacés profite de ce moment de calme pour mener un état des lieux de la présence des cétacés à cette période de l’année. La période offre donc une opportunité pour mieux étudier les populations de cétacés et leurs habitudes en l’absence d’activité humaine.

La question se pose également de savoir si les mesures actuelles de la qualité de l’air, de l’eau et de la biodiversité pendant le confinement correspondent aux objectifs fixés par l’accord de Paris. Cela permettrait aux entreprises de prendre conscience du niveau de qualité vers lequel nous devons tendre.

Tout l’enjeu des réflexions sur la relance, auxquelles les associations sont associées, consiste à identifier les secteurs à soutenir en priorité dans le plan de relance. Par exemple, les « gros pollueurs » pourraient ne pas être soutenus à la hauteur de ce qu’ils ont pu l’être auparavant.

Le milieu associatif se réjouirait que les parlementaires puissent participer à mettre en place une véritable éco-conditionnalité des aides de relance. Force est de constater que le maritime a beaucoup de chemin à parcourir en matière de transition écologique. Les associations seront pleinement mobilisées pour accompagner les filières qui ont besoin de fortes transformations.

Il est également essentiel que les établissements bancaires, y compris les banques des territoires, soutiennent l’économie dans un esprit de « green deal » ou de « blue deal ».

L’enjeu sera également de construire des régions plus résilientes. Il faut s’inspirer de l’idée selon laquelle l’activité économique ne peut être efficace qu’en se basant sur l’écologie, elle-même à l’origine des ressources utilisées pour produire. Actuellement, on estime que la résilience des territoires et l’autonomie alimentaire de la France n’est que de 2%. Les territoires français disposent pourtant de nombreux atouts, mais les subventions à l’export sont excessives alors même que l’on pourrait mobiliser cette production pour mieux consommer sur l’ensemble du territoire.

Le défi sera donc de rebâtir, ensemble, des économies plus résilientes. Une question soulevée par le Comité France Océan est de travailler sur un projet de Grenelle « de l’après », un plaidoyer pour de nouveaux modèles économiques maritimes d’après crise.

Concernant l’éolien en mer, les projets en Manche/Mer du Nord sont stoppés à ce stade mais devraient reprendre en juillet. La question de la planification n’est, d’ailleurs, pas suffisamment abordée. La planification établie dans le cadre des DSF doit également concerner les énergies marines renouvelables. Le redémarrage du débat public autour de la façade Manche/Mer du Nord devra nécessairement intégrer ces aspects.

ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES ET TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Visioconférence du jeudi 23 avril 2020

L'avenir énergétique de la France est assurément lié aux énergies marines renouvelables (EMR). Éolien en mer, hydrolien, énergie marémotrice, houlomotrice ou encore énergie thermique des mers sont autant de possibilités pour concrétiser l'objectif de porter à 33% la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique, et à 40% dans la production d'électricité. Après la crise, une politique plus ambitieuse en matière d'EMR et d'énergie moins polluante (comme le GNL) donnera les capacités à la France d'accélérer la transition énergétique du pays et des filières du maritime.

Patrick CORBIN
Président, PLATEFORME GNL/ASSOCIATION FRANÇAISE DU GAZ

Toute la filière gazière a assuré la continuité de l'activité et de l'alimentation en gaz de toute la France au cours de la période que nous traversons. Ce point mérite d'être salué. Aussi, la filière gaz, en dépit de difficultés notamment du côté des fournisseurs, n'a pas eu recours à l'activité partielle. Les entreprises du gaz ont gardé tous les salariés à leur charge.

Les activités régulées se caractérisent aujourd'hui par des coûts supplémentaires liés à la continuité de l'activité. Les recettes sont inférieures : les ventes de gaz, notamment dans le milieu industriel, ont baissées de 40%. Il s'agira de voir comment cette baisse peut être prise en compte par la suite.

Le gaz renouvelable, le biométhane, fait l'objet de discussions avec le Ministère de la Transition écologique et solidaire pour obtenir quelques souplesses sur les périodes de 3 ans (de la décision à la commercialisation du gaz).

Cette crise aura un impact important sur les fournisseurs alternatifs et une restructuration du marché n'est pas à exclure. Les fournisseurs alternatifs sont des métiers à très faible marge et le risque d'impayés monte énormément avec le report de factures. La problématique du débouclage des contrats à prix fixe, souvent abordée dans le secteur de l'électricité, est également un point de vigilance pour la filière gazière.

Quelques propositions, dans l'axe de la transition écologique, sont préparées pour le MTES. L'idée est d'identifier les propositions susceptibles de s'ancrer encore plus fortement en termes de souveraineté économique avec des technologies disponibles sur le territoire français (GNV pour le transport terrestre, GNL pour le transport maritime notamment) ; et au potentiel d'emploi important. Une relance de la rénovation énergétique pourrait être envisagée, en tant que bassin d'emploi considérable dans les territoires. Des propositions seront également faites au titre du gaz renouvelable.

Autrement dit, les propositions privilégieront des mesures dont la mise en œuvre sera rapide et qui permettra à la fois d'augmenter la souveraineté économique du pays et de créer des emplois.

En réponse à Jean-Marc Lacave, la mise à disposition du biométhane dans le secteur du shipping s'inscrit dans le cadre des garanties d'origine qui, selon la loi, doit être organisée par l'État. Les échos qui reviennent évoquent, il est vrai, que le biométhane gazeux produit aujourd'hui ne pourrait pas aller au shipping voire même au GNL destiné aux camions. Cela pose d'autres problèmes de compétition sur le transport terrestre de marchandises. Il y a eu une demande pour que le biométhane gazeux puisse être utilisé à la fois sous forme gaz et sous forme GNL pour le transport terrestre. Mais c'est encore une vraie difficulté pour le transport maritime, où la position aujourd'hui consiste à dire oui au bioGNL pour le transport maritime à condition qu'il le soit à l'origine et non sous forme de biométhane gazeux.

Jean-Louis BAL
Président, SYNDICAT DES ÉNERGIES RENOUVELABLES

La Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) ont été publiées aujourd'hui. La PPE telle qu'elle a été publiée ne répond pas aux attentes concernant le gaz renouvelable. Si ce document avait été élaboré à la lumière de la crise actuelle, les approches et les objectifs seraient probablement différents. Il faut se préparer à réévaluer cette PPE sur les questions de gaz renouvelable. Les énergies marines offrent, quant à elle, des perspectives réjouissantes car les objectifs auparavant réévalués ont été confirmés dans le décret récemment publié.

Un point s'impose sur la situation actuelle des projets. À Saint-Nazaire, les grands équipementiers sont à pied d'œuvre. L'usine de General Electrics à Saint-Nazaire continue à produire les nacelles et les génératrices, de même que l'usine de pales de Cherbourg. Des inquiétudes demeuraient sur les chantiers de l'Atlantique, mais ceux-ci devraient reprendre leurs activités dès la semaine prochaine. Plusieurs projets doivent encore être purgés de recours. Le Conseil d'État prend du retard sur les jugements à venir donc des délais supplémentaires sont à prévoir concernant ces projets.

Pour la sortie de crise, la grande crainte reste que le calendrier d'appel d'offre tel que défini par la PPE soit très difficile à tenir. Les procédures séquentielles (débat public, études préalables menées par l'État, procédure de dialogue concurrentiel) doivent parfois s'étendre sur de longues périodes. Les études de vent peuvent, par exemple, s'étaler sur une année. Comme les débats publics ont été suspendus ou pas encore lancés du fait de la crise sanitaire, rester sur de telles procédures séquentielles ne permettra pas de tenir le calendrier.

Cet aspect est très problématique pour la filière industrielle derrière ces projets. Cela risque d'apporter un important trou d'air dans leur programmation. Il est indispensable que les différentes procédures citées puissent être lancées en parallèle. Par exemple, les études de vent pourraient être lancées dès que cela sera possible au regard de la crise sanitaire. Aussi, le choix des consortiums pour participer au dialogue concurrentiel ne doit pas attendre la fin du débat public. Pour gagner du temps dans les recours, il faudrait n'avoir qu'un seul niveau avec le Conseil d'État en premier et dernier ressort.

Des contributions ont été élaborées au niveau du Comité stratégique de filière des industries de la mer et parallèlement, d'autres ont été apportées au sein du Comité stratégique de filière des

nouveaux systèmes énergétiques. Il a fallu veiller à la cohérence des analyses en matière d'énergies marines renouvelables. Cela inclut également une contribution sur le gaz renouvelable.

Concernant les énergies marines renouvelables, autres que l'éolien en mer, une insatisfaction demeure à l'égard de la PPE concernant l'hydrolien. Aucun objectif n'est cité en la matière. Néanmoins, il est reconnu que l'hydrolien a une marge de progression et qu'il sera possible de revenir dans le futur sur des objectifs plus ambitieux. La Loi Énergie Climat permet des ouvertures : nous pourrions ouvrir des appels d'offre sur des technologies innovantes, et il existe des financements européens disponibles qui permettraient d'installer des fermes pilotes, perspective jusqu'ici abandonnée. Il faudrait y revenir car des marges de progression sont réels et la prochaine PPE devrait avoir des objectifs commerciaux et industriels sur l'hydrolien.

Anne GEORGELIN
Responsable des filières EMR, SYNDICAT DES ÉNERGIES RENOUVELABLES

La situation pour les premiers projets est globalement sous contrôle même si l'impact pourrait être important pour les projets en développement du fait de la suspension des périodes de recours et du ralentissement du processus logistique.

La grande crainte est de compromettre l'avenir au vu du calendrier ambitieux fixé par la PPE. Le risque, aujourd'hui, serait de prendre 2 à 3 ans de retard sur les procédures. Il faut réellement réfléchir à passer de ce mode séquentiel à des étapes « parallélisées » entre le débat public, le début des procédures de mise en concurrence et le lancement des études.

Une autre proposition serait d'obtenir des gains de temps pour la phase de débat public, actuellement très chronophage. Pour des projets qui ont déjà fait l'objet d'une concertation au niveau du public, il faudrait organiser une autre forme de concertation et non pas un débat public à part entière. Cela permettrait de gagner au moins 6 mois.

François LAMBERT
Délégué général, GICAN

L'évolution de la situation est plutôt positive par rapport à ce que l'on a pu constater ces dernières semaines.

Pour les chantiers navals, les premières difficultés ont été résolues pour la plupart avec le recours au chômage partiel. Cette période a été mise à profit pour appréhender au mieux le temps d'après. Un important travail a été fait sur les conditions sanitaires du personnel après crise. Cela donne lieu à des reprises progressives, à l'exemple des Chantiers de l'Atlantique où les activités reprendront à compter du 27 avril. Du côté de Piriou, Socarenam ou encore CMN, la situation est relativement homogène : on estime l'activité à environ 30-40%. Naval Group compte 5 000 personnes en télétravail sur 13 000. Tout cela permettra d'être opérationnel au maximum à compter de la mi-mai.

Pour l'après, de multiples canaux existent pour faire remonter les plans de relance. Ces canaux gagneraient à être un minimum harmonisés afin d'optimiser les réflexions. Le principal sujet pour la filière réside dans les freins qui demeurent pour la reprise à court terme et notamment

pour la difficulté à produire. La question des restrictions de mouvements en Europe et du retour des travailleurs détachés sur les chantiers est particulièrement problématique.

Des difficultés sont également constatées, liées à l'engorgement de certains ports.

Une série de propositions de relance a été communiquée au Conseil national de l'industrie : libre circulation des travailleurs, accès à certaines mesures de trésorerie, relance par les commandes, accélération et confirmation de la commande publique, mise en place de mesures de soutien à la commande privée, accélérer les plans d'investissements notamment en R&D et dans le domaine numérique. Il conviendra également, dans un deuxième temps, de se protéger contre certaines offres publiques d'achat extra-européennes et relativement agressives.

Jean-Marc LACAVE
Délégué général, ARMATEURS DE FRANCE

La difficulté majeure réside largement dans le transport de passager. Des difficultés existent dans le vrac ou les conteneurs, mais les ferries, les passages d'eau, les croisières etc… sont quasiment à l'arrêt. Sur le transmanche, les discussions doivent déboucher avec le Royaume-Uni sur un traitement cohérent de part et d'autre de la Manche bien que cela reste particulièrement difficile.

Un deuxième sujet de crispation concerne les vouchers/remboursement des billets. Là encore, le débat est très complexe avec les États et les institutions européennes. Pour l'instant, les échanges avec les administrations se présentent plutôt positivement. La saison touristique est un point de vigilance majeur.

Concernant la relance, l'environnement restera une priorité. Le monde des armateurs ne souhaite pas baisser la garde sur la dynamique et la vitesse de la transition écologique.

Un certain nombre de propositions ont été esquissés au sein du bureau d'Armateurs de France pour la relance. Il faut bien distinguer la relance d'un côté et la crise de l'autre (PGE, chômage partiel et autres mesures nationales). Malgré d'éventuels ajustements nécessaires pour les spécificités du shipping, l'esprit et la nature des mesures de soutien est un bon fondement sur lequel travailler.

Sur la relance, il faut prendre l'image d'un trépied qui correspond à l'ensemble du dispositif d'encadrement du shipping français. Les pieds du trépied s'érodent et gagneraient à être retravaillés et reconsolidés. Des propositions vont être formulées à cet égard. La transition écologique va engendrer des coûts et le trépied devra permettre de supporter un poids plus lourd. Le shipping pourrait coûter en investissement 20% plus cher qu'auparavant. Aujourd'hui, la base du trépied ne repose plus sur du béton mais sur du sable car les fondements ont été extrêmement fragilisés par la crise. Le plan de relance propre à l'après-crise consistera à durcir ces bases. À cet égard, des propositions concernent notamment deux grands volets :

- Un volet souveraineté et solidarité : une flotte capable d'assurer durablement l'approvisionnement national dans toutes les marchandises nécessaires (de l'énergie jusqu'aux conteneurs). Cela implique notamment de revisiter la loi de 1992 qui a uniquement porté sur le pétrole brut. On voit, aujourd'hui que cela n'est pas suffisant.

- La question du refinancement de la flotte. De nombreuses entreprises sont endettées avec des bateaux achetés il y a plusieurs années. Pour cette flotte là comme celle de demain, il s'agira d'élargir les bases fiscales afin de ne pas compter uniquement que sur les banques mais une population bien plus large de gens disponibles à l'investissement maritime et permettre de trouver les ressources nécessaires.

Ce ne sont pas des dispositifs inventés pour l'occasion, mais il s'agit de retravailler, reconsolider, élargir et optimiser ce qui existe déjà.

Enfin, quelques inquiétudes doivent être évoquées concernant le GNL. La mise à disposition du biométhane liquide dans le secteur du shipping présente quelques difficultés. Le GNL est une technique de premier pas, mais le second pas sera le biométhane avant d'avoir du biométhane de synthèse. Il ne faudrait pas que le biométhane soit fermé au secteur du shipping comme cela semble se profiler.

Étienne POURCHER
Coordinateur national, OBSERVATOIRE DES ÉNERGIES DE LA MER

L'Observatoire des énergies de la mer a montré que la filière des énergies marines, bien qu'émergente, crée des emplois et atteint un bon niveau de compétitivité avec une grande part de son chiffre d'affaire à l'export. Aujourd'hui, les usines de turbines de Saint-Nazaire et de pales de Cherbourg continuent de fonctionner dans des conditions sanitaires très strictes.

Dans cette phase de crise, il est important de garder à l'esprit qu'au sein de cette filière émergente en France, le moindre changement de conjoncture peut avoir des conséquences rapides et très lourdes en matière d'emploi.

Pour la sortie de crise comme pour la suite, il sera nécessaire d'assurer un continuum de projets. Les projets français déjà attribués doivent être assurés avec un calendrier compatible avec la filière industrielle. La question du respect du calendrier est très importante et un réajustement des phases serait nécessaire.

La PPE, aussi ambitieuse qu'elle soit et bienvenue pour rattraper le retard français, reste encore en deçà de nos pays voisins ou du reste du monde. Il y a une vraie dynamique mondiale et il est possible de s'appuyer dessus pour une relance respectueuse de l'environnement et créatrice d'emplois dans nos territoires. Avec la crise du covid-19, les sujets d'autonomie énergétique et de souveraineté européenne sur ces thématiques sont devenus prépondérants. Il faut être en mesure d'atteindre une fourniture d'électricité tout à fait autonome, à laquelle il est possible de parvenir notamment grâce aux énergies marines ; et une fourniture industrielle de la façon de produire ces énergies qui nous permette une souveraineté européenne.

Un des points d'attention particulier, pour les grandes entreprises notamment, est de s'assurer que les fournisseurs puissent livrer les composants en temps et en heure. Cela suppose d'avoir de la visibilité et apporter un soutien à toute la chaine de valeur française. La recherche publique peut également être un élément important au niveau européen pour la relance.

Sur les réseaux, l'interconnexion des marchés européens permettra aussi à l'Europe d'atteindre sa souveraineté économique.

Jean CAHUZAC
Président, EVOLEN

Un très grand nombre de sociétés parapétrolières s'orientent aujourd'hui vers la transition énergétique.

La montée en puissance au niveau des activités en France, en particulier concernant les éoliennes en mer, et la continuité des opérations sont deux points essentiels.

Pour garantir des emplois et construire une industrie performante, il y a des problèmes à court terme mais il faut surtout construire cela sur la durée. Cela implique une continuité d'opérations. Réfléchir à ce qui pourrait être fait pour respecter les plannings des appels d'offre et les décisions sur les nouveaux projets est absolument essentiel. Autrement, le retard de la France dans le domaine des éoliennes offshore n'ira qu'en s'accentuant et des risques énormes se profileront pour la filière française.

Comment les sociétés peuvent se préparer à la relance ? Pour beaucoup, elles n'ont pas cessé leurs activités. Ce n'est pas forcément inutile de voir ce qui a déjà été fait dans d'autres pays européens où l'environnement est relativement le même au niveau industriel. Une difficulté en France réside dans l'impact plus marqué de la crise, en comparaison avec certains pays nord-européens. Ceux-ci ont naturellement été en mesure de lancer un certain nombre de choses que nous n'avons pas encore pu faire, mais nous sommes maintenant en mesure de recommencer les opérations tout en respectant les consignes sanitaires.

Un point est absolument essentiel : l'amélioration de la coordination au niveau européen sur la mobilité des gens (en particulier les intérimaires et les personnes en provenance d'Europe de l'Est ou d'ailleurs). Depuis plus d'un mois, quelque chose de semblable est fait en Norvège. Des chantiers de fabrication ont été rouverts avec les mesures de sécurité qui s'imposent, avec du personnel local et du personnel provenant du reste de l'Europe. Nous sommes aujourd'hui capables de faire la même chose.

Au niveau de l'exécution des projets, l'industrie peut redémarrer. Autre parallèle avec l'étranger pour souligner ce que nous sommes également capables de faire, le projet Vattenfall a été lancé ce matin avec une installation en 2021-2022 de 1,5 GW avec des fabrications purement européennes (hollandaises et britanniques). Post confinement, avec les actions et le support de coordination au niveau des mobilités et du règlement de travail, nous pouvons faire la même chose en France et cela serait dommage de rater cette opportunité. La filière est prête à relever le défi.

Emmanuel-Marie PETON
Responsable Transformation & Innovation, CLUSTER MARITIME FRANÇAIS

La Coalition pour la Transition écologique et énergétique du maritime a été lancée en décembre 2019 aux Assises de l'économie de la mer. Un certain nombre de livrables et de réalisations ont été prévues par cette coalition, menée en partenariat avec l'ADEME. Les membres, comme les partenaires, sont tous sur le pont et mobilisés plus que jamais. Cet écosystème d'acteurs a travaillé ensemble pour formuler des propositions.

L’idée était de dresser un panorama qui permettrait à tous les acteurs concernés par la transition énergétique de comprendre, d’ici à 2050, comment les choses sont susceptibles d’évoluer pour faciliter la rencontre entre les porteurs de projets et ceux qui ont des solutions.

La coalition est désormais au service de la relance de l’industrie. Deux angles sont particulièrement envisagés et seront validés le 30 avril lors d’un prochain échange avec les entreprises partenaires :

- Dans le cadre du plan de relance en lien avec la transition énergétique, quelles sont les entreprises et activités essentielles à préserver et à sauver en priorité ? L’idée est également de comprendre, au travers de cela, celles qui participeront activement à la transition énergétique. Cinq priorités sont identifiées : le GNL/BioGNL l’hydrogène avec des projets parfois immédiatement mûrs et qui pourraient être lancés avec des résultats concrets ; l’électrique ; le stockage ; et les enjeux porteurs associés (implantations territoriales des grandes entreprises de l’énergie qui développent des projets maritimes, de mobilités terrestre et urbaine).

- Le deuxième angle consiste à préparer la deuxième sortie de crise. Il est essentiel de s’assurer que ces activités critiques, au service de la transition énergétique, puissent maintenir de l’emploi et du savoir-faire.

Un appel est lancé aux acteurs et partenaires : quels sont ces projets matures susceptibles de porter leurs fruits ? Des échanges ont, par exemple, eu lieu avec l’administration des flottes portuaires : des dispositifs pourraient être mis en place dans les agréments portuaires pour pousser des remorqueurs vers des nouvelles technologies immédiatement disponibles. Ce cas précis est un exemple de projet pour lequel des financements pourraient être trouvés.

Une fois que l’on identifie ces projets, l’idée est de les accompagner sur les plans financiers et réglementaires y compris à l’échelle européenne. La Coalition est à la disposition des acteurs pour parler de ces projets et réfléchir à la façon dont ils peuvent servir à un plan de relance.

VISIOCONFERENCE TEAM MARITIME

23 avril 2020

1. S'agissant de la transition énergétique des filières du maritime après la crise

L'environnement reste une priorité majeure.

Les armateurs français sont déjà mobilisés et volontaires pour mener à bien la transition écoénergétique. Leurs initiatives environnementales se multiplient : propulsion vélique, GNL, branchement à quai, expérimentation de filtre à particules, réduction de la vitesse des navires.

La dynamique est enclenchée, il faut la poursuivre.

De grands acteurs de notre secteur d'activité, comme la compagnie maritime d'affrètement CMA CGM, avaient commandé (avant la crise, ndlr) de nouveaux porte-conteneurs au gaz GNL. **Nous devons mettre la barre haute. La transition énergétique sera primordiale dans ce qui se construira demain dans la marine française. Donc tous les nouveaux navires (GNL) commandés restent d'actualité.**

Il faudra utiliser tous les leviers à notre disposition aujourd'hui que sont le développement de la filière GNL, l'hydrogène, l'ammoniac, et aussi des paquebots à voiles, le branchement des navires à quais… Ces leviers sont nombreux, mais les investissements sont très lourds.

2. Plan de relance

- **Sécurisation du trépied fiscal et social** sur lequel s'appuie l'industrie du transport et des services maritimes. Consolider en priorité ces dispositifs qui tendent à s'éroder au fil du temps.

- **Renforcement desdits dispositifs du fait des enjeux environnementaux** du fait de la dynamique générale de transition écologique dans laquelle l'industrie est engagée pour au moins les 30 prochaines années et qui implique des surcoûts durables et significatifs sur les investissements, le respect des réglementations nouvelles et la R&D.

- **Tenir compte des impacts de la présente crise :** il s'agit de reconsolider le socle de l'édifice lui-même pour tenir compte des conséquences de cette crise qui a fragilisé les fondements de nombre de nos entreprises. Une proposition consiste à optimiser et élargir les bases fiscales possibles pour permettre d'envisager le développement mais aussi le refinancement total ou partiel de la flotte de commerce française.

- **Poursuite de la démarche sur la flotte stratégique indispensable à l'économie du pays**, sous la forme d'une stratégie de pérennisation de la flotte de commerce française sur le long terme, nécessaire à la souveraineté nationale (y compris, par une actualisation-extension de la Loi de 92 sur l'approvisionnement en produits pétroliers).

- **Adéquation des moyens de l'ENSM pour la formation des officiers et des navigants** afin d'accompagner symétriquement le développement de la flotte française.

- Intégration des clauses de contenu local dans les appels d'offre publics tels que les DSP, l'approvisionnement en produits stratégiques …

- Mise en œuvre d'une **couverture assurantielle des risques de pandémie (avec garantie CCR).**

Le gouvernement doit aider la relance des industries navale et nautique en incitant les projets écologiques

Paris le 20 avril 2020

L'AFBE appelle le Gouvernement à faire le choix d'une relance verte résolument tournée vers la transition énergétique et écologique. Celle-ci doit se traduire par un soutien de masse à l'électrification des bateaux et navires pour relancer la filière française. La propulsion électrique est à même de répondre aux enjeux économiques et écologiques auxquels nous faisons face, tout en permettant à la France de devenir leader dans cette industrie en forte croissance et créatrice d'emplois.

L'épidémie de Coronavirus a considérablement et durablement fragilisé le tissu industriel français. L'état d'urgence sanitaire et la mise en place des mesures de confinement ont confronté les entreprises françaises à un double choc d'offre et de demande. L'incertitude sur le déconfinement met en péril la saison nautique 2020.

Selon Bruno Le Maire, l'industrie française tourne aujourd'hui à 25 % avec des filières dont le chiffre d'affaires est en baisse de 80 à 85 %. Bien conscient que la reprise économique ne se fera pas en un jour, le ministre de l'Economie et des Finances a assuré que « *les pouvoirs publics utiliseront tous les instruments qui sont à leur disposition pour protéger notre patrimoine industriel* ».

Le développement des propulsions électriques sur l'eau est une priorité pour positionner la France en Leader industriel mondial dans le naval et le nautisme.

La France est forte de nombreux savoir-faire en recherche, et développement de solutions innovantes et propres, de nombreux architectes navals, de nombreux chantiers navals et d'une industrie du tourisme performante.

La relance économique doit être faite dans l'optique d'atteindre une économie compétitive bas carbone et servir nos objectifs d'industrialisation et de développement de leaders mondiaux.

L'AFBE insiste sur le fait que les mesures de relance doivent être mises en œuvre dans une perspective à long terme non seulement pour favoriser la reprise économique, mais aussi pour assurer une transition vers un nautisme zéro émission à l'échappement.

La crise actuelle est l'occasion de stimuler l'utilisation de solutions zéro émission, en complétant les efforts lancés sur les filières batteries et hydrogène.

La mise en place d'un plan de relance ambitieux sur la propulsion électrique des navires et bateaux permettra à l'industrie française, qui a tous les savoir-faire de se positionner en leadeur mondial.

Plusieurs villes ou pays européens ont déjà pris des décisions fortes afin de convertir leurs flottes en mode zéro émission, comme par exemple le transport maritime de passagers en Norvège, au Danemark, en Suède, en Finlande, ou comme le transport fluvial à Amsterdam, … etc.

Ces décisions fortes permettent de créer une industrie plus propre et de développer l'économie locale. Certains pays ont commencé à prendre le lead sur l'électrification, un marché global estimé à plusieurs milliards en Europe.

Ainsi, l'AFBE souhaite que la France conserve son leadership dans les filières navale et nautique en transitionnant aussi vite que possible vers une décarbonation sur les eaux. Elle souhaite que le Gouvernement offre tout le soutien dont il est capable pour ces objectifs.

Propositions de l'AFBE pour la relance des industries navale et nautique par une croissance écologique

Faciliter l'acquisition de Bateaux électriques et hybrides rechargeables par les entreprises du secteur

Etendre le suramortissement pour les opérateurs de mobilité maritime et fluviale à tous les navires et bateaux électriques et hybrides rechargeables.

Exonérer la TVA pour les services de recharge électrique.

Faciliter la transition des plaisanciers vers une mobilité propre

Renforcer le plan de 1 % de places de ports réservées aux bateaux électriques sur 2 ans, en le complétant par une demande de créer 5% de places de port réservées aux bateaux électriques dans les cinq ans à venir.

Mettre en place une prime par KW installé afin d'inciter les plaisanciers à une migration vers des propulsions non polluantes en compensant une partie du surcout.

Promouvoir les espaces zéro émissions

Mettre en place au sein des zones urbaines, des zones de protection de la biodiversité et des parcs nationaux des espaces réservés à une navigation zéro émission.

Accompagner les collectivités territoriales

Encourager le recours au déploiement de l'usage de bateaux et navires électriques ou hybrides rechargeables sur les flottes publiques ou les flottes opérées en délégation de service public.

Pour en discuter contactez nous

AFBE
ASSOCIATION FRANCAISE POUR LE BATEAU ELECTRIQUE

Xavier de Montgros, Président, **tel. +33 (0) 672 991 684,**

xavier.demontgros@bateau-electrique.com, **AFBE** ***22 Avenue Jean Aicard 75011 PARIS***

TRANSPORT MARITIME : LA PROPULSION PAR LE VENT

Visioconférence du mardi 28 avril 2020

Face à la nécessité de mettre le cap vers un transport maritime décarboné, le vent constitue l'une des solutions immédiatement disponibles pour accélérer la transition énergétique du transport maritime. La filière de la propulsion par le vent, en pleine émergence, représente une opportunité à saisir pour la France d'occuper une position de leader européen voire mondial en la matière. Fort d'un écosystème diversifié et dynamique d'acteurs et de technologies uniques, notre pays doit maintenant tendre la main vers les projets d'avenir qui lui permettront de concrétiser ses objectifs environnementaux.

Stéphanie LESAGE
Directrice juridique et Secrétaire générale, AIRSEAS

Il est fondamental de repartir sur un secteur maritime qui intègre la transition énergétique. Les acteurs de la propulsion vélique sont attentifs à un geste clair de la part du gouvernement et des autorités pour la mise en place de mécanismes en ce sens. À ce jour, les dispositifs disponibles ne sont pas limpides et la filière est amenée à se tourner vers les fonds européens plutôt que les financements publics étatiques.

Nous sommes à un moment clé. Cela implique de faire des choix et de ne pas répéter les erreurs commises lors des crises précédentes. Les aides étatiques sont indispensables au soutien d'un certain nombre de secteur mais il apparaît aujourd'hui nécessaire de les conditionner à la transition écologique. Il faut voir le contexte actuel comme une opportunité pour la propulsion vélique de pouvoir se déployer et se développer afin de représenter un atout majeur pour la France dans la transition écologique et énergétique du secteur maritime.

La position de la France au niveau de l'OMI est de promouvoir la réduction de la vitesse et de remplir les objectifs environnementaux, quels que soient les moyens. Il n'y a pas de mise en avant de solutions technologiques particulières dans la position française. La filière vélique présente une opportunité très importante pour remplir les objectifs environnementaux recensés par l'OMI. La propulsion par le vent représente l'une de ces solutions, mais elle a besoin de plus de visibilité et a besoin de relai.

Florent VIOLAIN
Président, WIND SHIP

La propulsion par le vent œuvre pour la transition écologique et énergétique de notre société et particulièrement du secteur maritime. Les acteurs de la filière soutiennent la coalition menée par le Cluster Maritime Français en ce sens.

L'association Wind Ship regroupe aujourd'hui essentiellement des start-ups, des PME, des TPE, aux projets innovants et généralement très capitalistiques. Ces projets ont besoin de lever des fonds et d'emprunter. Dans ce cadre, le filtre d'analyse couramment mis en place porte à regarder la crédibilité de l'entreprise concernée ou à laquelle le capital est apporté. Plusieurs leviers existent pour augmenter la crédibilité des start-ups et des PME considérées comme risquées du point de vue des investisseurs. L'une des solutions serait notamment d'obtenir une garantie d'État non rémunérée aux taux demandés actuellement. Cela permettrait aux projets œuvrant à la transition énergétique de lever ce verrou et ainsi de garantir le développement du projet.

Un autre sujet d'analyse de risque sur des projets de ce type concerne le cash-flow (flux de trésorerie). Là encore, l'État a un rôle à jouer à différents niveaux afin de s'assurer, par exemple, que les commandes publiques prennent en compte une forte part de transition écologique et énergétique et ainsi permettre que la flotte gérée par l'État puisse avoir une composante environnementale très forte. Cela permettrait aussi, pendant un certain nombre d'années, d'apporter des premiers revenus à des entreprises qui ensuite seraient capables de se positionner sur un certain nombre d'enjeux dans la marine « privée ». Un meilleur soutien des premières entreprises et des premiers armateurs à se positionner sur la décarbonation de leurs activités figurerait donc parmi les effets bénéfiques du rôle joué par l'État. D'autres leviers pourraient également agir sur cette perception du risque et ainsi permettre à ces entreprises de gagner en crédibilité, en cash-flow et de se projeter sur du long-terme.

Le cas des énergies renouvelables après la crise de 2008 et la baisse du baril en 2014 offrent une illustration particulièrement intéressante. Les projets renouvelables ayant bénéficié d'un fort soutien de l'État, ces deux périodes successives n'ont pas forcément entraîné une baisse de projets, en tous cas sur le réseau électrique. Cela a également permis à de nombreuses entreprises du secteur pétrolier de survivre, en partie grâce à des projets publics d'éolien en mer sur certains pays.

La période que nous vivons est le moment de répondre aux besoins de solutions pour accélérer la transition écologique et énergétique.

Une des grandes différences entre les paysages français et extérieur réside également dans la diversité du type d'acteur. Des entreprises comme TOWT et NEOLINE représentent un nouveau type d'armateurs qui n'existent pas forcément dans d'autres pays. C'est aspect est précisément ce qui permettra d'aller plus loin. Ces acteurs sont pionniers et amènent une nouvelle voie très complémentaire. Cette nouvelle voie permet de porter l'ensemble de la filière, aussi bien au niveau technologique que pour convaincre des armateurs conventionnels d'aller plus loin. La diversité des acteurs est un atout essentiel pour la France et n'est présente que dans très peu de pays.

Lise DETRIMONT
Pilote/Coordinatrice, WIND SHIP

L'association a essayé de se mobiliser pour écouter l'ensemble des membres et ainsi faire remonter les difficultés rencontrées face à la crise. Aujourd'hui, un risque majeur est le ralentissement de l'implication des grandes entreprises et des grands chargeurs dans les projets qu'ils avaient portés jusqu'alors ou dans lesquels ils avaient l'intention de s'impliquer.

Plus concrètement, certaines entreprises ont des difficultés d'accès au dispositif de Prêt garanti par l'État (PGE). Certains établissements bancaires peuvent se montrer réticents à l'idée d'accorder cet appui financier aux acteurs de la filière. Il ne faut pas oublier que ce tissu de start-ups et de PME s'inscrit en amont de tout un tissu industriel, capable de construire ces technologies. Si la R&D en la matière se trouvait également ralentie, certains acteurs pourraient être amenés à se tourner vers des concurrents qui progressent rapidement en installant, par exemple, des démonstrateurs comme c'est le cas en Europe du Nord ou en Asie. Alors que la France pourrait dès aujourd'hui occuper une place de leader en la matière, c'est là un risque réel pour notre pays qui dispose de tout ce tissu économique de start-ups et d'industries.

Des travaux sont en cours afin d'analyser, sur l'ensemble du territoire, ce tissu industriel afin d'identifier les besoins, de compléter la chaîne de valeur de la propulsion par le vent et être en capacité de compter sur quelque chose de complet qui permettrait de faire de la France ce leader à l'échelle mondiale. Les acteurs avancent sur cet aspect, mais l'accompagnement et le soutien de l'État resteront décisifs. Si les acteurs pionniers de cette chaîne ne sont pas en capacité de tenir et n'ont pas une visibilité d'investissements assez rapide, la filière continuera d'être en situation de risque.

Les concertations avec l'ensemble des acteurs publics et privés concernés se poursuivent. Une mission du gouvernement dans le cadre de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) devrait être déclenchée sous peu. Elle portera sur l'analyse de l'opportunité de soutenir une filière de fret maritime propulsée par le vent.

En France, la concentration des projets est assez impressionnante par rapport à d'autres pays. En Europe du nord, quelques sociétés avancent assez vite en équipant des démonstrateurs afin de donner des résultats validés par des organismes externes et ainsi convaincre les armateurs, les chargeurs etc. Ces technologies qui auront convaincu le marché seront ensuite produites de manière industrielle, entraînant ainsi une baisse les coûts de production et finalement prendre le pas sur toutes celles qui sortiront après.

En Finlande, les subventions de l'État ont largement contribué à permettre à Norsepower d'avancer dans leurs projets. C'est également le cas dans d'autres pays européens comme aux Pays-Bas et en Norvège où l'État se mobilise.

La France peut compter sur un ensemble de start-ups et de technologies développées dans le pays et nulle part ailleurs. Cela permet d'avoir une offre suffisamment large pour s'adapter à différentes typologies de navires, avec le tissu de production et l'équipement industriel nécessaire. À ce stade, la France peut donc réellement devenir un fer de lance pour porter la propulsion par le vent à l'échelle européenne voire mondiale, mais elle n'équipe pas encore de navires.

Quelques projets commencent à émerger en Asie, mais sont a priori encore en phase d'approbation. L'association Wind Ship fait partie de l'International Wind Ship Association (IWSA) donc dispose de cette visibilité sur l'évolution des projets à l'échelle internationale.

Bruno TOUBIANA
Directeur, CWS MOREL

Dans le cas de CWS, la société participait à un appel à projet européen avec un consortium d'une douzaine d'entreprises guidé par un armateur français. Le budget de l'appel à projet s'élevait à près de 10 millions d'euros, entièrement financé par l'Union européenne. Si le projet concernait initialement 30 participants, une sélection de 8 consortiums a été retenue pour finalement n'en financer que 4, dont celui de CWS.

Le projet était basé sur la mise en construction d'un nouveau bateau sur lequel serait testé un certain nombre de solutions innovantes et écologiques. Du fait de la crise du covid-19, l'entreprise a dû suspendre cette construction et le projet a donc été abandonné. Cela aurait représenté une occasion unique de mettre en œuvre de manière concrète ces solutions sur un navire. C'est un exemple d'impact de la crise pour l'entreprise et pour les acteurs de la filière qui ne peut pas être compensé par des dispositifs d'aides comme le PGE.

Dans ce contexte, pouvoir bénéficier d'un geste de la part du gouvernement et des donneurs d'ordre en matière de financements et de garanties permettrait d'encourager le développement des projets à venir.

Grégoire THERY
Responsable affaires publiques et développement, TOWT

Un premier constat qui mérite d'être évoqué réside dans le manque d'accompagnement proactif de l'État pour soutenir l'émergence d'une filière vélique. Les efforts et la mobilisation des acteurs et des structures pour construire la filière se heurtent à une faible attention des acteurs publics et des politiques publiques. Bien que quelques avancées aient pu être constatées, le rapport évoqué plus tôt, lié à l'article 185 de la LOM, a seulement pour objectif d'étudier s'il y a une « opportunité à » et donc de mesurer l'intérêt du sujet.

La question de la transition écologique doit être envisagée sous deux prismes différents :

- Pour les armateurs conventionnels, elle représente un défi colossal. Toutefois, ces armateurs doivent relever ce défi au sein d'un écosystème dans lequel ils sont bien installés et intégrés.

- Les armateurs de demain ne sont pas intégrés par définition et n'ont pas le même accès à l'ensemble des acteurs publics et privés susceptibles de les soutenir dans cette transition.

La filière vélique n'est donc pas intégrée dans l'écosystème comme le sont les armateurs conventionnels. Un plan proactif du gouvernement, avec un personnel dédié à ces questions dans les ministères et les administrations, enverrait un signal fort pour accélérer la transition écologique et énergétique. Les leviers peuvent ensuite être déclinés : fiscalité, commande publique et de nombreux autres. Force est de constater que les secteurs ayant démarré se sont développés avec de grands partenariats public-privé et des investissements publics importants. Ceci, pour l'instant, n'existe pas dans le vélique.

Le transport maritime est le symbole de la mondialisation (90% des échanges mondiaux de marchandises). Pour la première fois, nous sommes à la recherche de leviers qui permettraient de concilier ouverture sur le monde et respect de l'environnement. Le fait que cette perspective existe, et la propulsion vélique en fait partie, devrait être perçue par tous les acteurs comme une opportunité extraordinaire et gagnerait à être investie politiquement. Les parlementaires peuvent également jouer un rôle important dans ces questions. La volonté parlementaire pourrait aider les acteurs de la filière à franchir le cap, entre les interlocuteurs qui perçoivent la filière comme un risque, et les plus hauts niveaux de l'État qui pourraient accueillir ces projets avec beaucoup de bienveillance. Le vélique émergera d'autant plus facilement et d'autant plus vite que l'État décidera politiquement d'accompagner ce changement.

Sur le positionnement de la France, d'autres indicateurs peuvent être évoqués. En matière de compétitivité, le transport maritime et les ports en Belgique, aux Pays-Bas ou en Allemagne sont en avance sur la France. Toutefois, si la France peut se spécialiser plus tôt que les autres sur un transport maritime et une chaîne logistique décarbonée, alors nous serons peut-être capables de rattraper des coûts que nous n'avons pas pu gagner dans une perspective purement industrielle.

À l'échelle de TOWT, il est intéressant de constater que les clients (chargeurs ou consommateurs finaux) sont également suisses, belges, espagnols ou encore italiens. Avec une « micro-offre », les gens se montrent déjà réceptifs et très intéressés par ce transport de marchandises à la voile. Dans l'écosystème français, cela correspond également à une attente croissante de la part de nombreux acteurs. La rapidité d'émergence du marché dépendra énormément des signaux envoyés par l'État. La France pourrait gagner un avantage compétitif sur ses voisins européens avec la propulsion par le vent.

Jean ZANUTTINI
Directeur général, NEOLINE

Le projet de NEOLINE est maintenu malgré cette période compliquée. Les chargeurs renouvellent leur attachement aux solutions proposées et les apporteurs de fonds se montrent très positifs.

Le principal point d'inquiétude concerne les banques et la capacité qu'auront les établissements bancaires à investir dans des projets. Les projets véliques sont déjà considérés comme risqués et ont besoin d'une part de dette importante sinon deviennent directement hors marché.

Cette crise permet de clarifier et de souligner certains aspects importants : il faut davantage d'incitation pour aller vers des solutions plus vertueuses. Cela implique de trouver d'autres ressorts, plus efficaces, pour activer rapidement cette transition et c'est là le défi qui se pose devant nous.

Aujourd'hui, l'utilisation du vent est l'énergie renouvelable la plus puissante disponible sur Terre. C'est une technologie qui a un background quasiment inégalé, la capacité de naviguer étant préalable à l'agriculture. C'est aussi l'une des technologies ayant sans doute le plus d'avenir : ces investissements figurent, en ce sens, parmi les meilleurs que l'on puisse faire.

La France a la chance de disposer d'une grande diversité d'acteurs dans le vélique. Les leviers évoqués permettront également de fertiliser les industriels qui accompagnent ces projets. À

quelques exceptions près, comme un projet soutenu par la Norvège concernant un roulier de 200m de long propulsé à 80% par le vent avec une vitesse de 10 nœuds, la propulsion vélique principale est assez spécifique à la France. Les projets français comme TOWT ou NEOLINE restent très rares dans les autres pays : ils n'ont pas seulement des implications technologiques mais également organisationnelles.

- Note d'information – Filière Vent du maritime –
- Avril 2020 -

La filière Vent maritime en quelques mots

Synthèse

La décarbonation du transport maritime et plus largement de la navigation de travail est un enjeu mondial déterminant de la prochaine décennie. Pour relever ce défi, l'une des principales technologies immédiatement disponibles de décarbonation s'appuie sur une énergie renouvelable, la propulsion par le vent, et mérite de prendre toute sa place dans ce débat sur l'avenir du transport maritime.
Le soutien des technologies de propulsion par le vent offre en effet une solution à court terme techniquement et commercialement viable. Cette solution permet d'ores et déjà d'économiser 5 à 20% du carburant consommé et des émissions associées lorsqu'elle est utilisée en tant qu'assistance à la propulsion sur la flotte existante. Le potentiel est beaucoup plus élevé, allant jusqu'à 80% de réduction d'émissions à mesure que la technologie se développe en tant que propulsion principale et est déployée sur des navires neufs conçus avec cet objectif.
Les solutions de propulsion par le vent sont rentables, sûres, sans retombées néfastes par ailleurs et ne nécessitent pas de modifications de l'infrastructure portuaire. Ces solutions garantissent aux armateurs une meilleure autonomie opérationnelle, atténuant ainsi les risques et les incertitudes liées à la volatilité des prix et à la disponibilité de carburants existants ou alternatifs.
Par conséquent, l'adoption de la propulsion par le vent aidera véritablement la flotte mondiale à réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre à court terme. Cette solution permettra d'envisager enfin concrètement l'atteinte des objectifs de réduction des GES fixés par l'Organisation Maritime Internationale : moins 50% d'ici 2050.
Ces solutions doivent donc absolument être systématiquement inclues dans l'analyse des voies possibles de décarbonation du transport maritime en améliorant l'information disponible, et en évitant d'accorder une attention exclusive aux options de carburants alternatifs à plus long terme.

Notre pays accueille aujourd'hui une quinzaine d'entreprises pionnières dans ce domaine, une considérable concentration à l'échelle mondiale, qui doit permettre à la France de devenir leader sur ce marché d'avenir. Notre territoire concentre un savoir-faire et un tissu productif déjà existants en matière de course au large, d'industrie navale et d'aéronautique qui permet de concevoir, produire et utiliser ces technologies propres et décarbonées.

Ces entreprises pionnières, armateurs, fournisseurs de technologie et concepteurs de navires se sont mobilisées au sein de l'association Wind Ship[1]. Elles commencent à structurer une filière du transport maritime de moindre impact, mais une véritable politique industrielle est nécessaire pour appuyer cette filière propre.

[1] L'association Wind Ship est référencée dans ses statuts sous son nom de préfiguration, APTMD-IWSA, un nom choisi le temps du diagnostic des enjeux de la filière, et qui a depuis évolué en Wind Ship.

- Note d'information – Filière Vent du maritime –
- Avril 2020 -

Table des matières

1) La propulsion par le vent : quelques clés de compréhension 3

a) Quelques éléments de contexte international 3

b) Le vent 5

c) Quelles technologies ? 5

d) Propulsion principale ou propulsion auxiliaire ? 6

e) Retrofit ou construction neuve ? 7

f) Quels navires, quel type de transport ? 7

g) Quelle économie ? 7

h) Pourquoi faire une place particulièrement à cette solution ? 9

2) Les acteurs français parmi les leaders de la filière 11

a) De qui s'agit-il ? 11

b) Place des solutions françaises ? 12

c) Que manque-t-il à ces acteurs de la propulsion par le vent ? 13

3) L'Association Wind Ship 13

a) Notre message 13

b) Notre démarche 13

c) Pourquoi ? 13

d) Comment s'est-elle construite ? 13

e) L'association Wind Ship agit-elle seule ? 14

4) En conclusion 16

Illustrations et tableaux

Figure 1 : Comparaison entre source d'énergie primaire et source d'énergie renouvelable secondaire (source : Hebert Blüme, 2019) 5

Figure 2 : Exemple de courbe d'abattement du coût marginal sur les éoliennes (source : Smart Green Shipping Alliance, 2020) 8

Tableau 1 : Catégories de technologies de propulsion par le vent, déploiement actuel et prévu 6

- Note d'information – Filière Vent du maritime –
- Avril 2020 -

1) La propulsion par le vent : quelques clés de compréhension

a) Quelques éléments de contexte international

Est-il besoin de le rappeler, le transport maritime est aujourd'hui incontournable, permettant de transporter 90% des marchandises mondiales. En 1970, 2 milliards de tonnes de marchandises circulaient par les mers alors que 81 000 milliards de tonnes-kilomètres ont été parcourus en mer en 2017 par les 10,7 milliards de tonnes de marchandises mondiales. Les plus gros navires de la marine marchande dont la taille ne cesse d'augmenter se concentrent sur certaines routes à grande vitesse, et font escale uniquement dans les plus gros ports, les ports secondaires et leur dynamisme économique étant alors largement atteints. Ces navires sont propulsés par une énergie carbonée, le fuel lourd.

Conséquences ?

D'une part, une pollution de l'air ayant des impacts environnementaux sur les populations littorales et la biodiversité, et que la réglementation de l'Organisation maritime internationale sur la teneur en soufre des carburants s'attache à maîtriser[1]. D'autre part, un impact climatique important : le transport maritime émet 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre (CO_2, méthane, black carbon) soit 812 millions de tonnes de CO_2 ce qui est comparable au secteur de l'aviation). Ce trafic génère aussi une pollution sonore sous-marine liée à la cavitation des hélices dont les impacts sur la biodiversité commencent à être reconnus et pris en compte dans la réglementation (notamment dans le cadre européen avec la Directive-cadre Stratégie sur le milieu marin, DCSMM de 2008) et un impact environnemental global lié aux énormes infrastructures nécessaires pour accueillir les géants des mers.
Face à l'augmentation exponentielle du trafic maritime, les émissions de gaz à effet de serre pourraient croître de 50% à 250% d'après l'OMI, pour représenter potentiellement 17% des émissions mondiales en 2050 sur une trajectoire *business as usual*[2].

Ces impacts deviennent inacceptables et le modèle maritime doit désormais se renouveler.

C'est pourquoi les États mobilisés au sein de l'organisation maritime internationale (OMI), l'agence des Nations-Unies en charge de la sécurité et de la prévention de la pollution maritime, ont décidé en 1997 d'imposer une réglementation limitant les émissions d'oxydes de soufre à partir du 1er janvier 2020, et ont mis en place en avril 2018 une stratégie globale de réduction des émissions de gaz à effet de serre afin de réduire les émissions de CO_2 de 40% d'ici 2030 et poursuivre les efforts jusqu'à 70% d'ici 2050 comparé à 2008. Les émissions de gaz à effet de serre doivent, quant à elles, être divisées par deux d'ici 2050 comparé à 2008.
En parallèle, l'Union Européenne prend aussi des engagements et instaure des règlements concernant les activités maritimes sur son territoire tel que le règlement 2015/757 du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime. Ses engagements climatiques se renforcent dans le cadre du Green Deal, qui prévoit une

[1] Annexe VI de la MARPOL instaurant notamment par la règle 14 une teneur en soufre maximale du fuel lourd utilisé à bord de 0,5% après le 1er janvier 2020
[2] Etude N. Olmer et al, « GHG emissions from Global Shipping, 2013-2015", The international council of clean transportation, 2017 : 2,6% des émissions de CO_2 total en 2015 soit 812 millions de tonnes + référence de la "3rd IMO GHG study ", OMI, 2014 : émissions du shipping entre 2007 et 2012, 3,1% du CO_2 total et 2,8% des GES totaux - augmentation en 50 à 250 % d'ici 2050

réduction des émissions de GES de 50% d'ici 2030 voire 55% par rapport à 1990 – y compris dans le secteur maritime. L'entrée du transport maritime dans le système d'échange des quotas d'émission (SEQE) actuellement en cours d'étude au sein de l'UE porte aussi le risque de créer une distorsion de concurrence dans un marché mondial et d'affaiblir les pavillons européens.

Afin de respecter ces agendas, la France doit engager des actions[1] à un niveau national pour appuyer la transition écoénergétique du transport maritime.

Or, le manque de visibilité sur l'évolution des obligations réglementaires, des difficultés technologiques et un temps contraint doivent être surmontés.

Ainsi, de nombreux armateurs rencontrent des difficultés à financer de nouveaux navires car il existe un fort risque de « stranded assets ». L'absence de visibilité dans l'évolution de la réglementation, conduit à un attentisme qui ralentit le déploiement des nouvelles technologies et qui ne permet pas d'atteindre un effet de masse suffisant pour produire des technologies à un coût moindre.

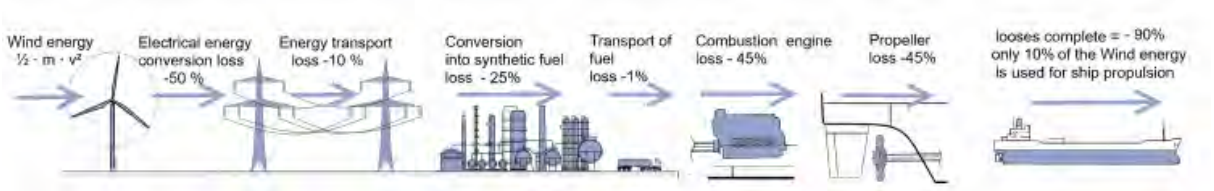
La flotte mondiale a un âge moyen d'environ 21 ans, très variable selon les segments observés. Il faudra attendre 2033 pour remplacer la moitié de la flotte de porte-conteneurs et pétroliers, et 2040 pour renouveler la moitié des vraquiers, ferries, gaziers et chimiquiers (données UNCTAD, 2020). Il est donc urgent d'agir dans les 10 années qui viennent pour faire évoluer la flotte existante et les prochains navires neufs, en vue d'atteindre les objectifs à 2030.

« La propulsion par le vent est la principale technologie immédiatement disponible qui permette de répondre aux enjeux sanitaires, climatiques et de protection de la biodiversité du transport maritime »

[1] A ce titre, elle prépare un premier outil d'analyse et d'aide à la décision à l'échelle de l'ensemble des secteurs maritimes : la démarche de la transition écoénergétique du maritime, portée par une coalition regroupée autour du Cluster maritime français, avec l'appui de l'ADEME, du ministère de la transition écologique et solidaire, et d'un club de partenaires financeurs.

b) Le vent

Le vent est une énergie renouvelable primaire, qui ne nécessite ni extraction, ni transformation, ni transport, ni combustion, fusion ou fission, qui ne nécessite aucun acte d'achat ou revente, qui n'émet aucun rejet et qui est disponible partout même s'il est variable.
Une énergie renouvelable qui ne nécessite aucun stockage, à l'heure où la place occupée par les soutes devient un véritable enjeu pour l'équilibre économique du transport.



Le (long) chemin à parcourir pour transformer une énergie en force propulsive

Navire propulsé par le vent : l'énergie est directement convertie en force propulsive

Figure 1 : Comparaison entre source d'énergie primaire et source d'énergie renouvelable secondaire (source : Hebert Blüme, 2019)

c) Quelles technologies ?

Les navires vont avancer grâce à la force du vent valorisée par 7 principaux types de technologies : des voiles-ailes souples, des voiles-ailes rigides, des kites, des ailes à profils aspiré, des rotors Flettner ou encore des turbines et des formes de carène. Au sein de chaque catégorie, différentes options sont proposées pour permettre une navigation performante, et sécurisée avec des dispositifs automatisés, affalables, arrisables, ou encore des gréements basculants pour ne pas gêner le passage de ponts.
Ce sont de multiples technologies qui ont été développées jusqu'à un niveau de maturité (technology readiness level) qui ne demande souvent plus que des démonstrateurs à l'échelle pour être définitivement validées et mises sur le marché. Certaines technologies ont déjà atteint une maturité commerciale et sont en train de préparer leur déploiement industriel.
Ainsi, sont déjà en navigation aujourd'hui une dizaine de grands navires (pétrolier, vraquier, ferry, navire roulier, general cargo) et des petits ferries avec des technologies de rotors, de voile rigide, de profil aspiré, de kites et de voiles souples. Des approbations de principe sont données pour un grand pétrolier (VLCC avec voile rigide) et pour 2 à 3 navires rouliers (ro-ro) qui seront en construction en 2021.

Catégorie	Description	Déploiement actuel	Déploiement prévu
Voile-aile rigide	Voile-aile rigide ou semi-rigide dont certaines supportent des panneaux solaires pour produire une énergie supplémentaire	1 grand pétrolier (VLCC) équipé avec deux ailes. Plusieurs installations sur de petits ferries	5 essais en mer en 2020 Approbation de principe reçu sur un vraquier pour 2021/22 et un transporteur de véhicules (Car Carrier) en 2021/22 Un navire de croisière prévu pour 2022
Profil aspiré	Aile fixe aile avec un système de ventilation interne créant un effet d'aspiration de la couche limite pour maximiser les performances.	3 essais en cours sur cargo et ferry	3 installations prévues pour 2020
Kites	Cerfs-volants dynamiques ou passifs déployés au large de la proue du navire pour aider à la propulsion et/ou pour générer à la fois une force propulsive et de l'électricité à bord.	10 pré-installations commerciales réalisées début des années 2010 (peu opérationnelles)	2 essais en mer : roulier et vraquier pour 2020/21 Intention de commande pour 50 unités après 2021
Voile ou voile-aile souple	Voile traditionnelle et nouveaux profils innovants, également utilisés sur plus de 20 grands navires-école et sur des méga-yachts.	3 nouveaux essais en mer Nombreuses installations sur petits cargos, ferries et 3 navires de croisière	3 navires rouliers en 2021-2022 Un navire de croisière propulsé à 60-70% par la voile.
Rotor	Cylindres rotatifs actionnés par des moteurs de faible puissance. L'effet Magnuss (la différence de pression de chaque côté d'un objet en rotation) génère une force propulsive.	Installé sur six navires (14 rotors) : pétrolier, vraquier, ferry, roulier et 2 cargos	Installation sur un ferry au premier trimestre 2020, et d'autres installations prévues au dernier trimestre 2020 2 approbations de principes reçus pour de grands vraquier et pétrolier (6 rotors)
Turbine	Turbines à vent (éoliennes) adaptées pour générer une force propulsive et/ou de l'électricité à bord.	R&D	
Forme de carène	Carène des navires conçues pour capter la puissance du vent et générer une force propulsive.	R&D	

Tableau 1 : Catégories de technologies de propulsion par le vent, déploiement actuel et prévu

d) Propulsion principale ou propulsion auxiliaire ?

Un navire de charge peut être propulsé principalement par le vent (il restera toujours un moteur pour la sécurité générale et certaines manœuvres).
La propulsion principale peut être mise en œuvre (et l'est déjà sur des voiliers traditionnels affrétés pour le transport de marchandises) sur certaines routes, certaines typologies de navires, et elle est à privilégier dès que c'est possible car l'objectif de développer un transport maritime de moindre impact (décarboné, sans émissions de polluants atmosphériques, silencieux) nécessite de vrais changements, tout en restant dans une économie soutenable.
Un navire de charge peut aussi envisager un « mix » énergétique, avec une propulsion par le vent et un complément grâce à une autre source d'énergie. Cela peut être le cas lorsque des contraintes particulières existent sur une route ou une typologie de navire et ne permet pas d'envisager une propulsion principale par le vent.

e) Retrofit ou construction neuve ?

La flotte de commerce mondiale est composée de 92 000 navires[1]. L'âge moyen de la flotte mondiale aujourd'hui est de 21 ans, mais ce n'est pas uniforme : 71% des vraquiers, 56% des PC et 54% des pétroliers ont moins de 10 ans, alors que 48% des general cargo et 39% des « autres[2] » ont plus de 15 ans.
Afin de répondre au marché existant et d'avoir un impact réel sur les émissions de ces navires, la filière se positionne à la fois sur le retrofit de navires existants et sur la construction neuve.
Le niveau d'économie d'énergie atteignable sur de la construction neuve est généralement supérieur à celui attendu sur des retrofits.
L'avenir de la filière se construit donc sur ces deux fronts, et c'est le chemin suivi par la vaste majorité des développeurs de technologies. Pour autant les différents projets commerciaux d'armateurs français portés avec Grain de Sail, Neoline, TOWT et Zephyr & Borée, portent sur la construction et l'opération de navires neufs.

f) Quels navires, quel type de transport ?

Plusieurs segments de marché peuvent être visés : le transport de longue distance, mais aussi le cabotage, les navires de service (maintenance des éoliennes en mer par exemple), la croisière (qui expérimente déjà les voiles depuis des années grâce aux navires de la compagnie Ponant par exemple), et la pêche.
Selon les contraintes de chaque typologie de navire et de navigation, certains types de technologies éoliennes seront préférées. Cela nécessite une étude au cas par cas – ce qui signifie qu'il n'y aura pas une seule solution pour équiper toute une flotte, mais bien plusieurs dispositifs.
A ce titre, un certain nombre de technologies éoliennes sont adaptables et peuvent être installées et désinstallées rapidement, ce qui permet une réelle flexibilité d'usage pour une flotte.

g) Quelle économie ?

Non seulement le coût des carburants augmente[3] même si ponctuellement en raison de la crise actuelle liée au coronavirus, on observe une chute vertigineuse des cours du pétrole, mais aussi leur volatilité.
De nouveaux carburants alternatifs vont faire leur apparition mais ils présentent tous des coûts importants et incertains, le stockage de certains occupe des volumes importants dans les navires et tous ces nouveaux carburants nécessitent de développer des infrastructures importantes pour les produire et les distribuer, avec pour certains des risques spécifiques importants.

Alors que les coûts de carburants approchent souvent la moitié des coûts d'exploitation du navire, un système de propulsion auxiliaire par le vent avec ne serait-ce que 5% d'économie de carburants pourrait s'avérer économiquement viable (et écologiquement utile si massivement déployé). Ainsi, les essais validés

[1] Review of Maritime Transport, 2019, CNUCED - navires de tonnage >100, hors navires de pêche
[2] Review of Maritime Transport, 2019, CNUCED : navires gaziers, chimiquiers, reefers, offshore supply, remorqueurs, drague, croisière et ferries
[3] https://www.petrolbunkering.com/price-information/ à Rotterdam le 7/02/2020 : HSFO : 290 $ / VLSFO 0,5% : 465 $ / ULSFO 0,1% : 475 $ / MGO : 485 $ -- volatilité du HSFO forte, moindre pour le MGO, le 23/04/2020 : HSFO : 130 $ / VLSFO 0,5% : 165 $ / ULSFO 0,1% : 200 $ / MGO : 210 $ … et demain ?

en 2019 par un organisme indépendant du système de propulsion par le vent installé par l'armateur Maersk sur un pétrolier de 245 m démontrent une économie de 8,2% de carburant sur 1 an, soit 1400 t de CO2. En outre, avec une propulsion principale par le vent, les économies en coût de carburant peuvent atteindre 80%, en réduisant drastiquement l'OPEX et en donnant ainsi un avantage compétitif à l'exploitant du navire. De plus, le surplus d'énergie éventuellement produit peut lui-même être utilisé pour produire un carburant alternatif - et augmenter encore l'autonomie énergétique du navire.

La nécessité est cependant d'investir sur l'outil, ce qui augmente le CAPEX, car il faut installer la technologie de propulsion par le vent sur le navire, mais est créateur de richesse pour l'économie maritime. Par ailleurs, ces coûts d'investissements vont réduire une fois le surcoût lié à l'innovation passé – il est possible de se référer sur ce point aux expériences des éoliennes en mer.

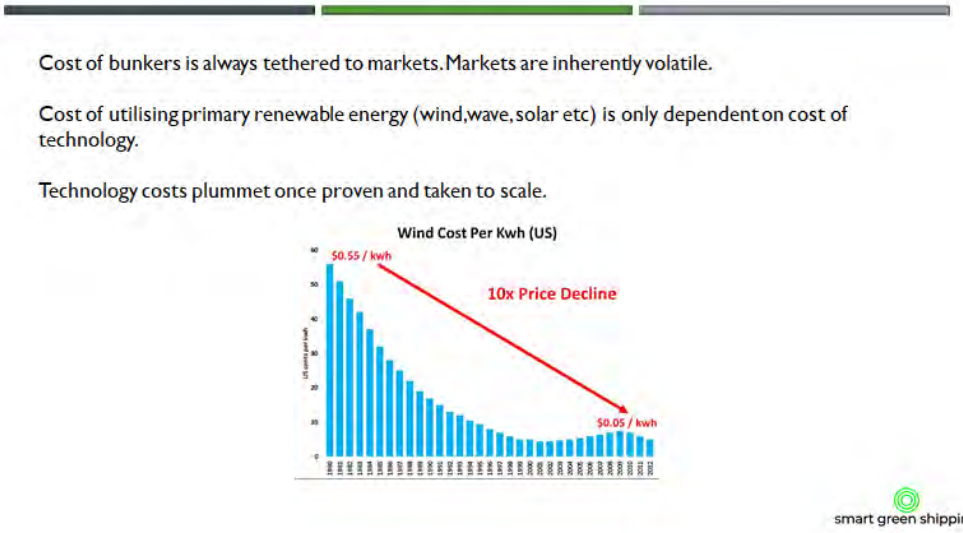


Figure 2 : Exemple de courbe d'abattement du coût marginal sur les éoliennes (source : Smart Green Shipping Alliance, 2020)

Aujourd'hui dans la plupart des charte-parties, le carburant est financé par le chargeur, alors que c'est l'armateur qui investit dans le navire : dans ce modèle, l'armateur n'a par conséquent pas de retour direct sur son investissement. Il faut donc un changement de paradigme, faire émerger de nouveaux modèles économiques et de nouveaux outils de travail (charte-partie, comptabilisation d'impact…) pour valoriser les économies auprès des armateurs et des chargeurs.

h) Pourquoi faire une place particulièrement à cette solution ?

« Complémentaire d'autres modes propulsifs, elle est une solution incontournable pour engager la transition écoénergétique de ce secteur »

Bien entendu, la propulsion par le vent ne répondra pas à tout le marché du transport maritime : mais les multiples modalités de propulsion possibles en font une solution assez incontournable, qu'on veuille l'exploiter en totalité ou en partie, en complément d'autres modes propulsifs, sur de multiples routes et de très nombreux navires. Au-delà de la réduction de vitesse des navires, c'est l'unique moyen disponible dès maintenant pour décarboner de façon ambitieuse le transport maritime de grande distance.
Ce sont des solutions qui permettent aussi de mutualiser les fonctionnalités : un mât peut être une grue ou vice-versa. Elles permettent d'augmenter « l'autonomie » du navire, car il n'y a pas besoin de « souter le vent », et couplées aux technologies de routage météo : l'heure d'arrivée du navire devient plus fiable qu'initialement.
Loin de contraindre l'opération des navires et de les rendre encore plus spécialisés, c'est le « couteau suisse » technologique qui ouvre de nouvelles possibilités et optimise la flexibilité des navires.
Ces solutions ne nécessitent pas d'investissements en infrastructures terrestres, ce qui permet un large et rapide déploiement sur les routes maritimes du globe.
Plus largement, la propulsion par le vent n'est pas qu'une question de technologie : elle nous invite aussi à réexaminer la proposition de valeur autour du transport maritime : elle nécessite un travail sur la taille des navires, elle ouvre l'opportunité de nouvelles lignes, elle permet la desserte de ports secondaires en difficulté, elle permet de donner de la visibilité et de valoriser la logistique etc…
Enfin, c'est une solution « sûre » : certains des nouveaux carburants ou certaines technologies posent de réelles questions quant à leur sécurité ou leur innocuité, alors que valoriser une énergie primaire qui est celle du vent ne peut pas avoir d'impact négatif « caché ».

- Note d'information – Filière Vent du maritime –
- Avril 2020 -

6 points à retenir

La propulsion par le vent répond :

1/ à la maîtrise des impacts sanitaires (SOX, NOX, particules fines et ultrafines)

2/ à la maîtrise des émissions de GES (CO_2, méthane, le black carbon)

3/ à l'incertitude des armateurs sur les réglementations à venir et la disponibilité des carburants alternatifs

Et elle constitue aussi :

4/ une réponse pour les territoires en matière de cheminement dans cette période de transition énergétique et écologique. Pourquoi ? Parce que c'est une nouvelle filière industrielle « propre », à terme compétitive et déjà exportable. C'est une formidable opportunité. Lorsque certaines activités industrielles liés à l'énergie fossile doivent disparaître, des emplois disparaissent… Justement, concevons et produisons en France les voiles, les ailes, les kites, les profils aspirés de demain.

Enfin elle permet :
5/ d'amener un nouveau regard sur le métier de marin : son image et le sens qui lui est donné. Réintégrer des technologies issues de la course au large dans les navigations, c'est aussi remettre du « sens marin » dans la vie d'un navigant.

6/ Cette solution améliore aussi la maîtrise de la pollution par le bruit sous-marin d'origine anthropique (qu'on ignore encore trop mais dont les impacts commencent à être de plus en plus documentés, et dont la réglementation se prépare suite la directive cadre européenne sur le milieu marin de 2008).

ASSOCIATION DECLAREE SOUS LE REGIME DE LA LOI DU 01.07.1901
COURRIER A ADRESSER A : APTMD - IWSA - 19 RUE DE LA BUTTE DE PRAUD - 44400 REZE
TEL : 06 07 78 59 10 - MAIL : lise.detrimont@wind-ship.fr

- Note d'information – Filière Vent du maritime –
- Avril 2020 -

2) Les acteurs français parmi les leaders de la filière

a) De qui s'agit-il ?

Aujourd'hui, une quinzaine d'acteurs français, parmi les leaders[1] dans la propulsion par le vent, prennent l'initiative de se mobiliser dans cette démarche, qui sont en majorité des start-ups ou des PME, mais aussi des grands groupes.
Ils reflètent une partie de la chaine de valeur de la propulsion par le vent auxiliaire ou principale : fournisseurs de technologie, concepteurs de navire de moindre impact (ingénierie navale, architecte naval), porteur de projet, futurs armateurs, ship manager, affréteur ou encore développeur de nouvelle ligne.

---

[1]L'association Wind Ship ne prétend pas représenter l'exhaustivité des acteurs de la propulsion par le vent, mais ceux qui se mobilisent dans une action collective pour faire évoluer la filière.

b) Place des solutions françaises ?

En réalité, ces solutions de propulsion par le vent commencent à rencontrer leur marché ailleurs : on le voit en Baltique – Mer du Nord, avec des projets de rotors par des compagnies comme Anemoi (rotor Flettner, Royaume Unis) ou Norsepower (rotor Flettner, Finlande), ou encore eConoWind (Ventifoil, aile rigide à profil aspiré - Pays-Bas) en lien avec de grands chargeurs et armateurs comme MAERSK et SHELL, Oldendorff, Viking lines & Scandlines, Vale etc.
On le voit aussi en Asie avec des acteurs comme Dalian Shipbuilding Industry Corporation (DSIC) et China Merchants Energy Shipping (CMES) qui ont équipé un pétrolier de 300 000 tonnes avec 2 ailes rigides fin 2018[1] ou encore avec MOL et le chantier Oshima Shipyards, qui ont obtenu une approbation de principe par la société de class NK[2] sur une voile rigide télescopique équipant lui aussi un VLCC (very large crude carrier).

En France, et ils sont là aujourd'hui, de premiers armateurs et chargeurs (Renault, Airbus) osent… mais ce n'est pas suffisant car la propulsion par le vent est régulièrement oubliée dans les allocutions, les débats, les lois, la fiscalité…

« La propulsion par le vent offre un potentiel économique extrêmement porteur car elle s'adresse à un marché mondial estimé à 2 à 3 milliards de dollars par an d'ici 2050 et à l'ensemble des marines »

Les entreprises françaises de l'association Wind Ship, essentiellement des PME et start-ups à ce jour ne représentent peut-être que 130 emplois directs aujourd'hui, mais ce sont plus de 4 000 attendus d'ici 10 ans, appuyés par un chiffre d'affaire dépassant largement un milliard d'euros.
De plus, la propulsion par le vent s'appuie sur les technologies de la course au large, un savoir-faire et une expertise française très largement reconnus dans le monde entier – et donc un écosystème bien plus large que les entreprises actuellement membres de l'association. Grands équipementiers (tel que CNIM), industriels navals et aéronautiques sont et seront parties prenantes de ces projets.

Pour l'ensemble de la filière à l'échelle mondiale, une étude[3] publiée par le bureau CE Delft en 2016 estimait 8 à 10 000 emplois en 2030, mais cette proposition est aujourd'hui largement sous-estimée car l'OMI n'avait pas encore fixé d'engagement en matière de décarbonation.
Cette étude prévoyait que plus de 10,700 systèmes de propulsion par le vent seraient installés d'ici 2030 sur des vraquiers, pétroliers et porte-conteneurs, générant l'équivalent de 7.5 Mt d'économie d'émissions de CO2 en 2030.
Une étude[4] plus récente du Ministère du Transport du Royaume-Uni estime que 40 à 45% de la flotte mondiale sera équipée d'un système de propulsion par le vent d'ici 2050, représentant ainsi un marché de l'ordre de 2 à 3 Mds €.

[1] Il s'agit du VLCC New Vitality
[2] NB : La Chine, le Japon et la Corée représentent 90% des activités de construction de navires en 2018 (respectivement 40%, 25% et 25%). En Corée, les chantiers sont largement subventionnés par l'Etat – chiffres UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2019
[3] Chiffres issus d'une étude du CE Delft, « Study on the analysis of market potentials and market barriers for wind propulsion technologies for ships », novembre 2016
[4] Chiffres issus de l'étude du Ministère des Transports du Royaume-Uni, juillet 2019, « REDUCING THE MARITIME SECTOR'S CONTRIBUTION TO CLIMATE CHANGE AND AIR POLLUTION, Economic Opportunities from Low and Zero Emission Shipping. A Report for the Department for Transport"

c) Que manque-t-il à ces acteurs de la propulsion par le vent ?

De la visibilité, de la crédibilité, un accès aux financements pour des projets qui devraient bénéficier d'un soutien sans faille au vu des urgences climatiques mais qui ont le défaut d'être innovants et intenses en capitaux, et qui proposent un nouveau modèle économique, adapté à la transition : ils ne vendent pas un carburant mais au contraire un gain en carburant, ce qui nécessite un changement dans les critères d'analyse des acteurs économiques.

3) L'Association Wind Ship

a) Notre message

Développer le transport maritime propulsé par le vent, c'est développer une « pépite » française porteuse de projets qui font évoluer notre société et notre économie en protégeant notre environnement.
Ce sont des solutions pour un transport maritime plus propre, qui émergent déjà sur notre territoire.
Ces solutions ne demandent qu'à prendre une place dans le paysage maritime international, mais une volonté politique, une implication des armateurs, des chargeurs et des territoires sont nécessaires pour appuyer cette filière en émergence.

b) Notre démarche

Il s'agit d'une action collective professionnelle pour développer un transport maritime et plus largement une navigation de travail (incluant la croisière, la pêche et les navires de service) de moindre impact, en structurant une filière française compétitive de la propulsion par le vent.
Cette filière assume la responsabilité sociale et environnementale de ses activités en participant à la préservation des ressources naturelles et en générant un mieux-être individuel et collectif.
L'association Wind Ship qui porte cette action a été créée en octobre 2019[1].

c) Pourquoi ?

- ⇨ pour accélérer la transition écologique et énergétique du transport maritime,
- ⇨ pour que ces solutions qui sont avérées, et pour un certain nombre, immédiatement disponibles deviennent matures « industriellement » et commencent à compter dans le paysage maritime.

d) Comment s'est-elle construite ?

Le projet de la filière vent a été construit lors du dernier trimestre 2019, consacré à poser un diagnostic avec 13 entreprises françaises qui portent aujourd'hui des projets de propulsion par le vent et qui reflètent une partie de la chaine de valeur que nous avons élaborée : fournisseur de technologie, concepteur de navire

[1] Elle a été créée sous le nom d'association de préfiguration transport maritime décarboné (APTMD-IWSA) le temps de vérifier le besoin de cette structure et de choisir son nom définitif.

de moindre impact (ingénierie navale, architecte naval), porteur de projet, futur armateur, ship manager, affréteur ou encore développeur de nouvelle ligne, chantier naval, banque, société de classification…

Des entretiens individuels puis **un séminaire** ont permis de travailler sur :

- une vision partagée des freins et leviers au développement, travaillés selon 4 axes (potentiel marché, maturité de l'offre, concurrence et financement) ;
- les forces, faiblesse, et menaces de cette filière émergente, afin de dégager des opportunités ;
- et sur les valeurs qui fondent l'action collective, ainsi que les principes de fonctionnement.

Cette construction collective a aussi permis d'aboutir au « corpus » de l'association : raison d'être, valeurs et principes, objectifs spécifiques, stratégie ont été débattus et précisés. Un cadre d'action et une programmation en sont issus.

e) L'association Wind Ship agit-elle seule ?

Non, elle s'appuie sur un réseau international :

⇨ Créée en 2014, l'International Windship Association (www.wind-ship.org) basée au Royaume-Uni, a pour objet de promouvoir la propulsion par le vent.

⇨ C'est aujourd'hui un réseau international de plus de 100 membres et supporters qui s'est constitué, et qui permet de porter ce sujet auprès des institutions internationales comme l'Organisation maritime internationale, et dans les différents événements maritimes. Cette association a vu adhérer récemment des sociétés d'envergure comme les Chantiers de l'Atlantique, Bureau Véritas, Louis Dreyfus Armateurs, Mitsui OSK Lines (MOL) ou encore Class NK.

A l'échelon local, l'association Wind Ship a déjà engagé un dialogue avec les institutions publiques et privées pour co-construire à la fois l'avenir de cette filière en cohérence avec les projets maritimes et les projets de territoires.
Ainsi, Cluster Maritime Français, Armateurs de France, Direction des Affaires Maritimes, Région Pays-de-Loire et Métropole de Nantes et de St Nazaire, Grand Port maritime de Nantes-St Nazaire ou le Pôle Mer Bretagne Atlantique par exemple ont été contactés pour commencer à travailler ces solutions ensemble.

- Note d'information – Filière Vent du maritime –
- Avril 2020 -

Une association liée à la nécessité de
« faire ici, dès maintenant »
=
« une association de projet »

La recherche d'un alignement entre
« vision / conviction »
« être / faire »

Des missions
Des valeurs
Des principes de fonctionnements
et des conditions de réussite

ASSOCIATION DECLAREE SOUS LE REGIME DE LA LOI DU 01.07.1901
COURRIER A ADRESSER A : APTMD - IWSA - 19 RUE DE LA BUTTE DE PRAUD - 44400 REZE
TEL : 06 07 78 59 10 - MAIL : lise.detrimont@wind-ship.fr

4) En conclusion

Avec un potentiel de dizaines de milliers de clients dans le monde, du chargeur jusqu'à l'armateur, dans un contexte où le développement d'une logistique responsable devient incontournable, il est nécessaire de faire en sorte que la filière de la propulsion par le vent soit soutenue pour accélérer la transition du maritime.

« Considérons cette alternative aux carburants au même titre que les carburants alternatifs »

L'association Wind Ship se mobilise pour engager le dialogue avec les institutions publiques et les élus, avec les collectivités locales et les organisations professionnelles, avec l'écosystème maritime existant et avec le gouvernement.
Elle propose de co-constuire et mettre en œuvre un plan d'action pour les 3 années à venir, sur lequel elle a déjà travaillé de premières idées qu'elle souhaite partager.

Day by Day

. . . - - - . . .

La construction du développement durable de l'économie maritime

Contribution du 8 juin 2020

Transport maritime, activités portuaires, construction navale

Visioconférence du lundi 18 mai 2020 - Compte-rendu ……..…… 112

Contributions écrites ……..…… 120 à 195

Pour une relance portuaire efficace - Agents Maritimes et Consignataires de France *Réflexions sur l'après-crise* - **Association des Utilisateurs de Transport de Fret**
Et après ? - **Corsica Linea**
Contribution du secteur du tourisme fluvial : stratégie de déconfinement dans le secteur de la navigation intérieure - **Entreprises Fluviales de France**
Plan de relance économique. Transport fluvial : deux ans pour réussir la relance - **Entreprises Fluviales de France**
Plan de relance industriel. Filières des industriels de la mer - **GICAN**
Courrier au Premier ministre - **Les Conseillers du Commerce Extérieur de la France / Cluster Maritime Français**
Réflexions sur l'après-crise - **Grand Port Maritime de Bordeaux**
Note de synthèse de la réunion du 18 mai 2020 - **TLF Overseas**
Point sur la situation portuaire de Marseille-Fos / Le Lyon-Turin sous condition du contournement ferroviaire complet de l'agglomération de Lyon - Fiche dessertes terrestres de Marseille-Fos - **Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos**
Courrier au Premier ministre - **Union Maritime et Portuaire de France**
Pour une relance durable dans les ports - **CCI Métropolitaine Bretagne Ouest**
Plan de relance des filières maritimes - **Grand Port Maritime de Dunkerque**
Note de situation Brittany Ferries. Besoin urgent d'un panel de mesures pour préserver l'emploi. **Brittany Ferries**

Industries nautiques, plaisance, yachting

Visioconférence du lundi 18 mai 2020 - Compte-rendu ……..…… 196

Contributions écrites ……..…… 203 à 241

Crise covid-19. Construire l'avenir durable de la filière nautique française - **Fédération des Industries Nautiques**
Plan de déconfinement - **Fédération Française de Voile**
Protocole de reprise de l'activité de Haut Niveau Voile - ***Fédération Française de Voile***
Crise covid-19. Point de situation au 18 mai 2020 sur la reprise des activités de l'industrie du Yachting Professionnel - **Riviera Yachting Network**

Le yachting à l'heure du déconfinement- mai 2020 - Pour une relance de l'activité en vue de la saison juillet/août 2020 - **EPCY**
L'engagement sociétal et environnemental du yachting professionnel - **EPCY**
Le tourisme fluvial : une destination idéale pour cet été - **Voies Navigables de France**
États des lieux socio-économiques pour le secteur du tourisme, des sports nautiques et de bord de mer en Bretagne – au 27 mai 2020 - **Nautisme en Bretagne**

Pêche, aquaculture, élevages marins

Visioconférence du mardi 19 mai 2020 - Compte-rendu …… 242

Contributions écrites …… 247 à 257

Le point de vue des gestionnaires de port de pêche sur l'après-crise et la relance durable des filières de la pêche, de l'aquaculture et des élevages marins - **Union des Ports de France**
Crise du covid-19. Accompagnement des entreprises du mareyage - **Union du Mareyage Français**
Courrier au ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation. Demande de baisse de TVA sur le caviar français et européen face à la concurrence chinoise - **Caviar Perlita**
Manifeste pour un développement soutenable des pêcheries de thon rouge à l'hameçon et à la senne - **SA.THO.AN**
Maintenir un accompagnement financier des fonds européen de type FEAMP pour les ports de pêche de France - **CCI Métropolitaine Bretagne Ouest / Quimper**

Énergies marines renouvelables & transition énergétique

Visioconférence du mardi 19 mai 2020 - Compte-rendu …… 258

Contributions écrites …… 265 à 356

Propositions de la Coalition pour la transition énergétique - **Cluster Maritime Français**
L'éolien, pilier du monde d'après - **France Énergie Éolienne**
Le marché des EMR : un formidable potentiel mondial, une Europe toujours leader, la France hisse les voiles - **Observatoire des Énergies de la Mer**
L'industrie gazière française propose une stratégie de relance positive pour l'emploi et favorable à l'environnement - **Association Française du Gaz**
Contribution de l'industrie gazière au plan de relance de l'économie française - **Association Française du Gaz**
L'éolien en mer : accélérons le développement de cette filière stratégique - **WPD Offshore France**
Visioconférence de la Team maritime du 19 mai 2020 - **Armateurs de France**
La filière de la propulsion des navires par le vent participe à la relance d'une économie maritime durable - **Wind Ship**
Contribution à la concertation nationale des acteurs maritimes pour surmonter la crise - **Vattenfall**
Accélérons l'innovation bleue - **Blue Ocean Partners**
Plan de relance national : propositions Engie relatives à l'éolien en mer - **Engie**
Propositions et mesures pour une reprise à court terme des activités, une relance verte du secteur de la construction et la pérennité des activités des entreprises - **UNICEM**
Extraction de granulats marins - **UNPG**

ONG environnementales, milieu associatif & établissements publics

Visioconférence du mercredi 20 mai 2020 - Compte-rendu 357

Contributions écrites ..... 366 à 436

Résilience Bleue : pour une économie maritime et littorale durable post COVID-19 Propositions des ONG du **Comité France Océan**
HORIZON 2025 : un pacte bleu. Contribution à un projet ambitieux pour une France qui valorise ses atouts maritimes, en faveur de l'emploi, de l'environnement et de sa sécurité - **Fondation de la Mer**
Propositions pour accroître les ressources financières des acteurs de la protection du littoral - **Fondation de la Mer**
Biomimétisme marin : rapport de synthèse Édition 2020 - **Communauté d'Agglomération du Pays basque/Ville de Biarritz/Centre d'Études et d'Expertises en Biomimétisme/Région Nouvelle-Aquitaine**
Setting the right safety net: a framework for fisheries support policies in response to covid-19 - **Oceana**
Contributions de l'OFB à la relance de l'économie maritime - **Office Nationale de la Biodiversité**
Réflexions sur l'après-crise - **Société Nationale de Sauvetage en Mer**

Le point avec Jean-François Quérat, Secrétaire général adjoint de la Mer..... 437

Le point avec Thierry Coquil, Directeur des Affaires maritimes..... 439

Contributions écrites..... 441

Mesures de relance en faveur de la filière de l'économie bleue - **Comité France Maritime**

Territoires & élus du littoral

Visioconférence du lundi 25 mai 2020 - Compte-rendu 449

Contributions écrites ..... 456 à 497

Comprendre pour agir : de la nécessité de valoriser les apports scientifiques dans nos travaux parlementaires - **Stéphanie Atger, Députée de l'Essonne et Vice-Présidente de la Délégation aux Outre-mer**
Économie bleue dans la crise du covid-19. Compte-rendu des demandes des pêcheurs (CRPMEM et ARIPA) - **David Lorion, Député de La Réunion**
Pour une relance de l'économie portuaire post-covid-19 en Guyane - **Grand Port Maritime de Guyane**
L'économie bleue - **Max Mathiasin, Député de la Guadeloupe**
Consultation des acteurs de la pêche en Guyane - **Lénaïck Adam, Député de la Guyane**
Plan « Mer et Littoral » de la Région Sud – Provence-Alpes-Côte d'Azur – Synthèse. **Région Sud-PACA**
Stratégie de façade maritime Manche est, Mer du Nord - **CCI Littoral Hauts-de-France**
L'économie maritime, levier du développement économique méditerranéen - **CCI Occitanie**

5 propositions pour l'économie maritime de demain. Contribution nationale du réseau des CCI à la concertation nationale de la communauté maritime. **CCI France**

Organisations syndicales

Visioconférence du lundi 25 mai 2020 - Compte-rendu …… 498

Contributions écrites …… 504 à 515

Contribution CFE-CGC Marine. Enjeux sociaux de la politique de transports maritimes post-covid - **CFE-CGC Marine**
Construire le transport maritime et portuaire de demain - **FEETS-FO**
Sauver l'emploi des marins français - **FOMM UGICT CGT**

Formation & emploi

Visioconférence du mardi 26 mai 2020 - Compte-rendu …… 516

Contributions écrites …… 525 à 567

Semaine de l'emploi maritime - **Pôle Emploi**
Statistiques et indicateurs : la filière maritime pour les régions littorales métropolitaines et d'Outre-mer - **Pôle Emploi**
Point de situation et perspectives de reprise - **École Nationale Supérieure Maritime**
Changer de regard sur la formation continue maritime - **Centre Européen de Formation Continue Maritime**
Perspectives d'emploi et de formation dans la Marine nationale au lendemain de la crise du covid-19 - **Marine Nationale**
Contribution de WISTA France, les femmes du maritime - **Wista France**
Réflexions sur l'après-crise - **La Touline**
Concertation nationale des acteurs du maritime - **Établissement National des Invalides de la Marine**

Recherche & Sciences océaniques

Visioconférence du mercredi 27 mai 2020 - Compte-rendu …… 568

Contributions écrites ……577 à 587

Recherches pour penser le maritime de demain - **Service Hydrographique et Océanographique de la Marine**
Contributions Ifremer à une reconstruction post-covid - **Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer**

TRANSPORT MARITIME, ACTIVITÉS PORTUAIRES, CONSTRUCTION NAVALE

Visioconférence du lundi 18 mai 2020

La relance dans les filières du transport maritime, des activités portuaires et de la construction navale nécessitera de déployer des efforts particuliers dans certains secteurs comme la réparation navale ou la croisière. Renforcer la compétitivité des ports français et leur donner les moyens de relever les défis de la concurrence intra-européenne doit également devenir une priorité. Plus généralement, des mesures fiscales permettant d'améliorer les modes de financement et encourageant notamment la R&D, les investissements productifs, la transition énergétique et un transport durable seront déterminantes dans l'après-crise. La France, qui dispose de réelles possibilités de renforcer et de relocaliser des capacités technologiques sur son territoire, devra s'engager dans une dynamique de solidarité économique et de renforcement de sa résilience.
Tout cela ne pourra se concrétiser sans un pacte social de long-terme et une réflexion approfondie sur les métiers de la mer de demain.

Jean-Pierre CHALUS
Délégué général, UNION DES PORTS DE FRANCE

Deux niveaux de réflexion peuvent être identifiés concernant la relance :

- Une vigilance sur le volet européen qui redémarre de façon relativement dispersée, y compris sur le sujet de la réouverture des frontières. Tout l'enjeu sera de ne pas ajouter des éléments de compétitivité en faveur de nos concurrents. Cet aspect peut être un élément aussi perturbateur que celui qui vise à moduler les droits de ports (récemment abordés par la Commission européenne mais pourtant assez marginaux dans le coût total des passages portuaires).

- Sur le plan national, les ports ont plutôt orienté leur relance vers deux niveaux de réflexion. Le premier niveau porte sur l'efficacité court-terme (contribuer à la relance de l'économie et du BTP, redémarrer les programmes d'investissements et de travaux…). Ce premier point se traduit également par la contractualisation d'emprunts : les pertes attendues en termes de chiffre d'affaires sur la plupart des ports adhérents à l'UPF se situent en moyenne entre 25 et 50% voire 80 à 90% pour les ports davantage concernés par le tourisme et le transport de passagers. La diversité des situations est donc extrêmement forte et la capacité à faire face à de tels engagements est difficile à appréhender.
  Le deuxième niveau de réflexion concerne la poursuite de la transition écologique et énergétique. Il est important de maintenir ce cap en restant dans le cadre défini avant la crise (objectifs fixés par la loi Énergie Climat et la loi Biodiversité notamment). Engendrer des surcoûts supplémentaires pourrait représenter des difficultés pour le redémarrage de certaines filières.

Ce schéma, efficacité / relance court-terme par le BTP et maintien de la dynamique initiée en matière de transition écologique et énergétique, constitue les bases des efforts de relance.

Aussi, trois secteurs méritent une attention particulière et pourraient être amenés à nécessiter une assistance extérieure :

- La réparation navale et le yachting. Ces secteurs sont particulièrement difficiles à relancer. Concernant la réparation navale, il est très complexe à ce stade d'avoir des opérations d'ampleur nécessitant la venue de plusieurs centaines, voire milliers de personnes, y compris de l'extérieur des frontières nationales. Il est indispensable de définir des règles et d'instaurer une certaine forme d'homogénéité compte-tenu de la concurrence extrêmement rude.

- Les ports marqués par le trafic ferry (fret ou transport de passagers). Cela concerne plus particulièrement la Méditerranée et le trafic transmanche. La crainte d'une deuxième lame avec le Brexit nécessitera également une approche spécifique.

- La croisière, en veillant là encore à ne pas oublier les ports et le traitement particulier à l'intérieur même des ports.

Compte-tenu de la grande diversité des situations, la filière n'a pas chiffré ces éléments avec précision. La volonté d'aller de l'avant est réelle, malgré un contexte difficile et les impacts qui demeurent extrêmement forts sur l'ensemble des places portuaires.

François LAMBERT
Délégué général, GICAN

La réparation navale est le principal sujet de préoccupation. Toutefois, la construction est, quant à elle, repartie et témoigne ainsi de la résilience du secteur. L'intervention de parlementaires auprès des ministres et décideurs publics concernés a pu permettre de débloquer un certain nombre de problématiques ou apporter une réponse à certaines questions.

Si la réparation navale inquiète, la situation s'est donc nettement améliorée du côté de la construction navale : on estime le taux d'activité à environ 80% - 90%. Les entreprises se sont appropriées les gestes barrières et commencent à retravailler relativement normalement.

Un point demeure particulièrement préoccupant : la question du travail détaché. La libre circulation des travailleurs au sein de l'Union européenne permet ce type de missions, aujourd'hui parfaitement intégrées au modèle économique des chantiers navals. Parler de reprise invite nécessairement à aborder le travail détaché et les restrictions de circulation actuelles constituent un obstacle à la reprise de certaines activités.

À plus long-terme, la filière des industries de la mer a identifié 4 principaux aspects :

- La relance des commandes : favoriser les entreprises françaises et européennes dans les appels d'offre, renforcer la commande publique.

- Accélérer les plans d'investissements notamment dans le domaine de la R&D, affirmer les ambitions écologiques, avancer sur les questions numériques et de digitalisation.

- Se protéger des offres publiques d'achat (OPA) extra-européennes agressives et consolider la filière française et européenne. Il s'agit également de mettre en oeuvre des mesures de compétitivité notamment liées à la complémentarité entre le secteur de la construction et les armateurs.

- Les questions liées à la résilience et à la relocalisation. Il paraît essentiel de profiter de l'après-crise pour renforcer les dynamiques de formation aux différents métiers des industries navales (Campus des industries navales notamment). Les questions relatives à la promotion des carrières et à la rénovation de l'apprentissage prendront forme dans le cadre d'un plan que le ministère du Travail devrait proposer dans quelques jours. Concernant les relocalisations, il existe de réelles possibilités de renforcer ou de relocaliser des capacités technologiques en France (moteurs, navires autonomes, filière des batteries…). Il s'agit plus largement de réfléchir à la protection de la souveraineté française avec, par exemple, le filtrage des investissements directs étrangers.

Jean-Marc LACAVE
Délégué général, ARMATEURS DE FRANCE

Les plans de reprise et de relance coïncident avec l'arrivée de Jean-Emmanuel Sauvée à la tête d'Armateurs de France. Cela permet d'avoir une vision encore plus large avec un vrai programme en cours d'élaboration et qui sera prochainement présenté par le nouveau président au comité exécutif d'Armateurs de France.

En tant que navigant, Jean-Emmanuel Sauvée est très attaché à favoriser la flotte de commerce française, le pavillon français et l'emploi de marin français. L'une des ambitions affichées est de mettre en place un plan à 5 ans dont l'un des objectifs pourrait être de doubler la flotte française.

Quatre grands « packs » structureront ce plan :

- Un pack d'investissement productif : un ensemble de mesures financières permettant de consolider et d'améliorer les modes de financement des bateaux pour les armateurs. L'idée est de revisiter les dispositifs existants pour les rendre plus attractifs. Les financements ne sont pas uniquement bancaires mais incluent aussi des possibilités d'épargne d'entreprises ou de particuliers susceptibles d'investir dans la flotte française. Cela forme un ensemble cohérent pour élargir fortement la capacité d'investissement des armateurs, y compris pour le financement et le renouvellement de la flotte existante en allégeant leurs charges.

- Un pack solidarité économique, consistant à "charger français". Adressé à l'ensemble des grands chargeurs et logisticiens, il s'agit d'amener ces acteurs à privilégier la flotte française. C'est une extension de la flotte stratégique de la loi de 1992 concernant les quotas d'armements français pour les produits pétroliers ou pour le brut et que l'on pourrait envisager d'élargir à un certain nombre d'autres produits tout aussi stratégiques que le pétrole. Une autre proposition consisterait à élargir la loi Girardin sur l'Outre-mer de 2003. Les territoires ultra-marins ayant été très impactés par la crise, notamment en ce qui concerne les activités de croisière, il faudra engager un effort particulier pour le redémarrage des Outre-mer.

- Un pack social et sociétal : repenser avec les marins et les organisations syndicales le code du travail maritime pour la modernisation dont il a besoin. Il apparaît également nécessaire de réfléchir à la manière dont les organisations publiques comme l'ENSM ou l'ENIM pourraient s'associer avec des acteurs privés pour accroître le potentiel de ces structures.

- Un pack environnemental, transport durable, aux ambitions assez fortes : cela concerne notamment l'engagement des armateurs sur un volet environnemental intégré à leur statut, mais également un engagement au niveau des Zones de contrôle des émissions atmosphériques, ou encore au niveau de la R&D sur les questions de motorisation et de carburant de demain. D'autres pistes consistent à repenser le suramortissement vert, avoir du Gaz naturel liquéfié (GNL) en ship-to-ship sous pavillon français, augmenter les branchements à quais dans les ports…

Ce projet de la main de Jean-Emmanuel Sauvée va bientôt éclore, après un travail interne au sein d'Armateurs de France. Il s'agira ensuite d'en discuter plus en détails afin d'identifier un ordre de priorités et les méthodes de travail à adopter pour le mettre en oeuvre.

Jean-Philippe CASANOVA
Président, FÉDÉRATION FRANÇAISE DES PILOTES MARITIMES (FFPM)

Les pilotes comme l'ensemble des services portuaires accompagneront les mesures de relance.

En 2009-2010, la croisière et le yachting professionnel avaient un taux de croissance à deux chiffres, le trafic de passagers vers la Corse était très important, le BTP fonctionnait également de manière satisfaisante. Aujourd'hui, suite à la pandémie, le port de Nice est vide. Le chiffre d'affaires de la station de pilotage a été réduit de 95% entre avril 2019 et avril 2020. Le service a été maintenu malgré tout, mais peu d'entreprises et d'activités économiques peuvent se permettre ce genre de résultats sur le long-terme.

Si Nice est l'exemple le plus parlant, d'autres ports et stations de pilotage ont été particulièrement touchées. C'est le cas ailleurs en Méditerranée avec des pertes de 85% pour Toulon, 75% pour la Corse et le bassin Est de Marseille, mais c'est également une réalité économique partagée pour le port de Cherbourg qui a perdu près de 60-70% de chiffre d'affaires.

Les représentant.e.s des pilotes maritimes ont cherché à être associés au plan Tourisme mis en place par le Gouvernement. Au niveau des services portuaires et des pilotes maritimes, il y a un grand déficit de visibilité sur ce plan Tourisme et la prise en compte ou non des pilotes maritimes et des services portuaires dans cette initiative. La mobilisation des parlementaires serait la bienvenue afin que les ports puissants y être associés, faute de quoi la relance ne se fera pas avec facilité et l'activité de croisière ne reprendra pas réellement avant 2021. Beaucoup de structures auront de réelles difficultés économiques. Les ports sont restés ouverts afin de maintenir un service public, malgré de lourdes pertes.

Concernant le passeport sanitaire pour la Corse, de nombreuses auditions sont organisées avec les acteurs concernés et les collectivités territoriales. La Corse a besoin de retrouver des touristes cet été, mais la capacité hospitalière de l'île reste faible. Il faudra donc un tourisme raisonné et nous ne pourrons pas observer d'arrivées massives comme par le passé. Ainsi, les

réflexions sur le passeport covid-19 pour la Corse avancent. Il pourrait garantir une sécurité pour les touristes eux-mêmes et pour la population sur place.

Nicolas BARNAUD
Président, AGENTS MARITIMES ET CONSIGNATAIRES DE FRANCE (AMCF)

L'Europe a donné une sorte de libre-champ à la concurrence intra-européenne sur un certain nombre de choses. Il faut faire attention à ce que les ports français ne soient pas en retard en matière de compétitivité par rapport à ce que pourraient faire nos voisins dans les semaines et les mois à venir. Ce n'est pas seulement une question de droits de port mais également une question de trésorerie. Un certain nombre d'armements ont aujourd'hui des difficultés de trésorerie en attendant la reprise. Si les droits de ports donnent lieu à des crédits dans certains pays européens et non en France, cela nuirait à la compétitivité de nos ports.

Un deuxième élément crucial du plan de relance renvoie à la crise sociale extrêmement forte ayant caractérisé les mois précédents le covid-19 et durant laquelle certaines organisations syndicales appelaient à des opérations « ports morts ». Il n'est pas question d'imaginer une relance des ports français sans une paix sociale et une adhésion complète d'un certain nombre d'acteurs à ces efforts de relance. Cet aspect est essentiel.

Enfin, des secteurs vont être beaucoup plus compliqués à gérer. Si le fret maritime pourra reprendre plus ou moins rapidement, la croisière sera quant à elle durablement perturbée. Les activités de croisière concernent tout un tissu économique d'excellence en France. Si l'on veut maintenir ce tissu économique, il est indispensable qu'il soit durablement aidé car le chiffre d'affaires se fait généralement sur une saison. Les acteurs économiques qui ne seront pas en mesure de faire la saison auront du mal à payer leurs salariés cet hiver. Il est absolument impératif que l'on arrive à préserver ce tissu, si possible grâce à des aides durables, afin de préserver ces emplois et ces filières d'excellence.

Didier LEANDRI
Président, ENTREPRISES FLUVIALES DE FRANCE (EFF)

Le fluvial fait écho à deux situations assez différentes : celle de la logistique et du fret. L'écosystème de fonctionnement des ports et des acteurs des différentes places portuaires maritimes et intérieures a permis de maintenir une activité. La tendance est désormais à la hausse, excepté sur le marché des conteneurs et de l'énergie. En revanche, l'activité touristique et le transport de personnes est à l'arrêt depuis plus de 2 mois. Les minces perspectives de redémarrage, malgré le déconfinement, sont marquées par une grande prudence des chefs d'entreprise accompagnée d'une réticence et d'une certaine forme d'insécurité juridique.

Dans ce contexte, un plan de relance a été mis en place avec quelques principales orientations :

- Relance de la demande et consolidation de la qualité de l'offre. Il serait souhaitable que la relance puisse s'appuyer sur une confirmation de la commande publique, compte-tenu de la dépendance de la filière à son égard (notamment vis-à-vis du Grand Paris). Les JO de 2024 sont également une perspective importante pour le fluvial en tant que pourvoyeur de trafic.

La relance de la demande concerne également le tourisme. Cela passera nécessairement par une modification en profondeur de l'offre touristique. La situation telle que nous la connaissions en 2019 ne sera pas retrouvée avant 2 à 3 ans et il est très probable que le tourisme sera privé durablement de la clientièle étrangère. Il apparaît donc nécessaire de revoir l'intégralité des filières, mais également des destinations, des circuits de distribution et des produits. Un travail important est donc à mener sur les filières touristiques.

- Le deuxième chapitre, absolument fondamental, a trait au refinancement des entreprises. Ce sujet était déjà abordé avant la crise avec une flotte vieillissante mais il s'agit également de s'inscrire dans la transition énergétique. Le PLF 2021 pourrait être un applicatif direct et immédiat à utiliser. Deux mesures apparaissent tout à fait essentielles : le dispositif de report en arrière des déficits, par ailleurs déjà utilisé lors de la crise de 2008. Cela constituerait un effet levier très important pour le fluvial. La deuxième mesure qui gagnerait à être mise en place concerne le réinvestissement : une particularité du monde fluvial en France réside dans la mesure d'exonération des plus-values de cession en cas de réinvestissement. Ces deux mesures fiscales sont importantes.

- La compétitivité des filières est fondamentale et passe beaucoup par l'infrastructure fluviale, aujourd'hui vieillissante. La Loi d'orientation des mobilités avait prévu un plan de charge relativement ambitieux pour le fluvial et qu'il s'agirait de ne pas remettre en cause.

- Aussi, le volet réglementaire est important et doit appeler l'attention des parlementaires. Il y a eu des éléments bloquants au niveau européen : il n'a pas été possible de reprendre la main sur un certain nombre de réglementations gravées dans le marbre, notamment sur le plan technique. En sortie de crise, il sera nécessaire de procéder à une réévaluation du paquet réglementaire européen et se poser la question de savoir si l'on peut continuer à avancer avec des textes fondés sur des modèles allemands ou néerlandais concernant le fluvial.

- Un autre chapitre très important dans le plan de relance a trait à la transition énergétique. Les engagements volontaires des entreprises seront encouragés par EFF. Tout le monde est en crise et la concurrence, notamment intermodale, va être très importante. Nombreux sont les acteurs à demander des plans de relance et des enveloppes financières relativement conséquentes. Il faut mettre en place un élément de conditionnalité aux aides qui serait un critère à la fois de non-discrimination sur le plan de la concurrence intermodale et d'éco-compatibilité.

Christian DE TINGUY
Président, UNION NATIONALE DES INDUSTRIES DE LA MANUTENTION (UNIM)

Malgré la continuité de l'activité à 100% dans les terminaux en France, la demande dans le conteneur commence à régresser sérieusement. Le Havre était à -35% au mois d'avril et sera vraisemblablement proche de -40% en mai. Ces baisses de régime sont inédites. Les circuits

logistiques en France sont à plat du fait de la fermeture des activités industrielles et des entrepôts qui reprennent petit à petit. Cette période est donc particulièrement favorable pour repenser nos circuits logistiques. L'UNIM est très avancé sur un accord national concernant la manutention portuaire et les dockers. Cela sera assurément l'une des conditions nécessaires à l'application de la Charte logistique et portuaire en cours d'élaboration avec le Cluster Maritime Français.

La charte a notamment souligné la question du report modal. Cette refonte des chaînes logistiques est l'occasion idéale d'accentuer et de revenir à du massifié. Les acteurs du ferroviaire doivent être sensibilisés : la capacité existe mais il n'y a pas de sillons sur les ports français et il est indispensable de redonner des sillons de desserte des ports français par d'autres systèmes ferroviaires. Tout cela forme un ensemble de reconstruction à la fois faisable et vertueux.

Jean-Michel GARCIA
Délégué aux transports internationaux, ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE TRANSPORT DE FRET (AUTF)

Chaque filière industrielle a subi cette crise très différemment, certaines ayant été totalement arrêtées alors que d'autres ont pu continuer à fonctionner. Les chargeurs ne peuvent pas être envisagés avec une approche générale, compte tenu de la diversité des situations. Une aide proportionnelle a donc naturellement été attribuée à certaines industries mais pas à d'autres, de la même façon que d'autres filières maritimes ont reçu des aides proportionnelles à leurs activités.

Nous avons tendance à se focaliser sur la France, mais les utilisateurs des ports sont aussi des compagnies maritimes étrangères et des industriels étrangers. Cet aspect est important à prendre en compte. Les chargeurs français ont subi une succession d'événements défavorables (grèves, covid19…) et se montrent très intéressés par la stratégie portuaire. Ils attendent une écoute des différents utilisateurs des ports et ont besoin de ports attractifs avec des services efficaces. Cela implique plus d'offre, une flexibilité de la compétitivité et surtout la sécurité des flux. Les mouvements sociaux sont également plus que latents dans différents domaines, pas seulement limités à la disponibilité des masques. Certaines pratiques, même s'il y a eu des signaux envoyés par les ports, restent illisibles pour les chargeurs qui n'arrivent pas à récupérer les propositions faites par les places portuaires.

Les chargeurs sont très volontaires pour réfléchir à des solutions de relance et prendre part à la charte évoquée plus tôt en y apportant des éléments dans une démarche d'échanges avec les acteurs portuaires.

La notion de pacte social ne doit pas être court-termiste mais doit inspirer une action de long-terme. La transition énergétique fait également l'objet d'une grande attention.

Florent NOBLET
Délégué général, TLF OVERSEAS

Il faut rappeler que le choix d'utiliser un port ne se décrète pas : cela demande du service et de la fiabilité. L'utilisation de ports étrangers par les commissionnaires de transport s'explique notamment par les meilleurs services qu'ils y trouvent. La charte élaborée avec le Cluster

Maritime Français est une bonne chose mais doit être accompagnée par un socle social solide et de fortes garanties sociales et foncières (création de zones franches supplémentaires, révision de la taxation du foncier dans les ports, extension des délais de franchise du côté des terminaux…).

Le bilan reste contrasté parmi les adhérents de TLF Overseas : certaines entreprises positionnées sur des types de flux comme l'agro-alimentaire, la chimie ou le pharmaceutique ont pu continuer leurs activités sans trop de dégâts alors que d'autres ont connu, et connaissent encore, une situation beaucoup plus difficile.

ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE TRANSPORT DE FRET

Dans l'économie Bleue, l'AUTF s'intéresse particulièrement à l'utilisation du transport maritime et des services portuaires liés au fret (marchandises).

L'AUTF n'a pas été sollicitée pour participer aux travaux de rédaction du projet de « Charte » évoquée par le CMF. Néanmoins, nous serons ravis d'apporter la vision des chargeurs et notre contribution. A ce titre, il est bon de rappeler que tout le monde a été impacté par cette crise sanitaire, qui est une véritable crise économique mondiale. Chaque filière industrielle, représentée à l'AUTF, vit cette crise sanitaire différemment. C'est pourquoi nous ne pouvons pas considérer tous les chargeurs comme un ensemble uniforme. Tout comme les entreprises du secteur maritime, certaines filières industrielles ont été plus particulièrement touchées et ont perçu une aide de l'état limitant, autant que faire se peut, l'impact de la crise sur leur activité. Même les filières dont l'activité s'est maintenue (grande Distribution, industrie Pharmaceutique, …) doivent rester compétitives sur des marchés extrêmement tendus.

L'économie française est impactée par notre stratégie portuaire et par le développement des activités portuaires, c'est pourquoi l'AUTF et ses membres s'y intéressent particulièrement. En complément, deux points sont à rappeler :

- Les ports français ne sont pas utilisés que par des compagnies maritimes françaises ou battant pavillon français. D'autre part, les ports français ne sont pas choisis que par des chargeurs français. C'est pourquoi il est essentiel de travailler collectivement pour l'attractivité de nos ports.
- Les chargeurs ont subi une série d'évènements exceptionnels qui les ont particulièrement affaiblis : les gilets jaunes, les grèves, le nouvel an chinois, … et enfin le Covid-19 côté Chine et maintenant côté Europe.

Les chargeurs attendent, de la part des ports et des acteurs portuaires, plus de services, une sécurisation du fret et des flux (attention aux grèves), de la performance, plus de la flexibilité par rapport aux situations exceptionnelles (Covid-19). Pour ce faire, l'écoute des utilisateurs des ports et des services portuaires (armateurs et donneurs d'ordres) nous parait essentielle.

Les chargeurs et leur représentant doivent être parties prenantes **des accords de place** pour chacun des deux grands ports stratégiques du Havre et de Marseille-Fos dans lesquels les principaux représentants d'acteurs s'entendraient sur des mesures simultanées visant à établir une dynamique de reprise/croissance des trafics de conteneurs. Ces accords doivent intégrer :

- un pacte social, (ce pacte est essentiel et ne doit pas avoir une portée à court terme),
- des aménagements sur la tarification des loyers d'occupation du domaine portuaire,
- des conditions exceptionnelles de stationnement, (pour mémoire, suite aux grèves, les démarches commerciales proposées au Havre et à Marseille n'ont pas profité aux chargeurs : méthodes trop opaques et complexes ; de plus, la situation du « covid 19 » est inédite et fait apparaitre de nouveaux problèmes : manque d'espace de désengorgement des ports).
- une incitation aux chargeurs et commissionnaires à basculer des flux de ports étrangers vers ces deux ports,
- une révision du mode de gouvernance des ports intégrant plus d'acteurs privés.

Le comité d'élaboration puis de suivi de ces accords doit également comprendre, les représentants des fédérations ou associations professionnelles concernées et une entreprise de cette fédération.

Enfin, les chargeurs sont sensibles à la transition énergétique des ports et des acteurs du maritime ; transition qui doit rester au centre des stratégies de développement.

Et après ?

Et après ? Cette question, nous sommes nombreux à nous la poser. Pour nos familles, nos enfants, nos proches. Pour notre emploi. Car après la blessure de la crise vient le temps de la reconstruction. Avec lui, nous avons l'opportunité de repenser nos sociétés. Il nous faudra développer un modèle de prospérité nouveau, en harmonie avec des exigences environnementales et durables qui font plus que jamais partie de l'équation nouvelle à construire collectivement.

Chefs d'entreprise : une obligation d'inventivité

A n'en pas douter, cette crise va impacter durablement nos économies et devra en modifier profondément le mode de fonctionnement.

Qu'un nouveau monde s'ouvre devant nous ou pas, nous sommes aussi, nous, **chefs d'entreprises**, **détenteurs d'une partie de la solution.** Nous ne pouvons plus courir après le temps pour revenir le plus rapidement possible à l'état dans lequel nous étions il y a 3 mois, mais plutôt se poser la question : qu'aurions dû nous faire il y a 10 ans pour ne pas en être là aujourd'hui ? et le faire …

Et oui, nous avons une obligation d'inventivité. Nous avons le devoir de jeter un regard neuf sur nos activités, de les repenser à l'aune de cette crise.

La fin de l'entreprise-forteresse, sourde aux attentes des citoyens

Déjà avant la crise du COVID-19, mais plus encore pendant et après celle-ci, **la reconnaissance de nos clients viendra d'une combinaison fondamentale entre transition énergétique et engagement sociétal, que l'on soit un géant du CAC 40 ou une ETI.**

Les entreprises seront de plus en plus jugées au regard de leur impact environnemental et de leur impact global sur la société. Les entreprises qui n'assumeront pas leurs responsabilités en matière de développement durable sont condamnées à terme. Se cantonner au seul critère de la rentabilité économique appartient au passé.

Rebattre les cartes du jeu économique : la croissance bleue aux avant-postes

La nouvelle ère qui s'ouvre devant nous peut être considérée comme une opportunité pour nous armateurs, et plus globalement pour tous les acteurs de la croissance bleue, de créer un mouvement économiquement vertueux. Depuis près d'une dizaine d'années désormais et encore plus depuis 2015 et l'Accord de Paris, la croissance bleue est en effet en pointe dans la conciliation de ce qui est désormais un binôme « développement économique/préservation environnementale ».

L'économie bleue est l'émanation de plusieurs orientations pleinement affirmées et vitales pour le développement de nos territoires :

- **Le choix d'être à l'avant de la vague de la transition environnementale et énergétique**.

Pour une compagnie comme CORSICA linea, cela se traduit par le choix d'un mix énergétique inédit fondé sur une combinaison de technologies et d'innovations, au premier rang desquelles un premier navire neuf propulsé au Gaz Naturel Liquéfié en 2022 et l'électrification à quai de 3 de nos navires.

- **Le choix d'une réelle ambition sociétale, de fédérer énergies et compétences au niveau local, pour parfaire nos savoir-faire.**

Le meilleur exemple est celui de la **défense du pavillon français**. Parfois douloureux car pas forcément compétitif, ce choix militant – notre choix chez CORSICA linea - est pourtant le garant d'une navigation répondant à des standards parmi les plus élevés au niveau international en matière de sécurité de la navigation, de préservation de l'environnement et de respect des normes sociales. Pour nous, de cette orientation procède également la volonté de créer une filière maritime en Corse,

dans le cadre de partenariats avec le Lycée Maritime de Bastia, l'Académie de Corse et l'Ecole Nationale Supérieure Maritime.

Accélérer le financement de la transition énergétique du secteur maritime : pour un PGE environnemental

Et pourquoi pas une version environnementale du Prêt Garanti par l'Etat (PGE) ?

A l'heure où des aides publiques sont conditionnées au verdissement de grands groupes, il n'est pas illogique de pousser plus loin la réflexion, en appelant à un effort commun, concerté de l'ensemble des acteurs – publics et privés – pour donner un coup d'accélérateur au verdissement du secteur maritime, particulièrement du transport maritime sous pavillon français.

Le PGE, qui a été mis en place avec une réelle célérité, n'est accordé qu'aux entreprises qui étaient économiquement saines avant la crise du COVID-19, et qui pourront donc très certainement le rembourser. Il ne coute pas à l'état, mais il permet une accélération des emprunts bancaires.

Une conséquence évidente de la crise du COVID-19 est naturellement l'importance de créer de la valeur ajoutée localement et d'accélérer la transition environnementale.

Un « PGE vert » garantissant des emprunts qui permettront simultanément la création d'emplois locaux et la transition environnementale serait la meilleure façon pour l'état de démontrer son attachement à ces deux valeurs en accélérant cette transition environnementale et sociétale qui s'impose à nous.

Le secteur maritime sous pavillon français en serait un logique bénéficiaire.

Nous avons une occasion quasi historique de booster la compétitivité de notre secteur en l'amenant à se moderniser crescendo.

Faisons collectivement le pari qu'une partie grandissante de nos clients et, plus largement de nos concitoyens, choisiront leur compagnie maritime sur des critères alliant une expérience et une satisfaction client fortes, la création d'emplois et de richesses localement et une navigation sur des navires toujours plus propres.

Surmonter la crise économique est à portée de nos mains, redynamiser nos économies locales est possible, développer l'**emploi** en harmonie avec la **préservation de nos territoires** est un défi réaliste. Il suffit juste d'ouvrir les yeux sur les pépites de **créativité** qui nous entourent ! Pour défendre encore plus ardemment le pavillon français…

Contribution du secteur du Tourisme Fluvial (Contribution à Jean-Baptiste Lemoine, Secrétaire d'Etat chargé du Tourisme)

Stratégie de déconfinement dans le secteur de la navigation intérieure
Propositions d'E2F

20 avril 2020

Le tourisme fluvial français est une filière d'excellence, unique en Europe, créatrice de richesses et ancrée dans nos Territoires

Elle se compose d'activités extrêmement variées obéissant à des logiques de marchés et des contraintes sanitaires différentes les unes des autres, mais qui ont toutes en aucun de dépendre aujourd'hui fortement de la clientèle européenne et étrangère.

En intégrant les bateaux de plaisance (12 900), la capacité moyenne d'hébergement est équivalente à celle de la Ville de Nice.

Le poids économique de la filière est estimé à 1, 362 milliards d'euros.

Le plus gros spot touristique est Paris avec plus de 7 millions de Pax annuels.

Plus de 40 % des clients proviennent en moyenne de pays hors de la zone Schengen.

L'impact économique de la crise du Covid-19 pour la filière, composée en presque totalité de PME/TPE, est considérable et durable. A l'instar des secteurs aériens et des autres branches relevant du tourisme réceptif, l'horizon de rétablissement de la fréquentation est estimé à 2 ou 3 ans.

Les activités de tourisme fluvial ont cessé leur activité commerciale le 14 Mars 2020, elles sont désireuses et prêtes sur le plan sanitaire à redémarrer dans le cadre du déconfinement pourvu qu'on les y autorise d'une part et que les conditions de la reprise sur le plan réglementaire, économique et financier permettent d'asseoir un modèle économique de reprise dans un premier temps et de relance dans un second temps.

La totalité des entreprises de la filière du tourisme fluvial est confrontée à un risque latent de défaillance et s'alarme des conséquences de la crise sanitaire.

8 rue Saint-Florentin 75001 Paris 01.42.60.36.18 contact@entreprises-fluviales.fr

Les entreprises s'engagent sur un cadre sanitaire de reprise du secteur du tourisme fluvial

Les entreprises sont prêtes à garantir à leurs personnels ainsi qu'à leurs clients la mise en place de mesures de prévention de l'épidémie efficaces, c'est-à-dire permettant de respecter les gestes barrières et la distanciation sociale.

La filière a décidé de :

- Revoir son organisation du travail,
- D'adapter les règles de sécurité au travail :
    - Ergonomie (accueil, circulation à bord, distanciation),
    - Règles d'hygiène (Notamment le nettoyage),
    - Dotation d'équipements de protection individuelle,
- De développer l'informations sur la prévention des risques (Panneautage, information sonore),

Le tout formalisé dans les procédures de l'entreprise (Document unique d'évaluation des risques professionnels - DUERP).

L'accès à la fourniture de gants et de gel hydroalcoolique dans un premier temps et de masques dans un second temps constituent des prérequis à la reprise.

La Profession envisage pour appuyer ses entreprises :

- L'élaboration d'un label de sécurité sanitaire professionnel et la désignation dans l'entreprise d'un référent prévention Covid-19
- Le renforcement du dialogue social sectoriel
- L'association à toute démarche en cours et à venir d'approvisionnement en EPI.

Plusieurs remarques importantes sur le plan sanitaire :

- Nos personnels ont reçu des formations obligatoires notamment en matière de sécurité et de secours
- La navigation fluviale est une navigation de courte voire de très courte durée, permettant le débarquement très rapide de passagers
- En fonction des segments de marché les mesures de prévention peuvent être différentes. Les exploitants de paquebots se montrent ainsi favorables à la prise de température à l'embarquement tandis que les exploitants de services de courte durée jugent ce procédé inapplicable.

Le respect strict des gestes barrières et la distanciation sociale auront un coût important.

Nos entreprises ont, en conséquence, besoin d'un calendrier de déconfinement maîtrisé

Privé de la clientèle internationale, le tourisme fluvial ne peut fonder sa stratégie de reprise que sur le tourisme national et de proximité immédiate ce qui implique une réorientation commerciale quasi-complète et une réorientation des politiques publiques fondées sur un principe de souveraineté nationale.

L'urgence est de rouvrir.

Le calendrier est fonction de trois critères indissociables :

- La cohérence par rapport aux activités de tourisme comparables lorsqu'il y en a ;
- Les contraintes sanitaires liées à l'exploitation commerciale (i.e. distanciation sociale) ;
- **La coordination des maillons de la chaîne de tourisme (aérien, ferroviaire, transport terrestre, hôtellerie, offre touristique « fluvestre » intégrant notamment la possibilité d'accès aux quais, la disponibilité des infrastructures de navigation, l'avitaillement…).**

Il en ressort le calendrier suivant, qui suppose donc une autorisation formelle :

- Les paquebots fluviaux ou hôtels flottants : selon le calendrier fixé pour les hôtels
- Les bateaux de promenade journalière :
    - Les bateaux restaurants : selon le calendrier fixé pour les restaurants
    - Vente à emporter associée : 11 mai
    - Les bateaux de promenade simple : 11 mai
    - Les bateaux destinés à la privatisation événementielle y compris lorsqu'elles intègrent une prestation de restauration : ouverture progressive en fonction du nombre de personnes rassemblées (100, 200…) ou pourcentage de la capacité totale du bateaux (30%, 50%, 70 %...)
- Les bacs, passeurs de rive sous DSP, navettes et transports d'entreprise (type navette Icade sur le canal Saint – Denis) et transports assimilés (Type Batobus à Paris) : selon le calendrier fixé pour le transport public
- Les bateaux de location et péniches hôtels : 11 mai

Fortement ancrée dans nos Territoires, la stratégie de déconfinement de notre filière doit faire l'objet d'une adaptation au plus près des géographies.

Des mesures fortes pour sauver nos entreprises, permettre la reprise et appuyer la relance

Sans préjudice de la connaissance à ce jour d'une date et des conditions de reprises, c'est à notre sens la totalité de la saison touristique haute (De Mars à Septembre) qui est condamnée et donc le résultat de l'exercice comptable 2020, avec une reprise lente les années suivantes qui impactera durablement l'économie du secteur.

La réouverture de l'activité n'a de sens pour nos entreprises, notamment au plan économique, que si les conditions d'appui économique nécessaires sont mises en œuvre parallèlement car le modèle économique de nos activités sera structurellement déficitaire au moment de la reprise.

Même en évitant toute défaillance d'entreprise, le secteur fluvial prévient : sans mesure d'appui à l'emploi, c'est plus de 30 % des ETP de la filière qui seraient menacés à court terme et la totalité des emplois saisonniers.

A court terme

Les mesures d'activité partielle et d'étalement des crédits, bien que déterminantes, sont déjà insuffisantes à pallier les effets d'une absence de chiffre d'affaires jusqu'à la fin de la période de confinement et de baisse d'au moins 50 % au-delà.

Cette baisse, résultera mécaniquement de la chute de la demande des clients d'une part et de la mise en œuvre des gestes barrières et de la distanciation sociale d'autre part.

Les mesures d'appui économique doivent donc non seulement être reconduites mais amplifiées pour compenser la faiblesse du chiffre d'affaires, éviter des cessations d'activité, relancer l'investissement (qui a toutes les chances d'être durablement stoppé) et si possible permettre le rebond.

Cette faiblesse du chiffre d'affaires sera durable dans notre secteur, comme dans l'ensemble des filières du tourisme, **probablement de l'ordre de 2 à 3 ans** comme l'indiquent les projections du secteur aérien, c'est-à-dire plus que la crise qui a suivi les attentats de 2015.

L'accompagnement à la reprise de nos filières doit donc être amplifié et s'inscrire dans le temps long :

- Chômage partiel : Maintenir les conditions actuelles avec un plafond porté à 2500 heures contre 1607 heures actuellement
- PGE : Porter la durée de prêt de 5 à 10 ans et la garantie à 60 % du CA
- Fonds de solidarité : Modifier les critères de chiffre d'affaires, résultat et intégration des dividendes du dispositif
- Charges sociales : Exonérer totalement de charges patronales et salariales les salaires allant jusqu'à 1,5 fois le SMIC
- Loyers : Effacer les redevances d'occupation du domaine public fluvial temporairement
- TVA : appliquer un taux réduit en période de reprise
- Contrats fournisseurs : Prolonger de deux ans la durée des conventions d'occupation temporaires actuellement en vigueur
- Contrats clients : Rendre applicable aux opérations de transport l'ordonnance du 25 mars relative aux conditions financières de résolution de certains contrats de voyages touristiques
- Réglementation : Instaurer un moratoire sur l'application des règles techniques imposant des mises aux normes (Titres de navigation, permis…).

A moyen terme :

Trésorerie

Carry Back (art. 220 quinquies CGI) : Le système du carry-back permet d'imputer le déficit constaté à la clôture d'un exercice sur le bénéfice de l'exercice précédent, dans la limite de la fraction non distribuée de ce bénéfice, ce qui fait naître une créance sur le Trésor correspondant à l'excédent d'impôt antérieurement versé. E2F propose d'amplifier le dispositif :

- L'imputabilité du déficit pourrait être étendue aux 3 exercices précédents comme ce fut le cas au moment de la crise de 2008.
- Le plafond pourrait être porté à 2 Millions €.
- La créance pourrait faire l'objet d'une liquidation directement sur le solde de l'IS.

Refinancement

Au travers de l'article 238 sexdecies du C.G.T., le transport fluvial de fret bénéficie aujourd'hui d'un abattement de 100 000 € sur la plus-value (sur la base et non sur l'impôt) en cas de remploi pour l'investissement dans un matériel plus récent ou d'un port en lourd supérieur.

Le montant de l'exonération, trop faible, ne produit pas son plein effet de levier sur la filière fluviale.

L'objet de cette modification réside dans l'adoption d'un régime dérogatoire consistant à **exonérer sans limite de plafond l'acquittement de la plus-value correspondante à l'opération de cession initiale en cas de réinvestissement**. La Profession souhaite également une extension du dispositif au tourisme fluvial.

Investissement

La particularité des entreprises qui exercent une activité touristique fluviale, est d'avoir des actifs (des bateaux ou des établissements flottants) lourds en capital et donc en investissement. La plupart de ces actifs font l'objet de crédits en cours. Dans le cadre de sa stratégie de verdissement, le secteur s'était engagé dans un plan de réinvestissement massif d'ici 2024.

L'obtention d'un crédit BPI France à hauteur de 25% de leur CA est insuffisante pour passer la crise, il serait raisonnable de devoir tabler sur davantage de disponibilités en portant le plafond à 60 %). L'accès aux autres types d'aides proposés par BPI France sous-entend une étude bilantielle et des démarches comparables à l'obtention de n'importe quel type de crédit.

Depuis deux ou trois exercices les résultats sont globalement amoindris par un contexte gilets-jaunes, grèves, crues…en particulier pour le tourisme (sans parler des problèmes DRIEA, Port etc.)

Pour les petites PME, dont la fragilité est certaine, une solution serait l'octroi d'un refinancement d'actifs à taux faible et remboursable in fine sur une période de 10 ans :

- Les hypothèques fluviales sont faciles à mettre en œuvre et sont peu onéreuses.
- La valeur des actifs peut s'évaluer sur une base de valeur de construction ou de valeur assurée.
- Disposer de temps permet de constituer des réserves et de consolider les bilans.
- Pour l'Etat (et BPI France), le crédit serait ainsi adossé à un actif.

Lesdites PME voudront ainsi préserver leurs actifs.

Des mesures d'appui à l'investissement plus spécifiques au secteur pilotées par les grands opérateurs de l'Etat (Voies Navigables de France, ports, ADEME) doivent être mobilisées.

Annexe

Typologie des activités de tourisme fluvial en France

- Les paquebots fluviaux ou hôtels flottants (188 unités y compris le Rhin) : entre 90 et 135 Pax
- Les péniches hôtels, hôtels flottants (89 unités) : moins de 24 Pax (Capacité moyenne 12 Pax)
- Les bateaux de promenade journalière (326 unités) de plus de 20 places : capacité moyenne à Paris de 278 passagers, en Province de 92 passagers. Cette catégorie se compose *(Source : à dire d'expert)* :
    - Les bateaux restaurants (35 %)
    - Les bateaux de promenade simple (55 %)
    - Les bateaux destinés à la privatisation événementielle (10 %) NB : les bateaux des deux catégories précédentes peuvent également être privatisés
- Les bacs, passeurs de rive, navettes (pas de statistiques officielles, probablement 100 unités)
- Les bateaux de location (1603 unités) : moins de 12 Pax (Capacité moyenne 6 Pax), pas de membre d'équipage professionnel la plupart du temps (parfois un barreur et/ou un skipper)

Ces données n'intègrent pas les établissements recevant du Public : pontons flottants (Statistiques à fournir par la DGITM) ni les terrasses sur les quais (Statistiques non disponibles car fragmentées selon les gestionnaires).

entreprises fluviales de France

PLAN DE RELANCE ECONOMIQUE

Transport fluvial : deux ans pour réussir la relance

LES MESURES

STIMULER LA DEMANDE ET CONSOLIDER LA QUALITE DE L'OFFRE

RECONQUERIR NOS TERRITOIRES LOGISTIQUES

1. Concentrer nos moyens sur des marchés cibles.

2. Confirmer la commande publique en matière de grands projets.

3. Raisonner en filière

TOURISME

4. Engager des actions sur les destinations, les filières, la distribution et les produits.

5. Promouvoir et communiquer.

REFINANCER LES ENTREPRISES

UTILISER LE LEVIER DE L'IMPÔT POUR POUVOIR TENIR

6. Restructurer le dispositif de report en arrière des déficits.

REFINANCER LES ACTIFS POUR SE DEVELOPPER

FINANCEMENT BPI

7. Instaurer par le biais de BPI des refinancements d'actifs à taux faible et remboursables in fine sur une période de 7 à 10 ans, avec la garantie apportée par les bateaux et les COT.

8 rue Saint-Florentin 75001 Paris 01.42.60.36.18 contact@entreprises-fluviales.fr

REINVESTIR POUR DURER

CESSER DE PENALISER LE REINVESTISSEMENT

8. Exonérer de plus-value de cession la vente de bateaux sous condition de réinvestissement.

RENDRE APPLICABLES LES NOUVELLES MODALITES DE SURAMORTISSEMENT INSTAUREES PAR LA LOI DE FINANCES 2020

9. Prendre les textes d'application du PLF 2020 sur le suramortissement.

S'APPUYER SUR LES GARANTIES BPI POUR FINANCER LES CONSTRUCTIONS NAVALES NEUVES OU RECENTES

10. Étendre la durée de financement des acquisitions sur 20 ou 25 ans avec des loyers ou mensualités en concordance avec les capacités de remboursement du marché actuel.

CONTINUER DE S'APPUYER SUR LES INSTRUMENTS EFFICACES SPECIFIQUES AU SECTEUR

11. Renforcer le Plan d'aide à la modernisation de la cale de VNF (PAMI).
12. Relancer le fonds d'investissements sectoriel (Fluvial Initiative).

RENDRE NOS FILIERES COMPETITIVES

REDONNER SA COHERENCE ET SA VOCATION AU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL

13. Revoir les priorités sur le domaine public fluvial.

METTRE A NIVEAU INDUSTRIEL LE RESEAU FLUVIAL

14. Confirmer et amplifier la trajectoire financière de la loi d'orientation des Infrastructures.
15. Engager la signature du contrat d'objectif et de performance (COP) pluriannuel entre l'Etat et Voies Navigables de France.

COMPENSER EFFICACEMENT LES RUPTURES DE CHARGE

16. Revoir le dispositif dit d'aide à la pince.

OPTIMISER LE PASSAGE PORTUAIRE

17. Remettre la priorité sur les modes de transport massifiés dans la stratégie de reconquête de la filière maritime et portuaire française.

ALLEGER LES CONTRAINTES REGLEMENTAIRES

18. Réaliser un bilan des normes, procéder à leur objectivation économique (Mesure coût/impact), dans le cadre d'une période de moratoire.

VEILLER A L'APPLICATION STRICTE DES REGLES DE BONNE CONCURRENCE

19. Mettre en place une cellule de veille et de suivi à l'échelle interprofessionnelle sous l'autorité de l'Etat, pour faire remonter les situations à risque et adapter le cadre réglementaire.

DONNER TOUTE LEUR PORTEE AUX ATOUTS DU TRANSPORT FLUVIAL EN MATIERE DE TRANSITION ECOLOGIQUE

FAIRE S'ENGAGER LA FILIERE

20. Signer au plus vite les Engagements pour la Croissance Verte (ECV).

FAIRE S'ENGAGER LES ENTREPRISES

21. Lancer et mettre en œuvre dans le fluvial un programme Ademe « Objectif CO2 ».

METTRE EN PLACE UNE FISCALITE CARBONE EFFICACE ET JUSTE

22. Engager sans attendre une vraie régulation écologique du secteur du transport.

INSTAURER UNE REGLE D'ECO-COMPATIBILITE DES MESURES DE RELANCE

23. Conditionner les aides dans le cadre de la relance à un principe d'éco-compatibilité.

entreprises fluviales de France

PLAN DE RELANCE ECONOMIQUE

Transport fluvial : deux ans pour réussir la relance

SYNTHESE ET OBJECTIFS DE LA PROFESSION

Le secteur du transport fluvial, composé très majoritairement de PME/TPE, avait engagé ces dernières années une croissance remarquable de son activité et une mutation écologique que la crise sanitaire est venue interrompre brutalement.

La crise rebat les cartes dans le secteur fluvial qui, amputé d'une partie très importante de son chiffre d'affaires, doit se réinventer, pour retrouver et amplifier sa dynamique de développement.

Nous croyons que dans le cadre du contexte sanitaire manifestement durable, nos activités possèdent des atouts majeurs car elles sont opérées en milieu peu dense, sont sûres, et allient la proximité à des atouts environnementaux de premier ordre.

Dans le cadre de la relance de son économie, la profession s'assigne trois priorités :

ÉVITER LES DEFAILLANCES D'ENTREPRISES

- **CAR, PRIVEES DE TRESORERIE ET FACE A UNE DEMANDE FAIBLE, LEUR MODELE ECONOMIQUE EST FORTEMENT ATTEINT.**

ACCROITRE LA COMPETITIVITE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL DE FRET

- **CAR A COURT TERME, LA CONCURRENCE DE LA ROUTE EST PLUS FORTE QUE JAMAIS ;**
- **CAR A MOYEN ET LONG TERME ELLES VONT DEVOIR REMETTRE EN CAUSE LEURS PLANS DE DEVELOPPEMENT.**

INTEGRER A PART ENTIERE LE TRANSPORT FLUVIAL DANS LES STRATEGIES LOGISTIQUE ET TOURISME PORTEES PAR LES POUVOIRS PUBLICS

- **CAR LE TRANSPORT FLUVIAL PEUT S'INSERER AISEMENT DANS DES LOGIQUES DE FILIERE ET ETRE LE CATALYSEUR D'OFFRES INNOVANTES ET ATTRACTIVES POUR NOTRE TERRITOIRE ;**
- **CAR SA SINGULARITE ET SON DIMENSIONNEMENT SONT DES GAGES D'AGILITE ET D'ADAPTABILITE.**

8 rue Saint-Florentin 75001 Paris 01.42.60.36.18 contact@entreprises-fluviales.fr

La relance doit permettre de :

STIMULER LA DEMANDE :
Les leviers à mettre en œuvre visent la priorité sur des marchés cibles, la commande publique, la réorientation de l'offre touristique.

REFINANCER LES ENTREPRISES :
Les leviers à mobiliser sont de nature fiscale et financière.

AMELIORER LA COMPETITIVITE DE L'OFFRE :
Les instruments à bâtir sont de nature technique (exploitation, normes techniques), économique (aides, baisses des coûts) et d'organisation (intégration aux chaînes logistiques et aux offres touristiques).

INSCRIRE DURABLEMENT LE TRANSPORT FLUVIAL DANS LA TRANSITION ECOLOGIQUE :
La stratégie à décliner doit procéder de l'engagement des acteurs de la filière et d'une fiscalité écologique dynamique.

Ce qu'a bien révélé la crise, c'est l'extrême interdépendance des acteurs au sein des chaînes de valeurs, la dépendance à l'international et le lien étroit entre sécurité sanitaire et développement durable.

La période qui s'ouvre est l'occasion d'un renforcement profond des ambitions en matière de transport durable en jouant la carte de l'indépendance logistique et tourisme pour permettre à nos entreprises de mieux rebondir par la suite. Cette relance doit donc s'appuyer sur un ancrage territorial avec des circuits courts, des partenariats de filières, un pavillon français conforté et une employabilité locale dont il faut tirer le plein potentiel.

Le fluvial a toute sa place dans cette relance et se donne deux ans pour réussir.

UNE PRIORITE : SAUVER NOS ENTREPRISES

UN OBJECTIF : DEVENIR LE LEADER DU TRANSPORT DURABLE

UN MOYEN : REFONDER NOS MODELES

DEUX ANS POUR…

DANS LE TOURISME

- **Retrouver le niveau de fréquentation de 2019 à Paris soit 7 millions de passagers ;**
- **Augmenter la part du tourisme fluvial dans les territoires de 35 à 50 %.**

DANS LA LOGISTIQUE

- **Gagner 10 points de compétitivité ;**
- **Faire économiser 1 000 000 tonnes de CO2 à la filière transport.**

Plan de relance industrielle

Filière des industriels de la mer

Les entreprises de la filière sont en ce moment fortement concentrées sur la gestion de la crise, la mise en place et le suivi des mesures sanitaires et l'adaptation à ce que pourrait être le monde d'après le 11 mai. Si le document qui suit trace les grandes lignes des pistes principales de relance qui sont attendues par la filière des industriels de la mer, il a vocation à être ajusté dans les prochains mois. Il complète les propositions d'action nécessaires à la reprise transmises par la filière des industriels de la mer le 25 avril en réponse à la demande conjointe de la DGE et du vice-président du CNI.

Synthèse

50 actions sont retenues par la filière des industriels de la mer et permettent, autour de 4 idées structurantes, de favoriser la relance de notre industrie par l'accélération de la demande et l'innovation technique et sociale. Les projets sont pour la plupart chiffrés et les réponses de l'Etat sont attendues dans les prochaines semaines pour une mise en œuvre rapide, le plan de relance doit démarrer dès la fin de l'été 2020 et se poursuivre *a minima* jusqu'à fin 2021 pour permettre à la filière de retrouver sa compétitivité et son dynamisme économique.

I. La relance par les commandes

- **Confirmer et accélérer la commande publique**
- **Mettre en place des mesures de soutien à la commande privée et à l'export de type crédit acheteur et crédit vendeur**
- **Soutenir les salons essentiels à la reprise de l'activité commerciale : Cannes, Euronaval, Nautic**
- **Conditionner les aides au transport maritime et soutenir les armateurs à travers le Tax Lease et des mesures fiscales**
- **Conditionner le soutien de l'Etat et des commandes publiques à une augmentation significative du local content français et européen**

II. La relance par l'offre : accélérer la mise en place des financements de R&D et de démonstrateurs de technologies en ligne avec les objectifs du contrat de filière

- **Soutenir la R&D maritime nationale**
- **Digitaliser la filière**

III. Relancer la politique industrielle, se protéger des OPA extra-européennes agressives et consolider la filière française et européenne partout où c'est possible pour avoir la taille critique face à la croissance des concurrents

IV. Favoriser la résilience et la souveraineté par la relocalisation de certaines activités et le développement de l'emploi industriel des techniciens et ouvriers avec le développement de la formation professionnelle

- **S'appuyer sur le campus des industries navales et le tissu des centres de formation professionnelle du littoral pour améliorer l'attractivité de nos métiers et former plus d'ouvriers et de techniciens aux métiers de la mer**
- **Augmenter la place de la sous-traitance locale et la développer pour réduire le recours aux travailleurs détachés.**

1. La relance par les commandes

1. Accélérer la commande publique

Relancer au plus vite les programmes d'acquisition des grands donneurs d'ordre publics de la filière : DGA, Marine Nationale, Instituts scientifiques et hydrographiques (Régions du littoral, IFREMER, SHOM, IPEV…). Cette relance a un coût marginal faible pour l'État (avancement de commandes qui étaient prévues) mais un effet majeur pour les entreprises concernées auxquelles elle permet de passer le creux, et un effet encore plus important sur la valeur ajoutée dans nos territoires avec un facteur multiplicatif de 2 à 3 en termes d'emplois indirects et de retours économiques. Concernant les régions, la commande publique à accélérer concerne essentiellement les équipements des ports de plaisance ou industriels, les énergies renouvelables, ou encore les navettes de transport maritime…)

Actions :

- **S'assurer qu'une partie significative de ces commandes soit effectivement adressée au tissu français et européen de PME et ETI.**
  Coût : 0. Evolution des clauses contractuelles et des conditions techniques à prévoir.

- **Confirmer et même, partout où c'est possible, accélérer la Loi de programmation militaire** pour accélérer les programmes de MCO, l'évolution des technologies et des équipements et le lancement de nouveaux programmes.
  Coût : en cours d'évaluation avec le ministère des Armées.

- **Accélérer les investissements des administrations en application de la mesure 27 du dernier Comité interministériel de la mer**, par l'apport de fonctions aux moyens des Affaires Maritimes, des Douanes, de la Gendarmerie Maritime…
  Coût : à déterminer avec les administrations concernées.

- **Engager une mission de planification maritime d'ici à l'été 2020 sur l'ensemble des façades en application de la programmation pluriannuelle de l'énergie**, afin de permettre au Gouvernement d'engager un rythme plus ambitieux d'appels d'offres.
  Coût : 0 à court terme, à déterminer dans les conclusions de ce travail de concertation.

- **Accélérer les investissements de l'agence FRONTEX et favoriser la prise en compte de propositions nationales pour** son plan Méditerranée et Baltique. La demande peut également être faite aux **autres agences européennes (Agence européenne de contrôle des pêches, Agence européenne de sécurité maritime).**
  Coût : 0. Influence de la France auprès des instances européennes

2. Développer un plan export et de coopération navale et maritime ambitieux, soutenu financièrement par l'Etat français.

75% de la production nautique française est exportée. Pour rester compétitive et figurer parmi les meilleurs mondiaux, l'industrie nautique française doit être aujourd'hui accompagnée car elle fait face à une situation concurrentielle internationale très vive. L'industrie navale civile quant à elle réalise 95 % de son chiffre d'affaires à l'export, le naval militaire est à 35% et a

pour ambition d'atteindre les 50% d'ici 5 ans. L'offshore est à près de 90%. Les énergies marines renouvelables atteignent déjà plus de 80% du CA annuel à l'export mais la base industrielle est quant à elle bien implantée en France. L'export est donc essentiel au développement de la filière et un plan d'ensemble est indispensable.
Il s'agit, comme le précise le contrat de filière, de doter la filière d'une stratégie à l'international avec un programme d'actions à définir avec les différents opérateurs. Les pays stratégiques sélectionnés, au-delà des coopérations européennes connues, sont l'Indonésie, la Malaisie, Singapour, l'Argentine, le Brésil, la zone Afrique de l'Ouest et de l'Est, les pays du Golfe, l'Australie, le Canada, le Golfe du Mexique - en coordination avec Business France et le réseau diplomatique pour aboutir à un programme d'actions commun bâti annuellement. Au cours de ce travail, l'avis de la Direction Internationale de la DGA et d'acteurs voisins de la filière comme le Cluster Maritime Français ou du MEDEF International sera sollicité.

Actions :

- **Améliorer la cohérence des actions de promotion de l'offre française dans le domaine des industries de la mer, assurer une coordination efficace avec les initiatives régionales et arbitrer le cas échéant.**
  Coût : 0. Cette revue doit être annuelle pour coller au mieux aux ambitions des industriels de la mer.

- **Mettre en place pour la zone Indonésie/ Malaisie/ Singapour, pour la zone Argentine/ Brésil, pour la zone Afrique de l'Ouest et de l'Est, pour la zone pays du Golfe, et pour la zone Canada, Etats Unis / Golfe du Mexique un plan d'entraînement comparable à ce qui a été fait en Australie avec les Maritime connection days.**
  Coût : à définir avec Business France

- **Assurer la coordination des industriels français dans les principaux salons et conférences à l'étranger et dans des missions**. Cela peut se faire en lien avec le Medef International. Cet accompagnement continuera d'exister au niveau des composantes de la filière (GICAN, EVOLEN, SER et FIN) avec le soutien éventuel de Business France. L'accueil des personnalités étrangères en France en lien avec le Medef International et Business France est tout aussi important.
  Coût :0

- **Flécher le CIR pour permettre l'animation de réseau à l'échelle l'internationale (séminaires, salons…)** ; il pourrait également permettre de faire valoir la logique de démonstration par la présentation de technologies à l'étranger mais aussi en France, comme évoqué au chapitre concernant la R&D.
  Coût : à définir

- **Renforcer les collaborations dans les pays cibles entre les grands groupes et les ETI-PME par l'analyse du répertoire des VIE actuels**, l'hébergement des VIE filière des industriels de la mer par les grands groupes, voire la mutualisation des VIE pour les différentes composantes de la filière[1].
  Coût : à définir avec Business France

[1] Indicateur intéressant, le nombre de Volontaires internationaux en entreprise au sein de la filière s'élève à 448.

- **Augmenter les lignes de crédit acheteurs pour les prospects les plus fragiles (Roumanie, Pays Bas…)**
  Coût : à définir

- **Amendement de l'Arrangement de l'Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE) sur les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public (15 juillet 2014) pour une durée de 3 ans.**
  Coût : 0

- **Amendement des dispositions du même Arrangement OCDE et pratiques actuelles en matière de garanties**
  - Porter le seuil de CA des PME/ETI exportatrices de 150 à 250 M€ pour l'octroi d'une contre garantie à hauteur de 80%.
  - Réduire le ratio de solvabilité pour l'émission des garanties à 15% des fonds propres.
  - Mettre en place des financements relais des défauts de paiement des clients affectés par la crise C19 sur une période à convenir.

  Coût : à évaluer avec la DG Trésor

- **Confirmer l'engagement européen dans le soutien à la politique industrielle de défense (fonds européen de défense) et à la politique de R&D pour la décarbonation du transport maritime (Horizon Europe et Green Deal).**
  Coût : confirmation des engagements européens de 13 Mds€ pour le fonds européen de défense et 1,5 Md € pour le CPPP Waterborne transport.

3. Mettre en place des mesures de soutien financier à la commande privée des armateurs et des loueurs

Cette mesure est particulièrement nécessaire pour les industries navales et nautiques mais peut se révéler intéressante aussi pour les équipementiers. Ces mesures, qui pour partie existent déjà, doivent être étendues dans leur champ d'application, simplifiées/accélérées dans leur fonctionnement.

Actions :

- **Poursuivre dans le sens des annonces récentes concernant la croisière après la décision commune de 5 pays européens (France, Italie, Allemagne, Finlande, Norvège) de suspendre pour un an les remboursements des prêts garantis pour les nouveaux paquebots construits en Europe, permettant aux chantiers, comme aux armateurs, de conserver des liquidités**. Une partie des programmes export risque en effet d'être non seulement décalés mais aussi annulés ; cela est vrai dans la défense par exemple en Grèce, en Roumanie ainsi que dans les pays du Golfe, tout comme dans le secteur civil à cause de la crise du pétrole, pour les paquebots[2] ou les grands loueurs de navires de plaisance. Il est très difficile à ce stade d'en évaluer l'effet précis mais il sera conséquent et il est essentiel que l'Etat puisse soutenir les clients.
  Coût : à définir avec la DG Trésor

[2] https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/chantiers-navals/36428-les-remboursements-des-paquebots-construits-en-europe

- **Mettre en place une proposition de crédit acheteur auprès des grands loueurs de flottes. L'application du dispositif à la plaisance** pourrait être travaillée en lien avec **les mesures dédiées aux questions touristiques** annoncées par le Président de la République, tout en tenant compte du lien aux **loueurs internationaux** (Suédois, Mauriciens) qui marque une **différence avec les armateurs de croisière notamment**.
  Coût : à définir

- **Le soutien au renouvellement des flottes pour limiter l'impact environnemental de la propulsion des navires pourrait être renforcé**, en bonne cohérence avec les objectifs du contrat de filière, le pacte productif et avec le green deal européen[3]. Libérer immédiatement **les financements publics annuels nécessaires** aux développements des projets industriels maritimes déjà labellisés par le CORIMER.
  Coût : Après un premier exercice à 60 M€ (hors programmes Défense et sécurité), l'ambition est de les porter à 100 M€ à compter de 2020, 150 M€ en 2021 et 200 M€ en 2022 pour renouveler l'offre française. Une procédure d'accélération de la mise en place du financement, de type « fast track » est mise en place après le visa du CORIMER mais elle pourrait évoluer vers un financement dédié à la main des industriels d'ici la fin de l'année si le résultat est identique à 2019 (trop faible mobilisation des guichets publiques à la suite de la signature du contrat de filière)

4. Soutenir les salons

Relancer l'activité grâce aux grands salons navals, nautiques et du secteur de l'énergie dès l'automne et hiver 2020 en apportant un soutien financier aux exposants est indispensable.

a. Soutenir spécifiquement les grands salons nautiques français d'automne / hiver

Les bateaux construits par l'industrie nautique sont commercialisés d'une façon singulière.

Contrairement à des industries où la majeure partie des ventes Grand Public est réalisée au sein de magasins ou de concessions, et où les salons ont essentiellement un rôle de vitrine, les principaux salons nautiques sont de véritables places d'affaires. Près de 65% du CA domestique des chantiers nautiques est réalisé lors des grands salons automne/hiver.

Les prochains Salons d'automne/ hiver s'imposent comme le socle d'une politique de relance du secteur nautique. Les trois grands salons d'automne/hiver français attirent 350 000 visiteurs. De leur tenue et de leur fréquentation dépendront l'activité et l'emploi des chantiers français en 2021.

Compte tenu des incertitudes actuelles quant à un possible retour du virus qui compromettrait leur tenue, il semble important de sécuriser leur organisation.

Il nous paraît dès lors essentiel de **créer un fonds de soutien financier spécifique à la filière des industriels de la mer avec deux fonctionnalités complémentaires :**

- **1ère fonctionnalité : soutenir la relance de l'industrie nautique française en prenant appui sur les salons.**

[3] La mise en place d'un « label shipping » autour de différents acteurs du maritime est en cours et la filière suivra le sujet avec intérêt.

- **2ème fonctionnalité : sécuriser la bonne organisation des grands salons nautiques français d'automne/hiver, dans l'hypothèse d'un retour de mesures de confinement ou de restrictions liées aux manifestations de + de 5000 personnes.**

b. Soutenir les autres salons de la filière

Le redémarrage de l'activité commerciale doit passer par les salons commerciaux. Euronaval est à ce titre très attendu tout comme d'autres salons dans le domaine énergétique, comme la conférence FOWT, plus grande manifestation mondiale sur l'Eolien Offshore flottant prévue en septembre 2020.

Actions :

- **Créer un fonds de soutien spécifique aux exposants de la filière des industriels de la mer de 15 M €**
  Coût :15 M€

- **Soutenir les groupements organisateurs de salons dans les démarches d'accompagnement de leurs adhérents et la venue des délégations étrangères, déterminantes pour les entreprises de la filière**
  Coût : 0

5. Conditionner les aides au transport maritime et améliorer la compétitivité de la filière à travers le Tax Lease et des mesures fiscales

Interrogé par les élus de la commission de l'Environnement le 21 avril, le vice-président de la Commission européenne Frans Timmermans a indiqué que *« les gouvernements ont bien la possibilité d'introduire des aides d'État conditionnées à des engagements environnementaux »* dans le contexte du coronavirus. Un cadre temporaire facilitant l'approbation des aides d'État serait donc prochainement révisé.

La relocalisation industrielle navale en Europe doit aussi favoriser la promotion de technologies européennes, plus vertes et plus en lien avec l'économie circulaire. Les armateurs sont aujourd'hui aidés dans le maintien d'une flotte de commerce nationale ambitieuse grâce notamment à la taxe au tonnage[4], ou à des mesures d'exonération de charges sociales ; l'ensemble de ces aides devraient pouvoir être conditionnées à l'acquisition d'une proportion significative des navires et d'équipements français ou européens.

Par ailleurs, améliorer le « tax lease français » pour qu'il égale, en termes d'intérêt financier pour l'armateur, le « tax lease espagnol » est essentiel. Le « tax lease français » permet à l'armateur d'économiser environ 12% du prix du navire, contre environ 20% pour le tax lease espagnol. Le français est limité aux navires de transport ; l'espagnol semble éligible pour tous les navires, dont la pêche en particulier[5]. Les chantiers espagnols bénéficient de subventions au titre de leurs frais financiers de construction. Il faut souligner le très fort nationalisme Espagnol dans son éco système de construction incluant chantiers et Armateurs.

[4] Comme beaucoup d'Etats européens, la France s'est dotée en 2004 d'un régime d'imposition forfaitaire selon le tonnage des navires. Aux termes de l'article 209-0 B du CGI, ce régime s'applique aux entreprises dont le chiffre d'affaires provient pour 75% au moins de l'exploitation de navires armés au commerce.
[5] Une analyse comparative des deux tax lease est en annexe.

Actions :

- **Subordonner les aides des armateurs français et européens à des proportions de constructions navales et d'équipements maritimes majoritairement construits en Europe**.
  Coût : à déterminer[6]

- **Aligner le Tax Lease français sur le système européen le mieux-disant.**
  Coût : 0

II. Accélérer les plans d'investissements en particulier de R&D et en particulier les plans à forte connotation écologique, sans oublier le numérique.

➢ Soutenir la R&D maritime nationale

De nombreuses entreprises ne pourront plus lancer de projet faute de trésorerie ; le plan de relance doit donc permettre d'en financer certains à 100% ou les inclure dans les projets confiés aux grands intégrateurs par les opérateurs de l'Etat.

Actions :

- **Accélérer la mise en application de la procédure de libération des financements (2 mois) des dossiers déjà visés par le CORIMER**.
  Coût : 52,7 M€ pour les 19 dossiers du CORIMER

- **Assouplir la règle imposant des fonds propres à hauteur de subventions reçues pour les TPE et PME** qui, dans la situation actuelle, les empêche d'innover vu la dégradation de leurs bilans.
  Coût : 0. Evolution de la procédure à prévoir.

- **Privilégier dans les appels à projets en cours et pour une période d'au moins 18 mois l'attribution de subvention par rapport aux avances remboursables qui alourdissent encore la dette des entreprises déjà lourdement grevés par la crise sanitaire et transformer là où c'est possible les avances remboursables déjà attribuées en subventions dans les 5 dernières années.**
  Coût : à chiffrer avec les agences et opérateurs.

- **Permettre aux Grands groupes et ETI de porter des dossiers structurants de plateformes mutualisées dans les appels à projets filière du PIA**[7].
  Coût : 0. Evolution de la procédure à prévoir.

- **Financer à 100% certains projets de rupture ou de démonstrateurs permettant de renouveler l'offre et d'accélérer la transition vers un développement durable et numérique autour de 3 axes majeurs : l'autonomie des navires, la décarbonation de la propulsion, la cybersécurité maritime.**
  Coût : selon propositions du CORIMER

[6] Des économies pourraient être réalisées dans les aides à la flotte de commerce mais le coût pourrait également augmenter du fait d'un renforcement de la demande par des mesures incitatives assorties, type quirat.
[7] Actuellement le règlement BPI les réserve aux PME qui n'ont pas les capacités financières.

- **Simplifier réellement les procédures européennes**[8] devrait permettre d'utiliser davantage les financements européens en soutien de l'industrie maritime française.
  Coût : 0. Mise en place d'un audit sous 2 mois sous l'égide de l'Union européenne

- **Pour les aides européennes de type FEAMP et FEDER simplifier les procédures et surtout uniformiser les règles de vérification des remontées de dépenses sur les projets financés afin d'éviter les non versements ou remboursement sur des projets déjà exécutés** (cas très fréquent dans certaines Régions)

- **Imposer dans les appels d'offres de l'Etat, la prise en compte et la valorisation effective dans les notations des critères d'autonomie des navires ou d'utilisation de systèmes autonomes, d'hybridation de la propulsion et de cybersécurité maritime ainsi que plus largement les critères d'impact écologique de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des navires.**
  Coût : 10% du coût des navires à court terme, compensé à moyen terme par les économies réalisées. Coût d'adaptation des infrastructures à évaluer[9].

➢ **Digitaliser la filière**

La transformation numérique des entreprises et des produits qu'elles commercialisent est une action essentielle à leur compétitivité individuelle et collective. A ce jour on constate de grandes disparités entre les différentes catégories d'acteurs : les grands donneurs d'ordre, ou encore les bureaux d'étude et d'ingénierie, affichent souvent une meilleure maîtrise des outils numériques que les sous-traitants ou les fournisseurs de sous-ensembles de rangs plus éloignés. Une sensibilisation et une diffusion efficiente des outils numériques dans l'ensemble de la chaîne de valeur et particulièrement vers les PME et TPE constituent un enjeu essentiel pour le développement homogène de l'ensemble de l'écosystème industriel. Le soutien financier à cette transformation est une condition indispensable à la diffusion de ces nouveaux usages. La filière des industriels de la mer recommande de travailler sur la base des propositions faites par la filière des industriels de la sécurité dans le cadre des travaux réalisés au profit du Conseil national de l'industrie.

Actions :

- **Déployer une plateforme numérique collaborative de partage de données dans la filière, à partir de 2021, conformément au cadrage réalisé en 2020, et avec un soutien financier de la puissance publique.**
  Coût : 150 K€ sur 3 ans

- **Accompagner 150 PME critiques de la filière vers les solutions de l'industrie du futur avec un soutien financier de la puissance publique** (Cobotique et robotique,

[8] Nombre de pièces dans les dossiers, formalisme, délais, nombre d'examens…
[9] Cela s'associera sans doute de mesures liées à la relance à plus long terme visant à mieux spécialiser les compétences des autorités publiques en matière portuaire, la décentralisation et la dispersion des pouvoirs qu'elle a su induire ayant été complexes à assumer pour l'économie maritime de notre pays au cours des 30 dernières années.

travail collaboratif à distance, accès généralisé à des réseaux de fibre optique, réalités virtuelle et augmentées, Fabrication additive, IOT).
Coût : à chiffrer

III. Se protéger des OPA extra-européennes agressives et consolider la filière française et européenne partout où c'est possible

Beaucoup d'entreprises étrangères, notamment asiatiques auront redémarré de façon plus dynamique, bénéficiant de législations du travail différentes, et chercheront à profiter de la crise et de la fragilité de nos entreprises pour consolider le secteur à leur avantage. Protéger nos entreprises contre le risque d'acquisitions extra-européennes agressives est essentiel et doit faire l'objet d'un suivi très précis s'appuyant sur un véritable système de protection qui associe la filière et l'Etat.

Des consolidations européennes pourraient se faire sans la France ou contre la France et renforcer nos compétiteurs, la relance de la réflexion sur la consolidation des grands donneurs d'ordre du naval en Europe constitue une opportunité évidente dans ce contexte.

Actions :

- **Il n'existe plus d'industriel français aujourd'hui pour la fabrication des moteurs diesel de sous-marins et bâtiments de surface, en dehors de Man Energy Solutions à Saint-Nazaire**, filiale française du groupe allemand du même nom, lui-même filiale de Volkswagen. En 2019, Volkswagen a approché plusieurs sociétés afin d'évaluer leur intérêt en vue d'une acquisition de MAN ES. **Nous devons rester très vigilants concernant la vente de la filiale nazairienne et considérer à cette occasion la reconstitution d'une filière motoriste française ou d'une filière européenne dans laquelle des acteurs français gardent une influence majeure. C'est un sujet de souveraineté en même temps qu'une opportunité d'emploi**.
  Coût : à travailler avec Man au sein du GICAN

- **Revoir les critères français et européens**. La compétitivité d'une offre qui motive la décision d'achat s'évalue selon des critères techniques, logistiques, de qualité, financiers, sociaux. Ces critères s'appuient largement sur les normes en vigueur et les accords commerciaux internationaux. L'acte d'achat est *in fine* un acte politique qui doit orienter les producteurs désireux d'accéder à nos marchés. Dans leur volonté d'établir des nouvelles règles de commerce équitable, l'Europe et la France pourraient :
  - Evaluer les dispositions à prendre pour intégrer un critère social et de contenu local à la mesure de la compétitivité d'une offre ;
  - Donner plus de poids au contenu d'innovation technique, de localisation et de libre usage de la propriété intellectuelle ;
  - Imposer un critère sur la sécurité d'approvisionnement et la résilience de la supply chain jusqu'aux rangs 2 ou 3.

  Coût : 0

- **Travailler à la mise en œuvre de consolidations européennes plus ambitieuses dans le secteur naval dans le soutien en cours proposé par les industriels.**
  Coût : à définir

IV. Favoriser la résilience et la souveraineté et envisager la relocalisation de la filière des industriels de la mer

➢ Favoriser le *local content* français et européen.

Une augmentation du *local content* français et européen doit être exigée dans les appels d'offres pour apporter du soutien aux chantiers de fabrication ou d'entretien, aux équipementiers et aux prestataires de services locaux.

Actions :

- **Favoriser dans les appels d'offres le recours à un pourcentage significatif d'entreprises françaises et européennes afin de maintenir et développer le contenu local**. Pour les EMR, il conviendra de s'assurer que ces dispositifs sont compatibles avec la réforme des caractéristiques variables introduite en 2018.
  Coût : 0. Evolution législative et normative à prévoir.

- **Favoriser la présence de spécialistes européens dans les instances de normalisation et de certification**, faute de quoi l'Europe sera condamnée à subir, comme ce fut le cas pour bon nombre de segments de l'industrie maritime civile, la « dictature normative » de ses concurrents.
  Coût pour l'Etat : Mobiliser une part du crédit impôt recherche (10 M€/ an)

- **Développer des exigences normatives proposées par le pacte productif et du contrat de filière : digital, économie circulaire, décarbonation…**

➢ Augmenter la valeur ajoutée locale des métiers de la filière et développer la formation.

Après 30 ans de restructurations, les récents succès commerciaux des industriels de la mer ont marqué leur entrée dans une période de croissance organique. Néanmoins, le secteur maritime dans son ensemble est confronté à la fois à des difficultés de recrutement et à un manque de compétences devenu structurel sur certains métiers clés, essentiellement ouvriers et techniciens (du diplôme national du brevet à Bac +3), qui sont compensés en partie par le travail détaché. Cet état de fait est dû à la fois au manque d'attractivité des métiers industriels et à une offre de formation initiale encore très fragmentée et ne tenant pas assez compte des besoins des industriels. Or, les compétences exigées sont rares et s'acquièrent dans la durée, qu'il s'agisse de la maîtrise des fondamentaux ou des connaissances des caractéristiques et exigences des industries de la mer [10]. Seule la disponibilité d'une main d'œuvre qualifiée dans les territoires côtiers, avec des perspectives de carrière motivantes sur le long terme, permettra d'accompagner et de pérenniser la croissance de la filière et de son savoir-faire[11] en France.

Cet effort s'est principalement organisé autour du Campus des Industries navales et doit se poursuivre via quatre actions principales, pour lesquelles nous demandons le soutien de l'État et des régions :

[10] Obtenir ce niveau de maîtrise exige une répétition de gestes précis pendant des mois sur des plateaux techniques dotés d'outils et d'équipements représentatifs adaptés, et des emplois du temps essentiellement remplis par la pratique.

[11] Il est essentiel d'insister ici sur le faible nombre de femmes présentes dans cette filière. Les industriels s'engagent à promouvoir les carrières des femmes dans ce secteur d'activité.

a. Promouvoir les carrières de la filière, les faire connaître et présenter la richesse, la modernité et la technicité des métiers, tout en créant une communauté de culture et de valeurs. Ceci passe par une augmentation significative de la communication de la filière et de son importance maintenue, au moment où d'autres déclinent, vu la position géographique de notre pays et de ses territoires ultramarins

b. Permettre aux industriels de spécifier leurs besoins qualitatifs et quantitatifs en compétences et adapter les dispositifs de formations en conséquence, tout en rénovant l'apprentissage, l'alternance et le tutorat pour faciliter le recrutement des jeunes en formation et valoriser les perspectives de carrière en entreprise.

c. Mutualiser entre la filière et les régions des moyens financiers, matériels et pédagogiques pour mettre en œuvre des actions de formations d'envergure. Cela concourra à ce que les salariés des entreprises impactées dans leur activité développent de nouvelles compétences contribuant à préparer l'avenir. Pour cela, le dialogue entre les acteurs de la filière et les régions reste primordial pour offrir une compréhension commune des nouveaux enjeux et stratégies à tenir. Ces actions doivent se coordonner avec les régions via notamment les CREFOP (Comités Régionaux d'Emplois, de Formation et d'Orientation Professionnelle). Un travail entre la filière et les régions doit donc se mettre en place afin de coller à la réalité des territoires et réduire le chômage.

d. Relancer les prêts de main d'œuvre entre entreprises afin d'éviter au maximum les licenciements. Les entreprises doivent être également au cœur de ces dispositifs. La GPEC et le dialogue social devront accompagner tous ces dispositifs de formations.

Actions :

- **Mettre en place sous 6 mois la gestion prévisionnelle de l'emploi des compétences par bassin d'emploi sur tout le littoral**
  Coût : 0, prévu par l'EDEC

- **Mettre en œuvre les projets du Campus des industries navales prévus dans le contrat de filière :**

  a. Aider au développement du Réseau des campus du nautisme en Métropole et en Outre-mer, notamment en favorisant la poursuite des trois axes de travail prioritaires du Réseau :
  - **L'évaluation qualitative et quantitative des besoins des entreprises du nautisme**
  - **La cartographie des formations**
  - **La promotion des métiers**

  b. le projet d'une école de formation des métiers de la mer à Marseille
  Coût : à chiffrer en lien avec Jacques Hardelay

- **Sélectionner les deux réponses à l'Appel à Projet du PIA3 « Territoires d'innovation pédagogique » portés par le Campus des Métiers et des Qualifications Industries de la Mer Bretagne et par le Campus des Métiers et des Qualifications Economie de la Mer Sud et en sécuriser les financements en accélérant la mise en place des conventionnements** (réponses attendues en mai

2020) **afin de faire vivre, dès le 2nd semestre 2020, deux lieux d'incarnation de la filière et de ses métiers à Brest et à la Seyne-sur-Mer** (lieux identifiés dans le CSF qui n'excluent pas d'autres sites existants ou à venir).
Coût : assurer 100% des dépenses prévues sur les 18 premiers mois (7 M€ HT) pour permettre au secteur privé de retrouver de la trésorerie disponible dès 2022, puis augmenter la part Etat et Collectivités à 70% pour chaque dossier, soit un montant de 3,2 M€ HT sur cinq ans, en plus des 9,9 M€ HT sur 5 ans demandés.

- **Accélérer la navalisation/maritimisation des formations dans les régions littorales en priorité et adressant les métiers en tension des composantes de la filière** pour la créations des blocs de compétences manquant, développement des modules de e-learning associés aux savoirs transverses du maritime, lancement du séminaire d'acculturation « esprit d'équipage » pour tous les apprenants des formations labellisées « by CINav »), et favoriser/accélérer la prise en compte du numérique (RV, RA, …) dans les parcours pédagogiques au travers de l'innovation.
Coût : 0

- **Mettre en place, dès le 4ème trimestre 2020, une convention de coopération pluriannuelle entre le Ministère de l'Education Nationale et l'OPCO2i, avec le soutien de France Compétences**, pour favoriser les prises de contact sur la question spécifique des **métiers en tension des industriels de la mer** [12]
Coût : estimé à 13,1 M€ HT sur cinq ans, financé au travers de la convention de coopération.

- **Apporter les aides destinées à stimuler le recours à l'alternance, en particulier dans les métiers en tension, en appui des propositions de l'UIMM.** La prise en charge par l'Etat des aides aux entreprises pour faciliter le recours à l'alternance chez les PME/ETI permettant de préparer et anticiper le transfert des savoirs et compétences, mais aussi le maintien, pour les métiers en tension, des prévisions de recours prévues chez les donneurs d'ordre.
Coût : à déterminer en lien avec l'UIMM

- **Anticiper la baisse des montants collectés dans le cadre de la contribution unique à la formation professionnelle et l'alternance en 2020 et garantir la complétude des financements, demandés à l'Etat et aux collectivités, du plan de formation de la filière des industriels de la mer pour 2021 et 2022.**
Coût : à chiffrer, une implication de l'UIMM et de l'OPCO2i est indispensable

➢ **Développer 4 segments de souveraineté :**

- **Développer des offres françaises de navires autonomes et de navires propres**

Les États-Unis, la Norvège et la Corée investissent fortement aujourd'hui dans le développement de technologies pour l'autonomie des navires. Ces navires d'un nouveau type doivent permettre d'améliorer la sécurité en mer tout en limitant l'impact écologique.

- **Participer à la structuration d'une filière de batterie**

La maîtrise des technologies des batteries et de la gestion de l'énergie est un enjeu majeur de la conception d'une offre française de navires civils ou militaires répondant aux enjeux

[12] Un objectif de transformation raisonnable de 5%, signer 2 000 contrats annuellement nécessite un contact avec 40 000 apprenants ou futurs apprenants

écologiques. Les besoins des différents acteurs sont très nombreux et des synergies peuvent être recherchées avec les initiatives en cours avec les acteurs du transport terrestre. L'évolution de l'architecture "courant continu" de leur usine électrique concerne bien évidemment les navires militaires comme les navires civils, grands et petits[13].

- **Sécuriser l'accès aux produits d'apport de soudage**

La difficulté se concentre sur la fabrication de baguettes de soudure pour les bâtiments de surface et les sous-marins, mais ce savoir-faire est surtout stratégique pour Cherbourg compte tenu des spécificités acier des sous-marins. L'analyse de faisabilité de qualification d'une société française est en cours.

- **Reconstituer une filière motoriste française et européenne dans laquelle la France a une influence**

Cf. développements des actions du III.

- **Préserver la résilience et la souveraineté nationale**

La loi PACTE, en vigueur depuis le 1er janvier, autorise le gouvernement français à bloquer l'acquisition par un investisseur étranger d'une participation dans une entreprise française opérant sur un secteur stratégique si cette acquisition porte sur au moins 25 % de son capital (contre 1/3 dans la réglementation IEF jusque-là).

Au niveau européen, le règlement sur le filtrage des investissements directs étrangers (FDI) est entré en vigueur il y a un an et prévoit un mécanisme de coopération concernant des investissements étrangers au sein d'un Etat membre (la défense est bien citée). Mais la recommandation de la Commission européenne n'est pour l'instant pas contraignante.

Dans le contexte de la crise sanitaire, la Présidente de la Commission européenne et le Commissaire européen au Commerce ont appelé à appliquer au plus vite, voire à renforcer, le règlement sur le filtrage des investissements étrangers. Son application effective est prévue au 11 octobre 2020.

La souveraineté nationale exige par ailleurs de disposer d'une autonomie stratégique pour l'équipement de nos forces sans dépendre de sources d'approvisionnement étrangères de pays dont les intérêts pourraient diverger temporairement ou durablement des nôtres. Cela permet également de ne pas être confronté à des blocages dans l'obtention des autorisations à l'export.

Actions :

- **Rendre contraignants les dispositifs prévus dans le règlement sur le filtrage des investissements étrangers.**
  Coût : précisions à venir

- **Réviser les règles européennes et françaises antitrust pour favoriser la consolidation entre européens.**
  Coût : 0

[13] À titre d'exemple, on peut citer "Esprit de Velox". Cette batterie d'une puissance de 2 à 3 MWh (en cours de définition) sera constituée par des accumulateurs nouveaux développés spécifiquement pour les applications maritimes dans le cadre d'un projet "Marine 2.0" de SAFT.

- **Réaliser un inventaire de ces dépendances vis-à-vis de pays comme la Chine ou les Etats-Unis (ITAR free).** Il convient aussi de conditionner tous les financements publics au libre usage de la propriété intellectuelle générée.
  Coût : étude à cofinancer par l'Etat et la filière : 100 K€

- **Surveiller et protéger le tissu de sous-traitance de capacité fragilisé par la crise du COVID-19.** Parmi ces sous-traitants, quelques entreprises sont déjà sous contrôle étranger telles que Thermodyn, Nexeya, Arcelor Mittal, MAN ES. **Il est essentiel de les suivre avec attention, notamment pour protéger le savoir-faire français contre des arbitrages de portefeuille que pourraient faire leurs actionnaires étrangers, dont les situations financières se sont potentiellement dégradées dans la crise actuelle**. Ces arbitrages iraient à l'encontre des intérêts stratégiques français (fermeture ou revente d'un site, pertes d'emplois…).
  Coût : à travailler par la DGA et le SGDSN

ANNEXES

Annexe 1

50 Actions pour la relance de la filière des industriels de la mer

Relancer par les commandes

1. **S'assurer qu'une partie significative des commandes publiques soit effectivement adressée au tissu français et européen de PME et ETI.**

2. **Confirmer et même, partout où c'est possible, accélérer la Loi de programmation militaire pour accélérer les programmes de MCO, l'évolution des technologies et des équipements et le lancement de nouveaux programmes.**

3. **Accélérer les investissements des administrations en application de la mesure 27 du dernier Comité interministériel de la mer, par l'apport de fonctions aux moyens des Affaires Maritimes, des Douanes, de la Gendarmerie Maritime…**

4. **Engager une mission de planification maritime d'ici à l'été 2020 sur l'ensemble des façades en application de la programmation pluriannuelle de l'énergie, afin de permettre au Gouvernement d'engager un rythme plus ambitieux d'appels d'offres.**

5. **Accélérer les investissements de l'agence FRONTEX et favoriser la prise en compte de propositions nationales pour son plan Méditerranée et Baltique. La demande peut également être faite aux autres agences européennes (Agence européenne de contrôle des pêches, Agence européenne de sécurité maritime).**

6. **Améliorer la cohérence des actions de promotion de l'offre française dans le domaine des industries de la mer, assurer une coordination efficace avec les initiatives régionales et arbitrer le cas échéant.**

7. **Mettre en place pour la zone Indonésie/ Malaisie/ Singapour, pour la zone Argentine/ Brésil, pour la zone Afrique de l'Ouest et de l'Est, pour la zone pays du Golfe, et pour la zone Canada, Etats Unis / Golfe du Mexique un plan d'entraînement comparable à ce qui a été fait en Australie avec les Maritime connection days.**

8. **Assurer la coordination des industriels français dans les principaux salons et conférences à l'étranger et dans des missions.**

9. **Flécher le CIR pour permettre l'animation de réseau à l'échelle l'internationale (séminaires, salons…) ; il pourrait également permettre de faire valoir la logique de démonstration par la présentation de technologies à l'étranger mais aussi en France, comme évoqué au chapitre concernant la R&D.**

10. **Renforcer les collaborations dans les pays cibles entre les grands groupes et les ETI-PME par l'analyse du répertoire des VIE actuels, l'hébergement des**

VIE filière des industriels de la mer par les grands groupes, voire la mutualisation des VIE pour les différentes composantes de la filière.

11. **Augmenter les lignes de crédit acheteurs pour les prospects les plus fragiles (Roumanie, Pays Bas…).**

12. **Amendement de l'Arrangement de l'Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE) sur les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public (15 juillet 2014) pour une durée de 3 ans.**

13. **Amendement des dispositions du même Arrangement OCDE et pratiques actuelles en matière de garanties**
    - **Porter le seuil de CA des PME/ETI exportatrices de 150 à 250 M€ pour l'octroi d'une contre garantie à hauteur de 80%.**
    - **Réduire le ratio de solvabilité pour l'émission des garanties à 15% des fonds propres.**
    - **Mettre en place des financements relais des défauts de paiement des clients affectés par la crise C19 sur une période à convenir.**

14. **Confirmer l'engagement européen dans le soutien à la politique industrielle de défense (fonds européen de défense) et à la politique de R&D pour la décarbonation du transport maritime (Horizon Europe et Green Deal).**

15. **Poursuivre dans le sens des annonces récentes concernant la croisière après la décision commune de 5 pays européens (France, Italie, Allemagne, Finlande, Norvège) de suspendre pour un an les remboursements des prêts garantis pour les nouveaux paquebots construits en Europe, permettant aux chantiers, comme aux armateurs, de conserver des liquidités. Une partie des programmes export risque en effet d'être non seulement décalés mais aussi annulés ; cela est vrai dans la défense par exemple en Grèce, en Roumanie ainsi que dans les pays du Golfe, tout comme dans le secteur civil à cause de la crise du pétrole, pour les paquebots ou les grands loueurs de navires de plaisance.**

16. **Mettre en place une proposition de crédit acheteur auprès des grands loueurs de flottes. L'application du dispositif à la plaisance pourrait être travaillée en lien avec les mesures dédiées aux questions touristiques annoncées par le Président de la République, tout en tenant compte du lien aux loueurs internationaux (Suédois, Mauriciens) qui marque une différence avec les armateurs de croisière notamment.**

17. **Renouveler les flottes pour limiter l'impact environnemental de la propulsion des navires pourrait être renforcé, en bonne cohérence avec les objectifs du contrat de filière, le pacte productif et avec le green deal européen. Libérer immédiatement les financements publics annuels nécessaires aux développements des projets industriels maritimes déjà labellisés par le CORIMER.**

18. **Créer un fonds de soutien spécifique aux exposants de la filière des industriels de la mer de 15 M €.**

19. **Soutenir les groupements organisateurs de salons dans les démarches d'accompagnement de leurs adhérents et la venue des délégations étrangères, déterminantes pour les entreprises de la filière.**

20. **Subordonner les aides des armateurs français et européens à des proportions de constructions navales et d'équipements maritimes majoritairement construits en Europe.**

21. **Aligner le Tax Lease français sur le système européen le mieux-disant.**

Accélérer les plans d'investissements en particulier de R&D et en particulier les plans à forte connotation écologique, sans oublier le numérique

22. **Accélérer la mise en application de la procédure de libération des financements (2 mois) des dossiers déjà visés par le CORIMER.**

23. **Assouplir la règle imposant des fonds propres à hauteur de subventions reçues pour les TPE et PME qui, dans la situation actuelle, les empêche d'innover vu la dégradation de leurs bilans.**

24. **Privilégier dans les appels à projets en cours et pour une période d'au moins 18 mois l'attribution de subvention par rapport aux avances remboursables qui alourdissent encore la dette des entreprises déjà lourdement grevés par la crise sanitaire et transformer là où c'est possible les avances remboursables déjà attribuées en subventions dans les 5 dernières années.**

25. **Permettre aux Grands groupes et ETI de porter des dossiers structurants de plateformes mutualisées dans les appels à projets filière du PIA.**

26. **Financer à 100% certains projets de rupture ou de démonstrateurs permettant de renouveler l'offre et d'accélérer la transition vers un développement durable et numérique autour de 3 axes majeurs : l'autonomie des navires, la décarbonation de la propulsion, la cybersécurité maritime.**

27. **Simplifier réellement les procédures européennes devrait permettre d'utiliser davantage les financements européens en soutien de l'industrie maritime française.**

28. **Pour les aides européennes de type FEAMP et FEDER simplifier les procédures et surtout uniformiser les règles de vérification des remontées de dépenses sur les projets financés afin d'éviter les non-versements ou remboursement sur des projets déjà exécutés (cas très fréquent dans certaines Régions).**

29. **Imposer dans les appels d'offres de l'Etat, la prise en compte et la valorisation effective dans les notations des critères d'autonomie des navires ou d'utilisation de systèmes autonomes, d'hybridation de la propulsion et de**

cybersécurité maritime ainsi que plus largement les critères d'impact écologique de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des navires.

30. **Déployer une plateforme numérique collaborative de partage de données dans la filière, à partir de 2021, conformément au cadrage réalisé en 2020, et avec un soutien financier de la puissance publique.**

31. **Accompagner 150 PME critiques de la filière vers les solutions de l'industrie du futur avec un soutien financier de la puissance publique (Cobotique et robotique, travail collaboratif à distance, accès généralisé à des réseaux de fibre optique, réalités virtuelle et augmentées, Fabrication additive, IOT).**

Se protéger des OPA extra-européennes agressives et consolider la filière française et européenne partout où c'est possible

32. **Rester vigilants concernant l'industrie des motoristes français et européens.**

33. **Revoir les critères français et européens.**

34. **Travailler à la mise en œuvre de consolidations européennes plus ambitieuses dans le secteur naval dans le soutien en cours proposé par les industriels.**

Favoriser la résilience et la souveraineté et envisager la relocalisation de la filière des industriels de la mer

35. **Favoriser dans les appels d'offres le recours à un pourcentage significatif d'entreprises françaises et européennes afin de maintenir et développer le contenu local. Pour les EMR, il conviendra de s'assurer que ces dispositifs sont compatibles avec la réforme des caractéristiques variables introduite en 2018.**

36. **Favoriser la présence de spécialistes européens dans les instances de normalisation et de certification.**

37. **Développer des exigences normatives proposées par le pacte productif et du contrat de filière : digital, économie circulaire, décarbonation…**

38. **Mettre en place sous 6 mois la gestion prévisionnelle de l'emploi des compétences par bassin d'emploi sur tout le littoral.**

39. **Mettre en œuvre les projets du Campus des industries navales prévus dans le contrat de filière et aider au développement du Réseau des campus du nautisme en Métropole et en Outre-mer, notamment en favorisant la poursuite des trois axes de travail prioritaires du Réseau : l'évaluation**

qualitative et quantitative des besoins des entreprises du nautisme, la cartographie des formations, la promotion des métiers.

40. **Mettre en œuvre les projets du Campus des industries navales prévus dans le contrat de filière : le projet d'une école de formation des métiers de la mer à Marseille.**

41. **Sélectionner les deux réponses à l'Appel à Projet du PIA3 « Territoires d'innovation pédagogique » portés par le Campus des Métiers et des Qualifications Industries de la Mer Bretagne et par le Campus des Métiers et des Qualifications Economie de la Mer Sud et en sécuriser les financements en accélérant la mise en place des conventionnements.**

42. **Accélérer la navalisation/maritimisation des formations dans les régions littorales en priorité et adressant les métiers en tension des composantes de la filière pour la création des blocs de compétences manquant.**

43. **Mettre en place, dès le 4ème trimestre 2020, une convention de coopération pluriannuelle entre le Ministère de l'Education Nationale et l'OPCO2i, avec le soutien de France Compétences, pour favoriser les prises de contact sur la question spécifique des métiers en tension des industriels de la mer.**

44. **Apporter les aides destinées à stimuler le recours à l'alternance, en particulier dans les métiers en tension, en appui des propositions de l'UIMM.**

45. **Anticiper la baisse des montants collectés dans le cadre de la contribution unique à la formation professionnelle et l'alternance en 2020 et garantir la complétude des financements, demandés à l'Etat et aux collectivités, du plan de formation de la filière des industriels de la mer pour 2021 et 2022.**

46. **Développer 4 segments de souveraineté :**

- **Développer des offres françaises de navires autonomes et de navires propres**
- **Participer à la structuration d'une filière de batterie**
- **Sécuriser l'accès aux produits d'apport de soudage**
- **Reconstituer une filière motoriste française et européenne dans laquelle la France a une influence**

47. **Rendre contraignants les dispositifs prévus dans le règlement sur le filtrage des investissements étrangers.**

48. **Réviser les règles européennes et françaises antitrust pour favoriser la consolidation entre européens.**

49. **Réaliser un inventaire de ces dépendances vis-à-vis de pays comme la Chine ou les Etats-Unis (ITAR free). Il convient aussi de conditionner tous les financements publics au libre usage de la propriété intellectuelle générée.**

50. **Surveiller et protéger le tissu de sous-traitance de capacité fragilisé par la crise du COVID-19.**

Annexe 2

Contribution générale du GICAN au plan rebond du Ministère des Armées

EBAUCHE DU VOLET NAVAL PLAN REBOND

1. Mesures immédiates.

Le GICAN attend de la DGA qu'elle facilite la relance de la production des entreprises, le soutien à la délivrance d'autorisations dérogatoires de circulation des équipes commerciales et techniques en France comme à l'étranger et la prise en compte des mesures proposées par le secteur naval dans le plan « rebond ». Le GICAN a à cœur d'agir pour renforcer la solidarité des entreprises du naval en cette période complexe. Les mesures se traduisent autour de quelques priorités :

- ***Les engagements budgétaires 2020 doivent être tenus. Les programmes d'armement majeurs du secteur naval, qui rassemblent le plus d'entreprises, doivent être préservés dans leur calendrier immédiat*** et reprendre de ce fait en priorité (SNA, FDI, SLAMF, SDAM par exemple).
- ***Ceux qui sont à l'état d'étude mais à forte valeur ajoutée doivent faire l'objet de décisions de franchissement de jalon sans retard*** (SNLE3G et PA NG). Le ministère des armées doit se mobiliser, au côté des industriels, pour ***éviter les effets négatifs sur le programme PA NG de la crise médiatique suite à la contamination massive des marins du PA CDG*** (Suspicion de vulnérabilité).
- ***Il est demandé à la DGA (et à l'AID) de financer immédiatement des développements industriels au profit des adhérents du GICAN concernés par la biocontamination à bord des navires. Leurs solutions sont d'ores et déjà matures.*** Dans un second temps, il s'agit de mettre en avant les solutions issues de ces travaux également dans le cadre du volet innovation du fonds européen de défense et de l'OTAN.
- Pour les marchés en cours, il est demandé ***d'affermir les tranches conditionnelles budgétées sans délai***, voire de passer des avenants proposés par les maîtres d'œuvre.

2. Orientations prioritaires pour la revue de la programmation militaire et l'exportation.

La revue de la LPM doit d'abord conduire à sa préservation puis à son accélération dans certains domaines. Il s'agit d'une question de survie pour la sous-traitance industrielle des chantiers navals et pour les entreprises indépendantes perdant du fait de la crise des parts de marchés export.

2.1 Accélération de la LPM.

- ***Le programme FDI, maîtrisé dans sa conception, doit faire l'objet d'une accélération*** et le
  soutien de l'Etat doit s'intensifier pour obtenir son exportation.
- ***Le cadencement des commandes/livraisons doit conduire à disposer en 2025 d'équipements de nouvelle génération en nombre supérieur pour passer d'une logique de comblement de rupture capacitaire à celle de capacités renforcées d'intervention au service de la souveraineté, y compris outremer.***
  - ***Proportion supérieure en 2025*** de capacités de « nouvelle génération » pour les ***moyens de deuxième rang*** type frégate de surveillance, patrouilleurs de haute mer, ou moyens d'intervention amphibies ;
  - ***Systèmes de surveillance maritime*** de nouvelle génération.
- ***Le lancement en production des projets à l'échelle européenne comme les programmes franco-italiens de refonte à mi-vie des frégates Horizon, voire le projet EPC*** (European Patrol Corvette) est essentiel, dans l'hypothèse d'un calendrier plus proche que celui envisagé actuellement, en associant d'autres partenaires, notamment l'Espagne et la Grèce.
- ***Il convient de ne pas sacrifier les AOA (Autres Opérations d'Armement)*** moins visibles que les projets majeurs (dont rénovation, renouvellement de petits équipements, petits projets d'apports capacitaires ou de mise à hauteur). Il serait utile de mettre en place une **concertation entre l'industrie et la DGA pour recueillir les propositions*.***
- ***Il est nécessaire d'évaluer rapidement le besoin de compenser des marchés export qui se seraient évaporés pour soutenir les entreprises concernées, par des commandes nationales*** (cas prioritaire des chantiers qui font 95% de leur plan de charge à l'export). ***A cet effet il serait utile d'accélérer les programmes suivants :***
  - ***Capacité Hydrographique et Océanographique Future (CHOF),*** accélération de la phase d'expérimentation fin 2021 pour lancement de la réalisation en 2022 (drones, navires et senseurs)
  - ***Patrouilleurs Côtiers de Gendarmerie (PCG),*** commande passée de 2 à 6 unités
  - ***Patrouilleurs Hauturiers Métropole (PHM),*** accélération de la commande pour 10 unités
  - ***Vedettes Côtières de Surveillance Maritime (VCSM),*** consultation rénovée en fonction de la cible recherchée (17 vedettes)
  - ***Programme Système de lutte anti-mines futur (SLAMF),*** tout ou partie de la commande associée des porteurs (bâtiment base des plongeurs démineurs)
  - ***Augmentation de la cible EDAS***

2.2 Préservation de la R&D malgré la crise.

Il est indispensable de **conserver une supériorité technologique par l'investissement dans la recherche et la préservation des compétences rares ou critiques** en matière de technologies souveraines.

- ***Augmentation des PEA au bénéfice du naval et son attribution plus variée à des entreprises de taille différente,*** sacralisant une partie pour les PME et ETI***.***
- ***Thèmes prioritaires :***
    - Nouvelles énergies,
    - Intelligence artificielle
    - Simulation
    - Numérisation (dont jumeau numérique)
    - Passerelle et navire du futur
    - Informatique quantique embarquée
    - Hyper fréquence
    - Photonique, optronique
    - Nanomatériaux
    - Composants électroniques (dont ITAR free)
    - Navigation/temps/GNSS, navigation inertielle,
    - Guerre des mines
    - Liaisons de transmission de données (LDT)
    - Contrôle/commande des véhicules marins.
- ***Un engagement plus marqué de la DGA et de l'AID sur les sujets industriels duaux :***
    - Contribution réelle aux travaux du CORIMER
    - Promotion de filières souveraines par un travail interministériel et européen (exemple du plan batterie et l'alliance européenne).

2.3 <u>Les conséquences des difficultés d'export sur les PME/ETI.</u>

De **nombreuses PME « indépendantes » sont particulièrement exposées** en cas de reflux massif des contrats ou prospects export car elles ne disposent pas d'amortisseurs par la taille ou le taux de commandes nationales ou civiles.

Les actions suivantes sont demandées :

- ***Un inventaire des situations individuelles partagé avec la DGA ;***
- ***Des garanties clients par l'Etat français et le système bancaire pour payer les échéances des gouvernements étrangers*** ;
- ***Une autorisation dérogatoire pour la libre circulation des équipes commerciales à l'étranger*** (malgré la situation sanitaire) ;
- ***Un assouplissement des conditions de prêt et de primes de risque***.

3. Un renforcement de la résilience du tissu industriel des constructeurs de navires.

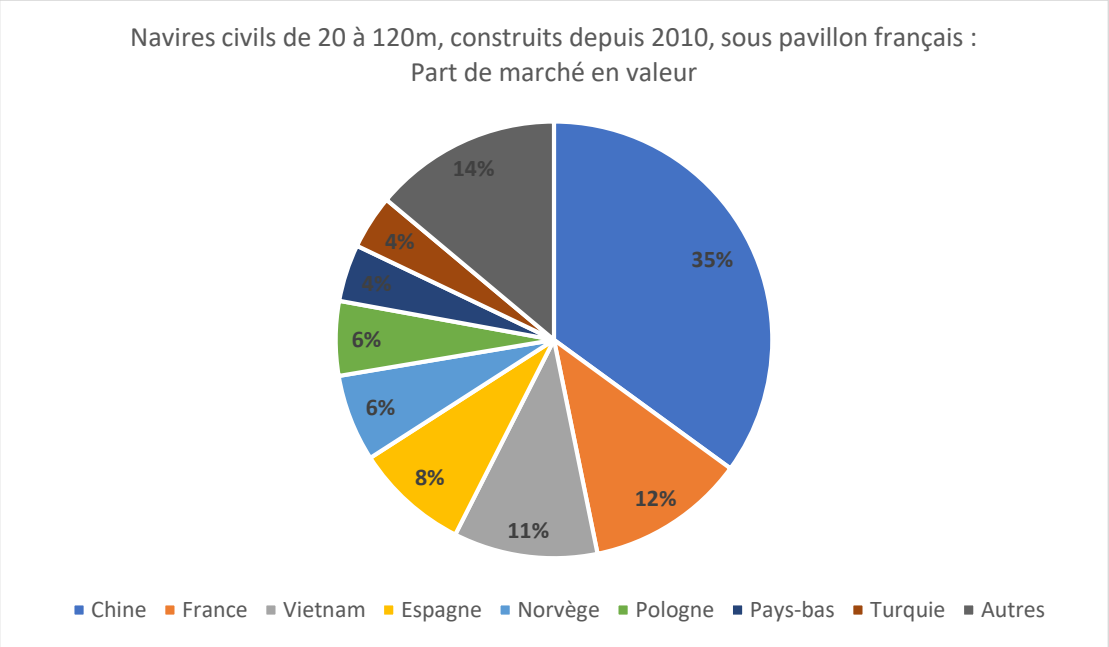
- ***<u>Tous les chantiers navals expriment unanimement, pour la première fois</u>*****, le** ***<u>besoin de faire cesser la concurrence franco-française sur les marchés domestiques car cela conduira à leur disparition à moyen terme.</u>***
- ***Ils réclament une meilleure visibilité sur leur plan de charge (commandes globales) :*** les gains de court terme par pression sur les prix et la segmentation

marchés doivent cesser

- ***Il est demandé d'associer largement en phase initiale les entreprises pour l'élaboration des cahiers des charges et conditions de marché,*** d'éviter une compétition fratricide qui ne conduit qu'à rechercher des prix tirés vers le bas qui condamnent l'équilibre des charges, et de privilégier les gains de long terme (résilience du tissu industriel, maintien des compétences…)**.**
- Il est demandé une ***globalisation de la demande française entre la DGA pour les besoins militaires, et les autres administrations pour les moyens dédiés à la fonction garde-côtes.***

Annexe 3
Tax lease/ document établi par le Groupe Piriou au profit de la filière

Les chantiers français doivent s'appuyer sur une position dominante sur leur marché intérieur afin de conquérir des marchés à l'exportation, dans les domaines civil, AEM, et militaire.
Dans le domaine civil, le pavillon français est pillé par des chantiers étrangers.



La concurrence asiatique est inévitable sauf à se battre « sur place », comme Piriou l'a fait depuis 2007 au Vietnam, permettant ainsi le maintien d'une offre française compétitive sur le segment des remorqueurs civils de plus de 60t et des navires de pêche océanique.
Au sein de l'Union Européenne, la concurrence espagnole pourrait être réduite par la mise à niveau de la compétitivité du « Tax Lease » français contre son concurrent espagnol, incitant ainsi les armateurs français à privilégier l'écosystème français (réglementaire et fiscal, financier, industriel et social).
Les mesures proposées sont les suivantes :

Sujet	Mesure proposée	Commentaire
Amortissement dérogatoire	• Autoriser l'amortissement des navires sans attendre la mise sur cale, dès l'année N-2 • Augmentation du coefficient d'amortissement dérogatoire permettant d'amortir un navire totalement en 3 ou 4 ans	Les mesures proposées, qui auraient un impact majeur sur la compétitivité du Tax Lease français, sont strictement fiscales et non dérogatoires au droit européen
Eligibilité aux garanties publiques (export et interne)	• Autoriser la combinaison des garanties publiques (export et interne) avec un Tax Lease français	Cette évolution d'un usage (non réglementaire) permettrait d'améliorer l'offre de financement des chantiers français

Eligibilité à la Taxe au Tonnage	• Accepter le principe de procédure de rescrits fiscaux rapides relative à la TT • Publier la lettre de la DGFIP du 12 février 2007 • Explorer l'éligibilité des navires de pêche, transformation et transport océaniques	Ces mesures amélioreraient la sécurité administrative et fiscale pour les Armateurs sans déroger au droit communautaire.

Dans le domaine de l'Action de l'Etat en Mer, les chantiers français sont confrontés à une concurrence européenne acharnée, qui entraîne une guerre des prix suicidaire et la perte d'opportunités à l'exportation du fait de la faiblesse des chantiers hexagonaux.

Dès lors, il pourrait être utile de réviser les textes actuels relatifs à la commande publique afin d'inclure certaines des *« actions de l'Etat en mer »* au rang de celles constituant les *« intérêts essentiels de la sécurité de l'Etat ».* Par exemple et sans exclusive :

- Recherche et océanographie ;
- Sécurité maritime et sauvetage en mer ;
- Lutte contre les trafics, la pêche non autorisée, l'immigration illégale.

Certes, une telle réflexion impose de veiller au respect des règles de la concurrence tant en droit communautaire qu'en droit national. Toute évolution législative et/ou réglementaire devra être compatible avec la norme juridique communautaire au premier rang de laquelle figure le Traité de Fonctionnement de l'Union Européenne (TFUE).

Mais le droit communautaire reconnaît aux Etats membres, dans une certaine mesure, de préserver les intérêts fondamentaux de la nation en permettant des règles dérogatoires en matière de commande publique.

En particulier, il est admis que les marchés publics qui exigent le secret ou dont l'exécution doit s'accompagner de mesures particulières de sécurité conformément aux dispositions législatives ou réglementaires en vigueur, ou pour lesquels la protection des intérêts essentiels de l'État l'exige, à condition que cette sécurité ou cette protection ne puisse pas être garantie par d'autres moyens, peuvent être conduits selon des règles dérogatoires[14].

Dès lors, il pourrait être préconisé, aux fins de cohérence avec l'ensemble des missions confiées aux divers agents de l'Etat opérant pour assurer la sécurité de la Nation et la protection des intérêts fondamentaux de la Nation, d'inclure certaines *« actions de l'Etat en mer »* dans les dispositions du Code de la commande publique relatives aux marchés sujets à dérogations.

Une telle adaptation pourrait être conforme aux normes européennes en vigueur[15]. Il conviendrait en particulier de tenir compte de la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne qui a jugé qu'une telle exclusion n'est justifiée qu'à la condition de démontrer que les objectifs tirés de la sécurité et de la protection des intérêts essentiels d'un État ne pourraient être atteints en cas d'organisation d'un appel d'offres européen.
Un argumentaire ad hoc doit donc être construit sur les marchés AEM ciblés, proposés ci-dessus.

[14] Article L.2512-3 du Code de la commande publique
[15] Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics

LES CONSEILLERS DU COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE

Cluster Maritime Français
Cap sur la croissance bleue

Monsieur le Premier ministre
Hôtel de Matignon
57 rue de Varenne
75700 Paris

Paris, le 15 mai 2020

Monsieur le Premier ministre,

« *J'aime cet esprit, ce caractère qui regarde l'horizon même dans la tempête car ils sont solidaires, quelles que soient leurs origines, car ils ont cet esprit d'équipage qui, seul, permet de faire de grandes choses* »

Ces quelques mots concluaient l'allocution du Président de la République devant « la famille de la mer » rassemblée lors de sa venue aux Assises de l'Economie de la Mer à Montpellier le 3 décembre 2019.
Depuis de longues semaines, dans cette guerre virologique que notre Pays est contraint d'affronter, l'union nationale et la solidarité sont des éléments clés et déterminants pour que la France tienne, pour que nos concitoyens puissent continuer à vivre et pour qu'ensemble nous préparions « le jour d'après ».
Comme l'ensemble de l'économie française, la filière maritime souffre ; elle est réunie et se prépare cependant pour être au rendez-vous du « jour d'après ».

La solidarité est inscrite dans l'ADN des gens de mer. Nombre d'entre eux sont au front actuellement. Ainsi toute la filière logistique du transport maritime est restée mobilisée : places portuaires, logisticiens, armateurs, commissionnaires de transports, chargeurs et transporteurs, services portuaires… et ce, dans des conditions très difficiles, tant humaines que opérationnelles ou bien sûr économiques, chacun tient le cap.

On peut saluer à cet égard, les navigants qui en acceptant des conditions de travail et de vie particulièrement dégradées : embarquements allongés, relèves compliquées et contraignantes, l'éloignement de leurs familles, ... donnent un bel exemple de courage, de sens des responsabilités, et de civisme. Ils ont conscience de l'importance de leur rôle pour la santé, le bien-être, l'emploi de tous et, en cela, ils soutiennent directement l'économie nationale et européenne.

La filière halieutique est-elle aussi très impactée mais grâce à la mobilisation de nos pêcheurs, nos conchyliculteurs et de toute la filière jusqu'aux distributeurs de proximité, l'approvisionnement et la commercialisation des produits de la mer peut continuer pour ravitailler les français en protéines de haute qualité.

Hélas, d'autres secteurs de la filière maritime sont déjà sinistrés par une réduction d'activité drastique : les armateurs de vrac, les chantiers navals et leurs sous-traitants, dont beaucoup d'entreprises sont à l'arrêt, les ostréiculteurs et les mareyeurs qui ne trouvent plus de marchés export ; sans parler du secteur des croisières, du tourisme maritime ou du nautisme et de la plaisance qui sont à l'arrêt complet depuis bientôt 2 mois, ce qui se traduit par chute d'activité et impossibilité à maintenir les emplois.

Si la famille française de la mer souffre, elle est aussi porteuse d'espoirs pour demain.

Un espoir pour notre Pays, pour l'Europe et pour le Monde. Car le maritime est un enjeu qui ne peut se résumer au territoire national. Ses entreprises sont un vecteur majeur de relance économique, de projection française sur toutes les mers du monde et sur tous les continents.

L'alliance de ces compétences est un outil de souveraineté nationale dans un monde où la concurrence internationale et les défis planétaires sont de plus en plus prégnants.

Inévitablement, la pandémie actuelle va conduire les entreprises et les pays à reconsidérer la chaîne d'approvisionnement de produits essentiels avec un impératif de localisation ou de relocalisation nationale. Face à ce défi, les entreprises françaises déjà présentes sur ces terrains planétaires sauront mettre en œuvre leur expertise et proposer des réponses tricolores.

Ce maillage français à l'international pourra aussi jouer un rôle déterminant dans la projection du « soft power France » et la relance de l'économie.

Pour gagner la bataille, l'équipe de France du maritime continuera plus que jamais à jouer « groupée » en tant que maillon fort de l'économie française et levier possible de redressement de l'emploi, de la compétitivité et de la prospérité.

Les acteurs économiques du secteur privé sont très divers et nombreux, ils sont une composante fondamentale de cette équipe de France du maritime. A leurs côtés, dans un échange partenarial réel, doivent se tenir les acteurs publics. C'est dans cette connaissance mutuelle, dans nos échanges et dans ces actions publiques / privées que se trouvent les armes de notre succès.

Le réseau des Conseillers du Commerce Extérieur (CCE) est un élément essentiel pour défendre les intérêts de la France à l'international. Concernant l'économie maritime, il s'appuie sur le Cluster Maritime et le Groupe des experts de l'économie maritime (GEEM), issus d'organisations telles que les Pôles Mer, fédérations ou entreprises du maritime œuvrant à l'international.

Ce courrier a été aussi rédigé pour vous annoncer la publication prochaine du nouveau rapport du GEEM dans lequel vous trouverez, les chiffres de 2019 des secteurs de l'économie maritime, leurs poids en France et à l'international, leurs forces et leurs faiblesses ainsi que des recommandations pour soutenir leur développement à l'export et à l'international.

Cette nouvelle édition montrera également les enjeux, les solutions et chemin de solutions mis en place pour accélérer l'impérieuse transition énergétique et écologique du secteur maritime.

L'ensemble des acteurs de l'économie maritime que nous avons l'honneur de représenter sont à votre entière disposition pour garder solidairement, même dans la tempête, le cap sur la croissance bleue et…faire vivre les paroles du Président de la République (formulées devant les 1700 décideurs de l'économie maritime présents à Montpellier le 3 décembre 2019) : « *Au fond, ce que l'équipage France démontre par ses actions, c'est qu'il existe une voie pour concilier écologie et économie, une voie unissant préservation de l'océan et prospérité, développement de nos sociétés, une voie que nous devons tracer avec l'Union européenne pour qu'elle devienne une référence et entraîne l'organisation maritime internationale*. »

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de notre très haute considération.

Frédéric Moncany de Saint-Aignan

Philippe LOUIS-DREYFUS

Copie à :

M. Jean-Yves le Drian, Ministre de l'Europe et des Affaires Etrangères
Mme Elisabeth Borne, Ministre de la Transition Ecologique et Solidaire
M. Bruno Lemaire, Ministre de l'Economie et des Finances
M. Gérald Darmanin, Ministre de l'Action et des Comptes publics
M. Jean-Baptiste Lemoyne, Secrétaire d'état auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères
M. Jean-Baptiste Djebbari, Secrétaire d'état auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports
M. Denis Robin, Secrétaire Général du Secrétariat général de la mer
Mme Sandrine Gaudin, Secrétaire Générale du Secrétariat général des affaires européennes

GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX

RÉFLEXIONS SUR L'APRÈS-CRISE

En premier lieu, **stabiliser le modèle économique** des ports. Mis à mal par la réduction de l'utilisation des énergies carbonées (pétrole, charbon), les ports ne peuvent pas voir leur capacité d'investir absorbée en grande partie par une hausse de la fiscalité. Le dossier le l'application de la taxe foncière dans les ports doit être réglé en priorité. La proposition de mise en oeuvre d'une **base forfaitaire de taxe foncière**, défendue par les ports depuis 3 ans, doit permettre de ne pas alourdir la fiscalité pour les établissements portuaires, mais aussi pour l'ensemble des occupants des zones industrialo-portuaires. C'est un véritable enjeu de compétitivité de nos places.

En second lieu, consolider et **coordonner les cofinancements**. La sortie de crise COVID-19 doit être à la fois l'occasion d'un plan de relance ambitieux des investissements portuaires, mais aussi celle d'une meilleure coordination des investissements. Cette coordination pourrait passer par le renforcement du rôle des **CPER** et une articulation renforcée avec les financements européens.

Enfin, **donner sa chance à l'avenir**. L'enjeu de la transition énergétique est non seulement financier pour les ports, mais aussi un enjeu d'avenir et de renouvellement de leur modèle économique. Décloisonner pour les ports les possibilités d'intervenir et de participer à la construction d'un avenir décarboné au travers d'investissements disruptifs du modèle actuel, encore essentiellement basé sur les tonnages d'hydrocarbures, serait un moyen puissant de préparer l'avenir. La mise en place d'un **crédit d'impôt de transition** pour soutenir ces initiatives permettrait de mobiliser l'ensemble des acteurs autour de cette dynamique vertueuse (énergies nouvelles, mobilité décarbonée, économie circulaire, etc.).

TLF OVERSEAS

NOTE DE SYNTHÈSE – RÉUNION DU 18 MAI 2020

TLF OVERSEAS représente la majorité des Commissionnaires/Organisateurs de transport en France : cf. Bolloré Logistics, DHL, DB Schenker, Kuehne+Nagel, DSV-Panalpina, Nippon Express, XPO Logistics, CEVA Logistics, Yusen et autres grands noms de notre industrie.
Nos entreprises adhérentes pèsent 80% du trafic maritime conteneurisé sur le marché français, elles sont les clientes des compagnies maritimes et clientes des ports dans le monde entier. Chefs d'orchestre de la supply chain elles choisissent la meilleure ligne maritime et le meilleur service portuaire en fonction des besoins de leurs clients Importateurs/Exportateurs et assurent un service complet door to door.

7 axes de relance et sursaut maritime et portuaire français pour TLF OVERSEAS :

1. Sécuriser de manière définitive les relations sociales avec dockers et ouvriers portuaires, gages pérennes de garantie de paix sociale (une trêve momentanée de 18 mois a peu d'intérêt et manque d'ambition)
2. Révision de la taxation du foncier portuaire
3. Création de zones économiques hors taxes sur les ports ou freeport (Zones Franches) + Zones Economiques Spéciales
4. Beaucoup plus de représentants d'entreprises privées dans les instances de gouvernance portuaire (manque de mixité)
5. Aggiornamento sur les délais de franchises des terminaux portuaires, actions sur les franchises (stationnement et utilisation de conteneurs) en cas d'impossibilité d'accéder aux terminaux ce qui arrive fréquemment, discussions communes à poursuivre au Havre et à Marseille-Fos notamment
6. Politique incitative auprès des cies maritimes pour sécuriser leurs escales, en attirer d'autres, afin d'éviter la relégation de nos ports en 3e division (après + de 3,5mois de grèves), cf. article des Echos de ce mardi 19/05
7. Prioriser les corridors ferroviaires et les modes de transport massifiés, à condition qu'ils soient rentables et d'avoir un verrouillage des sillons pour le railfreight

<u>Concernant l'état des lieux 10 jours après le déconfinement en France</u> :

Le monde commerce en décalé depuis plus de trois mois et les entreprises adhérentes de TLF Overseas continuent à faire face aux incertitudes liées à la demande, aux modalités de déconfinement de chaque pays et aux résurgences de crise sanitaire dans d'autres continents.

Nos entreprises n'ont jamais cessé d'être opérationnelles depuis le début du confinement en France malgré les baisses de dossiers import/export enregistrées (entre -20 et -35% sur

Mars/Avril et – 40/-50% évaluées sur Mai/Juin. Dépendants de la reprise de leurs clients et des escales de navires en Europe.

TLF OVERSEAS a formulé plusieurs alertes auprès des fédérations et pouvoirs publics concernés sur la nécessité pour les importateurs d'assurer une continuité d'activité et l'importance d'anticiper les engorgements de terminaux ou blocages de conteneurs au-delà des périodes autorisées.

Néanmoins, de nombreuses commandes ont été reportées ou annulées dès le mois de Mars, laissant nos entreprises adhérentes devant un creux d'activité.
Les annulations d'escales de navires en Europe continuent à tomber jusqu'en Juillet, les pronostics sont impossibles à établir.
Chaque jour à l'Export avec le redémarrage des productions, il est toujours plus difficile d'obtenir de l'équipement et de la place à bord des navires pour les prochaines semaines (il est compliqué d'obtenir du conteneur reefer qui ne semble pas avoir été repositionné massivement en France ces derniers mois).
Les capacités de stockage ont atteint un niveau important.

<u>À cette heure, observation de 3 tendances</u> :

1. Celle des clients en ordre de marche pour la reprise de leur commerce extérieur,
2. Celle des clients dont les flux n'ont pas ou peu été altérés par la crise Covid-10, notamment la filière agroalimentaire, chimie ou pharmaceutique,
3. Celle des clients qui sont toujours dans des difficultés telles qu'ils n'ont pas pu assurer la réception de leurs marchandises dans des conditions opérationnelles normales et remettre les conteneurs dans les délais prévus. A ce titre TLF Overseas appelle à la responsabilisation juridique des compagnies maritimes et de leurs fournisseurs, notamment opérateurs de terminaux, face à des situations d'empêchement et d'inexécution de leurs contrats opérationnels vis-à-vis de leurs donneurs d'ordre commissionnaires de transport et chargeurs.

Nos entreprises adhérentes sont en quête **de meilleurs services**, **de sécurisation de leurs flux et de garanties de fluidité du passage de leurs marchandises, c'est à cette condition que davantage de flux en entrée/sortie pourraient faire leurs retours sur nos ports français**.

POINT SUR LA SITUATION PORTUAIRE DE MARSEILLE-FOS

Marseille, le 18 mai 2020

1. État des lieux du port de Marseille – Fos

1.1 Les trafics

Le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) et les entreprises du secteur maritime et portuaire de Marseille – Fos ont mis en place des plans de continuation d'activité, permettant d'assurer la poursuite de l'approvisionnement vital des territoires et des populations.

Mais les effets de la crise sanitaire sur notre secteur d'activité, baromètre des échanges internationaux et donc de l'économie mondiale, se font de plus en plus durement ressentir.

Les statistiques de trafics du mois d'avril (mois seul et cumul 2020) sont révélatrices de la baisse d'activité.

AVRIL	2020			2019			VARIATION		
chiffres en milliers	IN	OUT	TOTAL	IN	OUT	TOTAL	IN	OUT	TOTAL
TOTAL	3 648	1 322	4 971	4 988	1 880	6 868	-27%	-30%	-28%
Marchandises diverses	479	769	1 248	715	1 138	1 852	-33%	-32%	-33%
Vracs liquides	2 811	443	3 254	3 301	655	3 956	-15%	-32%	-18%
Vracs solides	358	111	469	973	87	1 060	-63%	+28%	-56%
Passagers	0	0	0	64	74	267	-100%	-100%	-100%

Le Murano • 22 avenue Robert Schuman • CS 80390 • 13235 Marseille cedex 02
Tel : 04 91 99 49 90 • Fax 04 91 90 89 06 • e-mail : umf@umf.asso.fr
Association Loi 1901 • SIRET 381 736 974 00027 • APE 9411Z • N° TVA Intracommunautaire FR 28 381 736 974

JANVIER A AVRIL Chiffres en milliers	2020			2019			VARIATION		
	IN	OUT	TOTAL	IN	OUT	TOTAL	IN	OUT	TOTAL
TOTAL	16 593	5 831	22 424	20 051	6 985	27 036	-17%	-17%	-17%
Marchandises diverses	2 298	3 446	5 744	2 656	4 296	6 952	-13%	-20%	-17%
Vracs liquides	11 220	1 968	13 187	13 701	2 249	15 950	-18%	-13%	-17%
Vracs solides	3 076	417	3 493	3 694	439	4 133	-17%	-5%	-15%
Passagers	73	71	233	164	180	628	-56%	-61%	-63%

Sur le seul mois d'avril, les marchandises diverses sont en repli de 33%, avec des baisses significatives pour les imports d'Asie et en Méditerranée.

Les flux sur les Etats Unis et l'Afrique se sont à peu près maintenus, mais cela risque de ne pas durer, ces pays étant aujourd'hui touchés fortement par le COVID 19.

Le fret sur la Corse enregistre une baisse de 20%.

Les véhicules neufs, après un bon mois de mars, s'effondrent en raison de la chute du marché.

Les **vracs solides**, en baisse, vont d'ici fin juin subir de plein fouet les effets de l'arrêt de la production de l'usine de Fos d'Arcelor Mittal. Seuls les vracs solides agroalimentaires se portent bien, poussés par une bonne campagne céréalière.

Les **vracs liquides** : les volumes de pétrole brut sont en baisse. Les flux de produits chimiques sont soutenus, ainsi que ceux du GNL et des vracs liquides agroalimentaires.

Les trafics passagers (croisière, Corse et internationaux) sont à l'arrêt sauf dérogation.

2. Les activités et professions portuaires : situation au 13 mai 2020

- **Armateurs** : ont dû adapter leurs flottes à la baisse des échanges. 50% des escales en blank sailing en avril et mai. Problématique forte autour des relèves d'équipage.

Ferries : inquiétude sur la fermeture des frontières pour les compagnies qui desservent les pays du Maghreb, l'économie saisonnière est en danger.

Corse : le fret a baissé de 20%. Trafic passagers à l'arrêt pendant deux mois, reprise en cours. Les réservations passagers ont baissé de -85% pour mai et juin, et entre -50% et - 60% pour cet été.

- **Services aux navires** : étroite collaboration entre la capitainerie et les services aux navires pour une organisation révisée « Covid-19 ». Le pilotage a vu son chiffre d'affaires baisser de 44%. Le lamanage également. Le remorquage a subi une baisse d'activité de -35% en mars et de -50% en avril. De nombreux salariés en chômage partiel.

- **Operations GPMM** : opérations optimisées, sûreté, sécurité, maintenance et accueil-navires 100% assurés.

- **Réparation Navale** : arrêt des opérations depuis le début du confinement. La forme 9 est gardée en réserve. Reprise entamée depuis fin avril.

- **Agents maritimes** : Impactés par la baisse des escales (différenciation selon les zones géographiques touchées). Des salariés en chômage partiel.

- **Manutention** : organisation révisée pour répondre aux mieux aux attentes des clients du fait des réorganisations pour appliquer les consignes des autorités sanitaires, et des absences liées aux arrêts maladies. La baisse des escales entraîne une baisse des opérations de manutention (entre 25 et 50%)

Fluxel (opérateur des terminaux pétroliers de Fos et Lavera) : mode dégradé, temps de traitement des navires rallongé du fait de l'organisation mise en place.

Les deux terminaux de GNL sont en progression, bénéficiant d'un arrêt de certains terminaux dans le monde, notamment en Inde.

Le terminal Croisière : arrêt du trafic (nombre de passagers supérieur à 100), plus de rapatriement des équipages (arrêté préfectoral).

Le terminal céréalier des Tellines recommence à fonctionner du fait de la reprise du trafic des céréales et du trafic fluvial sur le Rhône, à l'arrêt pendant 39 jours suite à un accident à l'écluse de Sablons.

- **Chargeurs vracs liquides** : stocks proches de la saturation. Les raffineries fonctionnent au ralenti du fait de la baisse du marché. Mais l'industrie chimique enregistre une activité soutenue : Bayer, Covestro, Lyondell, Kem one continuent leurs activités : 80% en moyenne.

- **Chargeurs vracs solides** : activité en baisse. Altéo en redressement judiciaire et Arcelor bientôt à l'arrêt.

Arcelor Mittal : Fermeture en cours du 2ème haut fourneau. Continuité de l'activité pour un mois supplémentaire, l'arrêt de la fabrication est prévu à la fin de l'été. La situation de l'automobile en Europe est désastreuse. La question est celle de la compétitivité de cette usine par rapport aux autres sites en Europe quand la reprise sera là. 5.000 emplois directs et indirects sont concernés. Pour mémoire, Arcelor Mittal représente environ 10% des escales et 15% des tonnages du port, ce qui est considérable. Très forte inquiétude des fournisseurs et sous-traitants. **On est proche d'une crise économique et sociale.**

- **Chargeurs marchandises diverses** : seules les usines agroalimentaires, chimiques et médicaments fonctionnent correctement. Néanmoins, légère reprise depuis une début avril sur les autres secteurs. Problématique autour du manque d'espaces sur les navires.

- **Logistique / entreposage** : beaucoup d'entrepôts fermés. Certains commence à réouvrir depuis avril, ce qui permet la continuité des chaînes logistiques. Entrepôts souvent saturés (marchandises à l'import en attente de livraison et à l'export en attente d'espaces sur les navires). Fort chômage technique. Perspectives médiocres pour l'été.

- Transitaires et commissionnaires de transport : la baisse des échanges de marchandises diverses impacte les transitaires d'environ 25% en moyenne, mais de manière différenciée selon les secteurs d'activité et les zones géographiques qu'ils traitent. De nombreux salariés au chômage technique.

- **Pre & post acheminement** : activité estimée à environ 60/70%.

En conclusion, le transport maritime subit de plein fouet l'impact du coronavirus avec des réductions de capacités, des omissions (blanck sailings) ou des réductions

d'escales, des restructurations des loops. A terme, les inquiétudes sont réelles quant au maintien de l'intégralité des escales habituelles, les armateurs pouvant privilégier des dessertes différentes notamment via les ports du nord de l'Europe. Les conséquences du Covid-19 sur le secteur portuaire français risquent de se faire ressentir plus longuement que dans d'autres secteurs d'activité.

Ainsi, les entreprises maritimes et portuaires de Marseille-Fos consentent des efforts considérables pour maintenir l'activité portuaire à tout prix, et assurer le service rendu aux navires et aux marchandises pour l'approvisionnement des entreprises et des populations en France et en Europe.

A noter que la crise du COVID-19 succède au conflit social de décembre 2019 et janvier 2020 lié à la réforme nationale des retraites, qui a mis à mal la fiabilité et l'attractivité durement reconquise depuis la réforme des ports français en 2011.

L'état du secteur est préoccupant, il convient de prendre des mesures fortes, à la fois pour aider les entreprises à passer ce cap difficile, et pour relancer l'activité en renforçant l'attractivité des ports français face à la concurrence féroces des ports européens.

2. Préconisations de l'UMF

L'UMF préconise prioritairement :

- **La facilitation de l'achat et de l'approvisionnement de masques**. La baisse de la TVA (de 20 à 5,5%) pour les importations de masques chirurgicaux 3 plis n'est toujours pas confirmée. La mise à disposition de masques à prix réduit est indispensable au maintien de l'activité. La demande de masques est très forte, l'UMF s'est organisée depuis le début du confinement pour importer des masques, et les vendre à prix coûtant à ses adhérents.

- **La sécurisation de la reprise d'activité**, par la mise à disposition d'outils tels que des logiciels ou autres équipements permettant de faire respecter les gestes barrière, en particulière la distanciation sociale. En la matière, une plateforme pourrait recenser

les initiatives et proposer/aider les entreprises à mettre en place des **guides de bonnes pratiques**.

- **Le report des charges des entreprises, mais surtout leur exonération dans les cas critiques**.

- Le **prolongement des mesures de chômage partiel Covid-19** pour les entreprises les plus impactées.

- L'examen bienveillant des **demandes de report, de dégrèvement ou de renégociation des amodiations** des entreprises travaillant sur le domaine public maritime, conformément à l'ordonnance n°2020-460 publiée le 23 avril dernier, qui stipule dans son article 20 que *« Les entreprises dont l'activité commerciale est fortement dégradée du fait de l'épidémie de covid-19 pourront par ailleurs suspendre le versement des redevances d'occupation domaniale pour une durée ne pouvant pas excéder la fin de l'état d'urgence sanitaire, augmentée d'une durée de deux mois. »*

- La mise en place de mesures fortes de relance portuaire, pour renforcer l'attractivité des ports et notamment :

- **La baisse des droits de port navires et marchandises**

A titre d'exemple, le gouvernement espagnol vient de voter une enveloppe de 100 Millions d'euros destinée à financer des réductions sur les amodiations et des baisses importantes sur les droits de ports pour les ports espagnols.

L'état de Singapour a également autorisé des baisses de 30% des droits de port.

- **L'optimisation de l'utilisation du foncier pour créer de la richesse dans les ports** : Création de zones franches. Révision de la taxation du foncier dans les ports. Sanctuarisation d'espaces réservés aux activités portuaires. Assouplissement des coûts et des contraintes liées aux amodiations.
- **La gouvernance des ports :** Associer les Unions Maritimes, garantes de l'intérêt général et porteuses du savoir-faire et des besoins des professions logistiques, aux instances décisionnaires des GPM.
- **La paix sociale :** Le dialogue avec les partenaires sociaux.

- **L'hinterland :** accélérer les investissements indispensables à la fluidité portuaire, via les modes de transport (massifiés ou non)

Nous joignons en annexe la position du sénateur Vaspart qui enjoint l'état de soutenir la filière maritime et portuaire française.

Par ailleurs, pour ce qui concerne plus spécifiquement le port de Marseille-Fos, il est indispensable que l'état accélère la concrétisation de dossiers indispensables à l'avenir du port, qui depuis trop longtemps souffrent de retards, études successives, report etc…

Parmi les principaux :

- La résolution du **nœud ferroviaire lyonnais** (des études supplémentaires ont été demandées par SNCF Réseaux) : fiche en annexe
- **Le CFAL Sud**, indispensable dans le contexte de l'achèvement du tunnel ferroviaire du Lyon Turin : fiche en annexe
- **La liaison autoroutière Fos-Salon**, qui devait faire l'objet d'un débat public qui est reporté du fait du COVID 19 : malgré le consensus autour de ce projet attendu depuis 50 ans, de grandes inquiétudes persistent sur la volonté de l'état d'aboutir sur ce dossier crucial pour le développement de notre port. Fiche en annexe.
- La question plus globale **des investissements sur le port** (accessibilité nautique, aménagements, foncier industriel, modes massifiés,…), où seulement 350 Millions d'€ sont prévus dans le projet stratégique 2020 – 2024, ce qui est très faible par rapport à beaucoup de ports concurrents, européens ou même français (GPM, ports régionaux ou de CCI).

-o-o-o-o-o-o-o

UMF

Le Lyon-Turin sous condition du contournement ferroviaire complet de l'agglomération de Lyon

Note
Novembre 2019

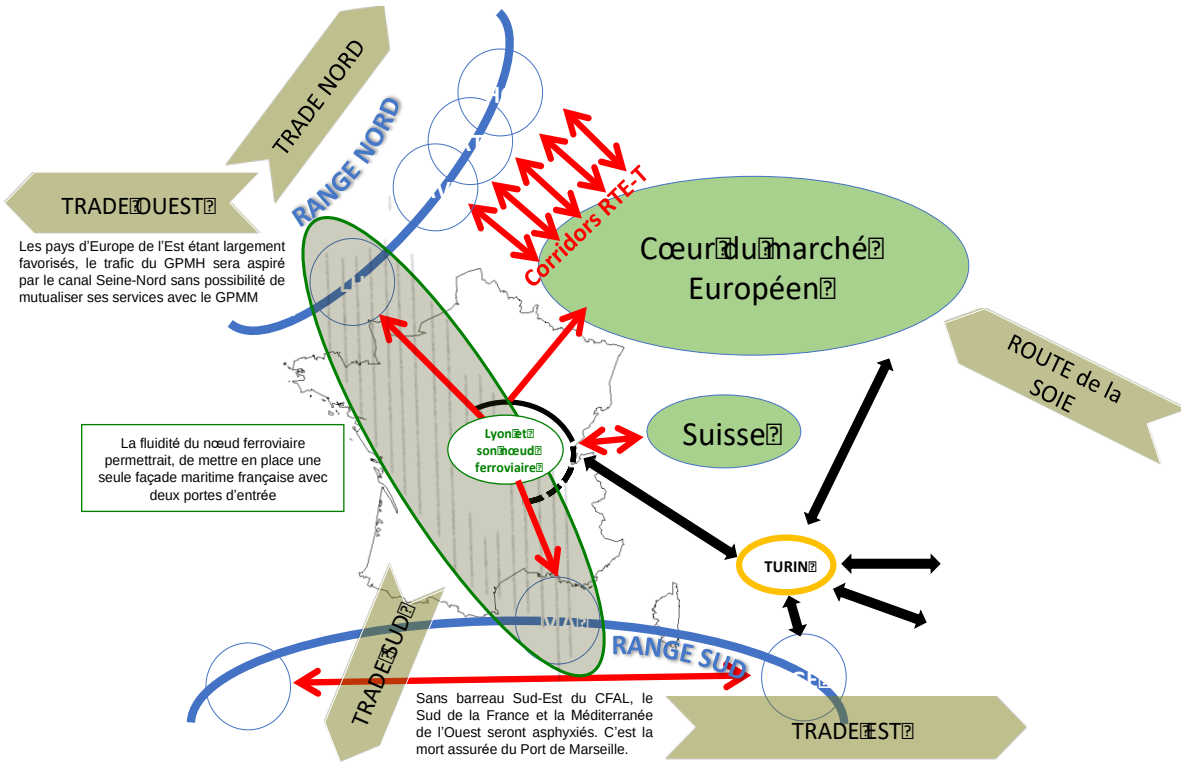
I. La création du Lyon-Turin au détriment des ports méditerranéens

La liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin est un projet de ligne de chemin de fer mixte voyageurs / fret à travers les Alpes, entre la France et l'Italie. La réalisation de cette liaison serait néfaste pour les acteurs du transport du range Sud. En effet, le Lyon-Turin aurait pour effet de faciliter les échanges entre l'est de l'Europe et le Nord de la France, défavorisant les accès vers le Sud de la France et les pays de l'arc méditerranéen.

Il est indispensable que les pouvoirs publics se rendent compte, au-delà des bienfaits de la création du Lyon-Turin, de ses conséquences dévastatrices pour l'attractivité du range Sud. Si les accès au Nord se développent en amont et de manière prioritaire, la voie du Sud serait très compromise, l'ensemble du fret ferroviaire provenant du Sud de Lyon en serait dès lors pénalisé.

Si les débats se font toujours ressentir en Italie quant à la décision de poursuivre les travaux du Lyon-Turin, en France, certains institutionnels et ministres français se positionnent en faveur de sa réalisation. Nous voudrions attirer leur attention sur les conséquences de la réalisation d'un projet de tel envergure sur les territoires qu'ils représentent.

Nous ne sommes pas contre la réalisation du Lyon-Turin, à condition que celle-ci se fasse sans fragiliser la compétitivité des régions du Sud. Ainsi, il est nécessaire, pour qu'un équilibre entre le Nord et le Sud de la France subsiste, que le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) soit total. Aujourd'hui, dans le cadre du projet de liaison ferroviaire du Lyon-Turin, seule la réalisation du CFAL Nord-Est a été prévu.



II. La réalisation du Lyon-Turin sous condition de réalisation du contournement total de l'agglomération lyonnaise

Le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) est un projet dont l'enjeu est l'amélioration du réseau de la région Rhône-Alpes en réalisant 70 km de ligne nouvelle pour relier la ligne Lyon / Ambérieu-en-Bugey à la ligne Lyon-Grenoble (partie Nord du CFAL) et la ligne Lyon-Grenoble à la Vallée du Rhône (partie Sud du CFAL). Cela permettra de fluidifier le trafic ferroviaire, en libérant des créneaux de circulation au profit des trains voyageurs.

Ce CFAL a notamment pour vocation d'accompagner le développement du fret ferroviaire : pour désaturer le nœud ferroviaire lyonnais - un maillage serré de voies ferrées - l'opération prévoit ainsi le report du transport de marchandises sur le CFAL.

A noter que, dans le cadre du désengorgement du nœud ferroviaire, les aménagements des gares Lyon Part-Dieu et Lyon Perrache (augmentation du nombre de voies) sont une priorité pour assurer la fluidité des trafics (fret et passagers) dans un contexte de progression des trafics.

L'agglomération lyonnaise représente un carrefour européen de taille : elle draine en effet un grand flux de circulations voyageurs et marchandises du Nord au Sud, et ouvre l'accès vers les Alpes (et au-delà). A l'échelle régionale, nationale et européenne, le projet du CFAL (et parallèlement du désengorgement du nœud ferroviaire) est stratégique.

Grâce à ce nouvel axe, les grandes zones logistiques et économiques situées à l'Est de la métropole lyonnaise disposeront d'une desserte ferroviaire optimale. Les entreprises pourront facilement se raccorder au tracé, tout en bénéficiant d'une alternative performante à la route.

En 2013, la commission « Mobilité 21[1] » avait considéré que la réalisation du CFAL relevait des projets de seconde priorité à l'horizon 2030. Elle avait toutefois estimé qu'elle ne pouvait être entièrement certaine du moment à partir duquel il pourrait être nécessaire d'engager l'opération et que cet horizon de réalisation pourrait être précisé et actualisé au regard de l'observation des trafics.

Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI)[2] a examiné, dans le cadre d'un rapport rendu début 2018, l'ensemble des projets d'investissement dans le secteur des transports pour les vingt prochaines années et notamment le sujet du CFAL et du nœud ferroviaire :

1. Le rapport Duron a classé en seconde priorité l'essentiel du réaménagement lourd du cœur du nœud ferroviaire, dont elle estime l'engagement indispensable à un horizon de saturation postérieur à 2030.
2. Le CFAL est considéré comme un équipement indispensable, mais sa réalisation devrait s'échelonner sur du long-terme et ne figure pas dans les premières priorités du Conseil.

   Sa construction est fortement corrélée à l'évolution des trafics fret sur le secteur concerné et au vu de divers projets, dont les trafics ont vocation à alimenter le CFAL (ligne Lyon Turin notamment), la Commission considère que le besoin d'engagement du projet n'est sans doute pas assuré avant 2030 (à condition toutefois que le « nœud ferroviaire » lyonnais soit traité).

III. Les enjeux du CFAL pour l'Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos.

Depuis la mise en place de la réforme des ports français début 2011, le Port de Marseille a gagné une nouvelle fiabilité, productivité et compétitivité.

La bataille contre la concurrence se joue désormais sur la fluidité du passage portuaire de la marchandise et son accessibilité à un hinterland toujours plus large.

Notamment, la place portuaire de Marseille-Fos entend renforcer ses positions sur des marchés stratégiques comme la Suisse, l'Est de la France et l'Allemagne du Sud grâce au recours au mode ferroviaire le long de l'axe Rhône Saône.

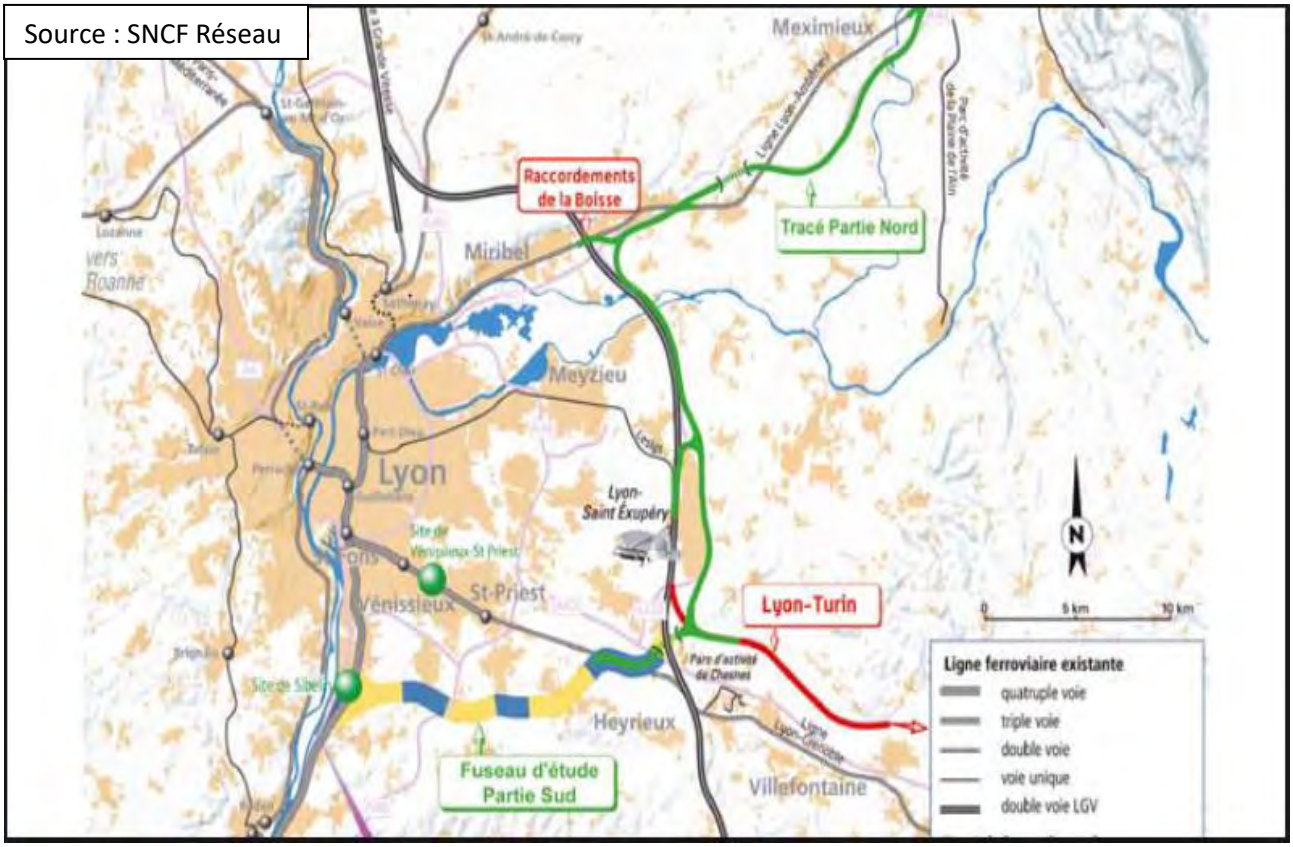
[1] La commission Mobilité 21, instituée par le ministre en charge des transports, de la mer et de la pêche à la demande du Gouvernement a été chargée, dans le cadre de l'élaboration du schéma national des infrastructures de transport (SNIT), de formuler des recommandations en vue de créer les conditions d'une mobilité durable et de hiérarchiser les projets d'infrastructures du SNIT.

[2] Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports, a installé en octobre 2017, le Conseil d'orientation des infrastructures dans le cadre des Assises nationales de la mobilité. La mission de ce conseil était de proposer une stratégie au Gouvernement en matière d'investissements dans les infrastructures de transport.

Dans cette perspective, l'UMF souhaite que la réalisation du CFAL, projet majeur pour le développement de la zone portuaire de Marseille en ce qu'il assurera un temps de passage réduit sur cet étranglement naturel que constitue l'agglomération lyonnaise, soit envisagée de manière globale. Ses barreaux Nord et Sud doivent être entrepris de manière parallèle, sachant qu'à l'heure actuelle seul le barreau Nord dispose d'un tracé définitif et d'une DUP.

Si la liaison nord se réalisait de manière prioritaire et indépendante, la voie du sud serait très compromise. L'ensemble du fret ferroviaire provenant du sud de Lyon serait durablement pénalisé, les convois étant contraints d'emprunter la « voie normale » sur laquelle priorité est donnée au trafic passager. Un armateur gagnerait ainsi en rapidité en débarquant sa marchandise au Nord (ports du Havre ou ports belges et néerlandais) ce qui remettrait en cause la desserte envisagée de la Suisse et du sud de l'Allemagne, axes de développement économique majeurs pour la plateforme portuaire marseillaise.
Par ailleurs, dans le cadre du projet de liaison ferroviaire du Lyon-Turin (tunnel transfrontalier attendu en 2030), la seule réalisation du CFAL Nord-Est et l'abandon /report du CFAL Sud-Est favoriserait le port de Gênes par rapport au port de Marseille-Fos pour les flux de trafic Nord - Sud.

Source : SNCF Réseau



UMF
Union Maritime et Fluviale
Marseille-Fos

FICHE DESSERTES TERRESTRES DE MARSEILLE FOS

Juillet 2018

Préambule

Depuis la mise en place de la réforme des ports français début 2011, le Port de Marseille-Fos a gagné une nouvelle fiabilité, productivité et compétitivité.

La bataille contre la concurrence se joue désormais sur la fluidité du passage portuaire de la marchandise et son accessibilité à un hinterland toujours plus large.

C'est désormais sur ces critères que les clients du port (armateurs et chargeurs) nous jugent et effectuent leurs choix logistiques, à coût égal.

Le positionnement de Marseille-Fos est d'être la porte de l'Europe par le Sud, en retrouvant sa place naturelle par un report vers le Sud d'une partie des trafics actuellement traités par les ports du Nord de l'Europe, aujourd'hui saturés.

Contexte

A cet égard, la question de l'approche et de l'évacuation des marchandises vers ou en provenance des terminaux portuaires est cruciale, surtout à Fos où les trafics (hors hydrocarbures) sont en croissance.

Notamment, le trafic conteneurs est en forte progression sur Fos (1,4 millions de Teus en 2017, soit +9%), qui récupère progressivement des parts de marché.

Aujourd'hui, la répartition des parts modales pour le trafic conteneurs est la suivante :

- 83% pour la route
- 10% pour le fer
- 7% pour le fleuve

Pour autant, même si la part modale de la route est en baisse (légère), elle reste encore prédominante et en hausse en valeur absolue du fait de l'augmentation globale du trafic conteneur.

Paradoxalement, les bassins de Marseille, qui ne couvrent que 10% des volumes totaux de trafics, sont bien mieux servis que les bassins de Fos, qui représentent 90 % des volumes, en termes d'infrastructures de transport.

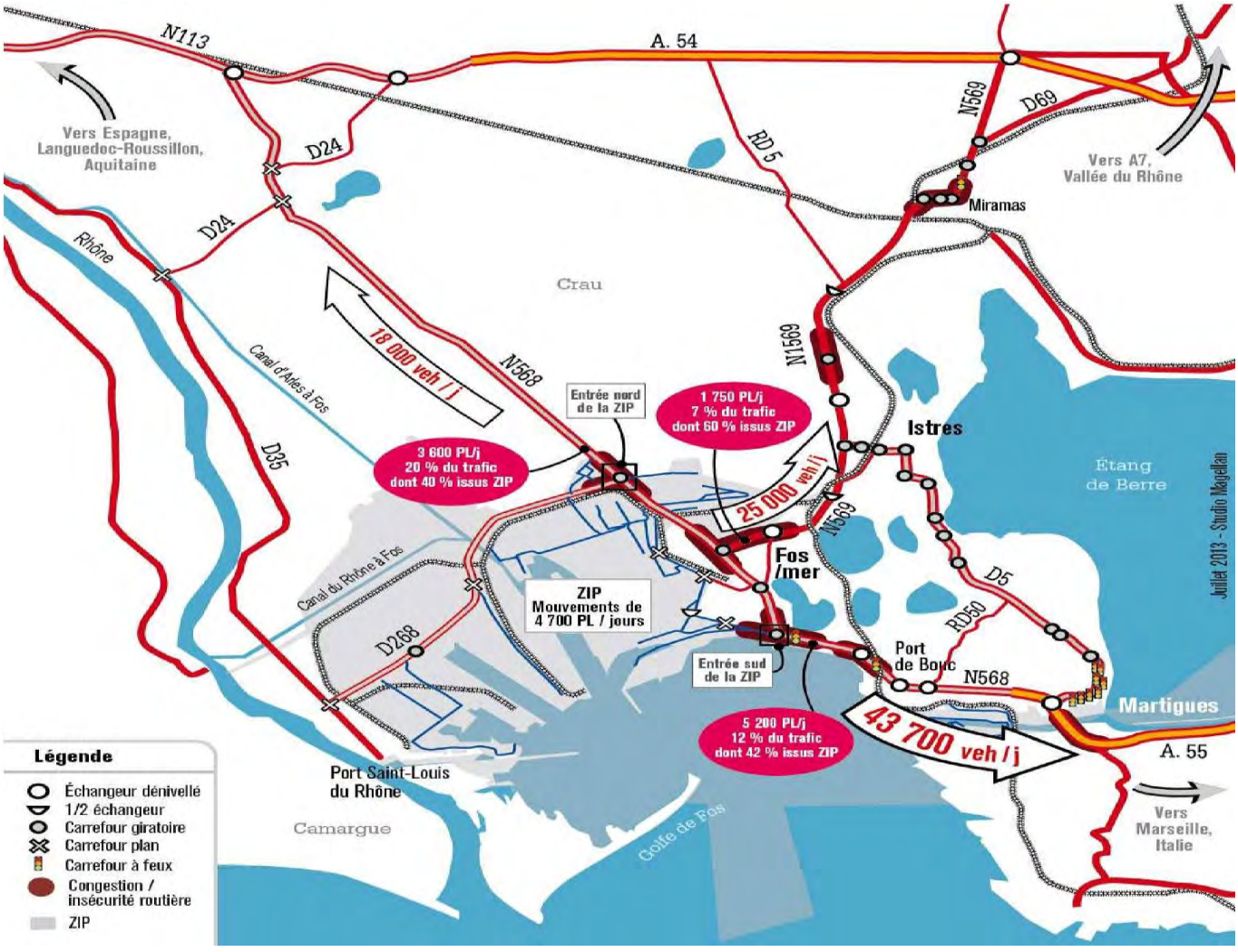
En effet, les bassins « est » sont desservis par deux autoroutes (A55 et A7) et disposent d'une bonne connexion ferroviaire.

A Fos, qui bénéficie pourtant de la tri-modalité (route, fer et fleuve), la situation est préoccupante :

- L'accès aux terminaux de Fos se fait par une RN et une RD. La croissance de l'activité conteneurs (+10% en 2017), va générer environ 100 000 camions supplémentaires par an sur la route, avec des risques d'accidentologie accrus et une cohabitation avec le trafic local liée à l'augmentation de la densité de population toujours plus complexe.
- La ligne ferroviaire qui dessert les terminaux conteneurs est unique : risque prochain de saturation du fait de la croissance des trafics et en cas de problème sur la voie, tout est bloqué.

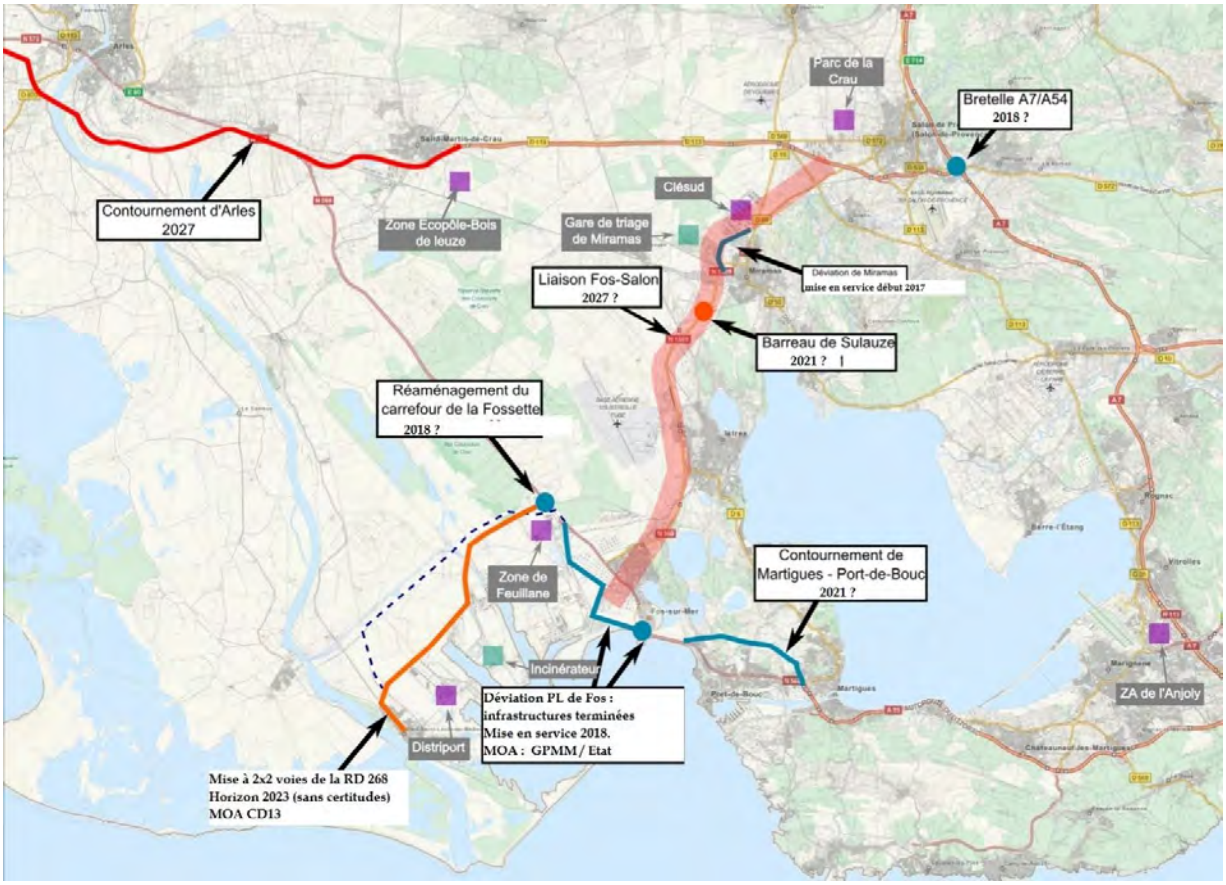
1. LES DESSERTES ROUTIERES DE FOS

Source GPMM



11 550 PL sur le réseau
4 700 PL directement induit par la ZIF - dont 80% < 200km

Source GPMM



<u>Demandes de l'UMF :</u>

1/ Réalisation rapide de la liaison Fos-Salon

Il s'agit de rattraper le retard énorme pris dans la desserte routière des terminaux de Fos (90% des volumes du port). L'enjeu est majeur : d'une part, assurer la fluidité des flux logistiques entre le port et son hinterland grandissant pour accompagner la croissance et les attentes des clients, et d'autre part, améliorer la sécurité des marchandises et des particuliers sur cet axe particulièrement fréquenté. Le statut d'autoroute n'est pas une obligation (car trop longue à réaliser) ; une « deux fois deux voies express » serait déjà un grand progrès.

2/ Mise à deux fois deux voies de la RD 268 (actuellement à 3 voies, accidentogène).

La RD 268 dessert les « derniers kilomètres » de la zone industrialo-portuaire de Fos. Pour les mêmes raisons que pour la liaison Fos-Salon, il est indispensable de passer d'une route actuellement systématiquement engorgée car insuffisamment calibrée à une route à 2x2 voies, beaucoup plus sûre et plus fluide pour les marchandises et les particuliers.

2. LES DESSERTES FERROVIAIRES DE FOS

Le report modal est un enjeu majeur pour le développement des trafics et l'élargissement de l'hinterland du port.

La place portuaire de Marseille-Fos est volontairement impliquée dans une stratégie de report modal :

-Le GPMM a entrepris de lourds investissements pour améliorer le traitement des trains à Marseille et à Fos

- Grâce à son action de lobbying entreprise depuis 2014, avec le concours du GPMM, l'UMF a obtenu le 21 mars 2018 l'officialisation par la Commission Européenne de l'extension du Corridor ferroviaire RTE-T Mer du Nord / Méditerranée à l'axe Marseille-Fos / Genève.

-Le développement durable fait partie des axes d'engagement de la charte de qualité de la place portuaire de l'UMF.

Source GPMM

Demandes de l'UMF :

1/ Doublement de la voie ferrée en amont du domaine public portuaire.

La saturation de la voie unique actuelle sera saturée à partir d'un trafic de 2 Millions de conteneurs (1.2 M en 2017 à Fos). Il convient donc d'anticiper et prévoir dès aujourd'hui le lancement du projet.

2/ Résoudre la problématique du nœud ferroviaire de Lyon (CFAL Sud)

Le nœud ferroviaire lyonnais est le passage obligatoire des trains de fret vers le Nord ; il est donc indispensable de résoudre rapidement cette problématique pour accompagner la croissance des volumes sur cet axe. SNCF Réseau étudie différents scénarios en vue de prioriser les investissements.

A cet égard :

- Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) est un enjeu majeur. Toutefois, le CFAL Nord-Est, déclaré d'utilité publique, est beaucoup plus avancé que le CFAL Sud-Est, sur lequel on attend les décisions de l'état après la phase d'études.
  Dans la perspective de la liaison ferroviaire du Lyon-Turin (tunnel transfrontalier attendu en 2030), la seule réalisation du CFAL Nord-Est et l'abandon /report du CFAL Sud-Est favoriserait le port de Gênes par rapport au port de Marseille-Fos pour les flux de trafic Nord ⇔ Sud.
  La place portuaire de Marseille-Fos demande que l'Etat veille à l'égalité de traitement entre les ports, seul garant d'une concurrence saine et équitable, en liant la réalisation des deux barreaux du CFAL, pour un contournement total et non partiel de Lyon.

- Les aménagements des gares Lyon Part-Dieu et Lyon Perrache (augmentation du nombre de voies) sont une priorité pour assurer la fluidité des trafics (fret et passagers) dans un contexte de progression des trafics, ce dans une perspective à court terme.

UMPF
Union Maritime & Portuaire de France

M. Edouard PHILIPPE

Premier Ministre

Hôtel de MATIGNON

57 Rue de Varenne

75700 PARIS

LE HAVRE, le 15 Mai 2020

Monsieur le Premier Ministre,

Nous nous permettons de vous adresser la présente en notre qualité de Représentants des Unions Maritimes et Portuaires de France et d'Outre-Mer, en réaction aux troubles que nous connaissons actuellement durant cette période si critique que nous nommons la crise Covid-19 et dont l'Histoire retiendra peut-être le nom de « crise des années Vingt ».

Nous représentons tous les corps de métiers liés à nos activités de l'Economie Bleue : des Compagnies Maritimes, de Service aux Navires, des Entreprises de Manutention, des logisticiens, des pôles de maintenance et de réparation navale, des acteurs de pré et post acheminement, jusqu'aux intérêts des Commissionnaires de Transport et des Représentants des Importateurs et Exportateurs.

Nous portons la voix de ces Entreprises qui investissent des moyens humains, techniques, financiers et organisationnels sur les territoires portuaires et au-delà.

La voix de ces Entreprises implantées en France et dont les activités dépendent totalement du contexte International dans lequel elles jouent un rôle de premier plan, nous y reviendrons plus loin.

Nous représentons le savoir-faire de 1600 Sociétés et de leurs 80 000 salariés qui œuvrent quotidiennement au développement de leurs activités, de leurs compétences, de l'emploi, au service des intérêts de toutes les forces de notre nation.

UMPF
Siège Social - c/o UNION MARITIME ET PORTUAIRE DU HAVRE
7 rue Anfray - BP 1021 - 76061 LE HAVRE CEDEX
Tél : 02 35 19 21 75

Avec un tissu économique déjà fortement fragilisé par deux crises successives, gilets jaunes et réforme des retraites, voire même trois si l'on compte la Loi Travail de 2016, la crise du Covid-19 tend à agir comme une lame de fond, dévastant ce qui fébrilement tenait encore debout.

Malgré tout cela, les acteurs de la chaîne logistique maritime et portuaire ont tout fait pour assurer la continuité de leurs services, afin d'assurer le fonctionnement des ports, indispensables à l'approvisionnement de nos territoires en marchandises de toutes sortes.

Il faut donc aider ce secteur stratégique à passer ce cap difficile.

Notre objectif commun, Monsieur le Premier Ministre, doit être parfaitement clair : offrir aux Entreprises un ensemble de moyens pour assurer leur pérennité, les sauver du dépôt de bilan ou de la cessation d'activité, leur permettre d'arrêter de perdre des parts de marché par rapport à nos voisins les plus proches, de rester concurrentielles dans le monde portuaire international, d'atteindre à minima la résilience économique d'avant la période de confinement.

Pour l'atteindre il nous apparaît comme une évidence de concentrer les efforts sur tout ce qui pourrait perturber la montée en puissance du régime-moteur de notre économie, à commencer par les charges qui pèsent sur les Entreprises, sur toutes les Entreprises.

Votre Gouvernement a déjà mis en place un certain nombre d'outils, puissants, pertinents et nécessaires, mais ponctuels et la trésorerie de nombreuses entreprises de nos secteurs fond comme neige au soleil et bien des dirigeants se retrouvent au four et au moulin, écopant leur barque comme ils peuvent pour éviter la noyade ou le naufrage.

Pour éviter les écueils, ils ont besoin à minima de lisibilité et donc de lever un certain nombre d'incertitudes. Une suspension des redevances, taxes et frais sur la période dite « covid » constituerait une première étape très concrète pour consolider les fondations de la relance, envisager une année blanche serait plus salvateur et plus réaliste compte tenu de l'état de santé de nos entreprises malades .

De même nous ne pouvons qu'approuver l'initiative de votre gouvernement sur le chômage partiel. Mais il nous semble important de vous éclairer sur le décalage dans le temps entre la baisse drastique des flux portuaires et la mise en place du confinement. Ainsi cette mesure nous sera très utile dans les mois qui viennent. La diminution annoncée de l'effort accordé par l'Etat au début du mois de Juin va venir alors que nos entreprises seront éligibles à ce dispositif. Une prolongation des niveaux de support initiaux nous apparait nécessaire.

Autre besoin important pour traverser cette crise, la nécessaire régulation des prix de certains services essentiels. C'est notamment le cas du prix du fret aérien pour les DOM-TOM multiplié par trois durant cette crise.

Cette hausse du coût du fret aérien a une conséquence directe sur les prix. À la fois pour les consommateurs pour leurs besoins de première nécessité, mais aussi pour les chargeurs et les distributeurs. Pour certains de ces derniers, la règlementation des prix les empêche de répercuter cette hausse. La hausse du prix du fret aérien a donc un véritable effet de sape soit directement pour le consommateur, soit pour l'importateur qui seul doit supporter les surcoûts des compagnies aériennes.

UMPF
Siège Social - c/o UNION MARITIME ET PORTUAIRE DU HAVRE
7 rue Anfray - BP 1021 - 76061 LE HAVRE CEDEX
Tél : 02 35 19 21 75

Plus que jamais la continuité territoriale est au cœur des enjeux des économies notamment insulaires et il apparaît hautement stratégique pour l'Europe, et notre Pays en particulier, de pallier cette hausse du fret par des aides aux effets immédiats.

En complément de ces propos, nous vous prions de bien vouloir trouver en pièce jointe du présent courrier une synthèse des témoignages des Professionnels sur la situation économique et portuaire dans les ports d'OUTRE-MERS

Soyez convaincu Monsieur le Premier Ministre que les Entreprises de nos secteurs d'activité portent des pans entiers de l'Economie pour lesquels le temps n'est pas une variable d'ajustement. Le temps est une des règles du jeu dans la course des échanges internationaux, qu'il s'agisse des conteneurs, de rouliers, de vracs, de pétrole et encore de passagers.

Nos Entreprises sont entièrement en phase avec les échanges mondiaux et la mise sous cloche de notre économie, notamment de sa production industrielle, a considérablement impacté l'ensemble de nos activités, alors qu'elles sont fortement créatrices d'emplois, de valeurs et dont les opérations orientées à l'international, en provenance ou vers les Pays tiers, sont rapporteuses de devises.

Partageons encore le constat qu'il est vital de combler notre besoin de liquidités notamment en cherchant à en puiser les ressources chez nos Clients étrangers.

En Europe, d'autres Pays qui ont pu lever le confinement cherchent à trouver des partenaires solides et fiables pour soutenir leurs propres efforts dans la reconquête de leurs marchés.

Cette solidité et cette force, nous nous devons de leur offrir pour être au cœur du carrefour des échanges mondiaux, à minima des corridors paneuropéens de transport, pour ne pas être à la remorque de nos concurrents frontaliers, qu'ils soient ibériques, hanséatiques et même britanniques.

Nous rappelons au passage que le Premier Ministre Boris Johnson avait mis en œuvre en début d'année le projet ambitieux de créer dix ports francs avant fin 2021 au Royaume Uni.

Ce type de projet présente de notre point de vue un exemple très concret visant à oxygéner les composants de nos territoires et insuffler un nouvel élan en connectant le Pays à de nouveaux réseaux d'affaires, tout en réduisant les effets de frontière.

A minima, il présente les bases d'un élan économique basé sur les Ports et les Territoires portuaires pour irriguer l'ensemble des composants de l'économie.

Avec cette crise virologique, notre Pays a besoin d'un véritable Plan Marshall, concentré sur ses centres stratégiques.

C'est bien toute la place et la dimension des Ports et de ses Acteurs qu'il convient de reconsidérer pour permettre à notre Pays et à tous ses Territoires, de reprendre le chemin de l'emploi et de la prospérité.

C'est pourquoi Monsieur le Premier Ministre nous vous demandons de permettre la mise en place d'une nouvelle Gouvernance Portuaire et Territoriale à l'issue du prochain CIMER, où chaque Union

UMPF
Siège Social – c/o UNION MARITIME ET PORTUAIRE DU HAVRE
7 rue Anfray – BP 1021 - 76061 LE HAVRE CEDEX
Tél : 02 35 19 21 75

Maritime et Portuaire sera identifiée comme un nouvel Acteur faisant partie des Instances de Surveillance des Grands Ports Maritimes et des Instances de suivi économique des Territoires afin de répondre pleinement et avec agilité aux enjeux économiques, environnementaux et sociaux.

D'ouvrir le volet social pour nos Ports qu'il faut nécessairement apaiser et assainir.

Nous ne pouvons pas recouvrer la confiance de nos Clients sans un geste ou une symbolique plus forte qu'une paix sociale garantie, qui pourrait et devrait devenir un pacte économique pour les ports français.

Pour l'obtenir, là encore, nous devons densifier nos relations « public-privé » avec les partenaires sociaux, pour dresser un plan articulé sur ce qui nous rassemble plutôt que ce qui nous divise.

C'est une relation à construire efficacement au niveau national pour aboutir à la constitution d'un pacte de confiance durable.

Si nos positions actuelles sont maintenues en l'état, nous pensons que le pire est à craindre, notamment lors de la rentrée sociale en Septembre.

Avant cette échéance, nous nous devons d'agir plutôt que réagir.

Aussi nous vous remercions, Monsieur le Premier Ministre, de favoriser la piste du dialogue entre les Représentants des Ports français, des Membres apparentés au secteur tertiaire Comité France Maritime (UMPF, UNIM, ARMATEURS DE FRANCE, AMCF, AUTF) et les principaux syndicats de salariés du secteur tels que la FNPD et la CNTPA et,

Vous réitérons nos pleines volonté et disponibilité pour vous apporter notre concours dans la résolution commune de ces problématiques.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Premier Ministre, à l'expression de notre très haute considération.

Michel SEGAIN

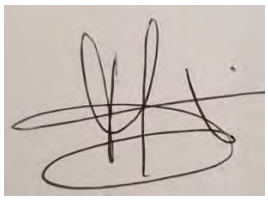
Président UMPF

UMPF
Siège Social - c/o UNION MARITIME ET PORTUAIRE DU HAVRE
7 rue Anfray - BP 1021 - 76061 LE HAVRE CEDEX
Tél : 02 35 19 21 75

Signataires :

 Julien BAS Patrick BRZOKEWICZ		 Louis Joseph NEDAN	 Philippe YSNEL
Co-Présidents de l'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux	Président de l'Union Maritime et Commerciale du Port de Dunkerque	Président de l'Union Maritime et Portuaire de la Guadeloupe	2nd Vice-Président UMPF Président de l'Union Maritime et Portuaire de la Guyane Française

 Sylvain MELA	 Philippe LELEU	 Francis GRIMAUD	 Michel SEGAIN
Président de l'Union Maritime et Portuaire de la Nouvelle Calédonie	Président De l'Union Maritime et Portuaire de la Réunion	1er Vice-Président UMPF Président de l'Union Maritime de La Rochelle-Palice	Président UMPF Président de l'Union Maritime et Portuaire du Havre

 Jean-Claude SARREMEJEANNE	 Norbert MARTINEZ	 Pascal VIALARD	 Christian BOULOCHER
Président de l'Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos	Président De l'Union Maritime De Mayotte	Président De l'Union Maritime et Portuaire de Nantes-Saint- Nazaire	Président De l'Union Portuaire Rouennaise

pj : Synthèse des témoignages des Professionnels sur la situation économique et portuaire dans les ports d'OUTRE-MERS

UMPF
Siège Social - c/o UNION MARITIME ET PORTUAIRE DU HAVRE
7 rue Anfray - BP 1021 - 76061 LE HAVRE CEDEX
Tél : 02 35 19 21 75

CCI MÉTROPOLITAINE BRETAGNE OUEST

POUR UNE RELANCE DURABLE DANS LES PORTS

1- **Donner un cadre permanent à une stratégie nationale portuaire**

L'importance stratégique des ports (places logistiques majeures, mais aussi places industrielles fortes qu'il faut consolider) nécessite de rassembler sous une structure nationale les GPM et les ports régionaux principaux. Cette structure regroupant les ports métropolitains et d'outre-mer porterait l'ambition nationale de façon permanente. L'animation de cette structure serait assurée par la DGITM et l'UPF. Outre les représentants de l'État, cette structure serait ouverte aux parlementaires, aux régions et aux représentants du monde maritime. Un plan d'actions ambitieux (investissements et fonctionnement) concernant tous les ports aurait pour objectif de développer les capacités industrielles et logistiques des ports français et y créer de la valeur ajoutée. Une organisation en façade pourrait venir consolider le maillage.

2- **Pour une nouvelle mobilité européenne plus durable :**

- La France doit tirer parti de sa position géographique à l'entrée de l'Europe maritime pour en faire le lieu d'échange du XXIème siècle en Europe. Elle doit imposer la présence de plus de ports français (ajouts de Brest, Sète, La Rochelle) au sein du réseau central du RTE-T pour construire à partir d'un réseau densifié de ports français membres réseau central une grappe de corridors logistiques innervant le territoire national et connectant celui-ci aux pays voisins européens et non européens (GB, Algérie, Tunisie...). L'UE a qualifié les corridors du RTE-T de « green corridors » pour structurer les échanges et les points frontières pendant le COVID19 et de ce fait a favorisé les ports du Nord de l'Europe situés aux cœurs de plusieurs corridors. Il s'agit de refaire le retard de la France en ajustant les cartes.

- Les enjeux climatiques doivent imposer que l'Europe tire parti de ses atouts naturels au premier rang desquelles les façades maritimes (qui sont en fait les berges d'un grand fleuve européen). Ceci doit conduire à la redéfinition du concept d'autoroutes de la mer pour affecter les ressources, non plus au verdissement de la flotte qui est quasi achevé, mais au financement du basculement sur la mer (en mode combiné avec le rail) des cargaisons de fret transitant actuellement sur la route. Un mécanisme d'incitation qui valorise ce basculement doit être mis en place (prime d'écobonus) sur la base d'outils de géolocalisation et de traçabilité des cargaisons. Les outils numériques existants et ceux à développer par la technologie blockchain doivent favoriser le nécessaire contrôle des mécanismes d'aides. Les solutions fluviomaritimes doivent aussi bénéficier du mécanisme dès lors qu'elles génèrent des basculements de fret de la route au fleuve ou à la mer.

- La dynamique d'investissement dans les ports doit être régénérée par une simplification forte des appels à projet européens qui doivent systématiquement être toujours ouverts à l'ensemble des ports (ports du réseau central et ports du réseau global) dans le cadre du green deal. Cette simplification peut être obtenue en privilégiant les subventions aux montages financiers compliqués (BEI...) qui ne sont accessibles qu'aux grands ports européens dotés de fonds propres solides et donc ayant une forte capacité d'endettement.

- Les ports sont des outils de dessertes qui doivent servir d'outils pour permettre aux régions périphériques françaises d'être connectées à l'Europe. Cet élément est très sensible dans l'ouest breton et avait conduit Alexis Gourvennec à créer, à Roscoff en 1973, la Brittany Ferries. Les projets d'investissements portuaires dans ces régions périphériques doivent être identifiés et leur financement par des fonds d'État, doit être inscrit dans le contrat de plan État-région tant pour les GPM que pour les ports décentralisés. Ces financements nationaux doivent s'additionner aux financements européens et non venir les diminuer.

- Les ports étant des infrastructures essentielles, la nouvelle fiscalité européenne agit comme outil pour favoriser les ports du Nord de l'Europe. Cette fiscalité qui consolide les positions dominantes doit être réformée pour supprimer la taxe foncière. Un moratoire de 10 ans doit être obtenu auprès de la Commission Européenne concernant la taxation des ports à l'IS pour leur permettre de reconstituer leurs fonds propres suite à la crise du COVID19.

3- **Pour une nouvelle politique industrielle, économique et sociale de nos ports .**

- Le rail doit être vu comme un outil de renforcement de l'hinterland des ports (capacité de projection) et un maillage essentiel au développement du transport terrestre propre pour les échanges entre les régions. Il s'agit donc de favoriser l'émergence et/ou le renforcement d'opérateurs ferroviaires de proximité fret desservant les ports par des mesures fiscales et d'incitation au développement du fret ferroviaire et par les travaux nécessaires au renforcement des réseaux ferrés (contournement de Paris, aiguillages, gabarit des lignes, maintien du réseau capillaire…). Les opérateurs ferroviaires fret opérant au départ des ports pourraient bénéficier d'un dispositif d'amortissement dérogatoires de leurs investissements en matériel et d'une prime à la pince pour diminuer le coût du transbordement des containers (prime à la pince, modèle identique à ce qui existe pour le mode fluvial). Le mécanisme national d'attribution des sillons doit être revu pour que ceux-ci soient attribués aux OFP dans des délais plus courts (moins de 1 an), ce qui suppose qu'il soit décrété sur le réseau ferré national une « priorité fret » par rapport aux passagers.

- Les couts sociaux dans les ports proviennent aussi des charges sociales extraordinaires que ceux-ci doivent payer tels que le dispositif conventionnel de financement des départs anticipés dans le cadre de la pénibilité imposé suite à la dernière réforme portuaire. Pour accélérer leurs mutations, les ports doivent bénéficier d'un dispositif dérogatoire de financement des charges sociales à l'exemple de celui dont bénéficient les armements.

- Les ports sont des outils logistiques et des plateformes industrielles. Au titre des implantations industrielles, les ports et leurs industriels sont soumis à des procédures (environnementales, fiscales...) qui doivent être sécurisées et accélérées pour mettre les ports français à égalité de chance avec leurs concurrents européens. Les PPRT portuaires doivent être revus dans un cadre moins contraignant chaque fois que cela est possible de façon à augmenter la domanialité permettant l'implantation d'activités industrielles.

- La fiscalité des activités industrielles portuaires doit être allégée concernant l'impôt foncier. La création de zones franches portuaires doit être mises en œuvre dans tous les ports pour favoriser la compétitivité des implantations industrielles en milieu portuaire. Ces deux mesures combinées avec l'allégement des procédures, permettront de favoriser la relocalisation d'entreprises stratégiques, auront pour effet de capter du trafic supplémentaire, d'abaisser les coûts par une massification pour améliorer la compétitivité des ports français.

- Les services de l'État doivent mettre leurs moyens techniques et juridiques pour sécuriser les ports dans leur capacité à construire et aménager des espaces logistiques et industriels (quais,

arrières quais, polders) et à effectuer les dragages nécessaires à l'accueil de navires de plus en plus grands. Quand les ports mettent en œuvre des mesures de compensation et des mesures de protection du milieu marin, ils doivent, avec le soutien actif des administrations, pouvoir bénéficier de procédures d'instructions administratives et réglementaires accélérées et être exonérés de la redevance archéologique.

- Les liens des ports avec les milieux universitaires et grandes écoles doivent être encouragés en consolidant le financement de projets partenariaux (Écoles/Universités- Ports). Les pôles mer Bretagne-Atlantique et Méditerranée peuvent servir de support à cette démarche.

4- Pour une sécurisation du fonctionnement des ports

- L'État doit continuer de doter les ports (GPM, comme ports régionaux) des fonds et moyens permettant d'assurer les fonctions essentielles liés à la sécurité maritime et s'assurer que cette dotation est suffisante.

- En lieu et place des ports, l'État doit prendre la charge financière, technique et juridique des navires abandonnés. Il doit ainsi assurer juridiquement le coût des procédures à l'encontre de armateurs indélicats jusqu'aux démantèlements des navires quand cette issue vient à s'imposer.

5- Mesures spécifiques post COVID

- Les ports de certains pays en Europe bénéficient d'une centralisation ou d'un adossement qui font qu'ils n'auront pas de problème de fonds propres au sortir de la crise du COVID19. Ils pourront donc emprunter, relancer leurs investissements et avoir un vrai avantage concurrentiel par rapport aux ports français. Pour éviter les effets néfastes de cette concurrence, il convient :
    a. Que l'ensemble des ports, y compris les concessionnaires de ports délégués appartenant aux régions, puissent avoir recours au prêt garanti par l'État (PGE) ;
    b. Qu'un mécanisme exceptionnel de reconstitution des fonds propres soit affecté aux ports. Tous les ports (y compris les ports régionaux et leurs concessionnaires) pourraient bénéficier de dotations en fonds propres par l'État leur permettant de restaurer leurs équilibres financiers. Une mission parlementaire pourrait être conduite pour affecter utilement ces fonds tout à fait exceptionnels.

- La bataille de la relance va aussi se jouer sur le terrain de la digitalisation. Un fonds d'État de 40M€ pour aider tous les ports dans leurs démarches de digitalisation pourrait être constitué.

- La grande réparation navale opérant sur le marché international (à Dunkerque, Brest, et Marseille) est en difficulté. Les carénages et refontes de paquebots mobilisant jusqu'à 5.000 compagnons simultanément sur un chantier naval ne sont plus possibles dans le respect des règles sanitaires et, plus généralement, les arrêts techniques des navires sont impactés par la réduction des capacités (mise sous cocon, arrêt de navires). Une mesure d'urgence doit consister à conserver les compétences dans les chantiers et dans les ports par la prolongation du chômage partiel dans les mêmes conditions que l'industrie du tourisme. Complémentairement un dispositif exceptionnel temporaire d'aide doit être mis en œuvre sous la forme de report de charges sociales, exonération des taxes foncières. Un dispositif d'aide à la modernisation et d'aide à l'investissement innovant, au financement d'adaptations des processus, au financement des recrutements et de la formation notamment de jeunes

techniciens et ingénieurs doit pouvoir bénéficier tant aux ports (GPM et concessionnaires) qu'aux chantiers.

6- Les ports de pêche

Le soutien à la filière doit intégrer complétement le soutien aux ports de pêche car les criées sont le vecteur indispensable à la sécurité sanitaire et à l'organisation des ventes. Ceux-ci sont également astreints aux couts des charges sociales attachés à la convention collective nationale unifiée ports et manutention et subissent donc les coûts sociaux tel que le dispositif conventionnel de financement des départs anticipés dans le cadre de la pénibilité. Ils doivent être allégés de cette charge.

De même les fonds européens FEDER doivent être affectés également aux ports de pêche pour financer leurs investissements

PLAN DE RELANCE DES FILIERES MARITIMES

Dunkerque-Port est le 3ème port français (47 Mt hors pétrole sur un trafic global de 51 Mt), connu pour la diversité de ses trafics, son réseau ferroviaire (1ier pôle de fret ferroviaire) et ses capacités multimodales, et l'un des principaux ports de l'Axe Nord. C'est également le 1ier pôle énergétique d'Europe et le 1ier pôle sidérurgique français, cette filière étant la pierre angulaire de l'économie Dunkerquoise. Le plan de relance des filières maritimes doit donc avoir pour objectifs de maintenir le territoire au rang de 1ier pôle énergétique et sidérurgique de France.

De manière plus générale, il apparait nécessaire pour la relance des filières maritimes nationales de prendre activement part aux projets en cours ou à venir dans **la filière sidérurgique, la transition énergétique, la digitalisation et la décarbonation des activités industrielles.** Il convient aussi de définir les moyens à mettre en œuvre pour que ce plan de relance ait une portée opérationnelle. Ce plan se doit d'apporter une réponse adaptée à la situation économique conjoncturelle actuelle sans pour autant être trop court-termiste si l'on souhaite que ce dernier porte les fruits escomptés.

Parmi les projets à soutenir, ceux en lien direct avec la transition écologique (réduction des émissions de CO_2, transition énergétique) sont de prime importance. Ceci est d'autant plus vrai pour les deux grands pôles sidérurgiques français sont localisés dans des grands ports maritimes (Marseille, Dunkerque), et qu'ils représentent à eux seuls plus de 12 000 emplois directs, indirects et induits.

Ainsi, pour **la filière sidérurgique**, doivent être soutenus a minima par le plan de relance tous les projets en lien avec la réduction des émissions de CO_2 tels que la transformation des déchets carbonés, la transformation du CO_2 en éthanol, la co-injection de charbon pulvérisé et de gaz de cokerie au haut fourneau, l'intégration optimisée de métaux recyclés dans la fabrication de brames d'acier, la captation et la liquéfaction du CO_2 en vue d'un stockage et le déploiement / renforcement de réseau de chaleur. Compte tenu des enjeux environnementaux (changement climatique) et économiques (poids de la taxe carbone sur la balance économique de la filière) liés aux émissions de CO_2, **les projets de décarbonation sont fondamentaux pour le territoire national**.

La relance relative à la **transition énergétique** doit permettre de déployer massivement les énergies alternatives au travers de l'implantation de parcs photovoltaïques mais aussi d'usines de production d'hydrogène vert, de sites de stockage de l'énergie renouvelable, et d'avoir un rôle de facilitateur pour l'implantation de projets de parcs éoliens offshores. **Faciliter, développer et diversifier un mix énergétique décarboné est l'une des clefs de la relance.**

Pour être véritablement efficient sur la transition écologique, le plan de relance doit aussi prévoir un **soutien massif à l'innovation**, source de solutions inédites particulièrement plébiscitées lors des périodes de crise.

Par ailleurs, le développement de **zones d'activités en « plug and play »** constitue également un axe de travail pour accroître l'attractivité des zones portuaires. En effet, la capacité à proposer des zones d'implantation « clé en main » qui réduisent les délais d'implantation et optimisent la connexion aux utilités est un des éléments décisifs qui augmente les chances de succès de

nouvelles implantations. Ces chances seront d'autant plus accrues que les zones seront labellisées, comme le sont les plateformes des ports de Marseille, Nantes-Saint Nazaire, Rouen et Dunkerque labellisées « Choose France ! » en janvier 2020, et qu'elles seront utilisées pour y développer des actions prioritaires telles que la mobilité électrique.

Concernant les **moyens à mettre en œuvre**, deux axes d'appui à la relance ont été identifiés :

Des mesures fiscales : La situation économique résultant de la crise du COVID-19 aura un impact sur l'emploi qu'il est encore difficile de mesurer. Plusieurs mesures peuvent être envisagées pour soutenir l'activité et encourager la venue de nouveaux investisseurs, créateurs de richesse et de nouveaux emplois :

- Obtenir un statut des zones industrialo-portuaires de développement en zone économique spéciale (ZES) ;
- Renforcer les dispositifs existants d'aide à la création d'emplois (avances remboursables, subventions…), en lien avec les différents partenaires institutionnels. Le coût de la main d'œuvre est souvent un critère prépondérant pour les activités qui emploient un grand nombre de salariés ;
- Mettre en place une taxe foncière forfaitaire sur les zones industrialo-portuaires pour alléger les charges qui pèsent lourdement sur les industries en cette période de crise ;
- Inciter les collectivités à soutenir la relance via l'exonération de l'ancienne taxe professionnelle, désormais applicable à la CFE, sur une durée pouvant aller jusqu'à 10 ans pour les investissements nouveaux afin de renforcer la compétitivité « coût » des territoires portuaires.

Des mesures réglementaires : L'efficacité du plan de relance dépend de la rapidité avec laquelle il peut être exécuté, en particulier pour l'implantation de nouvelles activités. En temps normal, chaque projet fait l'objet d'un dossier de demande d'autorisation au titre du Code de l'Environnement dont l'élaboration et l'instruction s'étalent sur plusieurs années, pénalisant régulièrement notre compétitivité. En situation de crise et d'impérative nécessité pour la France, il convient de définir un bagage réglementaire spécifique à la hauteur des enjeux afin de faciliter l'exécution du plan de relance. De fait, les propositions de simplification de G. Kasbarian dans son rapport « 5 chantiers pour simplifier et accélérer les installations industrielles » n'apparaissent pas complètes face à la situation exceptionnelle liée à la crise du COVID-19. La mise en place d'un permis enveloppe, par zone portuaire, autorisant la réalisation de l'ensemble des projets inscrits au plan de relance leur donnerait les moyens de pouvoir déployer le plan de relance au plus vite.

Brittany Ferries

NOTE DE SITUATION BRITTANY FERRIES

Besoin urgent d'un panel de mesures pour préserver l'emploi

I. UN CONTEXTE DEJA DIFFICILE AVANT LA CRISE COVID

1. Avant le 19 mars 2020, Brittany Ferries se remettait à peine d'une crise systémique relative aux changes Livre sterling/€uro

Pour mémoire, le 23 juin 2016, jour du referendum sur le Brexit, la Livre Sterling cotait 1.3140 face à l'€uro.

Aujourd'hui, la Livre sterling se valorise à environ 1.1381 €.

Soit environ - 0,18 € par Livre sterling changée en €uro.

80% de la clientèle de Brittany Ferries est britannique, et naturellement paie en Livres Sterling.

La concurrence sur le Channel rend impossible le basculement des tarifs de Brittany Ferries en euros. Et elle empêche également toute hausse rectificatrice des prix.

Brittany Ferries encaisse 80% de son CA en Livres Sterling et doit donc le changer – à perte – en euro.

Par conséquent, l'effondrement de la Livre Sterling représente une perte de 25 millions d'euros en écart de change sur un an. Soit 100 millions d'€ perdus depuis 4 ans.

C'est-à-dire autant de recette en moins, d'investissement en moins et d'intéressement et de participation pour ses salariés en moins.

2. Au début de la crise Covid, la question des réservations

Quand la crise Covid 19 a commencé, les carnets de réservations de Brittany Ferries sont pleins. La saison vient de redémarrer. Les lignes passager sont interdites à partir du 19 mars. Brittany Ferries comptait, comme nombre de compagnies aériennes et maritimes, convertir les réservations des voyages annulés par des vouchers. Or, la décision de la Commission européenne de ne pas revenir sur le principe des droits au remboursement intégral des consommateurs en matière de transport a été sans appel.

Par conséquent, la possibilité d'émettre unilatéralement des vouchers s'est effondrée. La trésorerie de Brittany Ferries a donc été brutalement impactée par la nécessite de rembourser tous les voyageurs qui en font la demande. De mi-mars jusque juin, 3 mois de haute saison sont déjà en partie remboursés, sans parler des incertitudes sur la saison estivale à venir.

II. L'IMPACT DE LA CRISE

Pour mémoire

Brittany Ferries se caractérise par un modèle économique unique au regard de ses principales compagnies concurrentes. Ce modèle économique spécifique se traduit par un ***CA constitué à 80% par le passager et à 20% par le fret marchandise.***

Autre caractéristique de ce modèle économique, il est particulièrement saisonnier : ***la moitié du CA se fait entre les mois de mai et de septembre.***

1. L'impact Covid 19 pour Brittany Ferries est donc particulièrement sensible …

… Sur l'activité de ses navires depuis le 19 mars dernier

Suite aux mesures de confinement et à la fermeture de l'espace Schengen, le 19 mars 2020, Brittany Ferries interrompait son activité de transport passager. ***Depuis, 5 navires - sur 12 - sont en activité pour du fret marchandise exclusivement.***

Les ports de Roscoff, Saint-Malo, Le Havre ne sont plus ralliés : ***Brittany Ferries ne dessert plus que Caen-Ouistreham et Cherbourg en France et, à l'étranger, ceux de Bilbao, Santander, Poole, Portsmouth et Rosslare.***

Le nombre moyen de traversées s'est lui-même considérablement contracté, de 3 à 1 traversée selon les lignes.

… Sur le plan social

Brittany Ferries a dû prendre rapidement des mesures de chômage partiel pour garantir à terme l'emploi de ses salariés.

Pour un effectif total de 2 865 employés, 1311 personnes ont donc été mises au chômage technique.

Ce chiffre comprend aujourd'hui 1017 navigants (sur 2400) et 294 sédentaires (sur 465).

… Sur le plan économique

Le modèle économique propre à Brittany Ferries fait reposer à 80% son chiffre d'affaire sur le transport des passagers, contre 20% pour le fret marchandise. Depuis le 19 mars, le transport des passagers s'est arrêté et les réservations pour l'été sont au point mort.

Aujourd'hui, la Direction de Brittany Ferries estime l'impact négatif sur son résultat de 130 millions d'€uros.

Pour la période mars-avril-mai 2020, et au regard des réservations de l'année 2019 réalisées à la même période, **la perte se monte actuellement à – 92 %.**

Le CA d'avril 2019, s'élevait à 30,435 M €, contre 5,379 M € pour ce mois d'avril 2020.

Cette chute vertigineuse, tant du CA que des réservations pour le printemps / été 2020, obère largement les capacités de fonctionnement comme d'investissement de la Compagnie.

… Sur les projets d'avenir

Les pertes déjà enregistrées par Brittany Ferries et les fortes inquiétudes sur les prévisions de CA au printemps et été 2020 ne permettent plus à la Compagnie d'investir aujourd'hui dans ses projets.

Le projet d'autoroute ferroviaire entre Mouguerre et Cherbourg est aujourd'hui ajourné.

Le renouvellement de la flotte est en stand by :

→ Le remplacement du Bretagne 2 est suspendu.
→ L'achat définitif des trois navires commandés en Chine pourrait être remis en question.
→ Le chantier naval allemand construisant le Honfleur est lui aussi arrêté, placé sous protection du tribunal de commerce.

2. Plusieurs incertitudes pèsent gravement sur la saison touristique estivale 2020

La situation sanitaire britannique n'est pas brillante. La quatorzaine imposée à tous ceux qui entrent et sortent du Royaume condamne pour le moment toute reprise de l'activité touristique.

La réouverture des frontières de l'espace Schengen n'est pas encore à l'ordre du jour sur le plan de l'Union européenne.

L'ensemble de ces points peut évoluer naturellement favorablement dans les semaines à venir. Mais l'impact aujourd'hui est sans appel : Brittany Ferries n'enregistre plus de réservations pour la saison estivale. Et nul ne peut prédire quelle sera la destination 2020 des Britanniques dans un monde de l'immédiat après Covid… Donc même si, dans le meilleur des cas, une reprise s'annonce progressive à compter de début juillet, la compagnie ne pourra pas réarmer l'ensemble de sa flotte pour l'été 2020.

III. LES MESURES DEMANDEES A COURT TERME

→ **Brittany Ferries va bénéficier du PGE, à hauteur de 117 millions d'€uros, cela lui permettra d'être en mesure de payer les salaires de ses employés jusqu'à l'hiver. Toutefois, il est certain que ce seul PGE ne suffira pas à passer la basse saison.**
Ainsi que le prévoit le Plan Relance Tourisme, ILa Compagnie attend donc de pouvoir compléter son premier PGE - avec les mêmes garanties de l'Etat - mais sur l'assiette des 3 plus importants mois de CA (contre 25% du CA moyen pour un PGE standard).

→ ***Au-delà du PGE ce classement devrait également permettre à la Compagnie d'avoir la possibilité de placer son personnel en chômage partiel jusqu'à la reprise de l'activité totale***. Ceci implique donc de pouvoir placer le personnel des navires qui ne navigueront pas cet été en chômage partiel aux conditions les plus favorables.

→ ***Autre mesure stratégique, une extension des disposition du Plan Relance Tourisme - et de son article 18 actuellement réservé aux PME de moins de 250 salariés - permettrait à Brittany Ferries de bénéficier d'un remboursement des charges patronales sur les salaires des sédentaires ayant travaillé pendant la période d'interruption du trafic passagers (mars-juin)***

→ ***Enfin, la Compagnie souhaite être partenaire de la dynamique de relance de la destination France. Il est indispensable que l'Etat dote la structure Atout France de moyens importants (10M€/an) afin de lancer plusieurs grandes campagnes de communication spécifiquement dédiées à la clientèle britannique et destines à raviver la promotion de la Destination France. L'exemple de l'Espagne s'impose. Jusqu'en 2002, la France était première destination touristique des Britanniques. Grpace à leurs campagnes de communication offensives, l'Espagne a pris la place de la France et continue de grignoter des parts de marchés.*** L'activité passagers/ tourisme de la compagnie génère plus de 9Millions de nuitées sur l'ensemble du territoire français. Ces nuitées représentent des dépenses proches de 600M€ et des recettes fiscales (TVA, taxe de séjour) proche de 100M€ pour l'Etat et les collectivités. Pour mémoire, les touristes britanniques du Transmanche maritime et ferroviaire représentent 1.5 milliards d'euros de dépenses annuelles au bénéfice des territoires mais également de l'Etat avec plus de 300 millions de retombées fiscales.

IV. MESURES DU PLAN DE RELANCE BRITTANY FERRIES

Afin de lui permettre de gagner en compétitivité et de retrouver sa rentabilité structurelle, la Compagnie a besoin de deux grandes mesures spécifiques - a minima pour les 5 ans à venir - :

→ ***A l'instar des pavillons italien, allemand, belge et danois, le Premier Registre du Pavillon Français doit être aligné sur le concept du « Net Wage », soit le remboursement aux Armateurs des charges sociales salariales.***

→ **Exonération de charges patronales sur le personnel sédentaire employé en France par la Compagnie (Roscoff, Le Havre, Ouistreham, Cherbourg, St Malo)**

INDUSTRIES NAUTIQUES, PLAISANCE, YACHTING

Visioconférence du lundi 18 mai 2020

Le redémarrage des industries nautiques, de la plaisance et du yachting se heurte à un manque de clarté et d'uniformité des textes réglementaires sur plusieurs aspects des activités (location, conditions de navigation, équipage, catégorisation des yachts…). À court-terme, une meilleure association de la plaisance au Plan Tourisme permettra de faire face aux difficultés immédiates des entreprises du secteur. La relance durable de ces filières dépendra notamment de deux leviers. Si la réouverture de l'espace Schengen et l'accès au territoire des propriétaires de yachts étrangers est une condition *sine qua non* pour sauver la saison du yachting, le maintien des grands salons nautiques et régates de l'automne/hiver sera particulièrement décisif, compte tenu des rendez-vous incontournables que ces événements représentent pour les filières.
Enfin, un meilleur accompagnement des entreprises vers la transition écologique, de l'éco-conception à l'éco-déconstruction, contribuera à construire le nautisme et la plaisance de demain.

Serge PALLARÈS
Président, FÉDÉRATION FRANÇAISE DES PORTS DE PLAISANCE (FFPP)

À ce jour, la filière portuaire de plaisance est globalement débloquée sur l'ensemble des façades mis à part quelques points durs sur Marseille et le Finistère. Il y a eu beaucoup de monde sur les pontons en ce premier week-end de déconfinement (16-17 mai) mais peu de problèmes ont été constatés dans les ports de plaisance. De nombreux plaisanciers et gestionnaires de ports attendaient ce déconfinement avec impatience. Tout a été mis en place pour l'accueil du public et pour réactiver complètement le réacteur plaisance très rapidement.

Le déconfinement se déroule donc plutôt bien et les plaisanciers commencent à revenir et à s'intéresser à leurs bateaux. Néanmoins, les premiers épisodes de non-paiement sont attendus d'ici 1 mois et demi ou 2 mois. L'accompagnement se fera malgré tout le mieux possible pour que cela rentre dans l'ordre au plus vite. Un dispositif de mensualisation des échéances a été envisagé.

L'accompagnement sur le terrain est formidable. Pour le moment, il n'y a donc pas de sonnette d'alarme forte. La préoccupation essentielle est de réactiver très rapidement la dynamique plaisance. Tous les gestionnaires de ports sont au travail pour œuvrer dans ce sens.

Un deuxième aspect concerne le plan de relance financière du tourisme. Il apparaît nécessaire que les ports de plaisance puissent être éligibles à ce plan de relance touristique et ainsi mieux supporter ces deux mois où il n'y a pas eu d'entrée de trésorerie pour les ports de plaisance.

Les réflexions autour d'une nouvelle génération des ports de plaisance avait déjà été amorcée avant le covid-19, principalement motivée par le vieillissement de la population plaisancière et

l'augmentation progressive de l'âge moyen. Dès la semaine prochaine, une réflexion sur la plaisance de demain sera menée dans les différentes unions régionales. La tendance va vers un accueil personnalisé et différent (solutions sur des flottes collectives, sur l'habitat flottant etc). L'après-saison sera l'occasion d'accélérer ces réflexions sur la plaisance de demain et d'identifier une nouvelle approche, une nouvelle pratique de la plaisance sur l'eau et dans les ports.

La réouverture de la plaisance internationale reste un problème. Aussi bien avec l'Italie que l'Espagne ou le nord de la France avec le Royaume-Uni et la Belgique, elle constitue un réel enjeu pour les départements et régions frontalières. Une réunion aura lieu prochainement avec les provinces littorales espagnoles afin de faire un point de situation.

Fabien METAYER
Délégué général, FÉDÉRATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES (FIN)

Même si la situation a tendance à se normaliser, des disparités territoriales importantes demeurent. Aujourd'hui, certains arrêtés empêchent la location comme dans le Finistère ou en Gironde et d'autres sont extrêmement restrictifs dans les Outre-mer, notamment dans les Antilles. Ces dispositifs méritent une très forte attention à l'heure actuelle. Il ne faut pas non plus oublier le transport fluvial et les arrêtés de certains préfets, comme dans le Maine-et-Loire où la pratique du fluvial est restreinte à 6 personnes. Ce décret complexifie fortement la situation, alors-même que l'ensemble des acteurs de la filière (portuaires, industriels ou sportifs) avait mis en place des guides de bonnes pratiques reposant sur des éléments sanitaires stricts. Ces disparités sont à regretter et il faut espérer que les décrets qui vont desserrer encore davantage l'étau le 2 juin seront mieux rédigés et préparés, particulièrement en ce qui concerne la location.

La FIN a participé au plan Tourisme et reste en relation avec Jean-Baptiste Lemoyne. Certaines choses sont très positives, comme la participation aux campagnes de promotion de la destination France pour cet été. Néanmoins, des mesures mériteraient d'être clarifiées. C'est notamment le cas de la mesure n°8 sur la neutralisation des autorisations d'occupation temporaire (AOT) en zones portuaires pour les bailleurs sociaux, liées à des fermetures administratives particulièrement problématiques. Certaines activités ont été stoppées en raison de la fermeture et du confinement. Toute la question est de savoir si cela peut s'apparenter à une fermeture administrative ou non.

Un autre sujet important concerne les codes APE (Activité principale exercée) et les codes NAF (Nomenclature des activités françaises). La position adoptée par le Secrétariat d'État chargé du Tourisme est de pouvoir faire bénéficier aux entreprises ces dispositifs très intéressants mais associés à des codes NAF. Par exemple, la location avec équipage est incluse dans le plan Tourisme. C'est une très bonne chose, notamment pour la grande plaisance, mais la location sans équipage et la location de matériel de sport sont exclues. Or elles représentent 80% de l'activité française aujourd'hui.

La FIN soutient la proposition du MEDEF consistant à créer une sorte de dispositif de tiers-certificateur (ex. Commissaire aux comptes) susceptible d'attester de la part du chiffre d'affaires des entreprises lié directement au nautisme de manière à aller au-delà des codes NAF et APE. Tout cela est en cours de discussion.

Concernant l'avenir, plusieurs éléments doivent être pris en considération :

- Une politique de la relance par les salons nautiques. La France abrite chaque année de grands salons nautiques qui constituent des places de marché très importantes et dans lesquels beaucoup de personnes sont présentes. Les principaux salons à La Rochelle, à Cannes et à Paris rassemblent à peu près 350 000 personnes. Le salon de Cannes, extrêmement important pour la filière nautique car tourné vers l'international, ouvrira en principe ses portes le 3 ou 4 septembre et rassemblerait 50 000 personnes et 30 000 de l'étranger dont 15 000 en provenance d'un pays hors-UE. Ce point est extrêmement complexe à appréhender aujourd'hui. Des discussions à ce sujet ont été amorcées avec Bercy, dans le cadre du Conseil national de l'industrie mais également du Comité France Maritime, afin que la filière nautique puisse bénéficier d'une aide spécifique pour les grands salons automne/hiver qui représentent un véritable enjeu de relance. Sans pouvoir réellement comparer, la crise de 2008-2009 a généré 50% de dépôts de bilan des entreprises du nautisme en France. La principale différence d'appréhension entre ces deux crises est aujourd'hui la présence de l'État pour accompagner les entreprises grâce à toute une série de dispositifs. Le véritable enjeu pour relancer durablement la filière nautique française va notamment passer par les salons nautiques, y compris à l'international. La France exportant 75% de sa production locale, des mesures de soutien aux entreprises à l'export pourraient également être imaginées pour certains salons internationaux (Düsseldorf, Miami, Amsterdam…) afin de rester parfaitement compétitifs.

- Un accompagnement de la révolution durable du secteur : renforcement de la filière de déconstruction des bateaux, meilleure visibilité sur le financement du stock historique acté par le CIMER 2017… Il sera nécessaire de travailler sur la consolidation de cette trajectoire. Cet accompagnement pour le verdissement de la filière concerne également toute la dynamique liée aux composites : la FIN a créé un groupe de travail avec différents acteurs industriels sur le composite pour améliorer la durabilité des composants des bateaux. Cela renvoie également à la question de l'éco-conception des bateaux. Il serait souhaitable de travailler sur une approche en lien avec l'ADEME pour pouvoir financer des études sur l'éco-conception avec un pôle de compétitivité. Plusieurs autres réflexions ont été initiées sur la digitalisation et de nouvelles formes de formation.

Deux principales mesures sont donc à retenir : une mesure de relance immédiate avec le soutien aux salons automne/hiver ; et l'accompagnement durable de la filière vers la transition écologique et l'économie circulaire.

La filière industrielle nautique française est essentielle et occupe déjà une place de leadership. La filière sportive est également très importante et permet de catalyser différents projets et innovations. Beaucoup de choses émergent et la France a bien entendu un rôle à jouer en matière de concurrence internationale.

Nicolas HÉNARD
Président, FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE (FFV)

Pour la FFV, relancer la filière c'est participer à la relance de la demande et donc la relance de la navigation. Encadrer la reprise de la navigation de plaisance a été l'une des problématiques

majeures de ces dernières semaines. La Fédération a rapidement réalisé qu'elle avait un rôle essentiel à jouer sur la diffusion des bonnes pratiques pour naviguer en toute sécurité sanitaire. Elle s'est donc attelée à produire des guides, notamment un guide sur la navigation de plaisance ou l'édition en cours d'un guide sur la pratique libre. L'expertise de la FFV permet donc de toucher un maximum de public pour les sensibiliser à la sécurité sanitaire. Il y aura aussi une version consacrée à la pratique du kite ou encore du funboard. Ces guides de déconfinement par types d'activités ont également vocation à donner confiance aux institutions, aux maires et aux préfets pour autoriser les activités et lever les points de blocage en témoignant du sérieux, de la responsabilité et de la solidarité des marins.

Toutefois, la pratique en équipage reste l'un des principaux points durs. Des contradictions demeurent au niveau de certaines dispositions : le ministère des Sports appelle à une navigation individuelle mais exclut par exemple la pratique en double ou en équipage, ce que la Fédération Française de Voile recommande entre personnes vivant sous le même toit. Un questionnaire de santé a été élaboré par la commission médicale de la FFV. Il permet, en cas de réponse positive à l'une des questions posées, de recommander très fortement le non-embarquement de l'équipier en question. Aussi, certains préfets ont autorisé la navigation à 10 sur un bateau sans dépasser un équipier par mètre linéaire mais sans pour autant définir la longueur du bateau. Si ces contradictions continuent de circuler cet été, elles entraîneront des difficultés supplémentaires et il apparaît donc nécessaire de préciser cette notion d'équipage.

Le deuxième sujet pour la FFV est de sauver et sauvegarder les clubs. Les clubs de voile font partie intégrante de l'offre touristique. Les écoles françaises de voiles participent à l'attrait touristique d'une station nautique. Il pourrait être envisagé qu'un club puisse bénéficier des aides et la communauté de la voile attend encore des précisions quant à son éligibilité aux différents dispositifs. Une enquête a été effectuée auprès des clubs de la Fédération. Ceux-ci estiment pouvoir tenir jusqu'à l'été avec leurs trésoreries. Si l'été se passe mal, le risque majeur réside dans la fermeture des clubs, impliquant également la perte de tout le bénévolat.

Un troisième enjeu concerne la relance de la filière à travers les grands événements et régates de l'automne (Vendée Globe, Solitaire du Figaro…). La Fédération fait son possible pour que ces événements aient lieu. Le Vendée Globe est maintenu pour cet automne. La question du secours pendant ces courses, dans le contexte du coronavirus, mérite une attention particulière. Il faut s'attendre à ce que le contexte particulier de ces derniers mois perdure au moins jusqu'en septembre. Les régates internationales nécessitant la venue en France d'un grand nombre de personnes s'avèrent naturellement plus difficiles à organiser dans ces conditions.

Aussi, il sera nécessaire de trouver les bons équilibres entre un excès et un manque de sécurité. Le volet environnemental doit aussi intégrer les efforts de relance. Par exemple, la désinfection des combinaisons néoprène nécessitent des produits représentant des risques pour l'environnement.

La relance devra également imaginer les pratiques de demain. Mener cette réflexion permettra d'identifier de nouvelles approches impliquant moins de déplacements. La FFV est en train de repenser l'ensemble du jeu de la régate et de la pratique locale pour proposer une pratique plus localisée, autre que les championnats de France et du monde.

En matière de coordination internationale, la FFV organise des échanges hebdomadaires avec ses homologues étrangers. Il est étonnant de constater que, sans concertation préalable, les différentes fédérations prennent les mêmes décisions (protection, sécurité sanitaire, gradation

de déconfinement…). Les fédérations se coordonnent au niveau européen pour potentialiser le partage d'information et la diffusion de guides de bonnes pratiques. Les guides évoqués plus tôt ont été envoyés à plusieurs pays européens afin de présenter la base de travail française et proposer de s'en inspirer si nécessaire.

La dimension locale qui caractérisera les pratiques touristiques cet été aidera assurément pour la saison estivale. La FFV a proposé à l'Éducation nationale d'ouvrir les Écoles françaises de voiles dès le 11 mai pour accueillir des demi-groupes, notamment d'écoles primaires. Elle fait également partie d'un projet de l'Éducation nationale intitulé les « Vacances apprenantes ». Un dossier a été monté en ce sens afin d'accueillir les jeunes en demi-pension ou à la journée dans le but de les initier à la pratique de la voile et favoriser leur apprentissage des gestes barrières, de l'environnement ou encore du fonctionnement de la voile etc. Un autre dossier est en cours auprès du ministère du Travail dans le cadre du projet « La mer est à vous » pour permettre aux adultes de monter en compétences et d'apprendre la relation à la mer en vue de se préparer à un métier dans la filière nautique.

Du côté des territoires ultra-marins, les guides et les plans de déconfinement de la FFV ont été envoyés aux présidents des ligues pour les encourager à prendre des contacts localement et négocier les bons équilibres pour reprendre la pratique dans ces territoires.

Jacques CONZALES
Président, GROUPEMENT DES ÉQUIPAGES PROFESSIONNELS DU YACHTING (GEPY)

Le yachting professionnel représente beaucoup l'aspect international. Le déconfinement des bateaux a soulevé de grandes difficultés pour définir et catégoriser les yachts. Ceux-ci ont finalement été catégorisés comme navires de commerce, ce qui n'est pas toujours évident : si certains yachts sont effectivement de commerce, d'autres sont privés.

Après une succession d'arrêtés, la navigation des yachts dépend aujourd'hui d'arrêtés municipaux. Cela est particulièrement compliqué à gérer, notamment pour des bateaux internationaux, car les démarches et procédures sont nettement moins claires. La profession a également beaucoup échangé avec le Préfet maritime avec qui les discussions étaient positives, jusqu'à la perte de ses prérogatives au profit d'autres autorités qui connaissent mal la profession et demandent, par exemple, de respecter une distance d'un mètre entre deux équipiers. Dans le carré d'un voilier de 7 mètres, ou dans un yacht de 18 à 20 membres d'équipage, ces règles sont difficilement applicables. Tout ceci est une réelle épine dans la gestion quotidienne. La filière essaie de formuler des propositions concrètes avec les Affaires maritimes, son autorité de référence.

Des guides de bonne conduite sont également diffusés et ressemblent, par ailleurs, à ceux de nos pays voisins (Italie et Espagne notamment) en ce qui concerne les bateaux, les équipages ou encore les passagers. L'objectif pour le yachting professionnel est de ne surtout pas faire du tourisme franco-français. Si les Français.e.s sont les seul.e.s touristes cet été, le chiffre d'affaires de certains ports spécialisés dans le yachting risque de diminuer sensiblement. L'une des causes reste la méconnaissance au niveau national de l'activité grande plaisance et de ses retombées économiques. La filière est disposée à faire connaître ces activités aux pouvoirs publics et à les encourager à prendre davantage en compte les atouts économiques de l'industrie de la grande plaisance pour notre pays. Les chantiers européens ont un carnet de commande

bien chargé pour des yachts de 40-50 mètres voire davantage, mais la France a également la capacité structurelle et le savoir-faire pour construire de tels bateaux.

Pour la relance, le problème majeur reste la fermeture de l'espace Schengen. La clientèle de la grande plaisance est essentiellement hors-UE (Moyen-Orient, États-Unis, Russie…). Si les frontières restent fermées et si ces yachts ne peuvent pas être utilisés en France, d'autres pays comme l'Italie, l'Espagne ou la Grèce pourraient les accueillir et profiter des retombées économiques. La sécurité de tous passe avant tout, mais cet aspect économique de la profession doit être pleinement considéré. Les déplacements de travailleurs français hors des frontières n'est pas autorisé alors même que plusieurs travailleurs italiens viennent travailler en France. Cela représente un manque à gagner non-négligeable pour les entreprises françaises et une situation très pénalisante pour l'industrie de la grande plaisance.

La filière essaie d'avancer avec toutes ces contraintes, mais un travail reste à faire au niveau gouvernemental pour mieux connaître la grande plaisance et son avantage économique afin de mettre en place des politiques de soutien adaptées. Plusieurs propositions de rapport visant à souligner l'aspect économique de la grande plaisance ont été formulées, mais n'ont pas trouvé d'écho particulier auprès des pouvoirs publics.

Fabien ARNOUX
Directeur, RIVIERA YACHTING NETWORK

Les entreprises de Riviera Yachting Network interviennent dans le domaine des services aux yachts et de la réparation des yachts. Les entreprises de RYN sont donc complémentaires des activités de navigation. Ainsi, des yachts qui ne naviguent pas cet été impliqueront nécessairement une baisse d'activité dans les chantiers pendant la période d'hivernage. RYN s'est attelé à remettre les entreprises en route en leur fournissant des équipements de sécurité. Tous ont été fournis en masques assez rapidement et des mesures de sécurité sanitaire ont été mises en place dans les chantiers, sans pour autant entraver les activités. Globalement, le secteur est passé d'une activité où la moitié des chantiers méditerranéens étaient fermés à une situation où l'activité reprenait à hauteur de 20 ou 25% (fin avril/début mai) pour ensuite atteindre, aujourd'hui, 70% d'activité et un processus où les chantiers libèrent leurs yachts.

De manière assez globale et unanime, il apparaît nécessaire d'insister sur le manque de clarté des décrets et des arrêtés. Ces textes sèment une relative ambiguïté sur le fonctionnement d'un bateau de plaisance, quelle que soit sa taille. On ignore encore, par exemple, si la limitation du nombre de personnes pour la navigation concerne le nombre total de personnes ou les seuls membres d'équipage. Pour être tout à fait précis, un yacht privé de 73 mètres et de 20 membres d'équipages est actuellement en chantier à La Ciotat. S'agissant d'un bateau privé, il est assimilé à un bateau de plaisance. Comme l'équipage du navire n'est pas inférieur à 10, ce bateau ne peut pas quitter le chantier. Cet aspect est particulièrement problématique car toute la chaîne de valeur est confrontée à des atermoiements avec notamment des termes inappropriés, employés dans certains décrets et relayés voire modifiés dans d'autres textes réglementaires. Toutefois, un décret visant à éclairer celui du 11 mai serait en cours de finalisation.

Un autre problème crucial pour le yachting est celui de la visibilité donnée en matière d'entrée sur le territoire de personnes étrangères. Restreindre la possibilité de pénétrer sur le territoire de l'espace Schengen revient à tuer dans l'œuf une saison qui n'a pas encore été amorcée. 80%

des yachts de la côte d'Azur sont détenus par des propriétaires étrangers. Leur empêcher l'accès au territoire national compliquera la saison. Il est nécessaire que l'État adopte une approche plus claire, comme l'a fait l'Italie en précisant les conditions d'entrée sur son territoire en vue de la saison estivale. En étant moins clairs que nos voisins, on ouvrirait la possibilité à toute une clientèle étrangère de se rendre dans ces pays également leaders sur le segment de la grande plaisance.

L'inquiétude des entreprises de la réparation et de la maintenance de yachts est sérieuse. Toutefois, en levant un certain nombre de verrous afin de laisser naviguer les bateaux, il y a un réel espoir pour que la saison d'hivernage puisse encore sauver les entreprises et ainsi éviter la fermeture de 50% d'entre elles. Il ne s'agit pas d'ouvrir nos frontières de manière inconsidérée, mais d'atteindre un niveau de clarté similaire à celui de nos voisins et qui puisse permettre aux propriétaires hors-EU d'entrer sur le territoire.

Enfin, il serait indispensable que la grande plaisance soit intégrée dans le plan Tourisme et puisse bénéficier de cette initiative mise en place par le Gouvernement. Le redémarrage du secteur dépendra aussi de la politique de relance des salons et de la présence de ces entreprises lors de ces rendez-vous essentiels pour la filière. Le maintien des salons sera déterminant pour la relance du yachting.

Il serait donc judicieux d'apporter davantage de clarté et de parvenir à une vision commune avec nos pays voisins (notamment l'Italie et l'Espagne).

CRISE COVID-19

CONSTRUIRE L'AVENIR DURABLE DE LA FILIERE NAUTIQUE FRANÇAISE

La filière nautique en quelques mots

Leader mondial de la voile, de la glisse, des multicoques, leader européen de la location, 3ème constructeur mondial de bateaux à moteur… L'industrie nautique française, portée par plus de 5000 entreprises, occupe une place de 1er ordre au niveau mondial, et exporte 75% de sa production.

Les métiers de ses entreprises sont très variés : construction de bateaux de plaisance - de la voile légère aux grandes unités - et de supports nautiques comme les kayaks, équipement et motorisation des bateaux de plaisance, location de bateaux et engins nautiques à la fois en mer et en eaux intérieures, négoce et maintenance des bateaux, services, grande plaisance, etc.

Le poids économique de tous ces acteurs est évalué à 15 milliards d'euros de retombées directes et indirectes sur les territoires français, pour 150 000 salariés.

Les principales caractéristiques de la filière

1. ***L'activité de tous les professionnels du nautisme est fortement saisonnière***

La filière vit au rythme des saisons.

La période estivale est un enjeu majeur pour le chiffre d'affaires des entreprises. C'est le cas pour les loueurs, la grande plaisance ou les bases de loisirs bien évidemment mais aussi, pour les autres segments de la filière.

L'écosystème économique de la filière repose sur une relation client directe qui s'exprime avec une particulière acuité lors des grands salons d'automne et d'hiver (près de 65% du CA domestique de la filière industrielle est réalisé entre septembre et décembre).

2. ***La pratique nautique s'exprime sur tous les territoires***

Le nombre de pratiquants est estimé à 13 millions pour la pratique de loisirs nautiques de façon occasionnelle, dont 4 millions de plaisanciers. Sur le littoral, près de 473 installations portuaires sont destinées à l'accueil des navires de plaisance. En eaux intérieures, 8 500 km de voies d'eau navigables et d'innombrables lacs ou plans d'eau sont ouverts à la navigation de plaisance et aux activités nautiques. *Source : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/secteur-plaisance-et-des-loisirs-nautiques*

L'actuelle crise du COVID-19 aura assurément des répercussions économiques à court et à plus long terme.

A ce stade, le seul point de comparaison est la crise de 2008 qui avait provoqué le dépôt de bilan de près de la moitié des entreprises du secteur en 2009.

Pour en limiter les impacts, il apparait nécessaire, dans l'immédiat, d'éviter une saison estivale « blanche » pour l'ensemble des maillons de la chaine nautique avec des mesures de soutien économique de court terme pour les entreprises, et de soutenir plus durablement le secteur notamment à travers un plan de relance des salons, la promotion des destinations nautiques et enfin, l'accompagnement du nautisme durable.

SOUTIEN A COURT TERME

I. Des mesures de soutien économique à court terme des entreprises de la filière nautique

Mesure n°1 : permettre aux entreprises de la filière nautique (location maritime, fluviale, glisse et pleine nature ainsi que de la grande plaisance) de bénéficier pleinement des mesures du Plan tourisme de l'Etat

Mesure n°2 : annuler les charges des entreprises de tourisme nautique

- Pour les entreprises de la filière nautique situées sur le domaine public, neutraliser le coût de la non-utilisation des bateaux pendant le confinement (polices d'assurance et places de port) et de la fermeture de leurs sites (redevances liées aux AOT portuaires et vignettes de navigation – VNF - pour le secteur fluvial).
- Prendre en compte spécifiquement le nautisme ultramarin et Corse fortement impacté par les mesures de restriction du trafic aérien.

Mesure n° 3 : permettre aux entreprises de recourir au régime de l'activité partielle jusqu'en 2021

RELANCE A MOYEN ET LONG TERME

II. Les salons nautiques, socles d'une politique de relance du secteur

Les bateaux construits par l'industrie nautique sont commercialisés d'une façon singulière. Contrairement à des industries où la majeure partie des ventes Grand Public est réalisée au sein de magasins ou de concessions, et où les salons ont essentiellement un rôle de vitrine, **les principaux salons nautiques français sont de véritables places d'affaires**. Près de 65% du CA domestique des chantiers nautiques est réalisé lors des grands salons automne/hiver. Par ailleurs, 75% de la production française est exportée. Pour rester compétitive et figurer parmi les meilleurs mondiaux, l'industrie nautique française doit être aujourd'hui accompagnée car elle fait face à une situation concurrentielle internationale très vive.

Les prochains Salons d'automne/hiver s'imposent comme le socle d'une politique de relance du secteur nautique. Les trois grands salons d'automne / hiver français attirent 350 000 visiteurs. De leur tenue et de leur fréquentation dépendront l'activité et l'emploi des chantiers français en 2021. Par ailleurs et pour éviter que l'affaiblissement conjoncturel des chantiers français ne se traduise par leur effacement à l'international, il convient d'appuyer leur présence dans les Salons internationaux clés.

Mesure proposée : la création d'un fonds de soutien financier spécifique aux salons nautiques avec deux objectifs complémentaires :

- **1er objectif :** Soutenir financièrement les **grands salons nautiques Français** d'automne / hiver.
- **2ème objectif :** apporter aux entreprises françaises un soutien financier afin de les inciter à participer durant l'hiver 2020/21 aux **salons internationaux les plus stratégiques** (le METS d'Amsterdam, le Boot de Düsseldorf et le salon de Miami).

III. Promouvoir les destinations nautiques françaises

Mesure n°1 : valoriser la destination fluvestre française

En eaux intérieures, il est dénombré 556 installations portuaires ou haltes nautiques, et 8 500 km de voies d'eau navigables et d'innombrables lacs ou plans d'eau sont ouverts à la navigation de plaisance et aux activités nautiques.

Actuellement, le secteur de la location fluviale français est très en retard par rapport à ses homologues européens. Son taux de réservation se situe aux alentours de 30% pour cet été, contre 100% pour la Pologne, la Hollande, l'Allemagne et la Suède, 75% pour le Portugal et 60% pour l'Italie. Une particulière attention est requise pour soutenir ce secteur très dépendant d'une clientèle étrangère. L'actuelle crise peut être aussi une opportunité pour faire découvrir une activité méconnue par un grand nombre de Français dans un cadre sanitaire strict.

Mesure n°2 : promouvoir la destination « France nautique » par une campagne de communication

La France est un pays « culturellement » nautique. Mer, littoral, eaux vives, lacs, rivages ; en métropole comme en outre-mer, l'activité nautique est importante, elle se transmet de génération en génération, de façon évolutive, au gré des cultures territoriales, des innovations et des tendances. Les loisirs nautiques s'exercent sur l'ensemble des territoires par 13 millions de Françaises et de Français. L'étude menée par VVF auprès de 4 000 Français, du 20 au 29 avril 2020, pour connaître leurs intentions concernant les prochaines vacances d'été font du littoral la première destination touristique (41% des sondés).

IV. Accompagner le nautisme durable

Mesure n°1 : accompagner la poursuite du déploiement de la filière REP plaisance, en pérennisant le financement de la déconstruction du stock historique des bateaux, issu du DAFN

La filière REP de déconstruction des bateaux de plaisance est désormais opérationnelle : depuis le 1er janvier 2019, les metteurs sur le marché doivent s'acquitter d'une écocontribution auprès de l'APER pour tout bateau vendu en France et les premières déconstructions ont débuté en septembre 2019. **Il s'agit d'une première mondiale.**

A ce jour, 22 centres de déconstructions sont opérationnels en métropole. 10 à 15 centres supplémentaires seront agrées d'ici la fin de l'année 2020. Le taux de couverture du territoire est différent en fonction des régions. L'objectif est d'atteindre au plus vite un niveau de couverture permettant à chaque plaisancier, chaque collectivité, chaque professionnel du nautisme de trouver un centre à moins de 150 km. La filière est en cours de développement aux Antilles ou un appel d'offre a été lancé au 1er trimestre 2020. Les dossiers de candidatures sont actuellement à l'étude pour l'ouverture de centres en Martinique, Guadeloupe et Saint-martin.

Afin de poursuivre son déploiement, l'éco-organisme travaille en ce moment sur trois principaux chantiers :

- Identifier les entreprises de traitement des déchets et de recyclage capables de répondre au cahier des charges de la filière REP plaisance et de venir consolider le maillage territorial en centres agréés,
- Faire connaitre l'existence de la filière auprès des collectivités et particuliers des territoires,
- Travail, en lien avec les collectivités, sur les dispositifs pouvant être déployés pour aider au financement des opérations exceptionnelles de transport (renflouement, grutage, transport exceptionnel…)

Mesure n°2 : soutenir les actions portées par la filière pour le recyclage des composites et encourager les travaux et la recherche sur l'éco-conception des bateaux

La FIN a créé en 2019 un groupe de travail interfilières sur le recyclage des composites polyester/fibre de verre. Il rassemble à ce jour les filières industrielles du nautisme, de l'automobile, de l'aéronautique, des énergies renouvelables (éoliennes), de la plasturgie, du transport routier, et s'est réuni une première fois en novembre 2019.

Mesure n°3 : déployer, avec un soutien financier public, une application mobile d'éco-navigation (sensibilisation, sciences participatives)

Convaincue que l'équipement n'est rien sans un comportement vertueux associé, la FIN a conçu en 2018 le MOOC "Nautisme Durable", pour permettre à chacun d'allier passion et préservation du milieu naturel. Cette formation en ligne et gratuite a pour objectif de faire découvrir au plus grand nombre les gestes et pratiques à privilégier au port, au mouillage et en navigant, mais également pour l'entretien de son bateau, y compris lorsque celui-ci devient hors d'usage.

En 2019, à l'occasion de la journée mondiale des océans le 8 juin, la FIN a lancé une nouvelle version du Mooc Nautisme Durable. Quatre nouvelles thématiques ont été ajoutées dans des formats renouvelés, plus courts et dynamiques :

- Le nautisme en outre-mer, élaboré en partenariat avec l'Ifrecor - Initiative Française pour les Récifs Coralliens ;
- Les océans et la menace plastique, dont le contenu a été fourni par Surfrider Foundation Europe ;
- La plaisance en eaux intérieures, avec l'appui pédagogique de VNF - Voies Navigables de France ;
- Les sports et loisirs nautiques, avec la participation du Ministère des Sports.

Au total, 2245 personnes ont suivi le MOOC à ce jour.

Une application mobile serait un outil complémentaire utile, moderne et adapté à la pratique.

Version du 14 mai 2020
Evolutions en JAUNE

PLAN DE DECONFINEMENT

Fédération française de voile

#EnviedEmbruns

(Envie d'embruns)

Depuis le 14 mars l'ensemble des activités nautiques ont été suspendues. Dans un objectif de reprise de ses activités, la Fédération Française de Voile souhaite la réouverture des clubs de voile dans le contexte du déconfinement progressif de la population française : **« *Vivre avec, agir progressivement, adapter territorialement* »** (Edouard Philippe, discours devant l'Assemblée nationale du 28 avril 2020).

La voile est une activité physique et sportive de grand air pratiquée en environnement nautique naturel (mer, lacs, rivières,…), individuellement ou en équipages réduits, à l'école, entre amis ou en famille. La pratique de la voile a des vertus avérées sur la santé et le bien vivre à tous les âges de la vie. La voile se pratique dans de grands espaces naturels et aérés avec une très faible densité humaine, sous réserve de respecter les mesures de distanciation sociale lors de l'accueil et des départs de clubs. La responsabilité et la solidarité traditionnelles des marins, associées à un secteur économique et social d'encadrement des pratiques par des personnes compétentes, garantie une protection des pratiquants et leur assistance en cas de difficulté très largement sans recours aux services publics de secours. La voile, au regard du COVID-19, est une activité estimée « Low Risk » par la Commission Médicale de la Fédération Internationale de Voile (World Sailing). (*Sailing is considered a "low-risk" sport regarding Covid-19 – Medical Commission - World Sailing - April 2020).*

En complément des interactions limitées entre individus, pour prendre en compte le contexte exceptionnel de l'épidémie du Covid-19, les clubs de voile et structures d'accueil nautique sont prêts à prendre des mesures complémentaires exceptionnelles afin de protéger leurs adhérents, clients, publics, élèves d'un côté et salariés, prestataires et bénévoles de l'autre :

- le port du masque, obligatoire dans les transports, est fortement recommandé (obligatoire) dans le club et jusqu'à l'accès à l'eau (préparation à la navigation) puis dès le retour à terre,
- les pratiques préconisées s'orienteront prioritairement vers les supports et équipements individuels (Paddle, planches, dériveurs solitaires, etc.),
- dans le respect d'une distance sociale de 1,5 mètre à terre,
- avec une personne pour 5m^2 lors des briefings, groupements et préparations physiques, tous obligatoirement en extérieur,
- sous toutes réserves des possibilités d'accès aux plans d'eau, aux ports et rampes d'accès, la fédération ayant demandé à Madame la ministre des sports de préserver les parties de plage permettant l'accès aux plans d'eau (plages interdites par ailleurs jusqu'à nouvel ordre),
- dans le strict respect des consignes gouvernementales et des mesures sanitaires.

Dans ce cadre la Fédération Française de Voile propose un plan de déconfinement en 3 phases.

BANQUE POPULAIRE
PARTENAIRE OFFICIEL
MARINE NATIONALE
PARTENAIRE FÉDÉRAL

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE
17, rue Henri Bocquillon 75015 Paris
Tél : 01 40 60 37 00 - Fax : 01 40 60 37 37 - www.ffvoile.fr

La Fédération Française de Voile est l'autorité nationale de la voile, membre de l'I.S.A.F, du C.N.O.S.F. Reconnue d'utilité publique par décret du 20/12/72

1ère phase : avant les vacances d'été

GROUPES SCOLAIRES Sous réserve de conventionnement ou d'accord avec les autorités académiques, accueil des clubs de voile affiliés à la FFVoile et labélisés « école française de voile » de classes partielles par groupes de 15 élèves maximum :

- à partir du 12 mai : ouverture aux écoles élémentaires,
- à partir du 18 mai : ouverture aux collèges,
- à partir du 3 juin : ouverture aux lycées.

PRATIQUES SPORTIVES DE HAUT NIVEAU Reprise des pratiques de Haute performance : Sportives et Sportifs de Haut Niveau (SHN) Olympiques et mention particulière, parce que soutenus par une économie française de pointe, pour les Skippers et équipages professionnels de Course au Large (IMOCA, ULTIM, Figaro, etc…), les professionnels et SHN de Fun board et de Kite board, avec leur encadrement technique, dans la limite de 9 SHN maximum entrainés simultanément.

FORMATIONS DE CADRES Maintien et reprise des formations de cadres engagées à distance pour partie et en petits groupes limités à 10 personnes maximum encadrement inclus.

PRATIQUES INDIVIDUELLES Permettre la pratique sportive individuelle en clubs dans le strict respect des règles de sécurité du dispositif de surveillance et d'intervention du club.

PRATIQUES COLLECTIVES ET COMPETITIVES Organisation de rassemblements dans la limite de 10 personnes maximum en respect des normes de distanciation de 1,5 mètre à terre (briefing) ou 5m^2 par personne (en cas d'exercices à terre).

2ème phase : pendant les vacances d'été

MEMES DISPOSITIONS QUE PRECEDEMMENT ET …

VACANCES EDUCATIVES Organisations des vacances sportives de grand air en accompagnement du programme « Vacances Apprenantes ».

TOURISME RESIDENTIEL Accueil, à travers les stages d'été, des touristes et des populations locales en vacances en France, dans le respect des dispositions d'usage estival, pour des pratiques privilégiant les cours particuliers ou en petits groupes distanciés. Organisations de vacances sportives de grand air avec organisation de stages de voile adaptés aux contraintes définies.

PRATIQUES COMPETITIVES Tel que indiqué par le Ministère des Sports, interdiction des compétitions jusqu'au 31 juillet, puis redémarrage de la pratique sportive compétitive à l'échelon local pour limiter les déplacements et à faible effectif.

3ème phase : après les vacances d'été

MEMES DISPOSITIONS QUE PRECEDEMMENT ET …

PRATIQUES COMPETITIVES :

- Favoriser les compétitions locales,
- Minimiser les déplacements (privilégier les régates locales, de clubs et de bassins,…),
- Reprise du calendrier sportif national (Championnats de France, Régates de grade 4),
- Interdiction des régates internationales sauf les départs de Course au Large autorisés (régates de grades 2 et supérieurs)

Il est entendu que l'ensemble de ces recommandations peuvent évoluer en fonction de l'état sanitaire général de la France, des retours d'expériences et des recommandations Gouvernementales. Par ailleurs, ces mesures peuvent être adaptées en termes de temporalité, connaitre des interfaces de transitions et s'appliquer localement de façon plus limitative en fonction des capacités des clubs à assurer prioritairement la prévention et la santé des publics et du personnel. Lorsque ces recommandations évolueront, elles seront publiées et portées à la connaissance des membres de club et des licencié-e-s par la FFVoile via ses différents réseaux de communication.

Par ailleurs, la FFVoile recommande fortement aux personnes présentant des symptômes du Covid-19 (fièvre, toux, gêne respiratoire, fatigue inexpliquée, éruption cutanée, diarrhées, vomissements, malaises ou chutes inexpliqués et contact avec un malade Covid-19), ainsi que tous ceux présentant des facteurs de risques cardio-vasculaires non contrôlés, des antécédents cardiaques ou pulmonaires, des prises d'anti-inflammatoires ou des hospitalisations récentes **de ne pas reprendre l'activité physique et sportive sans l'avis de leur médecin traitant** (téléconsultations possibles en période de confinement).

Rappel des Gestes Barrières à respecter :

Pour les personnes se trouvant ou revenant d'une zone où circule le virus :

- Surveillez votre température 2 fois par jour ;
- Surveillez l'apparition de symptômes d'infection respiratoire (toux, difficultés à respirer…) ;
- Lavez-vous les mains régulièrement ou utilisez une solution hydro-alcoolique ;
- Evitez tout contact avec les personnes fragiles (femmes enceintes, malades chroniques, personnes âgées…) ;
- Evitez de fréquenter des lieux où se trouvent des personnes fragiles (hôpitaux, maternités, structures d'hébergement pour personnes âgées…) ;
- Évitez toute sortie non indispensable (grands rassemblements, restaurants, cinéma…) ;
- Travailleurs/étudiants : vous pouvez retourner travailler en l'absence de symptômes ;
- Les enfants, collégiens, lycéens peuvent être envoyés à la crèche, à l'école, au collège ou au lycée.

En cas de signes d'infection (fièvre ou sensation de fièvre, toux, difficultés respiratoires) si vous habitez dans une zone où circule le virus ou dans les 14 jours suivant le retour d'une zone où il circule :

- Ne pratiquez aucun effort physique ;
- Contactez le **Samu Centre 15** en faisant état de vos symptômes et de votre séjour récent ;
- Evitez tout contact avec votre entourage;
- Ne vous rendez pas chez votre médecin traitant ou aux urgences, pour éviter toute potentielle contamination.

Version du 16 mai 2020

Protocole de reprise de l'activité de Haut Niveau VOILE

(Déconfinement progressif)

Préconisations pour la reprise de la navigation et de l'entrainement dans les structures labellisées « Pôle » et les clubs affiliés à destination des sportives et sportifs de haut niveau (SHN) et de leur encadrement.

Le protocole de reprise de l'activité de haut niveau voile s'inscrit dans le cadre du plan de déconfinement progressif de la FFVoile et vise prioritairement la protection des SHN au regard du Covid-19. La situation de pandémie mondiale en cours d'évolution amènera ces recommandations et injonctions à être revisitées régulièrement. L'ensemble de ce dispositif sera donc amené à être adapté selon les constats de mise en œuvre et en cas d'évolution de la situation sanitaire. La FFVoile informera tous les acteurs, SHN, encadrement et dirigeants de toute évolution via son site internet.

Selon les instructions du ministère des sports relayées par la commission médicale FFVoile (CoMed), toute reprise de l'entrainement doit être obligatoirement précédée d'une visite clinique auprès d'un médecin, de préférence, médecin d'équipe de France ou médecin du pôle, à défaut médecin référent. Pour préparer cette visite, *l'auto-questionnaire médical* est à transmettre au médecin aussitôt que possible. En cas de réponse positive à une seule des questions, la reprise d'une activité physique et sportive haut niveau impose un accord médical de non-contrindication. Dans tous les cas, les sportifs et sportives de haut niveau doivent décider de ne pas reprendre leur activité de navigation et d'entrainement s'ils ont des doutes pour leur santé.

Il est entendu que la reprise de l'entraînement s'effectue sur la base du volontariat avec la pleine acceptation des risques potentiels par le sportif ou la sportive qui décide de reprendre son activité d'entrainement. *L'attestation de reprise volontaire* vérifie cette condition de reprise.

Selon les textes en vigueur à ce jour, la navigation en équipage reste interdite jusqu'à nouvel ordre (doubles olympiques, équipages,…) sauf dérogations à venir (à l'étude pour la Course au Large Haut Niveau et professionnelle et la voile olympique).

Toute reprise doit se réaliser dans le respect :

- **Du Guide d'accompagnement des Sportifs de Haut Niveau et Sportifs Professionnels**
- **Des recommandations du guide de recommandations sanitaire de la reprise des activités sportives**
- **Dans le respect des recommandations ministérielles pour les équipements**

BANQUE POPULAIRE
PARTENAIRE OFFICIEL
MARINE NATIONALE
PARTENAIRE FÉDÉRAL

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE
17, rue Henri Bocquillon 75015 Paris
Tél : 01 40 60 37 00 - Fax : 01 40 60 37 37 - www.ffvoile.fr

La Fédération Française de Voile est l'autorité nationale de la voile, membre de l'I.S.A.F, du C.N.O.S.F. Reconnue d'utilité publique par décret du 20/12/72

Avant toute navigation, il convient de s'informer auprès des autorités locales et territoriales sur les dérogations, restrictions ou autorisations de naviguer.

Dans le respect de la hiérarchie des normes, les dispositions des lois et ordonnances du gouvernement, les mesures territoriales (préfet maritime, préfet de région, préfet de département) et les instructions du ministère des sports, actuelles ou futures restent évidemment premières et prépondérantes sur les dispositions éventuellement contraires du présent texte. Les informations officielles du gouvernement.

- **Principes généraux :**

L'orientation générale de ces mesures consiste à permettre la reprise progressive de l'entrainement sur l'eau et en pôle tout en respectant à tout moment et en tout lieu les mesures dites « barrières », mesures d'hygiène et distanciation physique, en restant le moins longtemps possible en groupe pour réduire au minimum son temps de présence dans la structure d'entraînement.

Il reste entendu que les déplacements en France doivent rester totalement exceptionnels et soumis à autorisation préalable. De même, un déplacement vers un pôle France situé à plus de 100km du lieu de résidence ou hors département s'effectue avec une autorisation en bonne forme de la direction technique nationale (DTN, DEF ou coordonnateur relève).

Dans tous les cas, les déplacements à l'étranger sont interdits jusqu'à nouvel ordre.

- **Recommandations générales :**

Le respect des gestes barrières (cf. site du gouvernement) doit guider les actions de chacune et chacun à tout moment. L'objectif d'évitement des contacts interindividuels non protégés reste premier.

Dès qu'une sportive ou un sportif quitte son lieu d'habitation il est recommandé qu'il ou elle porte un masque et soit en possession de gel ou d'une solution hydro alcoolique à utiliser dès qu'il ou elle a touché un quelconque élément avec lequel une autre personne a pu être en contact.

Le port du masque, obligatoire dans les transports publics ou collectifs (véhicules de pôle ou véhicule personnel utilisé pour transporter une autre personne) est recommandé jusqu'à la mise à l'eau du bateau et dès le retour à terre. L'emport d'un masque sur l'eau en sac étanche est recommandé pour se protéger mutuellement en cas d'assistance par l'entraineur ou un partenaire ou de secours éventuels en cas de besoin.

Les matériels doivent être nettoyés à l'aide de virucide de norme 14776.

Une distance minimale d'un bon mètre avec toute autre personne doit être constamment respectée.

En cas d'exercice physique en groupe à terre, une surface minimum de $4m^2$ pour chacun sera préservée (carré de deux mètres sur deux : à bras tendus horizontalement en rotation dans un cercle de 360 degré, personne ne doit pouvoir toucher les doigts d'un autre). Un espacement plus grand est encore plus efficace, en particulier en cas de vent.

Aucun rassemblement impliquant d'autres personnes que l'équipe de SHN et son encadrement ne doit dépasser 10 personnes au maximum.

Il est recommandé d'utiliser des moyens de transport individuel pour faire les trajets domiciles/Pôles. A défaut, le port d'un masque est obligatoire dans les transports en commun et le port de gants (vinyle ou latex) recommandé. En cas d'utilisation d'un véhicule collectif (de service) du pôle, le nombre de passagers est limité par les textes en vigueur à cette date à une personne en sus du conducteur dans le véhicule avec port des masques obligatoires pendant tout le trajet.

- **Accès aux pôles :**

- *Sportifs et sportives* : les seul(e)s sportifs(ves) autorisé(e)s à accéder aux structures sont celles et ceux listé(e)s.

- Les groupes d'entraînement ne doivent pas se croiser pour ne rassembler plus de 10 personnes dans un même lieu. Une coordination doit être prévue entre les entraîneurs des différents groupes pour espacer leurs horaires de navigation respectifs.

- *Encadrement :* seuls le médecin du Pôle et les entraîneurs référents des sportifs(ves) listé(e)s ci-dessous en entraînement ont une bonne raison d'être présents sur la structure. Dans le cas contraire, le télétravail et les réunions en visioconférence restent à privilégier.

- *Dirigeants et bénévoles :* les contacts téléphoniques et les réunions en visioconférence restent à privilégier pour les dirigeants et bénévoles attachés au pôle. Toutes les personnes à risque (âge, maladie, fatigue, etc.) sont très cordialement invitées à ne pas fréquenter le pôle.

- **Les bâtiments et espaces extérieurs**

- *Les salles de musculation et les vestiaires* restent fermés jusqu'à nouvel ordre.

- *Partie administrative des locaux et salles de réunion :* Seuls les cadres/permanents de la structure y sont autorisés (les sportifs et sportives doivent rester à l'extérieur) le personnel devra respecter les règles fixées par le gouvernement (espace par personne, gel/solution hydroalcoolique…)

- *Sanitaires :* Les toilettes sont à ouvrir si possible, en renforçant le nettoyage, au minimum toutes les deux heures avec fiche de suivi et selon les particularités des locaux des différentes structures. Les douches restent fermées jusqu'à nouvel ordre.

- *Parking à bateaux et convois :* L'accès aux parking et locaux techniques est réservé à un usage ponctuel et isolé, en strict respect des dispositions de distanciation, afin de pouvoir mettre en état les matériels roulants et de navigation. L'utilisation collective des véhicules de transports de personnes est interdit jusqu'à nouvel ordre.

- **Avant et après la navigation :**

Il est recommandé de stocker son matériel autant que possible en extérieur pour éviter le plus possible l'entrée dans les locaux communs initialement prévus au stockage des matériels nautiques.

Lors de la préparation ou du rangement du matériel sur le parking, il est recommandé de s'isoler le plus possible des autres membres du groupe d'entraînement et d'y passer le moins de temps jusqu'à son départ de la structure.

En cas de nécessité de contact sur des poignées ou boutons de porte, penser à régulièrement se laver les mains avec un flacon personnel de produit hydroalcoolique. La structure prévoit de son côté le nettoyage régulier des éléments utilisés du bâtiment (poignées de porte et de portail, serrures à codes ou mécanique, WC, …).

- **Sur l'eau :**

Toujours respecter la distance d'un mètre, notamment lorsque le bateau du sportif et celui du coach sont proches. Le port du masque est recommandé pour l'entraîneur comme pour les navigants, lors des situations de proximité (consignes ou assistance).

Les bouteilles d'eau devront être conservées dans le bateau de chaque utilisateur et ne pas circuler d'une personne à l'autre. L'utilisation de contenant du type Camelback est recommandée.

Particularité pour les futures navigations en double (actuellement interdites) : le port d'un casque avec visière est étudié pour soutenir une demande de dérogation.

- **Briefing/débriefing :**

Les réunions de début et de fin de séance doivent se dérouler uniquement en extérieur, du fait de l'interdiction d'accès aux bâtiments et d'interdiction des rassemblements en lieux fermés.

Il est recommandé de privilégier les retours en direct sur l'eau.

L'organisation de briefing et débriefing en extérieur respecte le maintien d'une distance sociale d'un minimum de 1,5 m et en tenant compte du vent (augmenter les distances et ne pas placer les personnes sous le vent les unes des autres, donc en rangs décalés vent de travers, ceux qui toussent sous le vent).

Il est recommandé d'effectuer ces briefings et/ou débriefing à distance (en visio conférence) en amont et en aval des séances de navigation.

- **Suivi médical :**

En cas de moindre symptôme, arrêter immédiatement la pratique sportive et se signaler au médecin de Pôle ou de l'EdF et se conformer strictement à ses instructions.

Signaler tout cas de contamination dans son environnement familial, personnel ou professionnel au médecin de Pôle ou de l'EdF et se conformer strictement à ses instructions.

Annexe

Préconisations de la cellule d'optimisation de la performance humaine FFVoile

Retrouver des repères

Reprendre un rythme de vie « normal » avant de retrouver le chemin de l'entraînement.

Pour chaque sportif

- Remplir l'auto questionnaire médical de la COMED et le transmettre au médecin référent lors de la prise de rendez-vous obligatoire.
- Prévoir un bilan psychologique individualisé.
- Prévoir des contenus d'entraînement qui prennent en compte de l'état de chaque sportif.
- Fixer des objectifs à court terme en valorisant l'état présent.

Reprise de la navigation

- **Proscrire les efforts à forte intensité** au moins pendant les 6 premières semaines de reprise.
- Respecter la **progressivité de la charge** pendant 6 semaines minimum.
- Veiller à **l'hygiène de vie** : retrouver un équilibre et un bien être.

Prudence et patience :

- Rester vigilent sur l'apparition de potentielles blessures suite à un arrêt prolongé,

- Rester vigilant dans les conditions de navigations intenses (brise, Pumping,…) suite à l'arrêt prolongé d'activité.

Note à l'attention des entraîneurs

L'entraineur est le relais privilégié auprès des athlètes

- Prévoir la passation des **tests médicaux et psychologiques** avec :

1ère semaine : **pratique libre de plein air**,
2ème semaine : reprise **progressive** de l'entraînement à l'envie.

- **Coordonner** la navigation avec le Préparateur physique.

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE
17, rue Henri Bocquillon 75015 Paris
Tél : 01 40 60 37 00 - Fax : 01 40 60 37 37 - www.ffvoile.fr
La Fédération Française de Voile est l'autorité nationale de la voile, membre de l'I.S.A.F, du C.N.O.S.F. Reconnue d'utilité publique par décret du 20/12/72

- Privilégier **plaisir**, posture et respiration correcte, qualité de transmission, sensations.
- Fixer un **nombre maximal d'entraînement** hebdomadaire.

Plus d'informations sur la plateforme fédérale : https://claco-ffv.univ-lyon1.fr

Note à l'attention des préparateurs physiques

Le préparateur physique est le garant d'une « bonne » reprise

- **Coordonner** et **individualiser** les contenus avec l'entraîneur pour une reprise globale progressive et coordonnée. Thématiques des contenus :
    - réathlétisation (de 4 à 6 semaines),
    - transmission gainage profond,
    - « reprise » de masse musculaire.
- **Evaluer :**
    - expérimenter le BLOC 1 des nouvelles évaluations,
    - tests musculaires : à partir de la 3ème semaine post reprise,
    - tests aérobie : pas avant la 4ème semaine.

Cluster d'entreprises

dédiées au refit, à la réparation maintenance et aux services aux yachts

Crise COVID 19 - Point de situation au 18 mai 2020

sur la reprise des activités de l'industrie du Yachting Professionnel.

A l'issue de la visio-conférence initiée ce jour par Madame la députée Sophie Panonacle, en présence de son collègue Stéphane Claireaux, dans le cadre du travail du Team Maritime parlementaire, nous avons réalisé cette note de synthèse qui reprend les éléments de présentation de la situation économique de la filière yachting ainsi que les enjeux déterminants pour la reprise.

Pendant le confinement :

Très vite après le début du confinement, le 17 mars dernier, la moitié des chantiers navals de réparation installés en Méditerranée française ont fermé, sur demande croisée des équipages de yachts et des sous-traitants ; ces derniers ayant par ailleurs, dans leur grande majorité, continué à travailler.

La fermeture des chantiers était motivée par la crainte d'une propagation du virus dans le cadre de co-activités en espaces restreints mais aussi par manque de certaines capacités de sous-traitance de spécialités (étrangère) qui empêchait de poursuivre les travaux.

Après trois semaines environ de fermeture, les chantiers ont rouvert. Les sous-traitants et armateurs insistaient également en ce sens afin que les bateaux puissent être livrés dans des délais convenables. Les chantiers vident aionsi le stock des bateaux stationnés en entretien.

Queslques chiffres : 80% des entreprises ont utilisé le chômage partiel. Au redémarrage à la mi-avril, l'activité était à 20% de la normale et est aujourd'hui à 70%.

Sur cette période de confinement et pour la continuation de l'activité, le cluster s'est chargé d'effectuer des achats groupés de masques pour en fournir aux entreprises adhérentes qui en avaient besoin dans le cadre du maintien voire de la poursuite de leur activité.

Le Cluster s'est par ailleurs appliqué à ce que les règles COVID édictées par les chantiers ne soient pas rédhibitoires pour les sous-traitants et ne deviennent par leurs contraintes un écueil supplémentaire à la reprise d'activité.

Le déconfinement et la reprise :

Le lancement progressif du déconfinement intervient à la période habituelle du début de la saison de navigation des yachts et la fin de celle d'hivernage durant laquelle ces unités sont entretenues dans les chantiers. Le niveau d'activité yachting de la saison estivale sera déterminant de celui de la prochaine saison d'hivernage.

Aussi, les attentes des professionnels sont fortes afin que les pouvoirs publics fassent un effort de clarté et de visibilité. Le flou et les imprécisions réglementaires actuelles immobilisent les bateaux ce hypothèque lourdement les activités d'entretien et de maintenance qui doivent reprendre fin septembre prochain.

Clarté : Les décrets et arrêtés qui concernent la navigation entretiennent une ambiguïté constante qui ne permet pas de savoir clairement ce qui est autorisé et ce qui ne l'est pas. Quelle que soit la taille du bateau, à entendre même les propos du Président de la FFvoile, le questionnement est général sur le nombre de personnes qui peuvent embarquer par exemple.

La difficulté est qu'en réalité, les termes employés dans les textes en vigueur ne sont pas toujours appropriés. En effet, récemment par exemple, « Yalla » un M/Y de 73m s'est vu refuser de pouvoir naviguer et quitter la Ciotat car l'équipage se compose de 20 membres d'équipage et qu'on ne peut embarquer plus de 10 personnes sur un bateau de plaisance. C'est en l'occurrence la distinction mériterait d'être clairement établie entre : bateau de plaisance, yacht privé et yacht de commerce.

Sous la précédente mandature, le Député Arnaud Leroy avait effectué un précieux travail global d'harmonisation autour de l'économie bleue mais tout ceci n'a jamais abouti. C'eut été pourtant utile à clarifier les choses.

Ce manque de clarté actuel est un frein évident au retour très attendu de la navigation de yachts sur nos côtes et dans nos ports méditerranéens français.

Visibilité : La France n'est pas assez claire sur les autorisations qui seront données en matière d'entrée sur le territoire national ces prochains mois et entre une interdiction faite aux touristes qui ne seraient pas originaires de l'espace Schengen, la mise en place même pour les visiteurs européens de périodes de quatorzaine. Le tourisme estival est pour l'heure profondément compromis.

90% des yachts appartiennent à des étrangers et si en plus on met en place des quatorzaines sans harmonisation avec les pays voisins, on crée de fait un avantage concurrentiel direct pour eux, ces destinations devenant immédiatement beaucoup plus attractive (exemple Italie)

Or l'industrie du yachting est internationale et liée au tourisme. Fermer nos frontières ou en restreindre les modalités de passage condamne toute activité yachting et tue la reprise d'activité des chantiers navals de septembre.

Dans l'immédiat, la reprise économique de l'industrie du yachting dépend donc de la liberté de naviguer mais aussi de l'ouverture de nos frontières, tout cela évidement dans le parfait respect des règles sanitaires utiles à arrêter la propagation du virus COVID 19.

Enfin, parce que nos activités sont par essence liées au tourisme, il est important le yachting professionnel soit éligible aux aides du plan tourisme lancé par le gouvernement il y a quelques jours.

Pour leurs activités, la Fédération Française des Ports par la voix de Serge Pallares et la Fédération des Industrie Nautiques par celle de Fabien Métayer le réclamaient également.

Pour terminer, la relance de nos activités refi de yachts passe nécessairement par les rendez-vous business que constituent les salons d'Automne (Yachting Festival de Cannes, Monaco Yacht Show et METS Amsterdam). **Il serait appréciable qu'en ce sens, des dispositifs d'aide au maintien et à la réussite de ces salons puissent être mis en place au bénéfice de nos entreprises pour faciliter l'amorce d'une saison de chantier réussie.**

NICE, LE 4 MAI 2020

L'ENGAGEMENT SOCIÉTAL ET ENVIRONNEMENTAL DU YACHTING PROFESSIONNEL

Chers tous,

La crise du COVID-19 est extrêmement dure pour le secteur touristique en Europe, et le Yachting professionnel n'y échappe pas, avec son cortège de mises au chômage partiel, d'annulation des grandes manifestations de Cannes et Monaco, de réductions d'effectifs dans les équipages et des contraintes très strictes du confinement, y compris les restrictions d'accès aux eaux françaises, ports compris.
Les armateurs et gestionnaires du Yachting demandent, bien entendu, la levée progressive de ces restrictions légitimes et espèrent pouvoir redresser la situation pour que la saison de l'été 2020 apporte ses retombées économiques aux destinations, restaurants et autres acteurs touristiques de Corse et de la région Provence Alpes Côte d'Azur.

Cependant, ces mêmes professionnels du Yachting, du monde portuaire, du pilotage et représentants du monde maritime souhaitent communiquer ici leur **engagement dans une démarche sociétale et environnementale de fond**.
Concrètement, alors que les autorités maritimes seront probablement contraintes de reporter la mise en œuvre des restrictions sur les mouillages dans les zones de posidonies (navires de plus de 24 mètres), la profession s'engage à ce que ces mesures soient appliquées par les professionnels **dès la saison 2020**, sans attendre les arrêtés officiels, sur la base des discussions qui se sont déroulées fin 2019, et des tendances déjà engagées dans ce sens depuis plus de 2 ans par la prise de responsabilités environnementales des armateurs et des capitaines.
Pour ce faire, les signataires vont diffuser à tous les professionnels (Provence Alpes Côte d'Azur) les éléments de cartographie prévus par les autorités (avec traduction en anglais) permettant aux capitaines de mieux choisir leurs points de mouillage, dans le respect des herbiers de posidonies, avec les recommandations et mention des outils associés (Medtrix, Donia[1]).
Par cette décision, le Yachting professionnel entend démontrer son sens des responsabilités collectives, sociales et sociétales, et – accessoirement – que la prévention et la pédagogie sont plus puissantes que la coercition.

Les signataires travaillent également avec les professionnels pour définir les meilleures pratiques sanitaires à bord des yachts, au port comme en navigation, pour les équipages comme les Clients.
Les signataires et leurs adhérents, partenaires et salariés souhaitent vivement que l'activité économique reprenne dans le respect des fondamentaux sociaux (emploi des marins), économiques (retombées dans les divers métiers du tourisme), environnementaux (protection du milieu marin) et sociétaux (enjeux globaux) des populations et de la planète.

Contacts : ECPY info@ecpy.org
Signataires : ECPY, MYBA, LYBRA, PYA, CCI Nice Côte d'Azur, UPACA, UM06, Station de pilotage de Nice, UPE06

1. plateforme.medtrix.fr et application Donia

LE YACHTING A L'HEURE DU DECONFINEMENT – MAI 2020
...pour une relance de l'activité en vue de la saison juillet-août 2020

Comme tout secteur de l'industrie touristique, le Yachting professionnel est percuté par la pandémie.
Les premiers grands événements de la saison, majeurs pour le Yachting, MIPIM, Festival du Film, ont été annulés, et à cette heure, les propriétaires de yachts du monde entier s'interrogent sur la pertinence de les déployer en Méditerranée, Var, Alpes-Maritimes et Corse notamment, Espagne et Italie également, pour l'été 2020. Voici les raisons pour lesquelles le Yachting Professionnel doit être inclus dans les mesures de déconfinement maritimes et terrestres, et dans la promotion de relance touristique.

Bref rappel sur le Yachting professionnel (cf. fiche jointe- mars 2019)

Une activité à très forte retombée vers de petites entités économiques, le tout à très faible impact sociétal. Pratiques d'exclusivité impliquant de très faibles concentrations des personnes, à bord comme à terre.

- Activité de luxe extrême, générant de très importantes retombées économiques (PACA : ~1 Md €/an)
- Ces unités transportent, tout au plus, une douzaine de passagers, à très fort pouvoir d'achat
- Sur 4 000 yachts dans le monde, plus de 2 400 sont en Méditerranée l'été. Equipages de 2 à 40+ membres. Construits aux normes commerciales et soumis aux règlements internationaux (mais pas des « navire à passagers » au sens de l'IMO)
- Capitaines et équipages professionnels – internationaux – appliquant SOLAS / ISPS / POLMAR... 50% de l'effectif travaille à l'accueil, hôtellerie et restauration « haut de gamme » aux meilleures normes
- Basse saison : fortes retombées dans les ports (06 – 83), villes portuaires et chantiers (83 – 13)
- Haute saison : fortes retombées dans les destinations (06 – 20 – 83), restaurants, commerces, sites touristiques de toutes sortes + très fortes entrées fiscales via le charter (location)

Capacité à mettre en œuvre les mesures sanitaires

Des marins professionnels très bien encadrés, et capables de faire appliquer strictement les mesures mises en place par l'armateur + édictées par les autorités

- Arrivée au port : déclaration préalable – informer les yachts des procédures ; contrôles sanitaires
- Séjour au port : mise en œuvre à bord des règles à l'instar de celles en vigueur au port et en ville
- Nettoyages complets + contrôles + renforcement lors des mouvements de personnels & clients
- Navigations : contrôle des clients à l'arrivée (en plus des mesures aéroportuaires ou locales)
- Escales : France – Espagne – Italie usuellement (sauf restriction) – application des mesures locales

Engagement environnemental

L'engagement du Yachting professionnel en faveur du milieu et des sites maritimes est total

- Propriétaires et Capitaines sont (dans la grande majorité) très engagés au plan environnemental
- Nouvelles déclarations & engagements imminents (notamment sur la protection des Posidonies)
- Souci d'une faible empreinte énergétique, carbone et sociétale (faibles nombres, comportements...)
- Le Yachting évolue très rapidement vers une économie responsable

La France doit lancer des signaux forts – Les professionnels les relaieront

Il faut inclure le Yachting professionnel dans les messages qui appelleront une reprise de l'économie bleue

Le Yachting est un des moteurs du tourisme maritime qui permettront d'insuffler de l'activité touristique dans les destinations du sud de la France. Il est essentiel :

- Que les mouvements internationaux des clients et équipages des yachts soient favorisés
- Que les mouvements des Yachts entre continent, Corse, mais aussi Baléares, Sardaigne soient ouverts
- Que la France inclue dans sa communication, avec le volet maritime usuel (croisières...), une invitation très claire en direction du Yachting international.

De tels signaux : Equipages + Navires + Invitation, associés à des règles sanitaires rigoureuses permettront aux armateurs de décider, dès le début mai, de déployer leurs yachts en Méditerranée.

Avec ce délai, et la nécessaire préparation des navires et équipages, cela permettrait de sauver la saison du Yachting de juillet-août 2020, jouant alors son rôle de moteur de relance de la demande touristique PACA et Corse.

Les associations professionnelles (ECPY, MYBA, PYA,...) et les acteurs maritimes, portuaires et touristiques s'engagent et mettront leurs moyens & leurs relations avec les armateurs, au service de cette reprise d'activité responsable du Yachting professionnel pour la saison juillet-août 2020.

ECPY – European Committee for Professional Yachting
Quai Amiral Infernet – 06300 Nice – Tel : +33. (0)4.92.00.56.40 – Fax : +33. (0)4.92.00.56.41
Email: info@ecpy.org Website: www.ecpy.org
Association à but non lucratif loi du 1er Juillet 1901

Note de synthèse sur le Yachting professionnel - mars 2019

Etat des lieux

Le Yachting professionnel est une activité économique, maritime et nautique difficile à définir, souvent caricaturée, parfois traquée – par les administrations fiscales comme par les paparazzis – et dans tous les cas mal connue.

Pourtant, elle est très importante pour l'économie des pays européens, qui y excellent : Royaume-Uni, Allemagne, Pays-Bas, Italie, France, Croatie, chacun d'ailleurs sur des secteurs différents. Pour ce qui est de la France (et pour l'essentiel sur le littoral PACA), l'excellence se situe dans la destination touristique et l'infrastructure portuaire (Côte d'Azur) et – depuis une quinzaine d'années – les chantiers de réparation (Var et Bouches du Rhône) [PACA : 730M€ de CA, 580 entreprises et 3400 emplois directs – étude CCIR 2008].

On peut, à plusieurs titres, comparer le Yachting à l'aviation d'affaire : ni Plaisance, ni Croisière, c'est un monde à part, et ses règles sont différentes de celles qui s'appliquent à la plaisance[1] ou aux navires à passagers.

Chaque yacht est une PME de 3 à 15+ personnes. Le statut du Yachting relève bien de pratiques professionnelles (d'où son nom), notamment dans les domaines administratifs (règlementation maritime, fiscalité, importation, régime de TVA, taxes sur les fuels, régime social des marins...) et de gestion (management, commercialisation, formation). Ce qui le distingue de la Plaisance (loisir individuel).

Malgré ce poids économique, du fait de son caractère très international, cette industrie n'est pas défendue dans les ministères et il n'est pas d'année où telle administration, souvent par ignorance, parfois par appât du gain fiscal, ne prenne des décisions dramatiques pour l'économie du Yachting.

L'impéritie d'une ministre, fin 2016, en matière de protection sociale des équipages, a provoqué un très sérieux trou d'air dans les activités des ports et des chantiers français. L'aide interministérielle apportée par le Secrétariat général de la mer pour corriger cette bévue a été précieuse et efficace, mais a pris plus de deux ans ! Défendre le Yachting (comme d'autres entreprises du luxe), c'est défendre une activité exportatrice (la balance des paiements en a bien besoin) et des emplois.

La dernière attaque administrative vient des services de contrôle fiscal d'Aix-Marseille qui inventent une obligation de prélèvement à la source par les intermédiaires et les accusent d'actes de mauvaise gestion, mettant en péril des entreprises françaises comme de grandes sociétés internationales opérant sur la Côte d'Azur, qui toutes respectent les règles. Cela est perçu par les professionnels comme parfaitement arbitraire.

La disparité des déclinaisons nationales des règlements et directives de la Commission européenne crée, dans ce secteur où il est très facile de déplacer un yacht et son équipage, de très fortes distorsions de concurrence avec l'Italie et l'Espagne...et certainement plus d'évasions de yachts – notre gagne-pain – que d'évasions fiscales ! Au mieux, les yachts vont s'approvisionner en Italie, au pire ils quittent durablement nos ports et nos chantiers, pour les Baléares, l'Italie ou le Monténégro.

L'association ECPY, créée depuis plus de 20 ans, s'est fixé comme objectif de représenter les professionnels du Yachting, qu'ils soient français ou non, devant les administrations françaises et européennes, de négocier pour eux la clarification des règles, et de promouvoir la professionnalisation de ses entreprises par la formation. ECPY, de plus, met à disposition des outils, tels le contrat de transport « Yachting », la déclaration d'exemption de TVA, le registre mixte de fuel et autres documents approuvés par l'administration.
ECPY est la seule association qui traite exclusivement du Yachting professionnel international.
ECPY est en relation directe avec Bercy (DLF), le ministère chargé des transports (affaires maritimes, affaires sociales des marins), la direction générale des Douanes, et leurs différents représentants en région PACA, ainsi qu'avec le Secrétariat général de la Mer pour le levier interministériel.

[1] ...et le terme improbable de « grande plaisance », particulièrement malheureux, génère de nombreux contresens.

ECPY
Quai Amiral Infernet – 06300 Nice – Tel : +33. (0)4.92.00.56.40 – Fax : +33. (0)4.92.00.56.41
Email: info@ecpy.org Website: www.ecpy.org
Association à but non lucratif loi du 1er Juillet 1901

Quelques éléments-clés

- On définit le Yachting professionnel comme traitant de navires de plus de 20 à 25 mètres, propriété directe d'une société-armateur et indirectement d'un (riche) « beneficial owner ». Par définition, un yacht a un équipage professionnel permanent, est capable de navigations internationales, et, lorsque il est commercialisé, il l'est en bloc, et non à la cabine (différence avec la croisière).
- Hormis le cas des très grands yachts (super yachts, méga yachts...) qui sont dédiés exclusivement à l'usage personnel (non commercial) de leur richissime propriétaire (yachts d'Etat compris), beaucoup de yachts (flotte mondiale de ~4000 unités) ont un usage commercial.
- Les yachts commerciaux sont soumis à de très strictes normes de construction et respectent les obligations internationales (STCW, ISM, SOLAS, MARPOL, etc.). Dans la majorité des cas, leur capacité est limitée à 12 passagers (au-delà, ils ne seraient plus des navires de charge mais des navires à passagers, encore plus réglementés).
- La commercialisation a pour seule finalité de réduire le déficit d'exploitation en couvrant une partie des charges par les recettes de location. Ces sommes sont directement réinjectées dans l'économie locale, et on ne connait pas de yacht qui génère des résultats positifs. Un propriétaire qui veut profiter de son yacht enregistré au commerce doit le louer à sa société-armateur.
- Les yachts sont commercialisés selon deux types de contrats, le charter (location-affrètement) et le transport (itinéraire au forfait). Seul ce dernier, créé par ECPY à la suggestion des services de l'Etat, permet de rentrer dans le cadre normal d'exemptions de TVA et de TICPE.
- Le yachting mondial se répartit principalement entre deux bassins de navigation = Floride-Caraïbes (hiver) et Méditerranée (été). Certains yachts migrent pour faire les deux saisons. La saison commence ici en mai, avec le Festival de Cannes et le Grand Prix de Monaco. De nombreux salons professionnels « Yacht show » la rythment : Barcelone et Palma en avant-saison, Cannes et Monaco en après saison.
- Le port de Nice, grâce à la taille de ses quais commerciaux, a une double capacité de port d'embarquement/débarquement des charters, et de transbordement de yachts en pontée sur des cargos spécialisés, à destination / provenance de Floride – Caraïbes, pour réaliser cette migration saisonnière.
- En Méditerranée, la fréquentation principale, par ordre décroissant, est la région Sud - Monaco (25% du marché, ~46 000 escales/an), les Baléares et la Croatie avec 12% du marché, puis la Ligurie-Toscane, Naples, la Ligurie, Sardaigne, Corse (5400 escales/an) ; sans compter la Méditerranée orientale, très active avec la Grèce et la Turquie totalisant l'équivalent du littoral de la région Sud-Monaco.
- Les points focaux du Yachting en région Sud sont **Antibes** pour les sièges de sociétés de maintenance et de services aux navires et **Monaco** pour les sièges de sociétés de brokerage, de charter et de management ; les capacités portuaires de **Mandelieu à Menton** (560 postes de plus de 24 mètres sur 14 ports) ; **Saint-Tropez** pour les mouillages d'été ; **Toulon, La Ciotat et Marseille** pour les chantiers de réparation-refit.
- Le remarquable réseau de ports de yachting azuréen construit à partir des années 1965 a été financé en totalité par l'investissement privé, et retourne, après 35 ou 50 ans de concession, aux collectivités locales : la période actuelle voit beaucoup de tels retours (Vauban, Beaulieu, Menton-Garavan, etc.).
- La profession, dont la langue de travail est l'anglais, est dominée par l'internationalisation, qu'il s'agisse des pavillons de navires (Cayman Islands, Marshall Island, Red Ensign, Isle of Man, mais aussi Malte, Madère et Chypre), des équipages (UK, US, Australie, NZ), ou des services (charter et sales brokers, recrutement, assurances, formation...). Cependant le yachting reste une belle opportunité d'embauche pour de jeunes français formés à l'hôtellerie ou la mécanique, pour peu qu'ils soient autonomes et anglophones.
- Le « cocktail » constitué, d'un côté, par la forte présence anglo-saxonne et de l'autre par le territoire franco-monégasque, est très tonique. L'association ECPY se place à l'articulation entre ces deux mondes, professionnel d'un côté, institutionnel, portuaire et touristique de l'autre. On ne voit pas encore très clairement l'impact que pourrait avoir le Brexit sur ce secteur.

Le Yachting est une branche d'activité très dynamique dans les Alpes-Maritimes. Les professionnels ont le sentiment d'être pénalisés par le regard critique porté par les élus et administrations sur le luxe extrême véhiculé par l'objet « yacht » et le train de vie de sa clientèle. Mais cette activité fait vivre des milliers de français ordinaires, en retombée directe ou indirecte.

Il serait souhaitable que les intervenants politiques et institutionnels des Alpes-Maritimes aient un peu plus de considération pour le secteur maritime et portuaire en général, et acceptent d'accompagner le Yachting, plus particulièrement, dans ses combats très concurrentiels avec les autres régions méditerranéennes, qui ne demandent qu'à prendre notre place de leader.

ECPY
Quai Amiral Infernet – 06300 Nice – Tel : +33. (0)4.92.00.56.40 – Fax : +33. (0)4.92.00.56.41
Email: info@ecpy.org Website: www.ecpy.org
Association à but non lucratif loi du 1er Juillet 1901

Focus sur le yachting*

Chiffres-clés

	320 millions €	464	1 779
	chiffre d'affaires	établissements	effectifs
Poids dans la filière nautique	**40 %**	**49 %**	**55 %**

* Les professionnels du yachting regroupent les établissements de la filière nautique déclarant avoir plus de 20 % de leur chiffre d'affaires réalisés par la clientèle de yachts (bateaux ≥24m).

La Vente Négoce, la force du yachting

Domaines d'activité	Chiffre d'affaires yachting en millions d'€	Poids du yachting dans le nautisme par domaine d'activité
Fabrication/Construction	10	47 %
Maintenance/Réparation/Installation	61	44 %
Aménagement intérieur et extérieur	5	43 %
Vente/Négoce	184	22 %
Location services	49	39 %
Autres	11	27 %
Total général	***320***	***40 %***

Grâce aux infrastructures dédiées et aux nombreux professionnels présents dans les Alpes-Maritimes, le **yachting** génère une **part importante du nautisme** azuréen que ce soit en terme de chiffre d'affaires ou d'emplois. **55 % des emplois** sont concernés et le **yachting** représente **40 % du chiffre d'affaires total** du nautisme azuréen.
49% des établissements du yachting ont été créés, il y a moins de 5 ans. **60 %** des établissements emploient **moins de 2 salariés**.

Les **établissements de plus 10 salariés** constituent **57 % du chiffre d'affaire yachting**.
Le yachting s'appuie sur la vente et le négoce qui contribuent à hauteur de **57 % de son chiffre d'affaires**.
Cependant, la **vente/négoce** yachting ne concentre que **29 % des emplois**, ce qui place cette activité en terme d'emploi derrière la **Location Services (31%)** et devant la **Maintenance Réparation Installation (28 %)**.

Le tourisme fluvial
Une destination idéale pour cet été

DOSSIER DE PRESSE

Mai 2020

©VNF – Damien Lachas

Contacts presse :
VNF : Julie Cousein - 06 98 36 41 64 – julie.cousein@vnf.fr
Agence Manifeste : Olivier Astorg - 06 60 72 46 91 - olivier.astorg@manifeste.fr

SOMMAIRE

Intro P3

Voyages au fil de l'eau : Une expérience pour profiter de la nature, du patrimoine et des loisirs fluvestres P05
Les destinations phares du tourisme fluvial en France P05
Le canal du Midi et le canal du Rhône à Sète P05
Les canaux du Centre et de la Bourgogne P06
Le canal de la Marne au Rhin P06
La vallée de la Lys et la Lys transfrontalière P06
La Garonne et le canal latéral à la Garonne P07

Un patrimoine fluvial qui propose aux touristes d'aller à la rencontre de sites remarquables P09
Le plan incliné de Saint-Louis/Arzviller : un ouvrage unique en Europe ! P09
Le Pont-canal de Briare P09
Fonserannes, l'escalier de Neptune P10
Les maisons éclusières au service du tourisme P10

Des produits touristiques adaptés à toutes les envies P12
Les bateaux de location P12
La plaisance privée P12

Vivre et bouger au bord de l'eau : le tourisme fluvestre P13
Le vélo, une mobilité douce composante essentielle du tourisme fluvestre P13

INTRO – Un séjour « au vert » sur nos canaux français

Alors que la crise sanitaire que traverse le pays touche de plein fouet le secteur touristique et fait apparaitre de grandes inquiétudes pour la saison 2020, **le tourisme fluvial, et particulièrement la plaisance privée et le tourisme fluvestre*, est la destination qui répond aux besoins de l'été 2020.**

Les incertitudes qui pèsent sur la saison estivale convergent vers un tourisme national, voir local. Les annonces du Premier ministre ce jeudi 14 mai confirment ces orientations et invitent les Français à prendre des vacances en France, sans exclure pour autant de possibles restrictions locales selon l'évolution de l'épidémie.

Loin de la foule, les cours d'eaux proposent des espaces de respiration peu fréquentés pour les vacanciers et habitants désireux de déconnecter et de porter un autre regard sur leurs territoires.

Au cœur d'une nature préservée, en petit groupe et potentiellement proche de chez soi, les canaux et rivières offrent la liberté d'un voyage à la carte ou chacun vit à son rythme avec de belles opportunités d'activités, de découvertes patrimoniales et culturelles.

Les propositions locales sont nombreuses avec cette forme de tourisme durable, que ce soit sur ou autour de l'eau. Les cours d'eau proposent une multitude de plaisirs, de découvertes et d'aventures pour (re)découvrir les paysages et les terroirs.

Le développement du tourisme fluvial et des activités nautiques sur son réseau constitue l'une des missions de Voies navigables de France.

Avec **6 100 emplois directs et 15,6 millions de journées-passagers par an, le tourisme fluvial affirme son dynamisme au sein de l'offre touristique française** et sa contribution à l'attractivité des territoires. Au global, **on estime à 1,36 milliard d'euros chaque année les retombées économiques** générées par le tourisme fluvial pour les territoires.

Le tourisme fluvial français est habituellement très fréquenté par la clientèle étrangère (Europe du nord et de l'est, Etats-Unis…), qui représente 65%. En 2020, la filière du tourisme fluvial, comme toutes les filières du tourisme, est en grande difficulté mais entend se faire connaître du public français car elle est la destination adaptée à la situation inédite que le pays vit aujourd'hui.

** Le terme fluvestre associe les activités sur et autour de la voie d'eau – alliant fluvial et terrestre.*

©VNF / AtoutFrance - Hello Laroux

©VNF – Damien Lachas

Voyages au fil de l'eau : Une expérience pour profiter de la nature, du patrimoine et des loisirs fluvestres

Prendre son temps, vivre une expérience en pleine nature, découvrir les territoires autrement, loin de chez soi ou à sa porte… Tels sont les atouts des fleuves, rivières et canaux, et de leurs berges aménagées, qui constituent un terrain de jeu idéal pour celles et ceux qui aspirent à vivre une expérience authentique.

Afin de faire de la voie d'eau et de ses abords un espace attractif et durable au bénéfice des usagers, VNF développe ses offres d'escales et de services tout en préservant le patrimoine fluvial.

Les destinations phares du tourisme fluvial en France

Avec ses 8 500 km de fleuves, de rivières et de canaux, le réseau navigable français est à la fois très étendu (le plus grand d'Europe) et très diversifié en termes de destinations et d'ambiances. C'est ce qui lui assure une fréquentation assidue depuis une cinquantaine d'années par les touristes étrangers. Paradoxalement, ces destinations sont moins connues de la clientèle française. Elles offrent pourtant un réservoir de destinations proches et dépaysantes, correspondant parfaitement aux aspirations grandissantes pour le « slow tourisme ».

Le canal du Midi et le canal du Rhône à Sète

De Toulouse à Arles, en passant par les plaines du Languedoc et les étangs littoraux, ces deux axes touristiques proposent de partir à la découverte de l'œuvre du génie Pierre-Paul Ricquet et de goûter aux plaisirs de l'un des joyaux du patrimoine français, emblème de la destination France.

De Toulouse à Sète, c'est la partie la plus prestigieuse et la plus fréquentée par les touristes du réseau fluvial français. Ouvrage du XVIIème siècle, inscrit au Patrimoine Mondial de l'UNESCO depuis 1996, le canal du Midi regroupe les principales bases de location de bateaux sans permis. Très fréquenté de juillet à septembre, le canal du Midi constitue une destination idéale pour profiter de son ambiance « hors du temps », de la richesse du patrimoine et de la quiétude de ses paysages.

De Sète à Arles, il est également possible de découvrir la Camargue en empruntant la voie d'eau en bateau de location ou en péniche-hôtel. Si Aigues-Mortes, Notre-Dame-de-Maguelone et Saint-Gilles constituent les escales incontournables de cette destination, la navigation sur l'étang de Thau constitue une expérience unique pour découvrir la faune (les flamants roses notamment) et la flore camarguaise.

Les canaux du Centre et de la Bourgogne

©VNF / AtoutFrance – Hello Laroux

Les canaux du Centre et de la Bourgogne constituent la 2ème grande destination fluviale en France et le berceau du tourisme fluvial. Avec le canal de Bourgogne, le canal du Nivernais, le canal de Briare (et son emblématique pont-canal) associé au canal latéral à la Loire, ils combinent la découverte d'un patrimoine bâti très riche avec la gastronomie, des vins parmi les plus prestigieux de France et la beauté des paysages traditionnels français tant appréciés par les touristes anglo-saxons.

Le canal de la Marne au Rhin

©VNF – Didier Gauducheau

Très apprécié des plaisanciers, ce canal de 300 km de long permet notamment de relier Nancy à Strasbourg en traversant le parc naturel régional de Lorraine, les Vosges et la plaine d'Alsace. Il est ponctué d'ouvrages remarquables tels que la grande écluse de Réchicourt et le plan incliné d'Arzviller, un des ouvrages les plus fréquentés en France par les adeptes de la plaisance fluviale et labellisé cette « Patrimoine du XXème siècle » par le Ministère de la Culture à l'occasion de ses 50 ans. Cet axe touristique permet d'admirer des paysages impressionnants, de découvrir des villages typiques, tels que Lutzelbourg ou de s'arrêter dans le port de Saverne, et de dormir juste en face du prestigieux château des Rohan.

La vallée de la Lys et la Lys transfrontalière

Du Pays de la Lys Romane à Lille et de Lille à Gand, à vélo ou en bateau, il est possible de relier ces deux capitales flamandes, riches de leur patrimoine culturel exceptionnel, en suivant la Lys, puis la Lys mitoyenne vers la Belgique ou la Deûle vers la capitale des Hauts-de-France.

©VNF – Alexandra Lebon

La vallée de la Lys constitue un poumon vert fluvial et rural, avec La Lys, rivière entre Aire-sur-la-Lys et Deûlémont, et la Lys mitoyenne, de Deûlémont à la frontière belge. Cet itinéraire connecte le réseau fluvial de la région Hauts-de-France à celui de la Belgique, en traversant les départements du Nord et du Pas-de-Calais. La Lys possède un réel potentiel de développement touristique, qui incite l'ensemble des collectivités et autres acteurs du territoire à mettre en place des projets contribuant au rayonnement de cette voie d'eau.

Au fil de l'eau, la vallée de la Lys recèle de nombreux trésors : des îlots de verdure enserrés par d'anciens bras de rivière, en passant par des parcours jalonnés de paysages qui invitent à la détente, par exemple à bord du bateau Flandre-Lys ou du bateau l'Armentières 2000. Il est également possible de louer un bateau électrique « Néolys » auprès de l'association « Lys sans Frontière », pour découvrir la voie d'eau autrement. Pour se balader sur la voie d'eau à

partir de la base nautique d'Haverskerque, une multitude d'activités nautiques (paddle, canoe kayak, pédalos, croisière fluvestre) est également offerte.

Les bords de la vallée de la Lys sont tout aussi récréatifs et offrent un cadre idéal pour pratiquer des loisirs de proximité. Des itinéraires de randonnées balisées permettent de découvrir des endroits préservés.

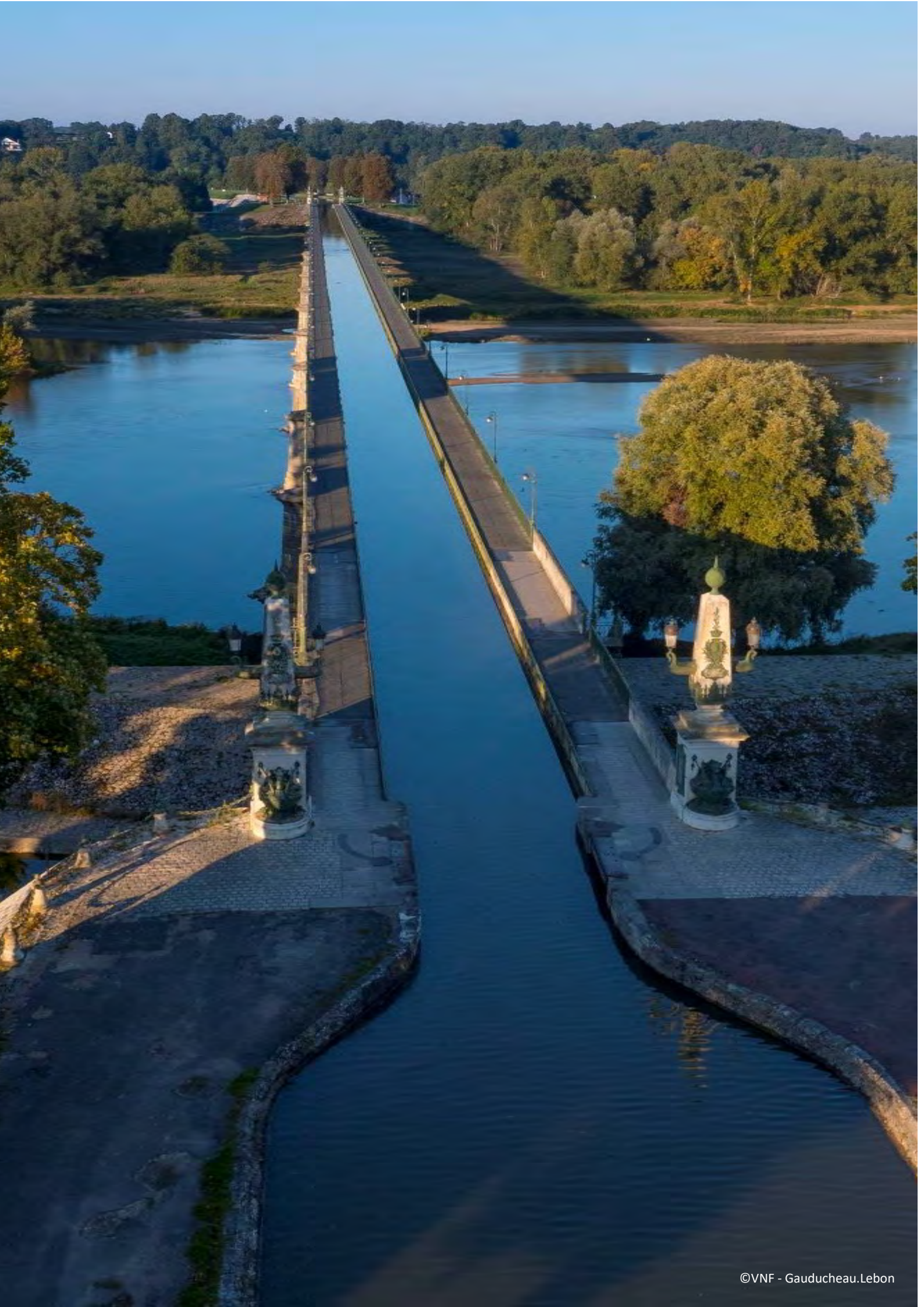
La Garonne et le canal latéral à la Garonne

De Bordeaux à Toulouse, en bateau de croisière, en bateau de location, en péniche-hôtel ou plus simplement à vélo, cet itinéraire fluvial permet de découvrir d'une façon originale toutes les richesses du Sud-ouest : villes médiévales, vins prestigieux et productions maraîchères pour une gastronomie généreuse. Du célèbre vignoble bordelais, aux prestigieuses appellations, jusqu'aux plaines maraîchères de l'Agenais et aux productions fruitières en Tarn-et-Garonne, le canal latéral à la Garonne égrène une série d'ouvrages et de sites remarquables.

Sur ses 193 km de long, 53 écluses rythment la navigation. Longtemps utilisé pour le transport de marchandises, le canal latéral à la Garonne est aujourd'hui exclusivement fréquenté par les bateaux de plaisance et du tourisme fluvial. Des écluses de descente en rivière permettent de rejoindre la Baïse (Buzet-sur-Baïse) et le Tarn à Moissac. Depuis le passage aux écluses automatisées, une perche pendue en travers du chenal permet d'activer le fonctionnement des écluses.

Construit de 1838 à 1856, sous la conduite de l'Ingénieur De Baudre, le canal latéral à la Garonne assure la liaison entre Toulouse et Castets-en-Dorthe (Gironde). Il complète l'œuvre de Pierre-Paul Riquet, le canal du Midi, en offrant des conditions de navigation plus sûres et plus confortables que l'ancienne navigation au fil du fleuve Garonne.

©VNF/ AtoutFrance – Hello Laroux



©VNF - Gauducheau.Lebon

Un patrimoine fluvial qui propose aux touristes d'aller à la rencontre de sites remarquables

Le plan incliné de Saint-Louis/Arzviller : un ouvrage unique en Europe !

Inauguré en 1969, le Plan incliné de Saint-Louis/Arzviller, situé sur le canal de Marne au Rhin, a 50 ans en 2019. Cet ascenseur à bateaux unique en Europe permet de descendre 44,55 mètres de dénivelé en 4 minutes, contre une journée de navigation pour franchir les 17 écluses de l'ancienne Vallée des Éclusiers.
Bien que le trafic marchand ait fortement baissé sur le canal de la Marne au Rhin au cours des 30 dernières années, le tourisme fluvial est en plein essor dans la région. Ainsi, 8 500 bateaux empruntent le plan incliné chaque année. Le Plan incliné est aujourd'hui une attraction touristique qui accueille pas loin de 100 000 visiteurs par an.

Le plan incliné de Saint-Louis/Arzviller est l'un des trois ascenseurs à bateaux de ce type en Europe, avec l'ouvrage de Krajnorjask en Russie et celui de Ronquières en Belgique. Sa construction de type transversal est toutefois unique en son genre en Europe (les deux autres ouvrages sont de type longitudinal). Elle fut conçue par l'ingénieur général des Ponts et Chaussées, Robert Vadot, qui avait été chargé de la canalisation de la Moselle et sera nommé en 1975 délégué de la France à la commission internationale de la Moselle.

©VNF – Victor Tonelli

Le Pont-canal de Briare

Le pont-canal est l'un des plus prestigieux ouvrages du patrimoine fluvial français. Inscrit au registre des monuments historiques, il constitue un élément singulier dans le paysage ligérien et français.
Construit entre 1890 et 1894, le pont-canal de Briare permet de relier le canal latéral à la Loire au canal de Briare, tout en enjambant la Loire. Plus grand pont-canal métallique de France, long de 662 mètres, il est bordé de 72 lampadaires et encadré par de superbes pilastres ornés d'armoiries à chaque extrémité. Il résume à lui seul le génie de l'ingénierie à la française dans la maîtrise du fer et de la pierre, alliant l'élégance à la prouesse technique. La beauté du fleuve qu'il surplombe contribue également au charme de ce site exceptionnel.

Le site comptabilise aujourd'hui plus de 300 000 visiteurs annuels venant du monde entier, ainsi que 33 000 vélos empruntant sa rive gauche. En haute saison touristique, des bateaux-promenade y effectuent chaque jour 4 passages aller-retour représentant près de 40 000 visiteurs. Le pont-canal fait ainsi partie des sites emblématiques d'un territoire riche par son patrimoine historique.

Fonserannes, l'escalier de Neptune

©VNF – Didier Gauducheau

Parmi les plus beaux ouvrages du canal du Midi, l'escalier des 7 écluses de Fonserannes est sans nul doute le plus imposant et probablement le plus beau. Construit par Pierre-Paul Riquet, il permettait aux barques de commerce du canal du Midi de descendre dans l'Orb, avant de reprendre la route du canal à Béziers.

Aujourd'hui, c'est l'un des joyaux du patrimoine du canal du Midi, découvert par plusieurs milliers de visiteurs venus du monde entier. Dénommées **''Escalier de Neptune''**, les 9 écluses (aujourd'hui 7) rachètent sur une distance de 280 mètres, un dénivelé de 21 mètres !

Le site de Fonserannes a fait l'objet d'un aménagement par la Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée, en partenariat avec VNF. Ce site fortement mis en valeur et équipé d'un centre d'interprétation sur l'histoire du canal est ouvert au public et accueille des milliers de visiteurs, venus par voie terrestre ou par le canal.

Les maisons éclusières au service du tourisme

Une grande partie des maisons éclusières est occupée soit par des agents de Voies navigables de France, soit par des tiers. Certaines d'entre elles sont actuellement inoccupées et, de par leur localisation, représentent une opportunité de développer des produits touristiques attractifs : restauration, hébergement, location de matériel de loisirs (canoës, vélos…), activité associative, accueil et informations touristiques, parfois plusieurs de ces activités à la fois…

Par exemple, le long du Canal du Midi et du canal latéral à la Garonne, plusieurs maisons éclusières, dont certaines du XVIIème siècle, ont été revalorisées depuis 2005 pour le plus grand bonheur des itinérants et résidents qui accèdent à des services situés dans des zones parfois reculées.

©VNF – Damien Lachas

©VNF – Damien Lachas

Des produits touristiques adaptés pour cet été

Le réseau navigable français offre de multiples possibilités de découvrir le tourisme fluvial que ce soit pour quelques heures ou pour plusieurs jours (plaisance, croisières, péniches-hôtels, bateaux-passagers…). Cette adaptation à tous les rythmes en fait l'une des destinations phares pour les touristes en quête d'authenticité.

Pour cette année, deux produits répondent particulièrement aux mesures sanitaires à conserver durant l'été : les bateaux de location sans permis et la plaisance privée qui permettent de s'évader en petit nombre et de porter un autre regard sur nos territoires.

Les bateaux de location sans permis

Les bateaux de location, aussi appelés coches de plaisance ou « house boat » sont des bateaux empruntant essentiellement les voies d'eau dont les qualités paysagères sont remarquables et qui sont dites « petit gabarit ». Il s'agit de bateaux de plaisance de moins de 15 mètres, mis en location par une société qui est alors appelée « noliseur » ou encore et plus simplement "loueur".

Les opérateurs diversifient leur activité en proposant à leur clientèle, outre la location, d'autres services comme par exemple la location de vélos…

La capacité moyenne des bateaux est de 7,5 personnes ce qui permet de voyager en petit groupe. Pas besoin de permis, la navigation est ainsi accessible à un grand nombre. D'ailleurs un client sur deux est un primo-navigant et la filière affiche un taux de satisfaction de 91%.La flotte des bateaux de location représente près de 1 500 unités réparties sur plus 90 bases dans toute la France. En 2019 se sont 800.000 journées/passagers qui ont ainsi été effectuées.

La plaisance privée

La plaisance privée est une activité nautique de loisirs, qui s'effectue à bord d'un bateau motorisé habitable ou non, sur un fleuve, une rivière, un lac ou un canal. Ses pratiquants doivent être titulaires du permis de navigation intérieure. Cette activité nautique recouvre des pratiques très variées : des promenades courtes de quelques heures à plusieurs jours, ou des navigations de plusieurs semaines voire de plusieurs mois.

Les plaisanciers réalisent en moyenne 15,5 sorties par an d'une moyenne de 2,8 jours sur l'ensemble des voies françaises.

237 ports et haltes de plaisance de 20 places et plus sont réparties sur l'ensemble du réseau pour accueillir les plaisanciers.

En 2019, Voies navigables de France a recensé près de 15 000 plaisanciers privés sur l'ensemble de son réseau.

Vivre et bouger au bord de l'eau : le tourisme fluvestre

Rivières, canaux et plans d'eau constituent un grand terrain de détente et de loisirs où fourmillent une multitude d'activités : aviron, balade en bateaux électrique, canoë-kayak et même paddle…

A vélo, en bateau, à pied, le phénomène du tourisme itinérant, dans lequel s'inscrit le tourisme fluvestre, sur la voie d'eau et ses abords, est en pleine croissance. Toutes ces activités se croisent et se partagent l'espace sur le domaine public fluvial, générant de nombreuses retombées économiques pour les territoires traversés.

Si l'attractivité de l'eau est la pièce maîtresse de la vocation touristique des rivières, fleuves et canaux, elle valorise en réalité trois espaces géographiques différents :

- l'eau (loisirs et sports nautiques et aquatiques) ;
- le chemin de halage (promenade le long d'alignements d'arbres, pêche, tourisme à vélo) ;
- le paysage urbain ou rural offrant ses richesses patrimoniales, gastronomiques et culturelles.

Les berges ouvrent le tourisme fluvial à la randonnée, l'écotourisme, la découverte culturelle. Les pistes cyclables d'aujourd'hui sont souvent d'anciens chemins de halage, qui permettaient aux chevaux (et aux hommes) de tirer les bateaux.

Souvent peu considérées, les activités récréatives de tout ordre qui s'exercent au voisinage du réseau fluvial (sports nautiques, course à pied, promenade, restauration, pêche, etc.) sont créatrices de valeur sociale et économique. Elles trouvent leur point commun dans l'élément d'agrément que constitue le canal pour les gens qui habitent à proximité. Elles participent à l'amélioration de la qualité de vie.

Le vélo, une mobilité douce composante essentielle du tourisme fluvestre

Gestionnaire d'un réseau de fleuves et de canaux, Voies Navigables de France est également un acteur de l'aménagement pour le développement économique et touristique des territoires, en lien avec les collectivités locales.

Le tourisme fluvial s'intègre dans la dimension plus large du tourisme fluvestre, qui englobe les différentes activités sur la voie d'eau mais aussi le long de celle-ci, et c'est particulièrement le cas de la randonnée à vélo. Avec plus de 90 % de de son réseau situé à moins de 5 km d'une véloroute, VNF souhaite développer les synergies entre ces différentes pratiques touristiques complémentaires.

©VNF – Didier Gauducheau

Depuis 2017, VNF a permis l'aménagement de 150 km d'itinéraires cyclables à proximité de voies d'eau et continue à travailler en ce sens, que ce soit en proposant la mise à disposition de ses chemins de halage, ou encore en développant l'offre de services pour répondre aux besoins des touristes à vélo.

Voies navigables de France
174, rue Ludovic-Boutleux – CS 30 820
62408 Béthune Cedex
Tél. :03 21 63 24 24

Etat des lieux socio-économiques pour le secteur du Tourisme, des sports nautiques et de bord de mer en Bretagne
Au 27 Mai 2020

La reprise de nos activités s'amorce, la crise aura un impact différent selon les structures, nous avons réalisé une synthèse de la situation au stade des conditions d'exploitation ou des droits d'ouverture à jour au 27 mai.

3 SITUATIONS POUR 4 CATEGORIES DE PRESTATAIRES

- **Feux vert : Prestataires nautiques et prestataires saisonniers (surf, paddle,..) sur des sites exploitables uniquement l'été (25% des prestataires soit environ 175 prestataires**) : Pas d'inquiétude particulière à ce stade de la situation

- **Feux vert : Prestataires nautiques en zones touristiques (40 % des prestataires soit environ 280 prestataires)** : (sous réserve de l'ouverture de l'éco système touristique) On a une perspective de 15 à 20% de baisse de chiffres d'affaires mais les mesures générales d'aides, le chômage partiel en particulier ainsi que la réouverture depuis ce week-end permettent d'envisager une suite sereine à leur situation autant sur les emplois que sur les équilibres comptables des années à venir. On aura néanmoins une situation de fonds propres dégradés. A part quelques situations (environ 3) qui connaissaient des difficultés avant la crise (problèmes structurels et fonctionnels) et qui peuvent représenter des points chauds – Nous les suivons …

- **Feux orange : Prestataires nautiques hors zone touristiques, environnement rural, urbain, faibles densité d'hébergement touristiques… (30% des prestataires soit environ 210 prestataires)** : on a une projection allant jusqu'à 40 % de baisse de chiffres d'affaires, soit, sans mesures supplémentaires, une perspectives d'environ 50 licenciements économiques et pas de réembauche avant 2023.

- **Feux rouge : Centres de classes de mer et prestataires nautiques avec hébergement (5% des prestataires soit environ 35 prestataires)** : Ces exploitants travaillent sous le statut d'ERP et d'ACM (accueil collectif de mineur) ils n'ont pas encore l'autorisation d'ouverture, les séjours vacances de cet été ainsi que les séjour scolaires sont tous en cours d'annulation par les donneurs d'ordres (collectivités et comité d'entreprise). On a une perspective de baisse de chiffre d'affaires entre 50 et 90 % (selon implantation touristique permettant une petite saison en externat)
  Pour 10 centres sont actuellement à l'étude des situations de dépôt de bilan à l'automne (3 centres), de licenciement économique massif (3 centres) et de fermeture totale mais provisoire de 6 mois (4 centres). Les recours aux prêts à taux 0 sont concentrés sur ce secteur avec environ 2M€ sollicités et obtenus… mais on a des centres qui avaient déjà des dettes (achat ou rénovations de bâtiment)

SITUATION DES VOILIER DE BRETAGNE / VOILIERS DU PATRIMOINE

Les contraintes imposées par les autorités maritimes sont claires à ce stade, elles demandent de n'embarquer que 25% de l'effectif habituel… Les voiliers ayant des charges fixes importantes ne peuvent donc pas démarrer leur exploitation.

Il y a de notre point de vue une confusion entre nos voiliers qui travaillent à pont ouvert (donc en plein air) et les vedettes à passager souvent fermées. Nous avons averti les centres de sécurité des navires et sommes en attente donc des mesures d'allègement espérées au plus vite.

Il n'y que 10 bateaux avec de l'emploi annuel permanent, donc les autres sont restés en sommeil et n'ont pas assuré de recrutement de saisonniers… soit peu de charges fixes engagées à ce stade…

Leur situation sera à analyser début juin

SYNTHESE DES BESOINS EXPRIMES PAR LES PRESTATAIRES

- **Mesures communes aux 4 catégories** : Autorisation automatique de recours au chômage partiel (ce n'est plus le cas, et cela génère de l'inquiétude car les conditions de recours ne sont pas claires) renforcé (soit 84% du salaire x 4,5 fois le SMIC) du 1 octobre 2020 au 31 mars 2021.

- **Mesures spécifiques aux centres de classe de mer/hébergements** et **aux prestataires nautiques hors zone touristique** :
    - Recours à la commande publique par toutes les collectivités bretonnes pour des séjours nautisme/Classe de mer/Ecole dans la nature…. Au bénéfice de ces centres
    - Recours au soutien public afin de stimuler des départs en séjour : muscler (tripler le budget) et adapter le dispositif « pass classe de mer »
    - Recours au soutien sous forme de subvention au bénéfice de ceux qui ont contracté des prêts garantis pas l'état, ils mettront trop de temps pour les rembourser et vont donc retarder les perspectives de développement excellentes que l'on avait sur ce secteur ainsi que les investissements de mise aux normes qualitatives : proposons la prise en charge de 1 an de remboursement (cout estimé d'environ 200 000€ pour 1 an dans le cas de prêts contractés sur 10 ans)

PÊCHE, AQUACULTURE, ÉLEVAGES MARINS

Visioconférence du mardi 19 mai 2020

La réouverture des restaurants et des lieux de restauration sera le moteur indispensable au redémarrage des filières de la pêche, de l'aquaculture et des élevages marins. Malgré les efforts mis en œuvre pour soutenir les professionnels du secteur, des inquiétudes demeurent sur la capacité des montants prévus par certains dispositifs (comme la mesure 55 du FEAMP) à amortir l'ampleur de la catastrophe au regard du nombre d'entreprises concernées. D'autres mesures spécifiques visant notamment à prémunir les acteurs contre le risque d'impayés, à aider les entreprises en haut de bilan ou à faciliter la gestion des stocks de coquillages et d'alevins seront utiles à la relance des filières. Avec la sensibilité croissante des consommateurs pour l'origine des produits et la proximité, il sera également nécessaire de renforcer la traçabilité des produits dans la grande distribution et la restauration. Aussi, la « deuxième lame » incarnée par le Brexit ne doit pas être sous-estimée et les négociations devront intégrer l'ensemble des acteurs concernés, y compris les ports de pêche.

Jean-Pierre CHALUS
Délégué général, UNION DES PORTS DE FRANCE

Les ports de pêche et les criées ont tous assuré la continuité du service à l'ensemble de la filière pêche, parfois presque au mépris de leurs propres équilibres financiers. Même si les ouvertures des services ont généralement été décidées en fonction de la demande, les conditions économiques n'étaient pas satisfaisantes. Cela a permis de maintenir les marchés et d'adopter une approche plus avancée en matière de prévision de besoins et d'apports. L'outil Prevapport a d'ailleurs été mis en place par les directeurs des halles à marée, destiné à l'ensemble de la filière.

Dans le même temps, on a pu assister à des incitations à la vente directe soit de nature réglementaire, soit par le biais d'applications encouragées par les régions. Si cela n'est pas extrêmement dramatique, l'inquiétude est tout de même de savoir si cela préfigure un « monde » différent en émergence, susceptible d'échapper à la filière des ports de pêche. Cette inquiétude concernant la vente directe ne se situe pas tant dans les volumes que dans l'évolution des modes de consommation. L'idée, au départ, n'est pas négative car elle permet à tout le monde de trouver des débouchés quand la consommation s'est arrêtée. Mais si elle devient la nouvelle norme, cela mettra en grande difficulté les acteurs qui restent avec les frais fixes. Cette question des frais fixes inclut des pêcheurs, des ports de pêche et un certain nombre d'autres acteurs.

Deux courriers ont été adressés, au ministère de l'Agriculture et aux Régions de France, pour insister sur le maintien du budget FEAMP pour les ports de pêche et halles à marée. Les investissements à conduire en ce qui concerne les adhérents de l'UPF ne sont pas des sommes colossales, mais il serait dramatique de ne pas pouvoir en disposer pour la suite. À ce jour, la baisse d'activité est importante et pourrait représenter un recul du chiffre d'affaires moyen de

l'ordre de 20 à 30% par rapport à 2019 dans les ports de pêche. Les coûts d'exploitation augmentent quant à eux de 10 à 15% et entraînent un effet ciseaux compliqué à traverser.

Il faut également insister sur le modèle actuel des ports de pêche. Ce sont des délégations de services public (DSP) gérées comme des concessions. La partie risques/trafic est donc du ressort du titulaire de la DSP. Ces équilibres n'étant pas assurés aujourd'hui, il est nécessaire d'avoir une concentration plus importante des flux sur les ports. Les acteurs doivent agir ensemble dans ce sens, au risque de voir évoluer les choses de manière plus défavorable.

Les principaux messages à retenir sont les suivants :

- Avoir un regroupement de l'interprofession dans la filière de la pêche
- Préserver les budgets FEAMP
- Continuer à améliorer la sécurité et les conditions de travail
- Promouvoir la commercialisation, la valeur ajoutée et la qualité du produit en assurant leur traçabilité.

Aussi, une deuxième lame doit être prise en considération : le Brexit. Il apparaît indispensable que les ports de pêche puissent être associés aux négociations.

Au lendemain du déconfinement, c'est un petit cri de désespoir poussé par les ports de pêche qui se sont battus tout au long et ne semblent pourtant pas être pleinement intégrés dans les réflexions sur l'avenir.

Philippe LE GAL
Président, COMITÉ NATIONAL DE LA CONCHYLICULTURE

La filière conchylicole a subi le norovirus en début d'année, rapidement suivi par le coronavirus. Ce sont deux incidents graves successifs qui ont eu des conséquences dramatiques dans la commercialisation. Les producteurs ont pu continuer à travailler, mais toute la partie commercialisation a été impactée : on estime les pertes à 70 voire 80% de marché pour la grande distribution et 100% pour la restauration.

S'il n'y a pas de redémarrage au niveau de la grande distribution, la vente directe reste le seul aspect fonctionnant à l'heure actuelle, bien que très variable en fonction des secteurs et des territoires. Par exemple, la vente directe n'a pas été problématique en Bretagne et en Nouvelle-Aquitaine mais a été très compliquée dans les Pays de la Loire et l'Hérault.
Le déconfinement du week-end dernier a été très surprenant. Certains propriétaires de boutiques de vente directe sur le littoral ont connu une hausse d'activité impressionnante sur certaines façades. Le comportement des gens déconfinés reste imprévisible et l'ouverture des restaurants début juin est attendue avec impatience afin d'apporter davantage de visibilité et ainsi vivre au mieux le mois d'août, deuxième mois pour la vente de coquillages après le mois de décembre.

Depuis le début d'année, les stocks d'huîtres continuent de se développer dans les concessions. Une telle situation représente une perte de valeur progressive avec des produits dont la taille devient trop importante. Le problème de la gestion des stocks est donc réel et le ministère de l'Agriculture a été interpellé pour l'octroi d'aides structurelles (exonération des redevances domaniales et des charges sociales…). Concernant les dispositifs européens et plus particulièrement la mesure 55, les sommes évoquées ne paraissent pas suffisamment élevées

pour toute l'aquaculture. Les derniers chiffres évoquent une vingtaine de millions d'euros et cela ne représenterait pas beaucoup, compte tenu du nombre d'entreprises des filières de l'aquaculture et de la conchyliculture. D'autres courriers ont été également envoyés à différents ministères en ce sens.

Aussi, les réflexions sont naturellement orientées vers la sortie de crise avec un accent particulier sur la communication. Beaucoup de choses ont été envisagées et nécessitent une stratégie plus approfondie. Un autre axe concerne la transformation des produits proposés, aujourd'hui généralement consommés crus. Cependant, les industriels de l'agro-alimentaire importent de la chair de coquillage, notamment de Chine, pour les plats cuisinés. Cela ne représente qu'une centaine de tonnes à l'heure actuelle, mais le développement de ce segment d'activité pourrait être envisagé. Une proposition serait de revaloriser le produit local, le « produit en France » et ainsi encourager un retour du consommateur vers l'origine des produits. Cela permettrait également de contribuer à l'écoulement des stocks à l'automne prochain.

La mesure 55 proposée par l'Union européenne est sous-évaluée. Les représentants de la filière conchylicole ont proposé, en l'absence de visibilité, de voir d'abord ce que cette enveloppe représente pour les entreprises pour éventuellement la réabonder à l'automne en fonction des demandes. Une deuxième idée serait de disposer d'un fond assurentiel pour la profession. Il existe un fond agricole, le FMSE, qui correspond exactement aux besoins de la filière. Quelques modifications et ajustements de cet outil suffiraient pour simplifier la situation des conchyliculteurs.

Frédéric TOULLIOU
Président, UNION DU MAREYAGE FRANÇAIS

La principale problématique du mareyage concerne les pertes très importantes, malgré une réelle volonté de maintenir l'activité. Les demandes d'aides ont toujours fait l'objet d'une réorientation vers les mesures transversales.

Il est nécessaire, au-delà d'appeler à l'aide, de réfléchir à une stratégie plus concrète et à un dispositif susceptible de permettre de sauver les entreprises. Des propositions ont été faites auprès du ministère de l'Agriculture en ce sens. Toutes les aides transversales (PGE, chômage partiel) ont permis de limiter les problèmes de trésorerie à court-terme. La problématique se situe cependant à moyen terme. La proposition de l'Union du Mareyage Français consiste à créer un fond d'une trentaine de millions d'euros pour aider les entreprises en haut de bilan. Les représentants des mareyeurs sont convaincus que le haut de bilan est un élément indispensable à prendre en compte à moyen-terme pour sauver les entreprises affaiblies. Des échanges sont régulièrement organisés avec le ministre de l'Agriculture à ce sujet. Tant que le dispositif proposé n'est pas mis en place, la filière essaie de s'adapter et de bénéficier d'autres aides (ex. report des charges sociales).

Une autre inquiétude, au-delà de l'activité, concerne la trésorerie des clients et le risque d'impayés très important. Cela n'est pas anodin et peut devenir vite catastrophique compte tenu des marges appliquées dans le secteur. Une inquiétude demeure également sur la durée des aides transversales, notamment sur le maintien du chômage partiel dans les mois qui viennent. En matière de transport, la loi Gayssot de 1998 prévoit aux transporteurs routiers une procédure de protection contre les impayés. Concrètement, au moment d'une vente à un client au prix de départ, celui-ci paie son transport. En cas de défaillance du client, le transporteur se retourne

vers le fournisseur. Cela représente une vraie problématique, difficilement maîtrisable et susceptible de représenter un coût supplémentaire pour les entreprises. Il serait souhaitable d'aborder ce point qui constitue un risque pour la filière du mareyage. En effet, la possibilité pour un transporteur de se retourner vers les mareyeurs en cas de problématique du client final n'est pas du tout provisionnée dans les comptes. Toutefois, malgré les inquiétudes, certains marchés tentent de rouvrir. Des signes positifs légers sont constatés à l'export (Italie, Allemagne), en espérant que cette tendance se confirme.

Concernant le déconfinement, de nombreuses réunions hebdomadaires sont organisées et une note hebdomadaire sera diffusée très prochainement afin d'organiser une stratégie nationale qui puisse également être déployée en région. Impulser quelque chose au niveau national est important et cette note hebdomadaire permettra une meilleure organisation de la filière.

Un travail important est également mené sur la reprise des plans de filière. Ce travail avait déjà été fait en partie : il s'agit de reprendre cette base en identifiant les points à adapter et d'expliquer ceux qui n'avaient pas pu être mis en place. Des idées et pistes de réflexion émergeront nécessairement afin d'assurer une sortie de crise adaptée à l'ensemble de la filière et à chacun de ses maillons.

Michel BERTHOMMIER
Directeur de CAVIAR PERLITA et Représentant du SFAM

Aujourd'hui, il faut insister sur la nécessité d'envisager la réouverture des restaurants. La question est à l'étude et tout le monde l'attend avec impatience. Plus vite les restaurants et autres établissements de consommation seront autorisés à rouvrir, plus vite le consommateur retrouvera goût à ces lieux et plus vite les fournisseurs pourront reprendre une partie de leurs marchés.

Dans les toutes premières semaines, les écloseries marines étaient relativement peu impactées. Toutes les fermes de grossissement, en France comme ailleurs, n'ayant pas pu vendre pendant le confinement voient les commandes s'effondrer à cause des invendus et du manque de place dans les cages et bassins. La gestion des stocks d'alevins est très problématique et ceux-ci sont malheureusement voués à la destruction. Il est en effet très probable qu'une partie non-négligeable du stock ne trouve pas preneur.

Le contact avec le ministre de l'Agriculture a été très ouvert et positif. Toutefois, l'impression émanant des échanges les plus récents invite désormais davantage à se préparer à un avenir douloureux. La question du report et de l'annulation des charges est de plus en plus compliquée à aborder et la mesure européenne 55 est présentée comme le dispositif à privilégier pour les acteurs de la filière. L'enveloppe du FEAMP est une enveloppe de l'ordre de 15 à 20 millions d'euros et à l'échelle de plusieurs milliers d'entreprises du secteur, les montants resteront assez modestes et ne permettront pas de répondre à l'ampleur de la catastrophe. Le sujet de l'abandon des charges continuera à être abordé et représente un levier majeur pour venir en aider aux entreprises aquacoles.

Les acteurs de la filière ont extrêmement peu bénéficié du chômage partiel : les pisciculteurs ont continué à se rendre au travail car l'élevage de poisson nécessite une présence et un travail régulier. Incontestablement, cela a contribué à fragiliser un peu plus les structures et les entreprises. La reprise des activités des restaurateurs sera bénéfique mais il faudra être

particulièrement vigilant à l'égard des risques d'impayés, compte-tenu de la fragilité extrême de ces acteurs.

L'absence des assureurs dans cette crise est un point important sur lequel il est nécessaire de s'attarder. Les décideurs publics semblent avoir peu sollicités les assureurs pour contribuer au soutien des acteurs économiques fragilisés. Il faut noter que les assureurs ont eu à verser beaucoup moins d'indemnités pendant cette période avec la baisse des sinistres routiers. Les parlementaires ont peut-être un rôle à jouer pour faire remonter cette problématique et appeler les assureurs à contribuer à l'effort de sortie de crise.

Enfin, un dernier point concerne les leçons à tirer de la crise : les Français ont été extrêmement sensibles à la proximité et à l'origine. Sortir de cette crise en oubliant ce qu'ont pu apporter ces critères d'origine et de proximité serait une erreur. Il pourrait être nécessaire, demain, d'imposer la traçabilité à la grande distribution et à la restauration. Il faut insister sur la restauration afin que l'origine des produits puisse être indiquée dans les menus. Les consommateurs ont manifesté une réelle sensibilité sur cette question et passer à côté serait une erreur.

28 Mai 2020

Le point de vue des gestionnaires de port de pêche sur l'après-crise et la relance durable des filières de la pêche, de l'aquaculture et des élevages marins

Les exploitants de ports de pêche sont le plus souvent titulaires de contrats de délégation de services publics.

Ils supportent les risques et périls liés à l'exploitation de leurs concessions. Un rapide regard sur les années passées montrent que, comme les pêcheurs et l'ensemble de la filière, cette activité n'a rien de routinière et que les contraintes y sont nombreuses.

Les exploitants de ports de pêche sont le plus souvent considérés comme exerçant un service public au sens commun, à savoir que l'équilibre d'exploitation n'aurait pas à être assuré par les recettes d'exploitation. Or bien qu'exploitant d'une délégation de service public, les titulaires des contrats de concession fournissent à la filière un service pleinement soumis aux aléas des défauts de recettes et des augmentations des coûts d'exploitation notamment liées ceux à des normes nouvelles (sanitaires ou autres).

L'ensemble des **exploitants de ports de pêche** et de criées a dès le début de la crise sanitaire **fait le choix de la continuité du service à la filière. En tant que points logistique et sanitaire nodaux, et sans considération immédiate de leurs propres équilibres financiers,** ils ont maintenu leur activité dans le cadre de leur plan de continuité d'activité (PCA) pour permettre aux autres entreprises de la filière de poursuivre leurs propres activités, quand d'autres acteurs ont fait le choix, économiquement plus raisonnable, de ne pas exercer leur activité quand l'équilibre économique n'était pas au rendez-vous.

Ce maintien de service a été opéré très rapidement dans des conditions d'exploitation et d'accueil de leurs clients et fournisseurs plus contraintes, en répondant et en faisant respecter de manière exemplaire les consignes sanitaires émises par les Autorités.

Chaque gestionnaire de port a ainsi mis en place une organisation nouvelle, avec parfois des équipes réduites, et l'a faite évoluer quotidiennement selon les besoins des pêcheurs et des premiers acheteurs.

Cette réponse s'est avérée indispensable car elle a **permis de maintenir les marchés** en permettant de les éclairer par des prévisions de besoins et d'apports plus efficaces, au-delà des rôles traditionnels de transparence des premières ventes, de traçabilité des produits de la pêche, de garantie des conditions sanitaires… Cette réponse a permis le maintien d'une offre nationale et de la capacité à vendre les apports de tous (et pas seulement de ceux qui avaient mis en œuvre des solutions individualistes de ventes directes). A ce titre, l'adaptation très rapide de l'outil Prevapport, par les directeurs de halles à marée, est à saluer.

Dans le même temps, des incitations à la vente directe, soit de nature réglementaire, soit par le biais d'applications de type « B to C », ont été constatées.

28 Mai 2020

L'UPF a alerté les services du Ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation au début du mois d'avril sur la nécessité de maintenir :

- L'activité des gestionnaires de port de pêche, tant par l'intermédiaire du dispositif d'activité partielle que par celui des dispositifs de soutien de la trésorerie, tels que le report de charges sociales, les prêts BPI garantis et tout autre dispositif d'accompagnement qui pourrait être activé en période de crise ou de reprise et cela quel que soit le statut privé ou public de l'établissement gestionnaire du port
- Le budget FEAMP de la mesure ports de pêche et halles à marée

Malgré l'absence de réponse, les gestionnaires de ports ont, lorsque cela s'est avéré possible, déposé des demandes de soutien par l'intermédiaire des dispositifs d'activité partielle ou de soutien (trésorerie). Il reste le cas des établissements publics qui ne peuvent pas bénéficier des Prêts Garantis par l'Etat (mesure de soutien de la trésorerie).

Ainsi, les écosystèmes portuaires ont continué de travailler pendant toute la période grâce aux gestionnaires de ports alors qu'ils étaient **eux-mêmes impactés par une baisse d'activité et un renchérissement des coûts d'exploitation** (de l'ordre de 10%-15% à volume égal).

Selon les hypothèses retenues, les **premières projections** font état d'un **recul du chiffre d'affaires de 20% à 30%, en moyenne, par rapport à 2019**.

Le chiffre d'affaires d'un gestionnaire de port de pêche est assis sur des taxes ad valorem des ventes enregistrées en criée (droit de port et taxe de criée), des tarifications de services aux pêcheurs et premiers acheteurs ainsi que sur des redevances domaniales. Les baisses des volumes et des prix au kg se combinent pour dégrader le chiffre d'affaires ad valorem du gestionnaire du port par ailleurs confronté à des difficultés nouvelles à recouvrer auprès de ses clients des créances plus anciennes, notamment domaniales.

Ensuite, les exploitants de ports de pêche et halles à marée soulignent que les échéances du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne se rapprochent et qu'elles ne doivent pas être perdues de vue dans ce contexte de reprise. En effet, pour certains ports, notamment sur la Manche et en Bretagne, selon les conclusions des négociations sur la relation future, les impacts pourraient être considérables.

A l'heure du déconfinement et de la relance, les **gestionnaires de ports et de halles à marée seront dans l'obligation de poursuivre leur activité dans le cadre d'une stratégie économique** qui s'inscrit dans un contrat de concession aux risques et périls. Et pourtant la situation financière dégradée qui résulte de la continuité d'activité ne permet pas à ces gestionnaires de poursuivre dans cette voie sans une prise en compte par une politique nationale forte et assumée.

Il est aujourd'hui donc essentiel de s'assurer de la volonté des acteurs de poursuivre dans ce sens, tant du côté de l'Etat, des concédants que de la filière elle-même qui doit mesurer l'importance de conserver/développer des ports performants capables d'apporter les assurances de qualité nécessaires à la confiance des consommateurs.

28 Mai 2020

Les gestionnaires de port souhaitent ainsi que leur capacité d'investissements, qui s'appuie sur leurs recettes mais aussi sur le soutien du FEAMP, soit préservée par :

- Un **plus large enregistrement en halle à marée des premières ventes**, par l'extension des espèces pour lesquelles l'enregistrement est obligatoire en halles à marée par exemple
- **La préservation de la part de leurs budgets relevant du FEAMP** pour la fin de la période de programmation actuelle et pour la prochaine période, afin de, notamment :
    - Répondre au défi de la transition écologique et énergétique (réduction des émissions de GES ; réception, stockage et recyclage des engins de pêche et déchets collectés en mer ; obligation de débarquement ; protection, renforcement et restauration de la biodiversité)
    - Promouvoir la commercialisation, la valeur ajoutée et la qualité des produits,
    - Améliorer la sécurité et les conditions de travail

Sur le volet exploitation et concernant le futur proche, les gestionnaires de ports de pêche demandent à être étroitement associés, au même titre que les producteurs, aux travaux concernant le retrait du Royaume-Uni, en particulier sur l'adaptation de la filière.

Enfin, **à titre exceptionnel**, ils demandent que les gestionnaires des ports de pêche bénéficient d'une aide financière COVID 19 destinée à couvrir partiellement les couts liés à l'imprévision, laquelle aide pouvant se faire par l'abandon des charges sociales et des impôts directs sur une période de six mois. Cette aide est nécessaire pour éviter des situations de fonds propres négatifs trop prononcées.

.

Les Mareyeurs

Sélectionneurs de la pêche

UNION DU MAREYAGE FRANÇAIS

Crise Covid-19 – Accompagnement des entreprises de mareyage
Note à l'attention de M. Frédéric GUEUDAR DELAHAYE - DPMA

Face à la situation économique alarmante de ses adhérents et à la menace que ces difficultés font peser sur l'ensemble de la filière, l'UMF a formulé en début de semaine une proposition de soutien du maillon auprès des pouvoirs publics dans le cadre de la crise du covid-19.

L'Union du Mareyage Français prend acte des premiers échanges très constructifs avec l'Administration et le cabinet du Ministre sur la base de cette proposition, véritable « plan de sauvetage » national en faveur du mareyage. *Elle rappelle également la nécessité d'un arbitrage favorable rapide.*

A ce titre, le présent document reprend les éléments factuels portés à l'attention des pouvoirs publics pour le maillon. Il formalise également la proposition concrète de soutien du maillon exprimée par l'UMF, d'autant plus efficace qu'au bénéfice de tous les opérateurs du secteur.

Covid-19 - Une crise exceptionnelle, justifiant des dispositifs exceptionnels :

Comme l'ensemble de l'économie française, le mareyage et la filière pêche ont été lourdement impactés par la crise liée à l'épidémie de covid-19. En quelques semaines, les opérateurs ont ainsi dû faire face à la fermeture d'une part très significative de leurs marchés, l'arrêt de près de 85% de la flotte de pêche française, des défaillances clients de plus en plus nombreuses, sans oublier la sécurité des conditions de travail en ateliers à renforcer.

Malgré ces difficultés, l'Union du Mareyage Français se félicite de **la pleine mobilisation de ses adhérents dans ce contexte,** déterminés à assurer l'approvisionnement de nos concitoyens en produits de la pêche frais.

Conscient de l'ampleur de la crise, le gouvernement a rapidement activé un plan de mesures transversales d'ampleur, dans l'objectif de soutenir immédiatement la trésorerie des entreprises en souffrance.

Conscient également de la spécificité du secteur pêche, l'Etat a en complément choisi de soutenir les navires de pêche via les dispositifs d'arrêts temporaires et d'aide au stockage.

L'UMF tient ici à saluer la mise en place de ces dispositifs. **Le mareyage est toutefois confronté à un certain nombre de difficultés particulières,** inhérentes à la spécificité du secteur, et sur lesquelles il convient de revenir.

Le mareyage, maillon indispensable aux responsabilités méconnues :

Si les entreprises de mareyage ont pleinement assumé leur responsabilité sociétale tout au long de la crise, force est de constater que le niveau d'activité actuel des entreprises (chute d'activité moyenne : - 80% CA) ne permet plus d'assurer leur rentabilité. A cela, s'ajoute l'incertitude et

les craintes qui pèsent sur le commerce alimentaire pour les mois à venir (déconfinement progressif, santé économique de la restauration, tourisme, atrophie de l'export…).

Au-delà des difficultés de trésorerie à court terme déjà évoquées avec les pouvoirs publics, ce sont bel et bien **les bilans comptables des entreprises qui font l'objet de toute l'inquiétude de l'UMF.**

Avec pour seules perspectives des entreprises en fin d'exercice comptable :

- Une augmentation de capital inéluctable.

Et à défaut pour de nombreuses opérateurs :

- Des licenciements ;
- Des dépôts de bilan.

Le mareyage ainsi menacé, ce sont l'ensemble de ses responsabilités qui le deviennent, à savoir :

- Présence quotidienne à l'achat sous criées (70% du CA des halles à marées sur un total de 200.000T/an)
    - En cas d'engorgement du marché face aux difficultés d'écoulement de la marchandise hautement périssable ;
    - En cas de chute des apports face à l'envolée des prix.
- Garantie d'une disponibilité optimum de main d'œuvre manuelle pour transformer rapidement les produits achetés, sans possibilité d'automatisation vu l'hétérogénéité de la production de la flotte française ;
- Adaptation quotidienne de l'offre atomisée et très diversifiée en espèces, qualités, calibres, à un marché de plus en plus standardisé ;
- Cautionnements bancaires et garantie de paiements importants et immédiats aux bateaux contre règlement clients mareyeur à 30 jours (code du commerce) ;
- Définition d'un prix d'achat aux bateaux sans visibilité sur le marché, ni la plupart du temps sur les commandes clients ;
- Maintien des marges dans la construction des prix de vente quotidien via des négociations commerciales de gré à gré quotidiennes et en l'absence de visibilité sur le marché futur ;
- Recouvrement de nombreux clients dans les délais impartis, complexifié en période de crise et de nombreuses fermetures ;
- Gestion d'impayés critiques compte-tenu des marges de l'activité. Concrètement : 1.000€ d'impayé demande de réaliser 50 000€ de CA sans rentabilité.

Un soutien adapté aux entreprises de mareyage, condition de reprise d'activité de la filière :

Le gouvernement a rappelé à plusieurs reprises sa volonté de maintenir la filière pêche française. C'est d'ailleurs ce qui a justifié le « premier plan spécifique de **filière** » à destination du secteur dans le cadre de cette crise.

Ce plan de soutien occulte toutefois totalement le rôle clef tenu par le mareyage au sein de la filière pêche, **au risque d'en condamner la reprise**. Ceci, malgré la volonté gouvernementale de voir arriver une filière pêche « forte » dans les négociations relatives au **Brexit.**

Forte de ces constats, l'UMF en appelle à l'Etat, en faveur d'un signal fort à destination du mareyage. Elle formule ainsi une proposition concrète de **recapitalisation des entreprises de mareyage, jugée seule à même d'éviter les faillites en cascade parmi ses adhérents** :

- **<u>Création d'un fonds de 30 millions d'euros pour le mareyage (Base 251 mareyeurs actifs sous criées)</u>**
    - Répartition par entreprise indexée sur les achats réalisés en criée française lors de l'exercice N-1 ;
    - Obligation que le montant octroyé vienne en augmentation de capital et non en subvention d'exploitation.

Ce dispositif, réellement efficace pour venir en aide aux entreprises de mareyage et à la filière, présente en outre les avantages suivants :

- Un ciblage qui permet d'accompagner l'ensemble des entreprises, proportionnellement à leurs niveaux d'achats sous criées françaises.
- Une intervention « équilibrant » le bilan en cours, et effaçant partiellement l'impact des charges exceptionnelles engendrées par la période de sous-activité ;
- Renforcement des fonds propres et atténuation effets dégradations des côtes d'activité (assurance crédits, emprunts…).
- Une adéquation de ce dispositif avec l'éligibilité du mareyage aux différents dispositifs sectoriels envisagés à l'échelle européenne.

L'Union du Mareyage Français tient enfin à rappeler la responsabilité territoriale majeure exercée par ses adhérents tout le long du littoral. Afin de prendre en compte ces spécificités territoriales, cette proposition ne saurait ainsi remettre en question les discussions engagées au niveau régional, et l'importance des différents dispositifs de soutien régionaux envisagés.

RÉGION Nouvelle-Aquitaine

Bordeaux, le 25 mai 2020

Cab LG/MB

Le Président

Monsieur Didier Guillaume
Ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation
78 rue de Varenne
75349 PARIS SP 07

Objet : Demande de baisse de TVA sur le caviar français et européen face à la concurrence chinoise

Monsieur le Ministre,

La France est le troisième pays producteur au monde de caviar (44 tonnes) derrière l'Italie et la Chine. Cette position remarquable est due à quelques entrepreneurs qui ont su capitaliser sur l'investissement de l'Etat dans les années 1980 pour la sauvegarde de l'esturgeon de l'estuaire de la Gironde.

Aujourd'hui, la France est reconnue pour ses caviars de qualité : éco-durabilité, éco-responsabilité, production sans antibiotique, ni OGM ni PAT (Protéines d'animaux terrestres), certification AQUAREA.

Les acteurs de la filière ont lancé des programmes de valorisation intégrale des sous-produits. La peau, riche en collagène de type I, est valorisée en cosmétique par un laboratoire néo-aquitain (DermoIoniq). Une start-up Rhodanienne Ictyos Cuir Marin de France valorise le cuir d'esturgeon et a déposé Leviso®. Le groupe Hermès va utiliser ce cuir pour sa maroquinerie de Luxe.

Symbole de ce que la France sait faire de mieux, luxe et gastronomie, cette filière est aujourd'hui en grand danger. En effet à l'export comme en France les principaux clients du caviar Français sont les restaurants étoilés et les hôtels de luxe.

60% des 22 tonnes de caviar consommés en restauration sur le territoire national proviennent de Chine grâce à des prix très attractifs alors que la Chine ne respecte pas le principe de base de réciprocité. Pour exporter du caviar en Chine il faut obligatoirement passer par un producteur de caviar chinois. Le marché chinois est donc impossible à pénétrer pour nos producteurs.

Conseil Régional Nouvelle-Aquitaine • Cabinet du Président
14, rue François de Sourdis • 33077 Bordeaux Cedex • Téléphone 05 57 57 02 42 - https://nouvelle-aquitaine.fr

Pourtant le caviar français est l'une des rares dernières denrées alimentaires taxée à 20 % avec la margarine, les graisses alimentaires et la confiserie. Cette exception, héritée de l'époque où le caviar était un produit d'importation de luxe, a peu de fondement aujourd'hui et laisse nos producteurs en situation de concurrence déséquilibrée.

Les producteurs de caviar français, dont les débouchés sont très fortement frappés par la crise du COVID-19, demandent que la TVA sur le caviar français et européen soit ramenée à 5,5.

La Nouvelle-Aquitaine produit 95 % du caviar français ce qui la positionne comme région leader mondial. A ce titre, je soutiens cette demande des producteurs.

La Région Nouvelle-Aquitaine accompagne également le projet d'IGP Caviar d'Aquitaine actuellement à l'instruction à l'INAO et que nous souhaiterions voir aboutir pour des raisons de développement territorial tout autant que de développement économique.

La crise du COVID-19 nous montre l'attachement des français à la souveraineté alimentaire. Le Président de la République et le Gouvernement se sont plusieurs fois exprimés en faveur de cette souveraineté. La décision d'équité de ramener le taux de TVA du caviar français et européen à 5,5 irait dans ce sens.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Alain ROUSSET

MANIFESTE POUR UN DÉVELOPPEMENT SOUTENABLE DES PÊCHERIES DE THON ROUGE À L'HAMEÇON ET À LA SENNE

Nous, petits métiers adhérents à l'organisation de producteurs SATHOAN, et détenteurs d'une autorisation européenne de pêche (AEP) destinée à pêcher du thon rouge à la palangre ou à la ligne, avons œuvré activement pour définir depuis plus de 10 ans les conditions d'une exploitation durable du thon rouge .

Pour y parvenir nous avons :

- ✓ validé dans le cadre des instances professionnelles (*Commission Thon rouge et Espadon du Comité national des pêches – CNPMEM)* les modalités de répartition du quota afin qu'elles soient progressives et proportionnelles à l'accroissement du quota ;

- ✓ accepté un accroissement progressif et raisonné du nombre d'AEP passant de 85 en 2013 à **140 en 2020** (+165%)**,** permettant l'attribution d'AEP ne disposant d'aucune antériorité de pêche au thon rouge ;

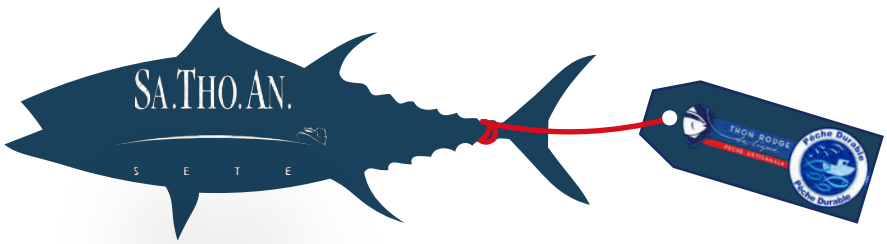
- ✓ entériné l'accroissement régulier du minimum socio-économique, passant de 400 kg en 2013 à **1200 kg en 2020** (+300%) ;

- ✓ encadré le transfert d'une partie du quota des senneurs en faveur des métiers de l'hameçon (232 tonnes en 2020) ;

- ✓ travaillé intensément et de façon concertée avec les scientifiques sur l'amélioration de nos pratiques au travers de projets comme SELPAL, ECHOSEA et SHARKGUARD…

C'est pourquoi, nous ne pouvons partager les revendications actuelles (modification des modalités de répartition du quota, accroissement du nombre d'AEP, etc ...) qui auraient pour conséquence de saper tous les efforts réalisés depuis 2014, qui ont fait de notre pêcherie artisanale la première en France à être éco-labellisée sous le label « Pêche Durable ».

Ces revendications vont à l'encontre des accords professionnels longuement négociés et formant le socle de la stabilité de notre pêcherie, permettant une activité soutenable de l'ensemble des entreprises artisanales de pêche.



Les pêcheurs artisans de l'Organisation de Producteurs SATHOAN

Liste des signataires

CCI MÉTROPOLITAINE BRETAGNE OUEST
Quimper

Maintenir un accompagnement financier des fonds européen de type FEAMP pour les ports de pêche de France

Le maintien du FEAMP pour les ports de pêche de Cornouaille (Audierne, Concarneau, Douarnenez, Le Guilvinec, Loctudy, Lesconil et Saint Guénolé Penmarch) est essentiel afin de nous permettre de finaliser les projets d'investissements en cours.

En effet, la CCIMBO-Quimper a déjà engagé des procédures de marchés publics pour les projets suivants :

- modernisation de la criée du Guilvinec : attribution en cours des lots froid et isolation,

- modernisation de la criée de Concarneau : appels à candidatures lancés pour les lots froid et isolation,

- modernisation de l'informatique de vente : appel à candidatures et appel d'offres finalisés avec l'analyse en cours,

- traçabilité des bacs de criée : appel à candidatures lancé, analyse et choix des candidats en cours.

L'ensemble de ces opérations a été retenu comme étant prioritaire dans la maquette de la Région Bretagne sur la mesure 43.2 d'équipements des ports de pêche. Les projets précédemment cités dont les appels d'offres sont en cours par la CCIMBO représentent une enveloppe FEAMP d'environ 5,7 M€ et sont donc engagés après un ensemble d'études et un travail de concertation que la CCI a amorcés depuis près de 2 ans.

En effet, ce sont des dossiers complexes dont le montant d'investissements global représente respectivement :

- pour la modernisation de la criée du Guilvinec : 5,6 M€,
- pour la modernisation de la criée de Concarneau : 4,3 M€,
- pour l'informatique de vente : 1,1 M€,
- pour la traçabilité des bacs : 1 M€.

En termes de calendrier, la CCI n'a pas pu conduire ces projets avant maintenant car la gestion des ports de pêche de Cornouaille nous a été confiée dans le cadre d'une nouvelle DSP au 1er janvier 2018.

D'autre part, la procédure du FEAMP impose au demandeur d'attendre la complète finalisation des marchés publics avant de monter des dossiers de demande de subventions. Effectivement, hormis les quelques dossiers de faible montant que nous avons déjà déposés, les services de l'Etat ne peuvent avoir connaissance à date de l'avancée de nos projets dans leur processus de suivi des subventions engagées.

Cependant, la CCIMBO-Quimper a toujours informé les services concernés des avancées de ses projets.

Ainsi, nous déposerons très prochainement à la Région Bretagne un dossier relatif à la tranche 1 de modernisation du Guilvinec (installation frigorifique) pour un montant de 1,8 M€

d’investissement et une subvention attendue du FEAMP d’1,1 M€. Ce marché est en effet actuellement en cours de signature.

C’est donc dans le cadre de son nouveau contrat de gestion que la CCI met en œuvre les investissements de modernisation des ports de pêche. Ceux-ci ont été longuement réfléchis, concertés avec les professionnels et les acteurs publics concernés et sont indispensables à la continuité d’activité de la filière pêche en Cornouaille dont le poids économique est majeur sur le territoire. Par ailleurs avec 50 000 tonnes débarquées, les ports de pêche de Cornouaille représentent près d’un quart de la pêche fraîche française.

Le FEAMP constitue un outil financier nécessaire à la bonne fin de notre programme d’investissements, d’où cette demande réitérée de la part de la CCI pour que la ligne relative aux ports de pêche soit préservée dans les discussions actuelles.

ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES ET TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Visioconférence du mardi 19 mai 2020

Les mesures de relance en matière d'énergie marines renouvelables et de transition énergétique ont en commun de reposer sur des technologies disponibles à très court-terme et à créer de l'emploi durablement La priorité de l'éolien en mer sera de limiter le retard accumulé par rapport au calendrier prévu par la dernière PPE. Si le lancement immédiat des études de vent et des débats publics constituerait un levier majeur, plusieurs mesures de simplification et de parallélisation des étapes permettraient un gain de temps non-négligeable. Alors que ses objectifs sont en-deçà de ses voisins européens, la France dispose de toutes les capacités pour se doter d'une filière durablement compétitive. Par ailleurs, les propositions se multiplient pour accélérer la transition énergétique du transport maritime. Faciliter l'accès des armateurs au biométhane, mettre en place des mesures incitatives en faveur du réaménagement des navires, renforcer l'électrification à quai ou encore accompagner l'émergence du transport à la voile sont autant de solutions possibles pour y parvenir.

Nelly GRASSIN et Laurène NIAMBA
ARMATEURS DE FRANCE

L'orientation prise par le transport maritime français en matière de transition écologique n'est pas une option et doit guider toutes les initiatives du secteur dans le cadre de la relance.

Pour marquer la force de l'engagement d'Armateurs de France, le nouveau président Jean-Emmanuel Sauvrée prépare un pack environnemental et transport durable avec des pistes en cours de finalisation (R&D dans le maritime, réduction de vitesse, développement massif du branchement électrique à quai, GNL sous pavillon français etc). Deux sujets sont particulièrement importants et offrent des pistes d'amélioration intéressantes :

- Les Certificats d'économie d'énergie (CEE) forment un dispositif intéressant pour les armateurs mais à l'accès très limité aujourd'hui en raison de leur territorialisation. Une piste de travail intéressante consisterait à étendre ce dispositif afin que plus de navires puissent y avoir accès. Un autre problème concerne le montant des CEE, aujourd'hui très faible. L'entreprise TOWT a, par exemple, calculé un investissement de 6% d'aide des CEE pour ses 4 navires. Le dispositif de pondération des CEE mériterait d'être approfondi.

- Les biogaz et notamment la nécessité d'accès aux garanties d'origine des biométhanes liquides. Aujourd'hui, l'accès à des biométhanes liquides est essentiel pour les armateurs : presque 10% de la flotte française va être équipée de GNL et la DGEC prépare actuellement un projet de décret pour la mise aux enchères des garanties d'origine biométhane. Ce projet pourrait avoir de lourdes conséquences sur le

développement du GNL dans le transport maritime s'il conduisait à interdire l'accès aux garanties d'origine de l'état liquide des produits.

Un troisième point concerne les engagements de croissance verte (ECV). Il en existe un sur les mobilités hydrogène maritimes et fluviales. Des ECV devaient être signées en décembre 2019 mais cela n'a malheureusement pas pu se concrétiser. Armateurs de France propose une signature le plus rapidement possible afin que les acteurs puissent mettre en oeuvre ces engagements.

Jean-Louis BAL
Président, SYNDICAT DES ÉNERGIES RENOUVELABLES

Le SER est en train de finaliser des propositions de plan de relance sur l'ensemble des filières. Plusieurs mesures sont transversales à toutes les filières tandis que d'autres sont spécifiques à chacune, notamment à l'éolien en mer.

Concernant les projets actuels, le projet de Saint Nazaire n'est pas freiné pour le moment. Les principaux industriels et fournisseurs d'équipements ont continué ou repris le travail. Toutefois, les cinq autres parcs font encore l'objet de recours non encore traités par le Conseil d'État. Cela engendrera nécessairement du retard sur les autres parcs. Les débats publics en Normandie ont d'ailleurs été suspendus pour ne reprendre qu'en juillet. Le débat public en Bretagne concernant le parc éolien flottant ne sera, quant à lui, lancé qu'à la fin de l'été. Un retard est donc à prévoir sur l'éolien en mer et les réflexions convergent vers les façons de rattraper ce retard.

Deux propositions transversales méritent d'être évoquées. La première serait de fluidifier tous les processus administratifs de façon à les rendre moins chronophages. La France est à la première place au niveau européen pour la longueur des procédures. Une autre proposition consisterait à redonner un prix au CO2. Les prix des combustibles fossiles sont aujourd'hui tombés très bas. Le prix du CO2 dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission (ETS) également. Tout cela conditionne le coût du soutien public aux énergies renouvelables : plus le coût des marchés de l'électricité est faible, plus les énergies renouvelables coûtent cher. Le prix du CO2 est donc extrêmement important.

Plusieurs propositions spécifiques ont été formulées pour l'éolien en mer. L'une d'elles consiste à paralléliser la phase de participation du public avec les procédures de mise en concurrence ou au moins avec la sélection des consortiums qui seront autorisés à participer au dialogue concurrentiel. Une autre piste serait d'engager dès que possible la saisine de la CNDP pour le projet Sud-Atlantique et les projets en Méditerranée. La deuxième mesure consisterait à simplifier les appels d'offre et accélérer la concrétisation des projets, en systématisant notamment la tenue d'une concertation avec garants pour les futurs appels d'offre plutôt qu'un débat public. Cela permettra de gagner du temps mais nécessite une plus grande mobilisation de l'administration centrale de l'État.

Il s'agirait également d'engager un processus de planification de la concertation au-delà de ce qui est déjà acté de façon à avoir une visibilité sur les appels d'offre au-delà de 2024. Aussi, les contentieux EMR pourraient être présentés directement au Conseil d'État en premier et dernier ressort, ce qui représenterait un gain de temps potentiel de plus d'un an sans pour autant remettre en cause les droits du public.

Enfin, faire émerger une filière française de l'éolien flottant et adapter les infrastructures portuaires (comme cela a été fait à Brest) dans un délai très rapide paraît indispensable. Il ne faut pas non plus oublier une autre énergie marine renouvelable : l'hydrolien. Un programme d'investissement d'avenir pourrait permettre de continuer à soutenir le développement technologique de l'hydrolien et d'amener des fermes pilotes susceptibles d'évaluer la rentabilité possible pour cette filière et montrer comment des fonds européens pourraient être mobilisés en complément des mécanismes nationaux. Des signaux sont déjà parvenus de la part de la Commission européenne pour souligner son approbation.

Frédéric PETIT
Président de la Commission Offshore, FRANCE ÉNERGIE ÉOLIENNE

La publication de la PPE le 23 avril a permis de donner un horizon clair pour la filière avec un objectif de 1 GW par an. La profession sera toujours en soutien pour aider le Gouvernement à tenir le calendrier défini dans cette PPE. Néanmoins, la France est en retard par rapport à ses voisins européens en matière de développement. L'Allemagne s'est engagée à un objectif de 20 GW pour l'éolien en mer à l'horizon 2030 contre 6 GW pour la France à l'horizon 2028. Pourtant, la France a tout pour entrer dans la course européenne de l'éolien en mer.

En complément, la France, avec 4 usines majeures sur les 12 usines installées en Europe, dispose en ce sens de 30% des capacités industrielles à l'échelle européenne. Toutes les conditions sont réunies pour avoir une filière industrielle compétitive et pérenne. Cela nécessite de mettre en place des mesures fortes et une feuille de route claire pour continuer à se développer. Ainsi, plusieurs mesures ont été proposées pour caractériser ce plan de relance. Quatre d'entre elles peuvent être évoquées ici :

- Des mesures d'urgence pour le pré-développement en amont des appels d'offre (études de vent et mise en place des bouées, lancement d'ici l'été des différents débats publics).

- Des mesures réglementaires et notamment la parallélisation des phases d'étude, de débat public et de dialogue concurrentiel afin de gagner du temps et ne pas rester sur un schéma de tâches successives. Cela concerne également la simplification du contentieux, avec le Conseil d'État en premier et dernier ressort.

- Optimiser et renforcer les moyens de l'État pour mettre en oeuvre l'ambition définie (notamment la DGEC). À l'instar de ce que l'on voit au niveau européen, il est très important de renforcer ces moyens.

- Donner une vision de long-terme pour l'éolien en mer, en anticipant les futures capacités, y compris pour des objectifs de planification du réseau électrique, et en élaborant une réelle planification maritime intégrée avec des objectifs à l'horizon 2030 et 2050.

Il y a eu, globalement, de belles avancées sur l'éolien en mer. Le fait d'avoir le débat public en amont a permis de prendre toutes les contributions et de ne pas reproduire la même situation qu'auparavant où les débats publics étaient menés a posteriori et n'abordaient pas les questions de zones. Ce qui a été mis en avant en matière de plan d'action pour la relance est la reprise du débat public dans les meilleurs délais et l'installation parallèle des bouées de mesure. Si l'on veut une attribution début 2022, il est nécessaire d'installer ces bouées dès maintenant compte

tenu de la longueur des études de vent. Les mesures proposées permettront de limiter le retard afin de tenir le calendrier figurant dans la PPE.

Étienne POURCHER
Coordinateur national, OBSERVATOIRE DES ÉNERGIES DE LA MER

L'observatoire a pu constater que les filières des énergies de la mer réagissent très vite aux éléments de conjoncture nationaux. En 2018, le report du calendrier s'est immédiatement accompagné d'une baisse des emplois sur le territoire. Dès que la filière redémarre, la création d'emploi augmente de manière conséquente. Il est donc très important de pouvoir compter sur un calendrier soutenu et confirmé, un calendrier respectueux de ce qui a déjà été inscrit dans la loi et qui ne soit pas trop long afin d'éviter les trous d'air.

Jusqu'ici essentiellement porté par les projets étrangers (85-90% de chiffre d'affaires à l'export), la filière réagit également très vite au démarrage des projets français. Les conditions des appels d'offre n'étant pas les mêmes d'un projet à l'autre, il faut vraiment s'assurer du contenu en emploi des cahiers des charges et des appels d'offre pour que la France bénéficie pleinement de ce qui est engagé en matière de marché français. Les objectifs français sont les bienvenus à travers la PPE mais ils peuvent encore être rehaussés.

Enfin, sur le cas particulier de l'éolien flottant, une note a été diffusée sur les marchés internationaux des EMR. Le marché de l'éolien flottant est en plein essor et la France doit être au rendez-vous pour soutenir la filière et aller chercher ce marché mondial.

Romain PROVOST
Délégué général à la transition énergétique, EVOLEN

Le secteur para-pétrolier est doublement touché, d'une part par la crise sanitaire mais également par la crise économique à venir et dont il est difficile de mesurer précisément l'ampleur à ce stade. Concernant le segment marin, un sujet de forte inquiétude et un sujet d'espoir méritent d'être évoqués.

Le sujet de forte inquiétude est vraisemblablement l'arrêt de tous les projets de prospection et de production pétrolière à l'international. La filière est essentiellement exportatrice mais il faut rappeler que la filière compte globalement environ 40 000 emplois en France et représente 50 milliards d'euros de chiffre d'affaires générés à l'exportation. L'arrêt de ces projets va impacter une partie de l'emploi en France.

Le sujet d'espoir réside dans l'opportunité représentée par la transition énergétique, en particulier les énergies marines dans lesquelles le secteur est fortement engagé.

L'État a apporté un soutien précieux auprès des PME et des PMI françaises pendant la crise du covid-19. Il est important que ces aides soient prolongées pour les PME et les PMI engagées dans la transition énergétique. Aussi, une autre manière de soutenir l'activité serait d'encourager les investissements dans les grands programmes d'infrastructures énergétiques autour de la mer afin de créer de l'emploi et de maintenir des compétences.

Patrick CORBIN
Président, PLATEFORME GNL/ASSOCIATION FRANÇAISE DU GAZ

L'AFG a élaboré un plan de relance, bâti sur trois piliers : accroître la souveraineté industrielle de la France, créer de l'emploi rapidement, dès l'automne, et s'inscrire dans la transition énergétique. Trois propositions phares en découlent :

- Mener un vaste plan de rénovation énergétique, tel qu'il est inscrit dans la PPE mais pas encore réalisé. La mise en oeuvre de ce plan concerne quasiment 200 000 emplois créés ou maintenus pour 540 000 logements rénovés par an. Il s'agirait de voir dans quelle mesure des mécanismes de soutien, comme des financements de très long-terme (30 voire 50 ans) et des prêts à des taux quasi nuls, pourraient être mis en place.

- Lancer un plan de mobilités propres pour le transport de marchandises et de voyageurs en France et en Europe à base de GNV et de bioGNV, incluant bien entendu le transport maritime et l'électricité à quai.

- Augmenter la production de biométhane telle qu'elle est prévue dans la PPE (6 TW-h) et aller plus loin avec des mesures extra-budgétaires dont les coûts seraient supportés par la construction neuve au titre de la nouvelle réglementation environnementale ou la mise en place d'un système de contrat pour la différence. Ce dernier dispositif permettrait le soutien à des énergies renouvelables sans peser sur le budget de l'État.

Ce plan comprend également des propositions pour les zones non-interconnectées (départements ultra-marins). Il s'agirait notamment de revisiter les PPE spécifiques à ces départements et dans lesquels il serait possible d'avancer pour la mise en synergie des différents besoins énergétiques.

Les idées évoquées au cours de cette visioconférence, bien qu'elles puissent différer, affichent tout de même quelques points communs. L'AFG parle de souveraineté, le GICAN parle de contenu local et les questions d'emploi ont également été évoquées à plusieurs reprises. Tous les plans de relance mentionnés concernent des technologies disponibles, prêtes à être mises en oeuvre et non pas des technologies qui mettront une dizaine d'années à être développées. Toutes ces idées créent de l'emploi pérenne et garantissent une certaine forme de souveraineté ou de contenu local tout en s'inscrivant pleinement dans la transition énergétique.

Alain GIACOSA
Directeur, PLATEFORME GNL

Les propositions concernant le GNL sont de quatre ordres :

- Faire bénéficier aux premiers navires fonctionnant au GNL de dispositifs de garanties d'origine, seul moyen à la disposition des armateurs pour introduire du biométhane dans le carburant et ainsi réduire les émissions de CO2 des navires. Le risque est que le dispositif soit réservé au gaz en canalisation, non liquéfié et inutilisable dans le maritime.

- Renforcer le GNL en le décarbonant davantage. Le moyen le plus immédiatement disponible demeure le biométhane et il apparaît indispensable de lancer des appels à

projet tel que prévu dans la Loi d'orientation des mobilités pour le biométhane non injecté. Il est important que les armateurs puissent disposer de ce biométhane le plus rapidement possible.

- Mettre en place un mécanisme de traçabilité au niveau européen. Les arbitrages n'ont pas été pris et il est nécessaire de disposer de cet instrument rapidement, en même temps que l'on produit le biométhane liquide.

- À court-terme, pour accélérer la transition énergétique, il s'agirait de mettre en place des mesures incitatives en faveur du réaménagement des navires. Aujourd'hui, d'un point de vue économique, les dispositions appliquées ne permettent pas ce réaménagement. Les CEE pourraient, entre autres, être une option. Ces solutions permettraient de se rapprocher plus rapidement des objectifs affichés et de mettre du GNL dans les ports français. Le meilleur moyen d'y arriver, plutôt que de compter sur le renouvellement de la flotte, est de travailler sur la flotte existante.

Les 2/3 du pavillon français sont constitués de navires de services ne fonctionnant pas au GNL. Les appels d'offre dont la plupart de ces navires dépendent n'ont pas de clause environnementale et n'incitent donc pas à l'utilisation d'énergies alternatives.

À plus long-terme, un gisement de méthanisation au niveau de la mer est très peu connu et pas exploité (notamment les algues). L'ADEME avait évalué à 14 TW-h le potentiel de méthanisation issu des produits de la mer. Cela présente un double avantage : la mise en avant de l'économie circulaire (production de carburant à partir des déchets de la mer) et la complémentarité entre le potentiel de méthanisation sur les côtes et celui que l'on trouve aujourd'hui dans les Hauts-de-France, en Alsace et dans les zones agricoles. La qualification de ce potentiel et les processus permettant de le développer pourrait très bien intervenir, dans un deuxième temps, dans la relance.

Enfin, on a l'opportunité aujourd'hui de travailler sur la production de méthane de synthèse avec des procédés dont nous aurions aujourd'hui l'entière maîtrise, à la fois sur le plan des savoirs-faires et des matériaux. Ce moyen là permettrait de remplacer progressivement le GNL fossile par du GNL de synthèse décarboné tout en ayant la maîtrise complète de la chaîne de production de ce GNL. Il s'agit d'un programme de recherche de long-terme qu'il est important d'engager aujourd'hui pour identifier des options à étudier.

L'électricité à quai pourrait également être considérablement accélérée en déployant des installations mobiles de production d'électricité. Afin d'atteindre une flexibilité en accélérant ce déploiement sans engager massivement l'argent public, les solutions mobiles doivent faire l'objet d'une attention approfondie.

François LAMBERT
Délégué général, GICAN

La question de l'emploi est extrêmement importante et étroitement liée au "local content" abordé dans le plan de relance élaboré par le GICAN. Il est également important d'être en mesure de cranter ces enjeux industriels et énergétiques. Cette diversification de l'activité des chantiers, caractéristique de ces dix dernières années, montre aujourd'hui la résilience de l'activité navale.

Parler de la transition énergétique amène à évoquer l'un des quatre axes de travail du CORIMER, dédié au Green Ship. Dans ce contexte, un appel à projet a été lancé et de nombreux financements sont encore en attente. À ce stade, sur 52 millions d'euros, à peine entre 2 et 3 millions ont été obtenus pour financer les projets.

Aussi, si l'État a été au rendez-vous pour soutenir les acteurs économiques pendant la crise, la commande, qu'elle soit publique, privée, nationale ou internationale fera la différence dans la reprise. Dans cette logique de commande, nous retrouvons les enjeux de transition énergétique et les enjeux d'emploi évoqués plus tôt.

PROPOSITIONS DE LA COALITION POUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Impacts de la crise sur la transition éco-énergétique

- Constat d'abandon ou report de projets qui n'auraient pas de résultat concret dans les 3 à 5 ans (ce qui se vérifie dans plusieurs secteurs et pas uniquement dans le maritime)
- Risque de voir des projets suspendus trop longtemps et de perdre des marchés
- Risque de voir disparaître des entreprises dans lesquelles nous avons déjà beaucoup investi
- Risque sur des solutions décarbonées : exemples sur la propulsion par le vent ou sur des biocarburants qui vont coûter 4 à 6 fois plus que le pétrole / de projets. Ils pourraient être reportés sine die (notamment dans le vélique)
- Beaucoup de lobbying à faire pour maintenir une vraie stratégie et une approche en synergie sur la transition énergétique du maritime (contre le moratoire demandé il y a quelques semaines en France et en Europe)

Discours du CMF / T2EM

- Maintenir un tissu industriel/innovation lié aux activités essentielles : alimentation, énergie, défense, logistique, mobilité, … Ces usages vont devoir se poursuivre en sortie de crise et plusieurs projets étaient soit lancés soit presque lancés :
    - Faire monter en compétences sur les technos liées à la transition
    - Financer de l'activité plutôt que du chômage
    - Ne pas brader des entreprises quand on parle d'autonomie/relocalisation
    - Ne pas perdre les investissements déjà réalisés
    - Ne pas acheter sur étagère dans 5-10 ans ce que nous avions commencé à développer dans nos territoires

- Croiser une vision territoriale et une vision nationale :
    - Mobilisation des Territoires pour qu'ils soutiennent 1 à 2 projets
    - Croiser les projets et écosystèmes industriels/innovation entre Territoires
    - Travailler aux conditions de succès des projets :
        - Mobilisation de la filière
        - Financements
        - Cadre adapté (juridique, fiscal & services)

Projets proposés par la Coalition :

- Lancer un programme CEE pour le maritime (axé sur l'efficience énergétique / propulsion par le vent) : comme il n'y a pas d'appel à programme actuellement, il faut sécuriser cette action auprès du MTES et de la DGEC

- Encourager le développement des filières liées aux mix énergétiques décarbonés :
    - En particulier hydrogène : assurer une filière H2 avec feuille de route et programmes de R&D pour faire sauter des verrous (turbines H2, stockage de l'H2, PAC forte puissance, etc.) // à partir de l'hydrogène on peut développer des carburants de synthèse, en particulier méthanol et ammoniac sur lesquels plusieurs projets étaient concentrés avant la crise : les autres pays avancent et pas nous alors que nous avons des entreprises qui maîtrisent les sujets et technos...
    - Mais aussi GNL/BioGNL: sécuriser le GNL qui est la seule ressource dispo capable d'améliorer le bilan environnemental. Attention à la règlementation en préparation qui interdirait l'usage du biométhane pour la marine... L'AFG en avait parlé lors de la dernière séance.
    - Soutenir la filière de propulsion par le vent avec le maintien de projets pour lesquels des PME françaises sont pionnières
    - Confirmer les objectifs de la Stratégie nationale portuaire pour le courant quai

- Soutiens demandés :
    - Fixer les objectifs de bateaux de plaisance électrique de 1% aujourd'hui à 30% en 2030 (porté par AFBE)
    - Accélérer des projets écologiques dans la relance de l'État : patrouilleurs, flotte scientifique, etc.
    - Profiter des agréments portuaires pour renouveler les flottes portuaires / servitude avec des nouvelles énergies ce qui permettrait de tester des technos et maintenir des activités (chantiers navals, équipementiers, ports, ...): en particulier H2, GNL / BioGNL, électrique et biocarburants
    - Inciter les collectivités à inscrire des critères éco-énergétiques ambitieux dans les DSP (vedettes, dragage, etc.)
    - Inciter les acteurs maritimes, en particulier pour des champs EMR, de recourir à des navires propres
    - Travailler aux moyens de dérisquer les projets beaucoup plus importants (en particulier pour des porte-conteneurs et ferries) et d'avoir un accompagnement financier "sur-mesure". Le risque est grand de laisser les autres pays sortir des projets "0 émission" et de laisser la France à la traîne...
    - S'assurer de l'assouplissement des règles sur les aides d'État au niveau européen
    - Assouplir les critères de ROI de certains guichets de financement

- Relocaliser et/ou accélérer l'industrialisation de technologies :
    - Spécialement sur le stockage d'énergie (batterie) : dans la suite des annonces sur le consortium franco-allemand des batteries il y a des sujets et enjeux spécifiques au maritime
    - Sur l'électronique de haute puissance
    - Sur la motorisation électrique
    - Une filière basée sur l'IA pour l'efficience énergétique : au cœur de la validation de technologies à la fois numériques et énergétiques pour moins et mieux consommer avec un suivi temps réel de l'énergie : navires, infrastructures, équipements portuaires, infrastructures logistiques, etc.
    - Dans cette idée : proposer un label "français" pour des technologies/comportements exemplaires en matière de décarbonation/neutralité carbone et de sobriété énergétique.

Outils proposés par le CMF / T2EM

Le CMF va déployer 2 outils clés pour la transition et qui peuvent être utiles à la relance de l'économie :

- Grâce au système d'information qui va être créé (une plateforme de veille, données, cartographies) un tableau de bord de relance économique par la transition pourrait être déployé, avec le suivi de ces projets concrets que la T2EM va identifier et soutenir (remorqueurs, bateaux de plaisance, porte conteneur, etc. "0 émission")
- Création d'un écosystème d'innovation avec le référencement de solutions (start up, pme, ETI) qui peuvent répondre à des besoins et qui constituent une base industrielle et d'innovation "stratégique" à préserver et faire monter en puissance.

CMF et T2EM sont prêts à accélérer cela, et nous avons besoin des Parlementaires pour trois choses en particulier :

Aider à mobiliser les Territoires pour identifier ce tissu industriel stratégique et des projets concrets à mener ;

Trouver des moyens pour déployer ces actions : la Coalition a besoin de moyens complémentaires pour la plateforme de relance industrielle grâce à la transition ;

Travailler aux évolutions à venir en particulier celles liées aux cadres législatif et fiscal.

France
Energie
Eolienne
L'éolien,
pilier
du monde
d'après

CHIFFRES CLÉS

L'ÉOLIEN

2ème énergie renouvelable française en production,
1er employeur ENR en France

Avec un parc installé de **16,6 GW**, la production d'électricité éolienne (34,1 TWh) a couvert en moyenne **7,2 %** de la consommation électrique française en 2019[1], soit l'équivalent de la consommation électrique de plus de 7 millions de foyers.

1. *Source RTE*

3,6 GW de projets éoliens en mer ont d'ores et déjà été attribués et seront mis en service à partir de 2021-2022. La PPE prévoit l'attribution d'environ **1 GW/an** de capacités additionnelles.

Le prix moyen de l'éolien terrestre s'établit, au dernier appel d'offres attribué (1er avril 2020) à **62,9 €/MWh** sur 20 ans. L'énergie éolienne est **compétitive**, ses coûts sont **connus et maîtrisés sur l'ensemble de son cycle de vie :** ils comprennent le démontage et la remise en état des sites (garanties financières).

La compétitivité de l'éolien en mer s'est affirmée avec l'attribution de l'appel d'offres de Dunkerque à **44 €/MWh** sur 20 ans, en juin 2019.

La France compte environ **1 500 parcs** et **8 000 éoliennes installées.**
Le développement de l'éolien est un levier efficace de **création d'emplois** et un **contributeur économique et social majeur des territoires :**

la filière éolienne compte, **18 200 emplois en France** et plus de **1 000 sociétés actives** dans l'éolien répartis sur l'ensemble du territoire et constituant un tissu industriel diversifié (Observatoire de l'éolien 2019).

chaque année, les collectivités locales (communes, départements, régions) perçoivent plus de **200 M€ de recettes fiscales, en complément des retombées socio-économiques (emplois, création de valeur).**

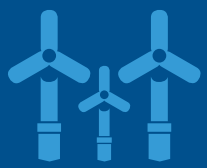
La filière offshore comptera à elle seule 4 usines d'éoliennes et de composants majeurs (Montoir-de-Bretagne, Saint-Nazaire, Cherbourg et Le Havre) sur le territoire français.

VERS LE MONDE D'APRÈS

La production d'énergie éolienne est désormais considérée comme un secteur stratégique, indispensable à la vie de la Nation. Depuis le début de cette crise sans précédent, les entreprises de la filière ont assuré la continuité de la production d'énergie éolienne notamment en adaptant leur procédures d'exploitation et de maintenance afin d'assurer les conditions sanitaires requises pour les salariés. Ce maintien d'activité a entretenu une dynamique au sein de l'économie française. Cette dynamique s'amplifiera d'autant plus par la mise en œuvre de mesures de relance justes, vertueuses, pour un avenir écologique et solidaire.

Un Wind Deal : condition du Green deal à la française

Au-delà des mesures d'urgence qui ont été prises en lien avec les différents ministères et administrations, il sera fondamental que la filière fasse partie du plan de relance économique durable envisagé par le Gouvernement, en proposant un « Wind Deal », dans la perspective plus large d'un « Green Deal » français et européen :



L'éolien terrestre : pilier de la transition énergétique :

Mettre en place les mesures pour atteindre les objectifs PPE

▸▸ **Lever des contraintes spatiales pour favoriser la libération d'espaces et une répartition équilibrée des parcs sur le territoire** (en lien avec le groupe de travail ministériel développement harmonieux de l'éolien terrestre).

▸▸ Optimiser l'atteinte des objectifs énergie-climat grâce au **renouvellement facilité des parcs éoliens**, qui doit permettre de démultiplier la puissance installée (cadre optimisé pour le repowering).

Assurer un cadre économique et réglementaire stable pour le développement des parcs éoliens permettant l'atteinte des objectifs PPE

▸▸ **PPE :** s'assurer de la déclinaison des volumes par régions ; fixer des objectifs régionaux et départementaux contraignants de délivrance des autorisations.

▸▸ **Stabilité et prévisibilité des mécanismes tarifaires et d'attribution**, entrée en vigueur de la réduction du périmètre du guichet ouvert pour les petits parcs mi-2021 et respect du rythme des appels d'offres prévus dans la PPE.

▸▸ **Assurer l'efficacité des procédures d'instruction et le respect des délais** grâce à un suivi détaillé et efficient et un renforcement des ressources des services.

▸▸ **Accélérer certaines procédures** telles que la dématérialisation des consultations des CDNPS.

Assurer un report des délais de mise en service des projets impactés par la crise sanitaire, jusqu'à 12 mois après la fin de l'état d'urgence sanitaire

▸▸ Délais de recours et de consultation : **ne pas retarder et pénaliser plus encore les projets suspendus en pleine instruction**. Ainsi pour les délais applicables aux recours et aux consultations non expirés avant le 12 mars 2020, permettre la reprise des délais à compter de la cessation de l'état d'urgence initial (24 mai) pour la durée qui restait à courir le 12 mars 2020, sans que cette durée puisse être inférieure à sept jours (mesure commune avec l'éolien en mer).

Rendre possibles les améliorations au bénéfice des riverains de parcs éoliens notamment concernant le balisage pour « revenir aux nuits noires » dans nos campagnes

▸▸ **Définir des normes et standards européens permettant d'accroitre l'efficience du secteur :** intégrer de l'éolien aux radars météorologiques, renforcer la coexistence avec les installations militaires et l'activité de l'aviation civile.

Soutenir l'intégration de l'éolien au réseau et au marché européen grâce à l'innovation notamment par la digitalisation et l'automatisation

Revenir dans la course européenne de l'éolien en mer :

Des mesures d'urgence doivent être prises pour accélérer les procédures et tenir les objectifs de la PPE en vigueur :

- **Déployer des bouées lidars en Normandie (large Barfleur et Nord-Ouest de Fécamp) dès que possible** (après avis de la profession sur les points d'implantation). **Engager**, dès que possible, **le dialogue concurrentiel dès 2020 pour 2 projets de 1 GW et identifier 3 GW de capacités**, sur base des conclusions du débat public en cours.
- **Accélérer les procédures administratives pour l'AO5 Bretagne Sud (études de levée des risques) et lancer le débat public au plus tôt, pendant l'été 2020.**
- **Déployer les bouées lidars, en amont des procédures de mise en concurrence, sur les façades maritimes concernées par les appels d'offres prévus par la PPE.**
- **Saisir la CNDP pour le pour le lancement d'un appel d'offres au large d'Oléron, d'ici juin 2020 au plus tard.**
- **Conserver l'objectif initial de saisine de la CNDP par la Ministre des projets éoliens flottants commerciaux en Méditerranée, à l'été 2020.**
- **Faire adopter, par ordonnance dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire, une disposition législative visant à paralléliser la participation du public et la procédure de mise en concurrence.**

D'autres mesures à court-moyen terme sont indispensables pour pérenniser le démarrage de la filière et concrétiser les objectifs

- Accélérer le développement des projets éolien en mer en **instituant le premier et dernier ressort en Conseil d'état pour le traitement des recours concernant les futurs projets** – permettant de gagner près de 18 mois sur les calendriers d'exécution.
- **Renforcer significativement les ressources humaines et expertises du bureau éolien en mer de la DGEC** pour traiter l'ensemble des sujets mentionnés (participation du public, levée des risques, AO, suivi des projets...).
- **En complément des exercices en cours, demander à l'administration déconcentrée de planifier à moyen-long terme le déploiement de l'éolien en mer sur l'ensemble des façades**, pour assurer une meilleure visibilité aux filières de l'éolien en mer posé et flottant, et préparer la mise en œuvre des objectifs fixés par la PPE (horizon 2028) et au-delà.

Le monde d'après doit assumer et amplifier ses choix : la transition énergétique, écologique et solidaire

L'éolien est une solution incontournable du « Monde d'après », permettant une relance économique vertueuse, créatrice d'emplois au cœur de nos territoires, contribuant significativement à une électricité propre et durable et à la baisse des émissions carbone en Europe. C'est ce chemin que nous devons collectivement prendre, celui d'une production d'énergie et d'une économie plus résilientes, qui s'appuie sur des ressources locales, renouvelables et naturelles. Ce n'est qu'en empruntant ce chemin que nous parviendrons à transformer cette terrible crise en un point de départ pour une dynamique massive de lutte contre le réchauffement climatique.

La filière éolienne crée des emplois, près de 4 par jour et les retombées socio-économiques de l'éolien sur les territoires sont aussi un facteur d'augmentation de l'adhésion des Français. Tant pour l'éolien terrestre que l'éolien en mer, assurer le respect des objectifs et volumes contribuera à la relance de l'économie française. Dans ce cadre, FEE sera particulièrement attentive à la poursuite des échanges concernant le contenu local, français et européen, dans le cadre des travaux du Comité Stratégique de Filière « Nouveaux systèmes énergétiques » (CSF NSE). **L'énergie éolienne est un atout pour notre pays . Elle contribue à assurer notre sécurité d'approvisionnement en électricité, et la période que nous venons de traverser l'a largement démontré, tout en renforçant l'indépendance énergétique de la France.**

Il nous paraît opportun que l'État accompagne et soutienne en particulier les expertises et compétences françaises dans leurs points forts, par exemple dans le secteur de la French Tech (digitalisation, data, IA, smart grids).

En lien étroit avec la digitalisation en cours des filières électriques, il sera fondamental d'engager, dès 2020, la transformation du système électrique avec la mise en œuvre du SDDR 2019 tel que présenté par RTE et enrichi des contributions des filières, en co-construction avec l'ensemble des parties prenantes.

Il s'agit d'enjeux qu'il sera vital d'inscrire de façon pérenne dans la politique énergétique de notre pays . À ce titre, la nomination d'un **coordinateur national du développement éolien** pourrait être pertinente.

Par ailleurs, la transition énergétique de notre pays doit **être accompagnée de la mise en place d'une taxe carbone efficace** comportant un prix plancher de façon à inciter les acteurs à se tourner plus largement et plus vite vers les énergies décarbonées tout en assurant le financement pérenne de cette transition.

La transition écologique, le développement des énergies renouvelables et en particulier de l'éolien, sont deux piliers sur lesquel les emplois et la croissance de demain se construiront.

Le mouvement vers le monde d'après est déjà engagé en France et dans le monde, mais les grands mouvements doivent maintenant accélérer pour se concrétiser. Ce monde de demain repose sur la nécessité impérieuse de bâtir une société, une économie et même une croissance sur notre capacité à la résilience, sur notre capacité à l'efficacité, à la sobriété et à la production d'énergies issues de ressources renouvelables et naturelles.

Nous devons changer, rapidement et en profondeur, et c'est ce même changement que la filière éolienne met en œuvre chaque jour sur le terrain depuis près de 20 ans. La crise que nous traversons aussi dure et socialement coûteuse soit-t-elle, nous aura prouvé une chose : collectivement nous pouvons faire face. Et c'est bien la lutte contre le réchauffement climatique qui doit maintenant nous rassembler et nous unir, les solutions existent, l'éolien en fait partie, et c'est portés par cette dynamique, que nous devons tout mettre en œuvre pour concrétiser le changement.

France Energie Eolienne

fee.asso.fr

France Energie Eolienne
5, avenue de la République, 75011 Paris - Tél. : 01 42 60 07 41
contact@fee.asso.fr - feeasso - France.energie.eolienne

LES NOTES DE L'OBSERVATOIRE
#6 MAI 2020

Le marché des EMR : un formidable potentiel mondial, une Europe toujours leader, la France hisse les voiles

Mers et océans offrent un potentiel d'énergie renouvelable très important. Jusqu'à récemment, l'Europe en a pris le leadership tant dans le développement des différentes technologies qu'en capacité installée (l'éolien en mer représentant la quasi-totalité de celle-ci). Le marché mondial de l'éolien en mer (technologie la plus mature) ne cesse de se développer, source de croissance notamment à l'export, et désormais au-delà de l'Europe, et également de diversification des marchés traditionnels de l'économie maritime. La France qui s'est positionnée plus tardivement pour l'éolien posé, a aujourd'hui plusieurs parcs en développement.

Ces marchés créent de l'activité et des emplois industriels dans les territoires. Ainsi, le dynamisme du marché mondial de l'éolien en mer représente une opportunité unique et un levier essentiel de rebond économique cohérent avec les objectifs environnementaux, après la crise sanitaire mondiale du covid-19.

DES ÉNERGIES À DIFFÉRENTS STADES DE DÉVELOPPEMENT, UN MARCHÉ AUJOURD'HUI CONCENTRÉ DANS L'ÉOLIEN

Les énergies marines renouvelables regroupent diverses technologies présentant des niveaux de maturité et des potentiels différents. La France fut d'ailleurs pionnière dans les énergies de la mer avec l'usine marémotrice de la Rance, d'une puissance de 240 MW, mise en service en 1966. **L'éolien en mer posé** a atteint un **stade commercial** depuis une vingtaine d'années et représente la quasi-totalité de l'électricité produite par les énergies renouvelables en mer. Un potentiel plus important s'ouvre plus au large ou encore dans des zones d'eau profonde qui pourront être exploitées grâce à la technologie de **l'éolien flottant,** pour laquelle les premiers parcs commerciaux sont en projet. Présentant l'avantage d'une production parfaitement prédictible, **l'hydrolien** reste lui toutefois, aujourd'hui, à un stade pré-commercial dans le monde avec quelques projets pilotes et démonstrateurs. Par ailleurs, **d'autres technologies prometteuses** existent, pour certaines avec déjà des prototypes et démonstrateurs, c'est le cas pour le houlomoteur, ou les centrales de valorisation d'eau de mer des profondeurs, pour d'autres encore au stade de la R&D, comme l'énergie osmotique.

1. LE MARCHÉ MONDIAL DE L'ÉOLIEN POSÉ : UNE EUROPE LEADER, MAIS CONCURRENCÉE, DANS UN MARCHÉ CROISSANT

1.1 La technologie la plus mature, au prix déjà compétitif

L'éolien en mer posé constitue **la technologie la plus mature** des énergies marines renouvelables puisqu'elle bénéficie d'une expérience de plus de 20 ans et qu'elle produit depuis de nombreuses années des quantités significatives d'électricité. Alors que, fin 2018, 23 GW d'éolien en mer posé étaient raccordés au réseau dans le monde selon l'Agence Internationale de l'Énergie (AIE) soit 0,3% de la production d'électricité mondiale (à noter qu'en Europe ce chiffre s'élevait à 1,8% en 2018), 6,1 GW de plus ont été installés en 2019 (dont 3,6 GW en Europe où la capacité totale a quasi doublé en 4 ans) ce qui porte **la capacité mondiale installée** à plus de **29 GW en 2019** selon le Global Wind Energy Council.

Les prix de l'électricité issue de cette technologie ont fortement baissé à mesure que les capacités installées croissaient. Aujourd'hui, si quelques mécanismes de soutien existent encore dans certains pays, ils visent d'abord à garantir une stabilité des revenus, avec un écart de plus en plus faible avec les prix de marché de l'électricité. Plusieurs appels d'offres sont d'ailleurs attribués « sans subvention », au prix de marché, i.e. régulièrement sous le seuil des 50€/MWh désormais hors coûts du raccordement à la terre. Cela en fait l'une des sources d'électricité parmi les plus compétitives du marché (toutes sources confondues). Cette industrie, par le passage au stade commercial avec de plus gros volumes attribués et construits et surtout sa capacité d'innovation (la puissance des turbines, par exemple, a doublé en 10 ans), a réalisé une division de ses prix par 3 en moins de 10 ans.

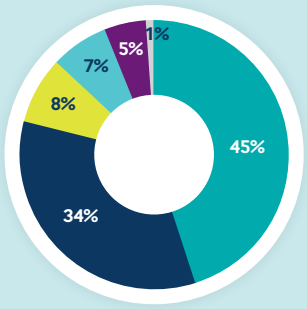
1.2. L'Europe accueille 75% de la capacité mondiale installée, la France bientôt présente

Sur les 29 GW d'éolien posé installés dans le monde, plus de 22 GW le sont en **Europe** selon WindEurope, **soit 75% de la capacité installée mondiale,** dont 9,9 GW au **Royaume-Uni** (soit 45%) et 7,5 GW en **Allemagne** (soit 34%).

99%

—

DE LA CAPACITÉ INSTALLÉE EN EUROPE EST CONCENTRÉE DANS LES 5 PAYS LES PLUS AVANCÉS DANS L'ÉOLIEN EN MER



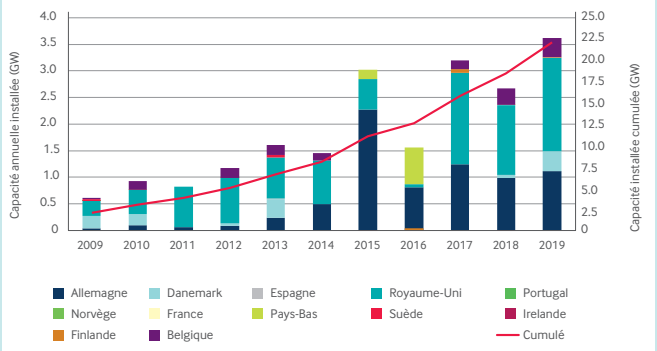
- **ROYAUME-UNI** 9 945 MW / 2 225 turbines
- **ALLEMAGNE** 7 445 MW / 1 469 turbines
- **DANEMARK** 1 703 MW / 559 turbines
- **BELGIQUE** 1 556 MW / 318 turbines
- **PAYS-BAS** 1 118 MW / 365 turbines
- **AUTRES** 311 MW / 111 turbines

En 2019, le Royaume-Uni a installé 1,7 GW de capacité de production, l'Allemagne 1,1 GW, le Danemark 0,374 GW, la Belgique 0,370 GW. Au total ce sont **5 047 éoliennes** réparties dans **110 parcs** et 12 pays qui sont actuellement en service en Europe selon Windeurope.
La France, quant à elle, ne dispose encore d'aucune éolienne en mer posée en service. Le premier parc commercial, au large de Saint-Nazaire, pour une capacité de 480 MW, dont la construction a démarré en 2019, devrait être mis en service d'ici la fin 2022. Le pays devrait atteindre 2 GW installés d'ici 2023.

5 047

LE NOMBRE D'ÉOLIENNES EN MER QUE COMPTAIT L'EUROPE FIN 2019

ÉVOLUTION DES CAPACITÉS INSTALLÉES PAR PAYS EUROPÉEN



Source: WindEurope

1.3. L'émergence de l'Amérique du Nord et de l'Asie est rapide. La Chine, 1er installateur mondial en 2019.

Dans le reste du monde, seule la **Chine** se distingue avec une capacité installée de près de **4 GW** en 2018, pays ayant installé le plus de capacités d'éolien en mer avec plus d'**1,6 GW** (AIE) en 2018 et qui a ajouté **2,4 GW en 2019** (Global Wind Energy Council) ce qui porterait sa capacité installée à plus de 6,4 GW. Le pays est donc passé en seulement trois ans au stade d'acteur majeur, avec un rythme d'installation qui s'accélère.
Pour le reste de l'Asie, les développements commerciaux démarrent, comme au Japon, (Hibikinada le premier parc commercial de 220 MW, a été attribué en 2019) ou encore Taïwan, (le 1er parc commercial du pays, Formosa 1, d'une capacité de 120 MW, est suivi des projets Changfang et Xidao, dont la décision finale d'investissement a été prise en février 2020, pour 589 MW).
En Amérique du Nord, les États-Unis comptent à ce jour le seul parc de Block Island et ses 30 MW en opération, mais de nombreux projets sont à un stade plus ou moins avancé de développement. Sur la côte Est, l'AWEA recense 6 GW de projets de parcs sélectionnés par les États qui ont des objectifs bien supérieurs inscrits dans leurs feuilles de route énergétique.
Même s'ils ne disposent pas encore de capacités installées significatives, d'autres pays se tournent vers le marché de l'éolien en mer : la Corée du Sud, le Vietnam, l'Australie, l'Inde, la Nouvelle-Zélande, le Canada ou encore la Turquie.

1.4. Un leadership européen confirmé au niveau industriel, concurrencé par l'arrivée de nouveaux acteurs

Présents depuis de nombreuses années sur le plus grand marché de l'éolien en mer, les acteurs majeurs sont européens, comme les développeurs (Ørsted leader avec 16% de la capacité installée), les turbiniers (Siemens Gamesa Renewable Energy avec 68% de la capacité installée), les fournisseurs de fondations, de câbles (le Danois NKT étant leader)...
Dans l'ensemble des régions du monde où la croissance du marché de l'éolien posé est forte, les acteurs français et européens sont impliqués. C'est ainsi que GE Renewable Energy a construit le premier parc éolien en mer aux États-Unis, Block Island, avec des turbines fabriquées à Saint-Nazaire d'où ont également été exportées des turbines pour l'Allemagne, la Chine et la Hollande où est installée la turbine Haliade-X « made in France » la plus puissante au monde et dont la sélection sur de futurs parcs assure plusieurs années d'activité aux usines françaises. Siemens-Gamesa Renewable Energy et GE Renewable Energy ouvrent également des usines de production en Chine, investissements industriels destinés principalement au marché chinois à fort potentiel et aux marchés asiatiques car les coûts de logistique au regard de la taille des machines justifie une proximité entre le site de production et le site d'installation des projets. De nombreux développeurs y sont présents également, d'autres comme EDF Renouvelables et Orsted le sont déjà aux Etats-Unis et dans le reste de l'Asie. Ces succès dans les marchés émergents soulignent les talents industriels européens et la compétitivité de nos technologies.
C'est vrai aussi des prestataires et fournisseurs de la chaîne de valeur, l'Observatoire des énergies de la mer montrant depuis 3 ans que la part du chiffre d'affaires des entreprises françaises de la filière se réalise au moins aux ¾ à l'export, en premier lieu en Europe, comme les Chantiers de l'Atlantique qui ont déjà conçu, fabriqué et installé en mer 3 sous-stations électriques en Angleterre, Allemagne et Belgique.

Toutefois, les acteurs asiatiques commencent à être présents sur le marché européen, même si cela reste aujourd'hui marginal. Ainsi, le fabricant chinois de mâts pour éoliennes, Titan wind energy a réalisé, en 2019, l'acquisition de l'usine de l'entreprise allemande Ambau à Cuxhaven, afin d'élargir son activité à la fabrication des fondations pour les éoliennes en mer.

1.5 Les perspectives commerciales sont importantes au niveau mondial, la France s'efforce de rattraper son retard

En Europe, selon les estimations de la Commission européenne, l'installation de 230 à 450 GW de capacités d'éolien en mer serait nécessaire d'ici à 2050 pour atteindre les objectifs fixés dans le Green deal européen. La Commission prépare donc une feuille de route pour l'éolien en mer, qui devrait être présentée en octobre 2020. L'Allemagne, deuxième pays européen pour l'éolien offshore présidera alors le Conseil de l'UE. Elle doit se fixer comme nouvel objectif 20 GW installés en 2030. Au Royaume-Uni, dans un accord sectoriel signé en 2019 avec les industriels de la filière, le gouvernement britannique veut atteindre 30 GW d'éolien offshore en 2030 (voire 40 GW visés par le nouveau Gouvernement). Le Royaume-Uni devra doubler son rythme actuel d'installation de nouvelles capacités (à 2 GW par an) s'il veut atteindre cet objectif. De nouvelles perspectives s'ouvrent également dans d'autres pays comme en Pologne ou en Irlande. La France a inscrit un objectif de 5,2 à 6,2 GW en service en 2028. Dans ce contexte, la France qui dispose pourtant du 2ème gisement européen a planifié ses appels d'offres d'ici 2028 et vise l'attribution d'1 GW/an à partir de 2024, notamment avec la montée en puissance de l'éolien flottant à l'échelle commerciale, soit un rythme plus soutenu que par le passé mais encore moins ambitieux que les leaders européens.

Aux États-Unis, une étude de l'association américaine de l'éolien (AWEA), parue le 11 mars 2020 estime le potentiel de 20 à 30 GW en service en 2030 et les retombées à plus de 83 000 emplois et 25 milliards de dollars annuels : dont environ 25,4 GW de puissance installée d'éolien offshore sur la côte Est d'ici à 2035. Sur la côte Ouest des projets sont en développement, notamment pour l'éolien flottant, une grande partie du potentiel éolien se situant en eaux profondes.

En Asie, la Chine a planifié 10 GW d'éolien en mer dont 4 GW en construction. Taïwan a pour objectif d'atteindre 5,7 GW d'ici 2025 et sa Présidente a annoncé en novembre 2019, une capacité de 10 GW supplémentaires d'ici 2035. Taïwan développe également de nombreux projets en particulier dans l'éolien flottant. Le Japon a identifié, en 2019, 11 zones propices à l'éolien en mer sur lesquelles le gouvernement va mener des mesures de vent et campagnes géologiques.

2. L'ÉOLIEN FLOTTANT : UN FORT POTENTIEL COMMERCIAL QUI DÉMARRE AVEC L'EUROPE COMME LEADER ET EN PARTICULIER LA FRANCE, MALGRÉ LA CONCURRENCE INTERNATIONALE

2.1. Une technologie à l'aube du stade commercial mais qui bénéficiera de l'expérience de l'éolien posé

La technologie est à l'aube de son déploiement à un stade commercial. Pour l'heure, en ce qui concerne les flotteurs pas moins de 30 prototypes sont en développement actuellement en Europe, avec pour les plus avancés, des démonstrateurs dans plusieurs sites de tests comme SEM REV en France, ou BIMEP en Espagne. Seuls quelques projets pilotes sont opérationnels dans le monde tels que : **Windfloat Atlantic** au Portugal, **Kincardine** en Ecosse ou **Hywind Scotland,** mis en service en 2017 et constitué de 5 éoliennes de 6 MW chacune. Un démonstrateur de 2MW tourne depuis 2016 au large du Croisic sur le site du SEM REV. Quatre fermes pilotes seront de surcroit installées en France en 2022, Groix-Belle-Île en Bretagne et Eolmed, Eoliennes flottantes du Golfe du Lion ainsi que Provence Grand Large en Méditerranée, totalisant environ 120MW, et permettront de tester différentes technologies de fondations flottantes

Pour autant, l'éolien flottant devrait bénéficier du retour d'expérience de l'éolien posé et de ses gains de compétitivité, notamment pour la turbine. En outre, situées plus au large, les éoliennes flottantes bénéficient de vents plus forts et plus réguliers et donc d'un facteur de charge plus important. Ainsi, cette technologie devrait, elle aussi, devenir rapidement compétitive (objectif d'un prix-cible de 120 €/MWh pour le premier appel d'offres français commercial, au large de la Bretagne Sud), grâce aux économies d'échelle.

2.2. L'Europe accueille 70% des projets installés dans le monde et la France se positionne pour prendre le leadership

45 MW d'éolien flottant sont installés dans les mers du monde dont **70% en Europe** et **274 MW d'éolien flottant pourraient être installés en Europe d'ici 2023** selon WindEurope (sans compter les 96 MW du projet Erebus en mer Celtique,), **dont plus de 100 MW en France** avec quatre projets de fermes pilotes en service à l'horizon 2022. En Norvège, un projet (Hywind Tampen) prévoit la construction d'un parc éolien flottant avec 11 éoliennes de 8 MW pour une capacité installée totale de 88 MW en vue de fournir de l'électricité à des plateformes pétrolières situées dans la partie nord de la Mer du Nord norvégienne.

La France est le seul pays européen à avoir inscrit des objectifs chiffrés pour l'éolien flottant, notamment au sein de sa programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) avec la volonté d'attribuer 750 MW (250 en Bretagne et 2 x 250 en Méditerranée) dans le cadre de **parcs commerciaux** entre 2021 et 2022 qui devraient lui permettre de conserver son statut de leader mondial.

2.3. La montée en puissance rapide de ce marché concerne également le reste du monde

En Asie, des pays comme le Japon, la Corée du Sud ou Taïwan, par leur géographie marine, avec des fonds rapidement importants, ont très tôt porté leur attention sur l'éolien flottant. Ainsi au Japon, la NEDO, l'organisation japonaise en charge des énergies renouvelables et du développement technologique (équivalent de l'ADEME en France), a mis à l'eau une éolienne flottante dont le flotteur est issu du concept développé par Ideol. En juillet 2019, Hitachi Zosen a lancé avec le français Naval Energies une étude de faisabilité pour concevoir et construire plusieurs centaines de MW à partir du flotteur développé par le français. Le développeur Eolfi (aujourd'hui filiale du groupe Shell) indique développer plusieurs projets en Asie.

Aux **États-Unis,** l'État du Maine a relancé le projet de site pilote Aqua Ventus et des projets commerciaux sont dans le pipeline que ce soit à Hawaï ou en Californie totalisant plus de 2 200 MW de capacité.

Les entreprises européennes sont particulièrement actives sur ce marché en Asie. De même que le potentiel du marché européen aiguise l'appétit des acteurs asiatiques.

29 GW

IL S'AGIT DE LA CAPACITÉ INSTALLÉE D'ÉOLIEN EN MER DANS LE MONDE FIN 2019

AU TOTAL, L'ÉOLIEN EN MER, POSÉ ET FLOTTANT, REPRÉSENTE LA QUASI-TOTALITÉ DU MARCHÉ DES EMR DANS LE MONDE AUJOURD'HUI.

Il en sera probablement de même dans les prochaines années, particulièrement en Europe et en Chine, comme en témoignent les projections tant de l'AIE que de la profession. L'Agence Internationale de l'Énergie (AIE) estime en effet le Potentiel Techniquement Exploitable (hors contraintes) mondial de l'éolien en mer à plus de 120 000 GW avec un potentiel de production de plus de 420 000 TWh par an (soit 11 fois la demande d'électricité mondiale estimée pour 2040) dont 79% venant du potentiel des eaux profondes, convenant ainsi surtout à l'éolien flottant. L'AIE voit même en l'éolien en mer la principale source d'électricité pour l'Europe en 2040 et cette technologie pourrait représenter 16% de la production d'énergie de l'Union Européenne à cette date. D'après ces prévisions, l'Union Européenne et la Chine se partageront le leadership de l'éolien en mer à horizon 2040 avec plus de 70% de la capacité mondiale installée (à cette date, l'éolien en mer pourrait représenter 3% de la production mondiale d'électricité) :

PRÉVISIONS DES CAPACITÉS INSTALLÉES (SOURCE : AIE)

	2030	2040
Europe	77 GW	127 GW
Chine	42 GW	107 GW
États-Unis	17 GW	38 GW
Corée du Sud	12 GW	25 GW
Inde		16 GW

En France, l'ADEME estime le potentiel théorique de l'éolien posé à 90 GW et de l'éolien flottant à 155 GW.

Les professionnels européens de la filière réunis au sein de WindEurope, sont tout aussi optimistes et estiment pouvoir viser un potentiel européen à 450 GW leur dernière projection « our energy, our future ». Il pourra être atteint avec un rythme de développement compris entre 5 et 10 GW/an d'ici 2030 pour atteindre ensuite progressivement 20 GW/an, à condition de mettre en œuvre une planification spatiale maritime intégrée et efficiente.

Pour autant, les autres technologies ouvrent des perspectives supplémentaires, en particulier à horizon 2030-2050, en mettant à profit les prochaines années pour leur maturation technologique et commerciale.

3.1. Une technologie en démonstration

Si aucun parc commercial n'est programmé pour l'hydrolien, cette technologie bénéficie cependant de nombreux prototypes et projets en France : dans le passage du Fromveur, sur le site de Paimpol-Bréhat (machine d'1 MW de CMN-Hydroquest du projet OceanQuest), au large d'Ouessant (projet PHARES soutenu par l'ADEME à travers le Programme d'Investissements d'Avenir et porté par Akuo Energy, composé notamment de 2 hydroliennes de 500 kW de Sabella), ou encore dans la Ria d'Etel, à Bordeaux et dans le Raz-Blanchard. En Europe, l'Ecosse reste particulièrement en pointe pour l'accueil de tels prototypes comme les 4 hydroliennes (Andritz et Atlantis) du projet MeyGen en Ecosse, pour un total de 13,9 GWh produits sur 2019 (production portée à 27 GWh début avril 2020).

En complément, **un projet européen INTERREG** France (Manche) - Angleterre est le projet le plus ambitieux avec une dotation de 46,8 M€. Nommé **TIGER**, il a pour objet de prouver le potentiel de cette technologie à large échelle (jusqu'à 8 MW) et de réduire les coûts de cette énergie. Il concentrera ses efforts en France sur les sites du Golfe du Morbihan avec la technologie de Sabella, sur le site de Paimpol-Bréhat avec les technologies de Hydroquest et Minesto et sur le site du Raz Blanchard avec les technologies de SIMEC-Atlantis et Hydroquest.

3.2. Un marché de niche non négligeable...

Le **Potentiel mondial Techniquement Exploitable** pour l'hydrolien a été estimé par l'ADEME à 100-120 GW. Les spots mondiaux possibles pour cette technologie (là où les courants sont les plus forts) se trouvent au Royaume-Uni, en France et au Canada (Baie de Fundy) ou encore en Asie... Mais ce potentiel peut être fortement augmenté par les systèmes ne nécessitant pas de courants forcément très forts.

La France dispose d'une ressource hydrolienne conséquente estimée par l'ADEME « entre **5 et 14 TWh/an (soit entre 2,5 et 3,5 GW de puissance installée)** ». Il est principalement réparti sur 5 zones : le Raz Blanchard, le Raz de Barfleur, le Passage du Fromveur, la chaussée de Sein et sur les Héaux de Bréhat.

Ce potentiel représente entre **1250 et 3500 turbines** pour des machines de capacité comprise entre 1 et 2 MW ou entre **8500 et 35 000 turbines** pour des machines de capacité comprise entre 100 et 300 kW. Une telle demande entrainera l'installation de plusieurs usines de production qui contribueront à la revitalisation économique des ports du nord-ouest de la France. Ce

potentiel est également suffisant pour faire baisser le coût de l'électricité sous les 100€/MWh[1].

Si les volumes ne sont pas comparables à ceux de l'éolien offshore, ils devraient permettre toutefois de développer une filière créatrice d'emplois, l'efficacité et la compétitivité de leur technologie démontrées. Ce marché peut se révéler d'autant plus avantageux pour des sites isolés et zones non interconnectées (ZNI).

3.3. ...dans lequel l'Europe est bien placée

La capacité installée de l'hydrolien à l'échelle européenne était de 10,4 MW en 2019 (dont 1,5 MW installés cette même année) selon Ocean Europe Energy (OEE). En 2020, 3,4 MW d'hydrolien sont prévus pour installation en Europe et 1,8 MW d'hydrolien dans le reste du monde. Toutefois, en France, le gouvernement ne prévoit aucun appel d'offres durant la période couverte par la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie. Les industriels seront amenés à faire des propositions de puissance installée lors de la révision de la PPE en 2023, si les tests sur les sites d'essais et les perspectives de développement sont concluantes.

Le principal projet relatif à l'hydrolien est le **MeyGen project** en Ecosse avec actuellement 4 hydroliennes de 1,5 MW et la possibilité d'aller jusqu'à 398 MW. D'autres projets sont en cours de développement au Canada (Baie de Fundy), où **269 MW** pourraient être installés d'ici 2030, ou encore en Chine.

C'est donc une course contre la montre qui s'est engagée au niveau mondial, la technologie la plus aboutie devant permettre à son développeur de fournir le marché...

1. ORE Catapult, Tidal Stream and Wave Energy Cost Reduction and Industrial Benefit, April 2018

4. HOULOMOTEUR : UNE TECHNOLOGIE QUI POURSUIT SON DÉVELOPPEMENT

4.1. Une technologie encore au stade des essais

Les technologies houlomotrices font encore face à de nombreux verrous technologiques ou socio-économiques et seuls des prototypes et démonstrateurs sont déployés. En 2019, la capacité installée du houlomoteur en Europe était de 1,5 MW dont 600 kW ont été installés en 2019 grâce à 6 prototypes (localisés au Portugal, France, Belgique, Italie, Royaume-Uni) selon Ocean Europe Energy.

En France le démonstrateur WAVEGEM de GEPS TECHNO (150 kW) est en test sur le site du SEM REV depuis août 2019. La région Nouvelle-Aquitaine et la Communauté d'agglomération Pays Basque ont cependant décidé de lancer une étude des conditions de faisabilité d'accueil d'une ferme houlomotrice.

4.2. Des projets dans l'ensemble du monde

Les capacités annuelles ajoutées ont été moins importantes en Europe que dans le reste du monde pour la deuxième année consécutive (1,8 MW dans le reste du monde en 2019 contre 0,6 MW en Europe selon Ocean Europe Energy), majoritairement aux États-Unis et en Chine.

Démonstrateur houlomoteur WAVEGEM de GEPS Techno

5. ENERGIE THERMIQUE DES MERS : UN POTENTIEL À EXPLOITER

Concernant, l'**Energie Thermique des Mers,** le Potentiel Techniquement Exploitable serait d'environ **10 000 TWh/an** selon l'AIE et les infrastructures notamment de type **SWAC** (Sea Water Air Conditioning) et **thalassothermie** sont quant à elles de plus en plus nombreuses. C'est le cas des centrales de valorisation d'eau de mer des profondeurs, qui en utilisant les caractéristiques des masses d'eau marine, peuvent alimenter de multiples usages (production d'électricité renouvelables, SWAC, production d'eau douce, aquaculture, etc). Encore peu connue du grand public, cette technologie pour laquelle la France fait figure de pionnier, dispose d'un fort potentiel et peut constituer une solution d'avenir pour les territoires d'Outre-mer, où les coûts de l'énergie sont par ailleurs souvent élevés. Une précédente note de l'Observatoire a été consacrée à ce sujet.

LES EMR, UN POTENTIEL ÉNERGÉTIQUE IMMENSE DANS UNE PERSPECTIVE DURABLE

À différents stades de maturité, les technologies pouvant exploiter les énergies de la mer sont donc nombreuses et le potentiel est immense. Ces énergies représentent à la fois une part incontournable du futur mix énergétique mondial pour atteindre la neutralité carbone, et une opportunité économique incontestablement créatrice de valeur et d'emplois à proximité des projets, dans les plus grandes régions du globe. L'Europe a été pionnière dans ces technologies, tant sur le plan de leur développement que pour leur installation, avec de nombreux leaders industriels de taille mondiale.

Pour autant, l'émergence de marchés à la croissance encore plus rapide, en Asie et en Amérique du Nord, est à la fois une opportunité pour les entreprises européennes de capitaliser sur cette expérience acquise pour développer leur activité sur de nouveaux débouchés, et également source de concurrence accrue avec l'arrivée de nouveaux acteurs industriels. L'Europe doit donc défendre son leadership en sécurisant un volume annuel suffisant inscrit dans la durée, poursuivant ses efforts de R&D tant pour la compétitivité des technologies matures que pour le développement de celles aux plus forts potentiels et en promouvant une politique d'optimisation du contenu local européen. La France, malgré un fort potentiel de développement de l'éolien en mer, a pris du retard dans son développement, notamment en raison de processus administratifs d'approbation des projets et des délais de recours trop longs mais elle s'efforce de capitaliser sur la dynamique européenne et domestique, notamment par la mise en œuvre de la PPE dont l'ambition reste modeste, au regard des perspectives de développement d'autres pays du Monde. Néanmoins, des investissements industriels significatifs ont été réalisés en France, **créant des emplois et développant des compétences dans les territoires avec déjà plus de 2000 emplois directs recensés en France en 2019,** presque uniquement liés à l'export, les projets français n'ayant pas encore atteint le stade de la construction à cette date. Les énergies de la mer constitueront, dans les mois à venir, un réel levier de rebond économique, en s'assurant du financement des projets planifiés, suite à la crise sanitaire engendrée par le COVID-19 et la crise économique qu'elle entraine. Elles représentent une solution d'autant plus pertinente car le défi du réchauffement climatique n'aura lui, toujours pas disparu. Le Green deal européen, représente à cet égard une opportunité à saisir, au sein de laquelle l'éolien en mer et les énergies marines renouvelables apporteront une solution concrète et vertueuse pour la transition énergétique.

Un marché mondial créant de l'activité en France, ici à Saint-Nazaire

Note réalisée par l'Observatoire des énergies de la mer du Cluster Maritime Français
Rédaction sous la coordination de :
Étienne Pourcher, Christophe Clergeau, Marc Lafosse
Crédits photos : EDF EN, G.Mannaerts, Jacques Vapillon/GEPS Techno, GE Renewable Energy
Conception : www.forget-menot.com

Communiqué de presse
25 mai 2020

L'industrie gazière française propose une stratégie de relance positive pour l'emploi et favorable à l'environnement

L'arrêt de l'économie provoqué par la pandémie de covid-19 a rappelé l'importance de recouvrer notre souveraineté industrielle et d'asseoir les termes d'une relance verte et porteuse d'emplois.

Conscient du potentiel industriel de notre pays, l'Association française du gaz (AFG), qui représente l'ensemble des fleurons français de l'énergie, présente ses propositions pour développer l'emploi dans les territoires et accélérer la décarbonation de notre économie.

Ces propositions s'articulent autour de trois thématiques principales :

- **l'accélération de la rénovation énergétique des bâtiments,** et plus particulièrement des logements les plus énergivores, qui se trouvent dans les classes F et G. Pour tenir les objectifs inscrits dans la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) 2019-2023, et nourrir l'ambition fixée dans la « Loi de transition écologique pour la croissante verte » de rénover 500 000 logements par an, il convient dès maintenant de multiplier le rythme actuel des rénovations par 15. De nouveaux outils comme des financements très long terme sont nécessaires en complément des dispositifs actuels, pour un impact significatif en matière d'emploi : la création de plus de 200 000 postes.

- **le lancement d'un plan de mobilité propre pour le transport de marchandises et de voyageurs**, qui doit permettre d'améliorer significativement la qualité de l'air dans les villes et de réduire les émissions de CO_2. En activant deux leviers : la stimulation du renouvellement du parc de bus et camions diesel par des véhicules GNV/BioGNV et un soutien à un plan de déploiement de stations de carburants alternatifs.

- **La réévaluation de nos objectifs de production de biométhane** en mobilisant des ressources financières sans impact sur les finances publiques pour aller au-delà de l'objectif de 6 TWh prévu dans la PPE en 2023. Avec près de 1 100 projets de méthaniseurs en cours d'instruction ou de montage, qui représentent une capacité d'injection de 24 TWh, la France bénéficie d'un atout énergétique considérable dont les externalités positives sont reconnues : amélioration de notre balance commerciale, diminution des gaz à effet de serre, limitation de la pollution des eaux, diversification des revenus pour le monde agricole, création d'emplois non-délocalisables.

Patrick Corbin, Président de l'Association française du gaz, conclut : *« La filière gazière française, forte de ses fleurons industriels, est convaincue qu'elle peut contribuer à une relance économique qui s'inscrit dans la transition énergétique, économiquement viable et inclusive sur le plan social. »*

À propos de l'Association Française du Gaz :
Fondée en 1874, l'Association Française du Gaz (AFG) est le syndicat professionnel de l'ensemble de l'industrie gazière française. Elle compte 8 membres titulaires (ENGIE, TOTAL, EDF, CFBP, Gazprom, GRDF, GRTgaz, Teréga), 29 membres associés et environ 600 membres sociétaires. Elle représente l'ensemble des acteurs de la chaine gazière. L'Association Française de Gaz promeut les activités de la filière et assure leur représentation auprès des pouvoirs publics. Elle est mobilisée sur l'ensemble des enjeux liés à la transition énergétique, à la sécurité, à l'efficacité énergétique, à la mobilité et au développement des énergies renouvelables. Elle contribue notamment à l'élaboration des textes législatifs et réglementaires, organise différentes manifestations thématiques et réalise des études par le biais de ses commissions.
www.afgaz.fr

Contacts presse :
Laurence Confort – laurence.confort@afgaz.fr – 06 60 91 95 30
Marie Leroy – marie@monet-rp.com – 04 78 37 34 64

Contribution de l'industrie gazière au plan de relance de l'économie française

Mai 2020

afg
association française du gaz

Mai 2020

Propositions de l'industrie gazière pour un plan de relance écologique, ancré dans les territoires et renforçant la souveraineté industrielle de la France

Dans un contexte de prise de conscience générale de la nécessité de **réduire nos émissions de gaz à effet de serre (GES)**, la France a su impulser une dynamique nouvelle : dans le monde (avec l'Accord de Paris de 2015, suite à la COP21), en Europe (auprès des instances de l'Union européenne et la perspective du Green Deal) et à l'intérieur même de ses frontières, à travers notamment deux dispositifs : la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) et, tous les quatre ans, la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE).

Parallèlement à cette prise de conscience, la volonté des pouvoirs publics de **relancer l'industrie française autour de chaînes de valeur stratégiques** a noué les termes d'un dialogue soutenu entre l'Etat et les entreprises. Institué au sein du Comité Stratégique de Filière (CSF), ce dialogue s'est notamment matérialisé dans le cadre du « Pacte productif », qui vise à accélérer le développement de secteurs industriels clés, combinant « décarbonation et production », « emplois et climat ».

Transition écologique, réindustrialisation… et relocalisation. Dans un pays marqué par la dévitalisation économique de certains territoires, particulièrement touchés par la désindustrialisation de notre pays, il est apparu nécessaire de renforcer **la coopération entre les échelons nationaux et locaux**. Cette nécessité s'est notamment concrétisée à travers la mise en œuvre, en décembre 2019, du « Conseil économique Etat-Région ». Conseil construit autour de deux grands axes :

- la politique industrielle, en coordination avec le Conseil National de l'Industrie (CNI) ;
- la politique d'innovation, en coordination avec le Conseil de l'Innovation.

La crise sanitaire que vit notre pays, et qui a mis à l'arrêt l'économie mondiale, n'invite pas à réviser ces ambitions écologiques et industrielles ancrées dans les territoires… mais à les amplifier.

Représentant de l'ensemble de la filière gazière française, l'AFG fait part de ses propositions pour **renforcer la souveraineté industrielle de notre pays, relancer la création d'emplois dans les territoires et permettre à la France d'atteindre ses objectifs environnementaux (réduction des émissions de CO_2, de polluants et de particules fines).**

Sommaire

TABLEAU des positions et propositions de la filière gazière 5
Gaz renouvelables 5
Biométhane 5
Pyrogazéification 6
Hydrogène 6
Biopropane & Biobutane 7
Bâtiment 8
Rénovation et performance énergétique 8
Mobilités 9
Transport terrestre et fluvial 9
Transport maritime 10
Zones non interconnectées 11
1. Filière « Gaz renouvelables » 12
➔ Biométhane 12
Une filière qui réduit nos émissions de gaz à effet de serre 12
Une filière vectrice d'emplois d'avenir, ancrés dans les territoires 13
Une filière reposant sur une technologie française 13
Propositions 14
➔ Pyrogazéification 18
Une filière qui participe à l'économie circulaire et réduit nos émissions de CO2 18
Une filière vectrice d'emplois d'avenir, non-délocalisables 18
Une filière reposant sur une maîtrise technologique française 19
Propositions 19
➔ Hydrogène (renouvelable et bas carbone) 21
Une filière à fort potentiel pour décarboner notre économie 21
Une filière vectrice d'emplois nouveaux 21
Une filière reposant sur une expertise industrielle française 21
Propositions 22
Focus local 23
➔ Biopropane & biobutane 24
Des biogaz dynamiseurs d'emplois dans les territoires 24
Proposition 24
2. Filière Bâtiments et « Performance énergétique » 25
Une filière fer de lance de la lutte contre le réchauffement climatique 25
Une filière source de dynamisme économique 25

Une filière garante de notre sécurité d'approvisionnement et vectrice d'innovations 26
Propositions 28
3. Filière « Mobilités » 29
➔ Transports routiers et fluvial : 29
Des filières sources de réduction des émissions de CO2 29
Une filière vectrice d'emplois 30
Une technologie disponible et maitrisée 31
Propositions 32
➔ Transport maritime : GNL et GPL. 34
Une filière vectrice de réduction des émissions de gaz à effet de serre 34
Une filière vectrice d'emplois et de modernisation de nos ports 35
Une filière reposant sur une maîtrise technologique française 36
Propositions 37
4. Cas particulier des zones non interconnectées 38
Le GNL et le propane, vecteurs de cohésion territoriale pour la Corse et l'outre-mer. 38
Propositions 39

Plan de relance pour une souveraineté industrielle, écologique et ancrée dans les territoires				
Solutions industrielles	Gain environnemental	Gain Emplois/Dynamisme économique	Souveraineté industrielle	Propositions
Gaz renouvelables				
Biométhane	-1MWh de biométhane produit conduit à une réduction de 1MWh d'énergie importée (et donc à des réductions d'émissions de CO_2 correspondantes). -Sur la base des émissions évitées, le bilan carbone du biométhane français s'élève à 23,4g équivalent CO_2/KWh, soit 90% d'émissions évitées par rapport au gaz naturel.	- La filière affiche 4100 emplois directs et indirects en 2018. Ce vivier d'emplois s'appuie sur 500 entreprises françaises liées à la filière biogaz, dont 35 équipementiers-fabricants - Le nombre d'emplois générés par la filière pourrait être multiplié par quatre (+13 600 ETP) entre 2018 et 2030, dépendamment du soutien apporté ou des contraintes mises sur le développement du biométhane. - Quel que soit le scénario étudié, on constate que 60 % des emplois de la filière biogaz sont des emplois directs. La filière créée en moyenne 3 à 4 emplois directs par installation liés aux activités d'exploitation et de maintenance. Elle contribue à développer l'activité économique locale en milieu rural.	- Désormais, 60% des unités de méthanisation françaises sont réalisées par des entreprises françaises. -Indépendance énergétique : près de 1100 projets sont en cours d'instruction ou de montage, soit une capacité de 24 TWh de capacités d'injection réservées. -Injection de 10 % de biométhane dans les réseaux gaziers en 2030 se traduirait par un bénéfice sur la balance commerciale de 1,6 Md€. -Une bonne exploitation des gisements français de déchets permettrait de produire 40% des besoins de gaz du pays en 2050 (étude Ademe), les 60% restant étant fournis par d'autres gaz renouvelables issus de la pyrogazéification ou encore du power-to-gas.	-**Réhausser significativement l'objectif de production de biométhane en concentrant les financements budgétaires sur les petites unités de production et en promouvant des dispositifs complémentaires, extra-budgétaire :** **le « contrat pour différence », pour les grandes installations ;** **le projet « Métha Neuf », pour le logement neuf.** -Adapter les réseaux par anticipation : autoriser des financements additionnels, en supprimant le plafonnement des investissements. -Soutenir le maintien d'aides financières à la consommation de biométhane, telle que l'exonération de TICGN. -Réviser le nouveau tarif d'achat biométhane pour limiter la baisse à 2 ou 3% par an sans décrochage initial (par rapport au tarif actuel) - Pour capturer le potentiel des sites éloignés des réseaux, engager un plan ambitieux de liquéfaction du bio méthane.

Plan de relance pour une souveraineté industrielle, écologique et ancrée dans les territoires				
Pyrogazéification (valorisation des déchets)	-Le gaz issu des procédés de pyrogazéification permettrait de valoriser près d'un demi-million de tonnes de déchets par an et ainsi de réduire les émissions de CO2 d'environ165 000 tonnes. -Offre des solutions concrètes d'économie circulaire aux territoires pour répondre à l'objectif national de division par deux en 2025 des quantités de déchets enfouis ou incinérés sans récupération d'énergie.	-A l'horizon 2028 : création dans les territoires de 500 emplois nouveaux essentiellement non délocalisables. -A l'horizon 2050 : 10 000 emplois directs pourraient être créés.	-Indépendance énergétique renforcée : à horizon 2050, l'ADEME évalue le potentiel de production de gaz renouvelable de la filière pyrogazéification à hauteur de 100 à 128 TWh, soit environ un quart de la consommation nationale de gaz. - Filière tirée par un réseau de jeunes entreprises innovantes et de PME ancrées dans les territoires, par l'ensemble des acteurs du monde des déchets et les grands fleurons de l'industrie française.	-**Réaliser une étude permettant aux Autorités de définir une position sur l'intérêt de la pyrogazéification, dans le cadre des politiques publiques de réduction de l'enfouissement et de l'incinération, pour la valorisation des déchets.** -Soutenir la mise en œuvre des contrats d'expérimentation et lancer rapidement les premiers appels à projets de production de biogaz par pyrogazéification -Parallèlement, promouvoir les solutions de captage du CO2 (CCS).
Hydrogène (renouvelable et bas carbone)	-A l'horizon 2050, l'hydrogène renouvelable ou bas carbone pourrait répondre à 20 % de la demande d'énergie finale et réduire l'équivalent d'un tiers les réductions supplémentaires de CO_2 à réaliser pour atteindre les objectifs du Plan Climat -La montée en puissance des véhicules à pile à combustible jusqu'en 2050 pourrait réduire les polluants atmosphériques de plus de 70 000 tonnes d'oxyde d'azote et 60 000 tonnes de CO2 par an.	-En 2030, l'hydrogène renouvelable ou bas carbone et les piles à combustible permettront de créer une industrie à part entière.	-Les entreprises françaises sont bien positionnées sur toute la chaîne de valeur : La France compte dans sa filière automobile de solides fournisseurs de matériaux et de composants pour les systèmes de pile à combustible. La France est très bien positionnée dans le domaine du développement et de la fabrication d'équipements pour la production, la distribution, le stockage et l'acheminement de l'hydrogène.	**- Mettre en place un mécanisme de soutien ambitieux pour le développement de l'hydrogène renouvelable et bas carbone**, compte tenu notamment de son coût de production (encore supérieur au coût de l'hydrogène d'origine fossile). -Développer des appels à projets avec complément de rémunération pour l'hydrogène renouvelable et bas carbone (L'AMI « Projets innovants sur la conception, la production et l'usage de systèmes à hydrogène », lancé en janvier 2020, ne dispose pas à ce jour d'enveloppes explicites. Or il doit permettre de définir le cadre et l'enveloppe du soutien nécessaire à la filière).

Plan de relance pour une souveraineté industrielle, écologique et ancrée dans les territoires				
Biopropane et Biobutane	Le bilan carbone du biopropane s'élève à 60g équivalent CO_2/KWh, soit 77% d'émissions évitées par rapport au gaz propane. La production de biopropane permettra de valoriser les déchets et participera à l'économie circulaire des territoires.	Le biobutane est actuellement développé par un laboratoire de biotechnologies français, Global Bioenergies. Ce laboratoire développe un procédé de fermentation qui aboutit à la production d'isobutène renouvelable. La production industrielle sera basée en Champagne et créatrice d'emplois. La production de biopropane participe à la reconversion des raffineries françaises en bioraffineries	Sites de production de biobutane et de biopropane (prochainement ou déjà) basés en France. Le biopropane et le biobutane peuvent être consommés partout en France, en particulier dans les territoires non desservis par le réseau de gaz naturel. Ils fournissent une énergie très peu carbonée et très peu polluante en substitution du fioul sur l'ensemble du territoire.	**Soutenir la production de biobutane/biopropane en tant que filière innovante et émergente**

Plan de relance pour une souveraineté industrielle, écologique et ancrée dans les territoires				
Bâtiment				
Rénovation et performance énergétique	-On dénombre plus de 20 millions de logements à rénover d'ici à 2050. - En France, le secteur du bâtiment représente de l'ordre de 25% des émissions de gaz à effet de serre (36% en moyenne dans l'UE) et 45% de la consommation d'énergie finale (40% dans l'UE). -Nombre de logements «passoires» (consommant plus de 330kWh/m2.an en énergie primaire) : 7,4 millions dans le parc résidentiel privé français, dont 2,6 millions occupés par des ménages modestes. - La substitution du fioul par le gaz permet de réduire de 25% les émissions de CO_2 et jusqu'à 80% avec du biogaz, ainsi que les émissions de polluants.	-Performance énergétique : vecteur d'économies et de compétitivité pour les entreprises françaises. Sur le marché des professionnels, l'industrie (automobile, sidérurgie, chimie, agroalimentaire) est le secteur le plus gourmand en gaz naturel. -Le remplacement des chaudières fioul par des chaudières gaz contribuera au dynamisme du secteur du BTP.	-Le produit phare de la filière gaz est la chaudière à très haute performance énergétique (THPE), qui consomme en moyenne entre 25 et 30 % de moins que les précédentes chaudières. -La Pompe à chaleur/PAC Boostheat (fabriquée en France) est la plus performante du marché. Elle représente une division par deux à trois de la consommation d'énergie, de la facture de chauffage et de la production de gaz à effet de serre.	**-Redonner aux réformes sur le bâti (RE2020, stratégie rénovation, DPE) leur ambition initiale, en révisant les hypothèses (énergie finale, coefficient de conversion en énergie primaire, émissions de CO2) et la méthode de calcul.** **-Eradiquer les passoires thermiques : substituer aux aides en vigueur, dont l'efficacité n'est pas avérée, un prêt à taux zéro de durée ajustable** assurant à chaque ménage le financement des travaux de rénovation et l'équilibre en trésorerie par les gains générés**.** -Prioriser la rénovation globale et performante des bâtiments : axer les efforts sur la réalisation d' « enveloppes » (la coquille du bâtiment : béton, bois, verre…) très performantes. -Développer une filière française d'excellence des PAC (hybrides, électriques et biogaz).

Plan de relance pour une souveraineté industrielle, écologique et ancrée dans les territoires				
Mobilités				
Transport terrestre et fluvial	-Les véhicules gaz (GNV/GPL) permettent de réduire de 30 à 70 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx), de 95 % des émissions de particules et jusqu'à 20% les émissions de CO2. -Le bioGNV et le BioGPL permettent une diminution de plus de 80 % des émissions de CO2. -Comme pour le transport terrestre, les carburants gazeux utilisés pour le transport et le tourisme fluvial permettent de réduire l'impact sur la qualité de l'air, de l'eau ainsi que la faune et la flore aquatiques -Dans la dynamique de diffusion des véhicules routiers et de la création d'un réseau de stations-services GNV, il est possible de soutenir l'adaptation d'engins ou bateaux au gaz, contribuant à réduire pollution et émission des GES.	Forte croissance du marché des poids lourds GNV : cinq à six stations d'avitaillement ouvrent chaque mois, le nombre de nouvelles immatriculations est en constante augmentation avec plus de 20 000 véhicules (lourds et légers). -Maintien et relance d'emplois industriels dans la filière automobile (l'Association européenne des constructeurs automobiles appelle au déploiement de stations pour véhicules consommant du GNL carburant). -L'équipement de véhicules essence au gaz en « seconde monte » est une expertise locale, non délocalisable qui a un fort potentiel de développement. En Italie, c'est toute une industrie qui s'est développée autour de l'équipement de véhicules essence au gaz et l'entretien. En 2019, l'Italie a procédé à 60 000 équipements contre moins de 1000 en France.	-La filière française de GNV et bioGNV a développé en quelques années une flotte et un réseau de stations des plus prometteurs et des plus dynamiques en Europe. En 2018, le géant italien du secteur Iveco, a relocalisé en France, à Bourbon-Lancy, la production de moteurs de camions au gaz jusque-là produits en Chine. -Pour les usages manutention, disposer de matériels performants et peu polluants doit être un facteur de compétitivité pour relocaliser les activités de logistique en France. -L'infrastructure GPL est reconnue comme suffisamment développée par l'Union européenne et prête à accueillir le BioGPL sans coût pour les pouvoirs publics. –L'équipement des véhicules essence au GPL est une solution pour les Français qui n'ont pas les moyens de s'acheter un véhicule neuf et qui n'ont d'autre choix que le véhicule pour se déplacer, de continuer à rouler en polluant moins.	**- Créer un crédit d'impôt de 20%, en remplacement du suramortissement actuel, à l'achat ou à la location d'un véhicule GNV de plus de 2,6t.** La filière du transport de marchandises est très fortement impactée par la crise sanitaire, avec plus de 70% des entreprises en arrêt partiel ou total de leur activité. **- Créer un crédit d'impôt de 20% à l'achat ou à la location d'un véhicule GNV de moins de 2,6 t pour les TPE et artisans** -Créer un crédit d'impôt pour la création de stations d'avitaillement privées : l'éloignement des stations publiques d'avitaillement GNV peut constituer un frein important pour les transporteurs. -Prévoir une planification régionale du déploiement des stations d'avitaillement en gaz et des points de recharge électrique. -Consacrer une méthode ACV à généraliser pour tous les usages. -Accorder aux flottes de taxis les remboursements partiels de TICPE pour les carburants alternatifs.

Plan de relance pour une souveraineté industrielle, écologique et ancrée dans les territoires				
Transport maritime	-Le GNL & le GPL sont les solutions les plus abouties et les plus pertinentes en substitution des carburants marins à base de pétrole. -Le GNL & le GPL suppriment les émissions de soufre et les émissions de particules, réduit drastiquement (-90%) les émissions d'oxydes d'azote (NOx) et diminuent de 25% les émissions de GES. -Le GNL & le GPL s'inscrivent dans la trajectoire de l'OMI de réduction des GES grâce à l'injection progressive de bio gaz liquide, puis pour le GNL ; de méthane de synthèse.	-L'économie portuaire représente près de 180 000 emplois directs et indirects et 15 milliards d'euros de richesses produites annuellement. - « Les grands ports maritimes créent une richesse et des emplois qui dépassent très largement l'enceinte de la place portuaire : les ports français produisent une valeur ajoutée estimée de 13 milliards d'euros, associée à 130 000 emplois directs », indique l'Inspection générale des finances (IGF) et le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) dans un rapport publié en novembre 2018. -Les chantiers navals français de construction et de réparation sont bien positionnés pour construire, maintenir ou réparer ces navires	-La France compte aujourd'hui 66 ports de commerce et dispose du deuxième domaine maritime le plus grand au monde derrière les États-Unis. -La France possède de réels atouts pour devenir un pays moteur dans la distribution du GNL. Outre la présence d'acteurs industriels de premier plan, la chaîne de valeur du GNL y est fortement représentée avec quatre terminaux méthaniers. -La France est un marché particulièrement porteur pour le développement d'une filière française du GNL et du GPL carburant marin et fluvial. Elle compte dans ses rangs plusieurs sociétés de tout premier plan sur leurs marchés respectifs : société de classe, ingénierie, production, équipements spécialisés… -Les armateurs français sont très engagés avec près de 8% des commandes mondiales de navires GNL, dont une grande partie sera sous pavillon français créant autant d'emplois de marins. Ils participent aussi largement à la construction d'infrastructures de distribution avec 4 navires souteurs détenus ou affrétés par une société française.	- **Accélérer la création d'infrastructures de distribution intermodale du GNL dans tous les ports et clarifier le rôle des Autorités portuaires en la matière.** - Amplifier les mesures d'aide à la conversion de la flotte (sur amortissement), en particulier pour le retrofit des navires existants. - Favoriser le choix de navires GNL et GPL dans tous les marchés publics impliquant l'usage de navires, en appliquant les dispositions existantes du CMP (introduction de clauses environnementales dans les critères de sélection) -Pour l'électrification à quai des navires, introduire une comparaison systématique de deux solutions : le raccordement au réseau électrique et la production d'électricité à quai ou embarquée à partir de GNL ou de GPL.

Plan de relance pour une souveraineté industrielle, écologique et ancrée dans les territoires				
Zones non interconnectées (ZNI)	Les territoires français isolés (Corse, territoires et départements d'outre-mer, comme Tahiti) ne disposent pas de gaz naturel et utilisent beaucoup de charbon ou de fioul pour la production d'électricité. La production d'électricité à partir de propane présente des avantages pour les petites et moyennes capacités, allant jusqu'à 200MW. Les centrales fonctionnant au propane pourraient ainsi couvrir les puissances de la majorité des projets prévus ou récemment réalisés dans les ZNI en substitution du fioul. -Une réduction des émissions de GES de 19% par rapport au fioul et de 36%, par rapport au charbon. Le propane émet moins de SOx (environ 95%), de NOx (environ 25%) et de particules (-85%) que le fioul.	. L'introduction de toutes les filières gaz pour la production d'électricité, les transports voire l'industrie et l'habitat contribuera à créer de la valeur au niveau de ces territoires.	-Les fournisseurs d'énergie français (Engie, Total…) développent des projets de petites tailles à travers le monde et disposent des compétences nécessaires. Ils entraînent avec eux les fournisseurs français de matériels spécifiques (Moteurs MAN à Saint Nazaire, GTT, Geostock et Tissot pour les stockages GNL et GPL AL pour la gestion du Boil off Gas (BOG), etc.) -La production d'électricité au propane dans les ZNI représente une opportunité de réduire les coûts moyens de production et donc d'en diminuer les surcoûts qui sont pris en compte dans le calcul de la contribution spéciale à la production d'électricité (CSPE), et ce, en complément des ENR.	**Réviser les PPE de ces territoires pour évaluer les synergies entre secteurs (transport maritime ; transport terrestre ; production d'électricité ; autres besoins énergétiques) lors d'une conversion vers une économie gaz. Evaluer le potentiel de production de biocarburants : biométhane, biopropane** Exploiter les infrastructures existantes de propane dans ces territoires pour produire de l'électricité ou développer des réseaux de propane Introduire le Gaz naturel dans ces territoires par conversion des centrales thermiques au GNL Utiliser les solutions des infrastructures gazières pour réduire la dépendance de territoires isolés aux produits pétroliers, dans le domaine des transports (route, maritime) et de l'industrie.

1. Filière « Gaz renouvelables »

Afin de réduire notre dépendance énergétique, relocaliser l'activité et accélérer la bascule de la France vers un mode de développement bas carbone, une accélération de la production de gaz renouvelables devrait être fortement encouragée.

➔ Biométhane

Appuyée sur la valorisation énergétique d'effluents d'élevage, de cultures intermédiaires entre deux productions alimentaires (telle que recommandées au titre des mesures agroécologiques), la production de biométhane constitue une solution plébiscitée par de nombreuses ONG environnementales, à commencer par le WWF ou NégaWatt, par le monde agricole (FNSEA, réseau consulaire) et les organismes publics concernés (ADEME, INRA).

Une filière qui réduit nos émissions de gaz à effet de serre et participe à la lutte pour le climat :

- **1MWh de biométhane produit conduit à une réduction de 1MWh d'énergie importée (et donc à des réductions d'émissions de CO_2 correspondantes).** En France, lorsque la production de renouvelables électriques vient réduire la production nucléaire, le bilan CO_2 n'est pas aussi évident que pour le biométhane[1].

- **Le contenu carbone du biométhane est environ 10 fois inférieur à celui du gaz naturel, et comparable aux énergies renouvelables électriques et thermique.** Le contenu carbone du biométhane produit en France et injecté dans les réseaux gaziers est en moyenne de 23,4 g CO_2eq / kWh PCI seulement[2], soit 90% d'émissions évitées par rapport au gaz naturel.
    - Ainsi, la production et l'injection de 12 TWh de biométhane dans les réseaux gaziers à horizon 2023 représenterait à l'échelle française une **réduction d'environ 2,2 millions de tonnes de CO_2.**

- **La filière contribue à l'initiative « 4/1000 »**[3], lancée par la France lors de la COP21, qui entend diminuer la croissance des émissions de gaz à effet de serre par le stockage de carbone dans les sols.

- Avec un potentiel de 140 TWh[4] de biogaz produit par an à partir de déchets et co-produits organiques, la filière peut contribuer à la décarbonation de nombreux usages aujourd'hui carbonés.

[1] Rapport RTE

[2] Etude « évaluation des impacts GES de la production et l'injection du biométhane dans le réseau de gaz naturel », réalisée par les cabinets Quantis et ENEA en 2017, à partir d'une méthodologie ACV (analyse en cycle de vie)

[3] L'initiative internationale « 4 pour 1000 » consiste à fédérer tous les acteurs volontaires du public et du privé (États, collectivités, entreprises, organisations professionnelles, ONG, établissements de la recherche…) dans le cadre du Plan d'action Lima-Paris, pour notamment montrer que l'agriculture, et en particulier les sols agricoles, peuvent jouer un rôle crucial pour le changement climatique

[4] Etude Ademe, GRDF, GRTgaz : « un mix de gaz 100% renouvelable en 2050 »

Une filière vectrice d'emplois d'avenir, non-délocalisables et ancrés dans les territoires

- **La méthanisation requiert la maîtrise de plusieurs domaines d'expertise** : ingénierie, biologie, agronomie, analyse de données, etc.

La filière affiche 4 100 emplois directs et indirects en 2018[5]. Ce vivier d'emplois s'appuie sur 500 entreprises françaises liées à la filière biogaz, dont 35 équipementiers-fabricants

- Selon les scénarios étudiés[6], le nombre d'emplois générés par la filière pourrait être multiplié par quatre (+13 000 ETP), par huit (+28 500 ETP) ou par treize (+50 000 ETP) entre 2018 et 2030, selon le soutien apporté ou les contraintes mises sur le développement du biométhane.
    - Quel que soit le scénario étudié, on constate que 60% des emplois de la filière biogaz sont des emplois directs[7]. La filière créée en moyenne 3 à 4 emplois directs par installation liés aux activités d'exploitation et de maintenance. Elle contribue à développer l'activité économique locale en milieu rural.

Une filière reposant sur une technologie française qui renforce notre souveraineté énergétique

- **En France, plus de 60% des unités de méthanisation sont désormais réalisées par des entreprises Françaises** (Evalor, Methalac, AES Dana, Arkolia, Bio4gas, Valogreeen, etc.)

- On compte aujourd'hui en France 139 sites[8] de production de biométhane qui injectent sur le réseau (cumulé depuis 2011)[9]. **Soit une hausse de +900 % depuis 2014, près de 1100 projets sont en cours d'instruction ou de montage**. Soit une hausse de +800 % depuis 2014. Ces projets représentent 24 TWh de capacités d'injection réservées[10].

- La filière française se caractérise par la taille moyenne de ses installations, dont la capacité moyenne (15 GWh/an par installation) est **quatre fois inférieure à la capacité moyenne des installations européennes**.

- La méthanisation contribue à développer une offre nationale de gaz, qui accroît l'indépendance énergétique de la France et améliore notre balance commerciale**. L'hypothèse d'une injection de 10 % de biométhane dans les réseaux gaziers en 2030 se traduirait par 1,6 Md€ d'importations en moins**[11].

- **Une bonne exploitation des gisements français de déchets permettrait de produire 40% des besoins de gaz naturel du pays en 2050[12]** (les 60% restant étant fournis par d'autres gaz renouvelables issus de la pyrogazéification ou encore du power-to-gas).

5 Données septembre 2019 GRDF : https://projet-methanisation.grdf.fr/actualites/lemploi-dans-la-filiere-biogaz-en-france
6 Ibid.
7 Ibid.
8Données GRTgaz : http://www.grtgaz.com/solutions-avenir/grtgaz-solutions-davenir-pour-la-transition-energetique/le-biomethane-gaz-renouvelable/donnees-biomethane.html
9 Données GRTgaz – Fiche biométhane
10 Ibid.
11 Comité de perspective de la CRE – Rapport sur le verdissement du gaz, Juillet 2019
12 Etude Ademe « La France en indépendante en gaz en 2050, un mix de gaz 100% renouvelable en 2050 ? » Janvier 2018

Propositions

Proposition 1 :
Réhausser significativement l'objectif de production de biométhane.
A ce jour 24 TWh de capacité ont été réservés, le Gouvernement prévoit de concourir à financer 6 TWh en 2023. Pour accélérer le développement de la filière biométhane, l'AFG propose de concentrer les financements budgétaires sur les plus petites installations et de mettre en œuvre deux dispositifs extra-budgétaires complémentaires :
-Pour les plus grandes installations : mettre en place un mécanisme de soutien à la production sous la forme d'un « contrat pour différence » permettant un complément de rémunération mis à la charge des fournisseurs et l'octroi des garanties d'origine aux producteurs ;
-Pour le logement neuf : permettre la reconnaissance d'un couplage entre construction de logements neufs et financement d'une production de biométhane renouvelable telle que proposé par le dispositif « Métha Neuf » (cf. focus ci-dessous).

Proposition 2 :
Réviser le nouveau tarif d'achat biométhane pour limiter la baisse à 2-3% par an sans décrochage initial (par rapport au tarif actuel)

Proposition 3 :
Adapter les réseaux par anticipation : autorisation des financements avant apparition des saturations, suppression temporaire des plafonds annuels d'investissement jusqu'à 2023 (0,4 % en distribution, 2 % en transport)

Proposition 4 :
Soutenir le maintien d'aides financières à la consommation de biométhane via :
-le maintien de l'exonération de TICGN pour les offres de fourniture de biométhane.
-le maintien de l'utilisation de GO Biométhane dans le cadre du système ETS, en déduction des quotas CO_2.

Proposition 5 :
Améliorer la rentabilité socioéconomique des projets éloignés des réseaux de distribution ou de transport de gaz par un financement des régions. De nombreux projets d'agriculteurs sont aujourd'hui écartés parce que leur distance au réseau renchérit leur projet. Ils sont alors écartés par grappe, des zones entières étant jugées peu propices à l'injection. Les régions pourraient compléter les financements pour déverrouiller l'accès de zones de production. Le coût est estimé à 35M€ et permettrait de créer 1500 emplois équivalents temps plein (ETP) dans la construction et 450 ETP pour l'exploitation de ces installations.

Proposition 6 :
Accélérer les chantiers en déclenchant immédiatement les travaux
GRDF se propose de déclencher immédiatement les travaux correspondant aux artères des schémas de biométhane publiés fin mars 2020. Cela suppose de retirer le décret plafonnant à 0,4% de son chiffre d'affaires les investissements que l'entreprise peut faire en matière de biométhane. L'impact sur le tarif pour le consommateur de gaz est inférieur à 0,1%.

Proposition 7 :
Lancer un appel à manifestation d'intérêt sur les nouveaux gaz
Dans le prolongement du rapport Juppé-Rocard et de la démarche d'investissement d'avenir, GRDF se propose de préparer la prochaine génération de gaz renouvelables en lançant des appels à manifestation

d'intérêt sur les nouveaux gaz (pyrogazéification, méthanation notamment), en complétant son programme de R&D

Proposition 9 :
Engager un plan ambitieux de liquéfaction du biométhane pour capturer le potentiel des sites éloignés des réseaux.

Focus « Métha Neuf » : mécanisme complémentaire de soutien aux gaz renouvelables

Présentation

Il s'agirait **dans le cadre de la nouvelle Réglementation Environnementale 2020 (RE2020) pour les bâtiments neufs de permettre à un promoteur, soit d'équiper l'immeuble alimenté au gaz d'installations de production d'EnR intégrées à l'immeuble, soit de financer le développement de gaz renouvelables pour un montant au moins équivalent**.

Le gaz renouvelable additionnel ainsi produit grâce à la construction neuve d'un territoire serait fléché vers la construction neuve de ce territoire. **Le financement** ne porterait toutefois pas sur les investissements mais **sur le préfinancement sur quinze ans de contrats d'achat de biométhane aux producteurs, en substitution du tarif d'achat**.

Logement

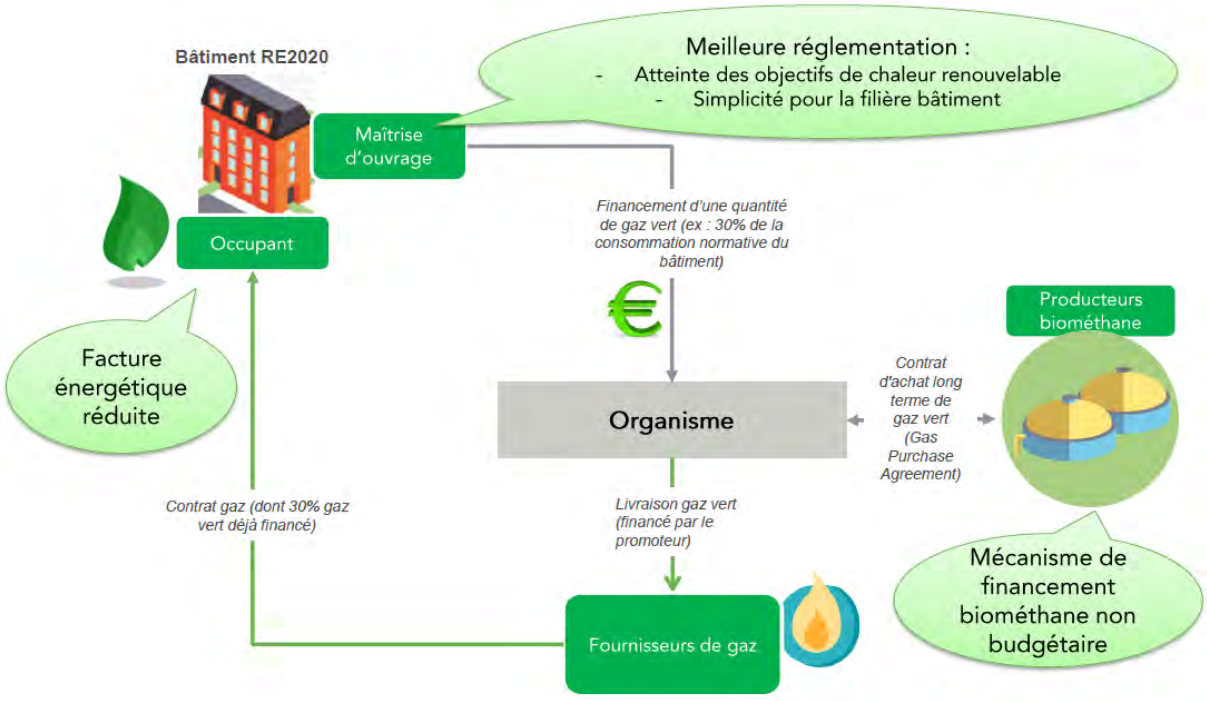
Ce mécanisme intéresse les professionnels du bâtiment, qui, sondés, ont immédiatement mis en place un démonstrateur en Loire atlantique, **ainsi que les collectivités locales** qui pourront s'emparer de ce mécanisme pour fixer des objectifs plus ambitieux encore (ex. de la ville de Marseille).

Un premier mécanisme a été expertisé de façon plus approfondie :

-Le promoteur s'acquitte de 15 années de consommation de gaz vert local auprès d'un organisme qui atteste en retour qu'il a donc bien rempli son obligation RE2020 ;

-Cet organisme souscrit des contrats d'achat longue durée avec les producteurs de biométhane (green gas purchase agreement) ;

-Et restitue au fur et à mesure sous forme de bon d'achat/préfinancement les sommes reçues de l'occupant du logement RE2020 – comme pour l'autoconsommation, le préfinancement d'une solution d'ENR est par la suite source d'économie pour l'occupant.



Pour un logement neuf disposant d'une consommation de gaz de 3 MWh par an, le promoteur aurait la possibilité, pour chaque logement neuf, de verser 1200€ pour préfinancer une capacité de production correspondant à 30% de sa consommation en gaz vert et 2000€ pour un préfinancement à 50% de la consommation de gaz renouvelable.

Sur la base d'une création de 50 000 à 100 000 logements neufs par an au gaz utilisant le dispositif, un potentiel de financement de 60M€ à 120M€ serait ainsi dégagé, représentant le financement intégral de 45 à 75 méthaniseurs par an suivant que l'obligation porte sur 30% ou 50% d'ENR incorporée.

Ce dispositif ne coûte rien aux finances publiques ni aux promoteurs qui auraient dû installer un équipement ENR dans l'immeuble pour le même montant, et permet d'obtenir des taux élevés de couverture ENR des consommations des logements neufs.

Mobilité

La mise en œuvre pourrait également être faite par des constructeurs automobile. Un véhicule au gaz naturel (GNV/bioGNV) type Seat Leon de 130 CV d'une consommation de gaz de 4,25 kg/100 km aurait la possibilité de préfinancer une capacité de production correspondant à 40% de sa consommation en gaz soit un montant de 4000 euros.

Ce soutien est inférieur à celui aujourd'hui en œuvre pour le véhicule électrique soit 6 000 euros. Il serait du même ordre de grandeur que le soutien au véhicule électrique programmé pour 2020. Rappelons qu'en analyse de cycle de vie, le véhicule biométhane a un impact inférieur à celui d'un véhicule électrique (IFPEN 2018).

Industrie

Pour un petit industriel consommant 4 GWh, le coût annuel de la partie « molécule » de son gaz (hors transport, stockage, distribution et taxes) est de l'ordre de 100 K€. Le coût annuel du même gaz renouvelable est de l'ordre de 400 K€.

Pour un industriel plus important, consommant 300 GWh, le coût annuel est de l'ordre de 6 M€ sur les marchés. Si le gaz était entièrement renouvelable et à un prix de l'ordre de celui observé aujourd'hui, le surcoût d'un passage à du gaz 100% renouvelable serait de l'ordre de 24 M€.

Avec ce type de consommation, ces entreprises sont pour certaines déjà sur des marchés en concurrence internationale. Un accompagnement de la montée en volume du biométhane consommé ne peut être réalisable sans dispositifs de maintien de la compétitivité des entreprises au niveau européen voire international.

La mise en œuvre pourrait être faite par les industriels volontaires. Un industriel dont la consommation de gaz serait de 4 GWh par an aurait la possibilité de financer une capacité de production correspondant à 10% de sa consommation en gaz pour un montant de 100 K€, soit une augmentation de 20 % de sa facture énergétique

➔ Pyrogazéification

La pyrogazéification **traite les déchets résiduels secs non fermentescibles souvent** destinés à l'enfouissement ou l'incinération.

En valorisant des déchets résiduels variés (sous-produits agricoles secs, boues séchées, résidus de la filière bois non valorisés par ailleurs, combustibles recyclés issus d'un tri à la source lorsque ces derniers ne peuvent être valorisés en amont sous forme de matière…) pour produire électricité, chaleur ou gaz renouvelables ou bas carbone**, elle offre des solutions concrètes d'économie circulaire aux territoires pour répondre à l'objectif national de division par deux en 2025 des quantités de déchets enfouis ou incinérés sans récupération d'énergie.**

Cette filière est parfaitement **complémentaire de la filière méthanisation**, des autres filières de production de gaz injectables dans les réseaux en cours de développement, et des autres énergies renouvelables.

Une filière qui participe à l'économie circulaire et réduit nos émissions de gaz à effet de serre

- Le gaz issu des procédés de pyrogazéification et injecté permettrait de **valoriser près d'un demi-million de tonnes de déchets par an, et ainsi réduire les émissions de CO_2 d'environ 165 000 tonnes[13].**
    - La filière valorise une grande quantité de gisements **qui n'ont pu faire l'objet d'une réutilisation ou d'un recyclage** ou dont la valorisation n'est pas optimale (stockage, incinération). Citons par exemple les centaines de milliers de tonnes de bois et plastiques, souvent orientées vers les filières de stockage.

- **Réduction de l'empreinte carbone du traitement des déchets et les émissions de polluants** en proposant une **alternative innovante et performante aux outils conventionnels** (volumes de fumées réduits, très forte réduction des émissions de polluants à l'atmosphère, très bons rendements et utilisation désaisonnalisée de l'outil en cas d'injection de gaz …).

Une filière vectrice d'emplois d'avenir, non-délocalisables et ancrés dans les territoires

- Contribution à la vitalité économique des territoires par l'implantation d'entreprises et la création d'emplois locaux **en prise directe avec les compétences « traitement des déchets » des collectivités locales**.

- **A horizon 2028 : création dans les territoires de 500 emplois nouveaux essentiellement non délocalisables.**
    - Après ce premier palier, le développement à grande échelle de la filière permettra d'adresser efficacement une part très significative de la problématique déchets, croissante dans les territoires, tout en générant une énergie décarbonée, à haut rendement (entre 70 et 80%), produite localement, stockable et transférable, parfaitement interchangeable avec le gaz naturel.

- **A horizon 2050, 10 000 emplois directs pourraient être créés autour de cette filière vertueuse de valorisation des déchets[14].**

[13] Près de 40 entreprises et organismes publics rassemblés au sein du groupe de travail « Injection de gaz de synthèse » (issu des procédés de pyrogazéification) animé par GRTgaz
[14] Etude ADEME « Un mix de gaz 100 % renouvelable en 2050 ? – Étude de faisabilité technico-économique » – 2018

Une filière reposant sur une maîtrise technologique française, qui renforce notre souveraineté

- La pyrogazéification a atteint un stade de maturité technologique suffisant pour envisager le **lancement des premières installations industrielles dans les toutes prochaines années, avant un déploiement généralisé après 2022.**
    - Elle s'appuie sur une filière française très dynamique, **forte d'une R&D audacieuse qui a déjà délivrée de nombreux brevets**
    - Cette filière est aujourd'hui tirée par **un réseau de jeunes entreprises innovantes et de PME,** sur l'ensemble des acteurs du monde déchets (syndicats de gestion des déchets, grandes entreprises), ainsi que sur des majors de l'industrie française.
    - Paradoxalement, **ce réseau d'entreprises explore prioritairement des voies de développement à l'international** (Asie, US, Afrique, Europe du Nord …) dans la mesure où le marché français ne remplit pas encore, à ce jour, les conditions de son décollage.

- Production de différentes énergies, dont du gaz injectable dans les réseaux de gaz existants, **en remplacement de l'importation d'énergie fossile pour couvrir une grande diversité d'usages**, dont celui de carburant pour les véhicules propres (poids-lourds, bus, bennes…), en réponse aux besoins locaux ou nationaux.
    - A horizon 2050, l'ADEME[15] anticipe une production de 100 à 128 TWh de gaz renouvelable grâce à la pyrogazéification, **soit environ un quart de la consommation nationale de gaz.**

Propositions

Propositions 1 :
L'AFG appelle à une analyse plus circonstanciée de l'intérêt de la pyrogazéification, dans le cadre des politiques publiques de réduction de l'enfouissement et de l'incinération, **pour la valorisation des déchets biogéniques (déchets de bois, déchets de l'industrie agroalimentaires, part biogénique des combustibles solides de récupération…) et non biogéniques (plastiques non recyclables, part non biogénique des CSR…).**
Dans la PPE 2019-2023, la pyrogazéification est reconnue comme une filière d'intérêt, même si elle oppose deux extrêmes pourtant complémentaires, avec d'un côté la valorisation de biomasse pour la production de gaz renouvelables et de l'autre les déchets pour la production de gaz de récupération.

Proposition 2 :

L'AFG soutient la mise en œuvre des contrats d'expérimentation[16] et souhaite le lancement rapide des premiers appels à projets de production de biogaz utilisant des technologies innovantes, dont la pyrogazéification de déchets biogéniques ou en mélange.

Dans la PPE 2019-2023, les contrats d'expérimentation institués par la Loi Énergie&Climat, visant à recourir à des appels à projet pour les projets de production de biogaz utilisant des technologies innovantes, la pyrogazéification mais aussi d'autres solutions comme la gazéification hydrothermale, ne sont pas mentionnés.

[15] Ibid
[16] La Loi Energie&Climat crée un dispositif spécifique pour les projets innovants portant à la fois sur les projets d'électricité renouvelable et de biogaz : les « contrats d'expérimentation ». Ces derniers seront attribués via un appel à projets et les lauréats bénéficieront d'un contrat d'obligation d'achat (art. 4 *bis* A).

Proposition 3 :
Parallèlement, l'AFG appelle à promouvoir les technologies de captage et de stockage du carbone (CCS). Cette technique – notamment promue par l'« Oil and Gas Climate Initiative » (OGCI), qui rassemble treize compagnies pétrolières internationales - **contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre,** en particulier celles résultant de l'extraction et de la consommation de pétrole et de gaz dans les secteurs de la production d'électricité et de chauffage, de l'industrie et du transport**.** Les technologies CCS pourraient permettre d'**éviter l'émission de 8,2 milliards de tonnes de CO2 d'ici à 2060**, contribuant à hauteur de 14 % à l'effort nécessaire, selon l'Agence internationale de l'énergie[17] (AIE).

[17] AIE : https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/CCS_roadmap_foldout.pdf

➔ Hydrogène (renouvelable et bas carbone)

Une filière à fort potentiel pour décarboner notre économie et diminuer nos émissions de CO2

- Seul 5 % de l'hydrogène industriel est aujourd'hui « décarboné » (bas carbone ou renouvelable). **A l'horizon 2050, l'hydrogène décarboné pourrait répondre à 20 % de la demande d'énergie finale et pourrait réduire les émissions annuelles de CO_2 de ~55 millions de tonnes**[18], soit l'équivalent d'un tiers des réductions supplémentaires de CO_2 à réaliser pour atteindre les objectifs de décarbonation de la France (Plan Climat).
    - Il existe des opportunités prometteuses de production d'hydrogène renouvelable ou bas carbone dans des centres industriels qui produisent ou consomment déjà de l'H_2, tels que des raffineries, des centres de production d'ammoniac et des aciéries.

- La montée en puissance des véhicules à pile à combustible jusqu'en 2050 **pourrait réduire les polluants atmosphériques de plus de 70 000 tonnes d'oxyde d'azote et 60 000 tonnes de CO par an**[19].

- **L'hydrogène est vecteur d'amélioration de la qualité de l'air dans les zones urbaines et de décarbonation de la mobilité.**
    - L'hydrogène, stockable et transformable en électricité par pile à combustible, **permet une autonomie largement plus importante que la batterie** pour alimenter des véhicules électriques.
    - Solution pour le transport lourd, comme les camions bennes à ordures ménagères, pour l'**amélioration de la qualité de l'air dans les zones urbaines** et l'atteinte des objectifs de la Loi Mobilité qui prévoit la fin de la vente de véhicules à moteurs thermiques/carburants fossiles pour 2040.

Une filière vectrice d'emplois nouveaux

- L'hydrogène décarboné et les piles à combustible permettraient de créer une industrie à part entière, vectrice d'emplois dans les territoires[20].

Une filière reposant sur une expertise industrielle française, force de conquête à l'international

- **70 % des publications de recherches à comité de lecture dans le domaine de l'hydrogène sont produites par des chercheurs français[21].**

- **Les entreprises françaises sont bien positionnées pour devenir des leaders mondiaux le long de la chaîne de valeur de l'hydrogène et des piles à combustibles.**
    - La France dispose également d'un tissu d'entreprises innovantes dans le domaine de la pyrolyse du méthane, permettant de produire à la fois de l'hydrogène et du carbone solide sans émissions de CO_2.
    - La France compte dans sa filière automobile de solides fournisseurs de matériaux et de composants pour les systèmes de pile à combustible.

18 Etude prospective des acteurs de la filière et du cabinet d'études McKinsey&Company « Développons l'Hydrogène pour l'économie française », 2018
19 Ibid
20 Ibid
21 Etude prospective des acteurs de la filière et du cabinet d'études McKinsey&Company « Développons l'Hydrogène pour l'économie française », 2018

- La France est très bien positionnée dans le domaine du développement et de la fabrication d'équipements pour la production, la distribution, le stockage et l'acheminement de l'hydrogène[22].

- **La France dispose d'un réseau dense d'infrastructures pour accueillir de l'hydrogène : le réseau gazier.** Les opérateurs de réseaux ont publié en juillet 2019 un rapport sur l'intégration de l'hydrogène dans les réseaux de gaz[23].
  - Les infrastructures de gaz naturel disposent d'une capacité massive de stockage inter saisonnier, sans équivalent (~130 TWh), ce qui en fait la technologie privilégiée pour la gestion des énergies renouvelables intermittentes.
  - Le réseau de gaz naturel, via ses plus de 230 000 km, dessert largement le territoire national.
  - L'offre et la demande n'ont pas besoin d'être équilibrées à tout instant sur le réseau gazier qui bénéficie d'une flexibilité intrinsèque grâce au réglage de la pression, parfaitement maîtrisé par les gestionnaires de réseaux (stock en conduite).

Propositions

Accélérer le développement de la filière hydrogène renouvelable et bas-carbone, pour la décarbonation de l'économie et de la mobilité.

Proposition 1 :
L'AFG plaide la mise en place d'un mécanisme de soutien ambitieux (tel que prévu dans la Loi Energie&Climat) pour permettre à la filière de monter rapidement en échelle et de gagner en compétitivité par rapport au coût de l'hydrogène d'origine fossile et face à une compétition mondiale croissante (notamment de la part de la Chine).

Proposition 2 :
L'AFG appelle à développer les appels à projets pour l'hydrogène renouvelable et bas carbone, qui permettent de faire émerger des projets territoriaux, portés par les pôles de compétitivité régionaux (L'AMI « Projets innovants d'envergure européenne ou nationale sur la conception, la production et l'usage de systèmes à hydrogène », lancé par le gouvernement le 27 janvier 2020, permettra de préciser le cadre et l'enveloppe du soutien nécessaire à la filière).
Ces appels à projet pourraient être couplés à un « complément de rémunération »[24] basé sur plusieurs critères, comme la compétitivité des offres, l'impact en termes industriels, l'impact en termes de décarbonation et le contenu renouvelable des projets.

[22] Etude prospective des acteurs de la filière et du cabinet d'études McKinsey&Company « Développons l'Hydrogène pour l'économie française », 2018
[23] « Conditions techniques et économiques d'injection d'hydrogène dans les réseaux de gaz naturel », Rapport final Juin 2019
[24] Rapport « Hydrogène, l'heure est venue » : https://www.afhypac.org/documents/CCE%20rap.hydrogene-final-bd-planches.pdf

Focus local

Région Nouvelle-Aquitaine – Plan « 100% Gaz vert[25] »

D'après une étude du 28 janvier 2020, menée pour le compte du conseil régional, de l'Ademe et de gestionnaires de réseaux gaziers**, la région Nouvelle-Aquitaine dispose du potentiel pour être « autonome en gaz renouvelable en 2050 en mobilisant l'ensemble de ses ressources méthanisables et 20 % des ressources bois énergie.** » De quoi répondre à la demande en gaz des secteurs résidentiel, tertiaire et industriel et à la moitié des besoins des transports.

Pour y arriver, il faudra construire 830 unités de production de gaz vert (Méthanisation, Pyrogazéification et hydrogène) en 2050, dont 280 d'ici 2030, soit à terme plus de cinq unités par intercommunalité.

S'agissant des ressources mobilisées en 2050 pour atteindre cet objectif, la moitié proviendront de gisements pas ou peu sollicités actuellement : les cultures intermédiaires à hauteur de 30 % et la ressource bois à hauteur de 20 %. Le tout accompagné d'une très forte mobilisation des déchets du secteur agricole.

Dans ces conditions, **la Nouvelle-Aquitaine serait même en mesure d'être une région exportatrice nette de gaz vert vers les autres régions françaises en produisant autour de 15 % des besoins français en gaz**.

« **L'enjeu majeur de la filière reste le coût de production du gaz vert** : les experts ne prévoient pas de baisse significative de ces coûts », souligne l'étude qui évoque un coût de 80 €/MWh en 2030 et de 118 €/MWh en 2050, soit un surcoût de l'ordre 40 à 55 €/MWh par rapport à du gaz naturel.

Pour contrebalancer cet écueil, l'étude met en face la hausse à venir de la valeur du carbone, d'une part, et la baisse de la consommation de gaz dans le résidentiel et le tertiaire d'ici 2050, estimée entre -15 % et -25 % d'ici 2050. **S'y ajouterait également la réduction par sept des émissions de gaz à effet de serre (-85 %) liées à la consommation de gaz et la génération de 500 emplois directs et indirects en 2023 et de 2.700 à l'horizon 2030 en Nouvelle-Aquitaine.**

[25] https://objectifaquitaine.latribune.fr/politique/2020-01-28/la-nouvelle-aquitaine-peut-elle-verdir-100-de-sa-consommation-de-gaz-d-ici-2050-838167.html

➔ Biopropane & biobutane

Le biobutane et le biopropane sont deux biogaz, liquides à faible pression, produits à partir de matières organiques ou de la valorisation des déchets. À plus long terme, le biopropane pourrait être produit au moyen de micro-algues.

Une énergie renouvelable qui diminue les émissions de CO2 et de polluants atmosphériques

- Le contenu carbone du biopropane est évalué à 60g CO_2/kWh (base carbone de l'Ademe), soit une réduction de 77% comparé au propane.
- En complément du biométhane dans les zones non desservies par le gaz naturel, le biopropane est une **solution très peu carbonée et très peu polluante en substitution du fioul domestique**. Il participe aux objectifs de décarbonation de l'industrie, de l'agriculture et du résidentiel. Le biobutane et le biopropane peuvent, **en tant qu'énergie stockable, être couplés à d'autres énergies renouvelables** (CESI par exemple ou bois énergie)
- Dans le secteur de la mobilité durable, le BioGPL permet de réduire jusqu'à 80% les émissions de CO_2 comparé au modèle essence équivalent. Le BioGPL n'émet pratiquement pas de particules ni de Nox.
- Le biopropane ne nécessite pas d'investissements dans des systèmes de stockage, de distribution ou encore thermiques spécifiques. Il est **immédiatement utilisable dans les bouteilles, citernes et réseaux de gaz propane.**

Des biogaz dynamiseurs d'emplois dans les territoires et pour l'économie circulaire

- Le biobutane est actuellement **développé par un laboratoire de biotechnologies français**, Global Bioenergies. Ce laboratoire développe un procédé de fermentation qui aboutit à la production d'isobutène renouvelable. La production industrielle sera basée en Champagne et créatrice d'emplois.
- La production de biopropane **participe à la reconversion des raffineries françaises en bioraffineries et à la préservation de l'emploi local** tout en opérant la transformation vers la production d'ENR.
- La production de biopropane permettra de valoriser les déchets et participera à l'économie circulaire des territoires.
- La filière butane & propane représente 5 350 emplois non délocalisables en France sur environ 70 sites. **Autant d'emplois basés majoritairement dans les territoires, destinés à se reconvertir et qui pourraient distribuer à terme 100% de biopropane.**
- Le développement du biopropane participe au **désenclavement énergétique des territoires. En complément du biométhane,** ils fournissent une énergie renouvelable sur l'ensemble du territoire, y compris les plus difficiles d'accès. Il répond à l'enjeu de l'augmentation des pointes de consommation électrique et participe à l'amélioration de la sécurité d'approvisionnement énergétique. Un risque qui frappe de manière plus forte les territoires les plus isolés, là où d'autres énergies sont peu présentes, voire absentes.

Proposition
Soutenir la production de biobutane/biopropane en tant que filière innovante et émergente.

2. Filière Bâtiments et « Performance énergétique »

Une filière fer de lance de la lutte contre le réchauffement climatique

- **En France, le secteur du bâtiment représente de l'ordre de 25% des émissions de gaz à effet de serre[26] (36% en moyenne dans l'UE) et de 45% de la consommation d'énergie finale (40% dans l'UE).**
    - En conséquence, l'atteinte des objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre (baisse de 40% en 2030 et 75% en 2050, par rapport à 1990) et de consommation d'énergie finale (diminution de 50% en 2050, par rapport à 2012) est fortement dépendante de la réalisation des objectifs fixés au secteur du bâtiment.

- **On dénombre plus de 20 millions de logements à rénover d'ici à 2050**.
    - Le secteur résidentiel représente les deux tiers des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre du bâtiment. Soit un marché potentiel de 14 milliards d'euros de travaux par an jusqu'en 2050.
    - Le secteur du tertiaire compte près de 850 millions de m^2 de surfaces chauffées ou climatisées. L'objectif est de réduire les consommations d'énergie de ce parc de 60 % en 2050, par rapport à 2010.

- Pour répondre aux objectifs ambitieux souscrits par la France, l'amélioration des performances des nouvelles constructions, guidée par la réglementation, n'y suffira pas en raison du faible rythme de renouvellement de l'habitat. **Un effort de rénovation énergétique des logements existants, soutenu par les aides publiques, est nécessaire, à grande échelle**.
    - Si la palette des outils mobilisables d'aide à la rénovation énergétique est large, **la mobilisation de ces aides par les ménages est difficile en raison de leur complexité :**
        - Les règles d'attribution des différents dispositifs ont souvent changé et varient selon le niveau de revenu, le type d'habitation, selon l'assiette ou la finalité des travaux ;
        - Chaque dispositif génère ses propres « coûts de transaction » liés à la constitution des dossiers et aux démarches administratives.

- Aujourd'hui, **les outils d'évaluation de ces mesures par le Gouvernement n'existent pas**. Aucune étude n'a été menée afin de savoir si les sommes investies par l'Etat pour la rénovation énergétique ont été efficacement allouées, ou encore combien de logements ont été rénovés et d'émissions de CO_2 ont été évitées.

Une filière source de dynamisme économique et de réduction des inégalités sociales

- **L'initiative « Rénovons »[27] évalue le nombre de logements « passoires thermiques» (consommant plus de 330 kWh/m2/an en énergie primaire) à 7,4 millions dans le parc résidentiel** privé français, dont 2,6 millions occupés par des ménages modestes.

- **Le gaz est la deuxième énergie de réseau et stockable la plus consommée en France**, près de la moitié de la consommation de gaz est située dans les secteurs résidentiels et tertiaires (bureaux,

[26] Note de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et techniques (OPESCT), juillet 2018 : http://www2.assemblee-nationale.fr/content/download/69760/711866/version/2/file/Note+6+renovation+energetique+b%C3%A2timents.pdf
[27] http://renovons.org/L-initiative-Renovons

commerces, bâtiments publics…) pour le chauffage des locaux principalement. Le gaz est disponible sur l'ensemble du territoire français et est utilisé par deux foyers sur trois. Cette couverture du territoire est permise par la distribution de gaz naturel et de propane.

  - En 2017, 269 TWh de gaz ont été consommés dans les bâtiments en France, dont 165 TWh dans le secteur résidentiel. Ces consommations diminueront avec l'installation progressive d'équipements de chauffage haute performance[28].

- Le gaz occupe une place importante sur le marché du chauffage tant dans le neuf que dans l'existant.

  - **Dans l'existant, sur 28 millions de logements (résidences principales), 13 millions sur chauffés au gaz,** 10 millions à l'électricité (dont environ 1 million de pompes à chaleur), le solde se partageant entre les réseaux de chaleur, le bois et le fioul.
  - Dans le neuf, 400 000 logements sont construits chaque année, les part de marchés exprimées pour les énergies de chauffage sont de **45% en gaz** et de 41% en électricité.
  - Chaque année, **ce sont un peu plus de 1 million d'équipements de chauffage qui sont rénovés.** Marché en devenir : la suppression annoncée par le gouvernement de la totalité des chaudières au fioul en dix ans. En France, 4,1 millions de logements se chauffent au fioul.

- **Un vecteur d'économie pour nos entreprises et de compétitivité pour la France : sur le marché des professionnels, l'industrie est le secteur le plus gourmand en gaz.**
  - En plus de disposer de surfaces conséquentes à chauffer, le secteur industrie est susceptible d'utiliser massivement le gaz dans le cadre de ses processus de production. **C'est notamment le cas de l'automobile, de l'agroalimentaire, de la chimie, de la sidérurgie et du secteur agricole.**
  - Exemple avec ArcelorMittal, numéro un mondial de l'exploitation sidérurgique et minière (la branche de l'industrie la plus énergivore au monde).
    - En France, ArcelorMittal compte 40 sites de production et plus de 15 000 salariés. Deux entités (Atlantique et Lorraine, et Méditerranée) gèrent l'essentiel des 9 grands usines hexagonales.
    - Certifiées ISO-50001 depuis juin 2017, elles affichent un objectif ambitieux : **réduire leur consommation énergétique de 4,1 % d'ici à fin 2020 comparée à celle de 2014.** Des actions concentrées sur ses trois principaux sites : Dunkerque, Florange et Saint-Chély-d'Apcher.

Une filière garante de notre sécurité d'approvisionnement et vectrice d'innovations technologiques

- Le gaz permet de garantir notre sécurité d'approvisionnement **notamment lors des pointes de consommation hivernale**. La demande d'énergie restera durablement thermosensible même avec des programmes de rénovation énergétique des bâtiments ambitieux.

- **L'offre « pilotable » va se restreindre** avec la fermeture programmée des centrales à charbon en 2022 et l'arrêt progressif des premières centrales nucléaires d'ici 2035.
  - Les énergies renouvelables électriques (PV et éolien) vont se développer mais elles sont intermittentes par nature et les solutions technologiques pour stocker de l'électricité sur du moyen terme (> à la semaine) à un coût raisonnable ne sont pas matures.

  - Il **conviendra de couvrir cet écart grandissant par une offre énergétique « pilotable » de production de l'électricité à partir de gaz** permettant de répondre à ce besoin comme c'est le cas dans de nombreux pays européens.

[28] Etude GRTgaz « Gaz naturel et renouvelable 2018-2035 » http://www.grtgaz.com/fileadmin/plaquettes/fr/2019/Perspectives-Gaz-2018.pdf + Etude Artelys – Coénove, « Neutralité Carbone dans le bâtiment en 2050 », 2019.

  - La modification du **coefficient d'énergie primaire pris en compte dans la réglementation thermique (RE2020)**, censé refléter les pertes d'énergie entre la ressource primaire (celle que l'on prélève dans la nature) et l'énergie finale (celle qui est facturée au consommateur final), va avoir pour **effet de sortir mécaniquement des logements chauffés à l'électricité du champ actuel des passoires thermiques**.
    Cela reviendrait à prendre la responsabilité de sortir artificiellement 2 millions de passoires thermiques électriques du spectre de la rénovation sans changer les conditions de vie dans ces logements ni le montant de leur facture énergétique.

- Le produit phare de la filière gaz est la **chaudière à condensation, ou à très haute performance énergétique (THPE), qui consomme en moyenne entre 25 et 30 % de moins que les précédentes chaudières.**
  - En 2018, 630 000 chaudières, essentiellement THPE, ont été installées, 130 000 dans le neuf et 500 000 dans l'existant.
  - 5 % des chaudières sont remplacées chaque année dans l'existant, ce qui permet de réaliser en moyenne entre 1,2 et 1,5 % d'économie d'énergie

- **La Pompe à chaleur/PAC Boostheat, considérée comme la plus performante du marché européen, est fabriquée en France.** Avec un rendement jusqu'à 180%, elle divise par deux à trois la consommation d'énergie, de la facture de chauffage et de la production de gaz à effet de serre.
  - Cette innovation réside dans la fusion de deux technologies : la pompe à chaleur et la chaudière THPE, associées à la compression thermique.
  - Résultat : une division par deux à trois de la consommation d'énergie, de la facture de chauffage et de la production de gaz à effet de serre.

- **Pompes à chaleur hybrides, électriques et biogaz** : à l'avenir, il sera possible d'installer en lieu et place des chaudières THPE des systèmes encore plus performants, comme la PAC hybride, dont l'intérêt sera optimum lorsque l'électricité et le gaz qu'elle utilise seront exclusivement d'origine renouvelable**.**

- **Des équipements gaz qui permettent de conserver sa liberté de choix.** Choisir une solution basée sur une boucle à eau chaude permet aujourd'hui une **pluralité de solutions** (gaz, pompes à chaleur/PAC, réseaux de chaleur vertueux,…), évite le chauffage électrique à effet Joule plus captif et laisse une **place importante pour les solutions innovantes de demain**.
  - En effet, **lorsqu'une maison est équipée avec des radiateurs à effet de Joule, le client est dépendant quant à son énergie de chauffage**. Sauf à entreprendre de lourds travaux, il est obligé de rester à l'électricité. Ce n'est pas le cas à partir d'une boucle à eau chaude, qui laisse le choix de mettre un système basé sur de la biomasse solide, un système au gaz ou un système à partir d'une pompe à chaleur.
  - Si l'effet Joule revient dans le neuf**, c'est aussi toute la rénovation du parc existant qui en souffrira**, faute de disposer de systèmes énergétiques performants.

Propositions

Proposition 1 :
L'AFG demande au gouvernement de redonner aux réformes sur le bâti (RE2020, stratégie rénovation, DPE) leur ambition initiale, en révisant les hypothèses (énergie finale, coefficient de conversion en énergie primaire, émissions de CO2) et la méthode de calcul.
En privilégiant de façon artificielle le développement des équipements de chauffage électrique (les pompes à chaleur air/air et tout équipement à effet Joule) et en fixant un coefficient artificiellement bas, décorrélé du mix de production réel de l'électricité, le Gouvernement favorisera le **retour des équipements de chauffage électrique peu performants**. Ce choix aura un **impact sur le pouvoir d'achat des Français** (alors qu'environ 7 millions d'entre eux sont en situation de « précarité énergétique »).

Proposition 2 :
Eradiquer les passoires thermiques en substituant aux aides en vigueur, dont l'efficacité n'est pas avérée, un prêt à taux zéro de durée ajustable assurant à chaque ménage le financement des travaux de rénovation et l'équilibre en trésorerie par les gains générés.

Proposition 3 :
Favoriser une rénovation globale et performante qui coûte souvent 20 à 25 % de moins qu'une rénovation par étapes. Une telle rénovation permettrait de soutenir les secteurs du BTP et de l'artisanat particulièrement éprouvés par la crise et où la survie de milliers de petites entreprises est actuellement en jeu.
Pour cela, **l'AFG propose d'axer les efforts sur la réalisation d' « enveloppes » (la coquille du bâtiment : béton, bois, verre…) très performantes.** L'enveloppe est là pour la durée de vie d'un bâtiment. Dès lors qu'une rénovation de l'enveloppe est entreprise, il faut donc viser le plus haut niveau d'exigence, comme le souligne la Directive européenne bâtiments.

Proposition 4 :
Développer une filière française d'excellence des PAC (hybrides, électriques et biogaz).
La pompe à chaleur est un des dispositifs les plus efficaces pour le chauffage des locaux, à l'exception des pompes air/air aux performances trop médiocres et qu'il faut exclure. Qu'elle fonctionne au biogaz, à l'électricité ou de manière hybride, elle minimise fortement la consommation de ressources énergétiques et doit donc jouer un rôle majeur dans la politique énergétique.
Pour cela, il convient de développer une filière d'excellence en France, en travaillant sur l'amélioration de la performance intrinsèque des machines et de leurs conditions de fonctionnement, sur la relocalisation de leur production ainsi que sur la qualité de leur mise en œuvre et de leur maintenance.
Le 26 février dernier, Bruxelles avait incité la France a « des efforts supplémentaires pour accélérer la rénovation énergétique des bâtiments ». Le plan de relance constitue une véritable opportunité.

3. Filière « Mobilités »

➔ Transports routiers et fluvial

Des filières sources de réduction des émissions de CO2 et de polluants atmosphériques

Le secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre avec 30 % des émissions de CO2, le principal émetteur d'oxyde d'azote (plus de 60 %) et une importante source d'émissions de particules fines (20 à 25 %)[29].
Le gaz, sous forme GNV/bioGNV ou GPL/BioGPL, est une alternative éprouvée aux carburants traditionnels. Le GNV et GPL peuvent alimenter à la fois des véhicules légers et des poids lourds, même si, en France, le GNV est plutôt utilisé par les poids lourds, autobus et les véhicules industriels, lorsque le GPL l'est pour les véhicules légers.

- **Les véhicules gaz (GNV & GPL) permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) jusqu'à 20% et n'émettent pratiquement pas de particules, ni de Nox.**

- **Les véhicules BioGNV et BioGPL permettent une diminution de plus de 80 % des émissions de CO_2,** de 30 à 70 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de 95 % des émissions de particules.

- **L'enjeu de la prise en compte des émissions réelles de CO2 :**
    - une étude[30] récente de l'IFP Énergies nouvelles (Ifpen) a analysé l'empreinte carbone en cycle de vie complet des véhicules GNV et bioGNV comparativement aux véhicules diesel, essence et électrique. Les résultats sont sans appel : **dans tous les cas examinés, les véhicules bioGNV émettent, en ACV, moins de CO_2 que les véhicules électriques.** L'étude démontre qu'un véhicule moyenne gamme roulant exclusivement au bioGNV, toute motorisation confondue, affiche un gain de 36 % en termes d'impact environnemental, en comparaison à un véhicule électrique avec une électricité faiblement carbonée
    - **En conditions réelles de circulation, un véhicule GPL n'émet pratiquement pas de particules, ni de Nox et jusqu'à 20% de moins de CO_2 qu'un véhicule essence**. (Tests d'émissions réalisés par la société V-MOTECH en conditions réelles de circulation selon le cycle RDE (Real Driving Emissions – « émissions en conditions de circulation réelles »)
    - Avec le développement des carburants alternatifs, il ne s'agit plus seulement de mesurer les rejets de CO_2 à l'instant T. Il faut estimer les rejets en intégrant au-delà de la seule combustion du carburant, la production du véhicule, leur fin de vie, ou la production du carburant. Il est **indispensable de retenir la méthode dite en analyse du cycle de vie (ACV).**
    - L'Europe a récemment ouvert la porte à l'introduction d'une méthode d'évaluation des flottes de véhicules en ACV d'ici 2023[31]. Pourquoi attendre 2023 pour une méthode, puis sans doute quelques années supplémentaires pour son application effective ? **La France et l'Europe doivent se mobiliser pour accélérer sa mise en place au plus tôt.**

- Outre le transport routier, **de nombreux véhicules motorisés non routier utilisent le gazole comme carburant dans des moteurs de type diesel.** Il s'agit des bateaux de navigation

[29] Rapport pour avis du député Damien ADAM, pour la Commission des affaires économiques, 7 mai 2019
[30] IFP Energies nouvelles – « Etude ACV de véhicules roulant au GNV et bioGNV », 20 septembre 2019
[31] Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs.

intérieure, des locomotives non électriques, des engins de manutention, de chantier ou agricoles.

- Les véhicules mentionnés sont désormais soumis au nouveau règlement 2016/1628[32] (dit EMNR) sur les émissions polluantes qui restent dans des limites comparables à la norme EURO VI.

- Dans la dynamique de diffusion des véhicules routiers au gaz et de la création d'un réseau de stations-services GNV, **il est possible de soutenir l'adaptation d'engins ou bateaux au gaz (GPL/GNV).** Des appels à projet spécifiques inciteraient constructeurs et utilisateurs à convertir une partie de la flotte au gaz naturel, contribuant à réduire pollution et émission des GES.
  - Comme pour le transport terrestre, les carburants gazeux utilisés pour le transport et le tourisme fluvial permettent de réduire l'impact sur la qualité de l'air, de l'eau ainsi que la faune et la flore aquatiques.

- **Les engins de manutention** sont largement électrifiés lorsque c'est possible, comme les palans, les portiques portuaires… Cependant il existe une flotte importante de véhicules autonomes utilisés sur les parcs logistiques. La suppression programmée du gazole non routier incitera à convertir une partie de cette flotte vers des carburants alternatifs.
  - **Pour les usages les plus énergivores (cavaliers par exemple) les motorisations gaz, avec ou sans hybridation, existent déjà (en retrofit ou en matériel neuf) dans certains ports européens. La France doit se doter d'un plan d'adaptation de cette flotte pour accélérer la transition vers le GNV et le GPL ou le bioGNV et BioGPL.**

- **favoriser l'intermodalité et privilégier la densification des transports notamment dans les zones congestionnées** (entrées de villes, vallées…).
  - Outre qu'elle irrigue bien le pays, la voie d'eau est la seule infrastructure de transport qui ne soit pas congestionnée. **La présence de stations-services multi modales dans les ports fluviaux serait de nature à compléter le réseau de distribution de gaz (GNV et GPL) dans les principaux nœuds de trafic**.

- **Pour le rail**, une grande partie du réseau français est électrifié mais une proportion de ce réseau ne peut pas l'être économiquement. Alors que les trains régionaux de passagers pourraient utiliser l'hydrogène, **les locomotives diesel de transport de marchandises, privées ou exploitées par le secteur public, pourraient être transformées pour une utilisation en bi carburation (dual-fioul) bien avant leur renouvellemen**t qui, compte tenu de la durée de vie de ces engins, est très lent.
  - Plusieurs expérimentations ont été menées avec succès en Europe.

Une filière vectrice d'emplois

- **Maintien et relance d'emplois industriels dans la filière automobile** (l'Association européenne des constructeurs automobiles appelle au déploiement des stations pour véhicules au gaz[33]). Le gaz est un axe de transition et d'avenir pour les constructeurs en parallèle de l'électromobilité pour convertir leur production vers des technologies moins émissives de CO_2 et de polluants.

- **L'équipement de véhicules essence au gaz en « seconde monte » est une expertise locale, non délocalisable qui a un fort potentiel de développement.** A titre de comparaison, en Italie : c'est toute une industrie qui s'est développé autour de l'équipement de véhicules essence au gaz et l'entretien. En 2019, l'Italie a procédé à 60 000 équipements contre moins de 1000 en France.

[32] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/5d1d6ef7-7bd1-11e6-b076-01aa75ed71a1/language-fr
[33] https://www.afgnv.org/lacea-demande-un-deploiement-soutenu-des-stations-gnc-et-gnl-en-europe/

- **Forte croissance du marché des poids lourds GNV.**
  - Aujourd'hui, en France, **10 % des Bennes à ordures ménagères (BOM) et 12 % des bus roulent au GNV.**
  - **Cinq à six stations d'avitaillement ouvrent chaque mois**, le nombre de nouvelles immatriculations est en constante augmentation avec plus de 20 000 véhicules (lourds et légers).
  - **La France est devenue le premier marché d'Europe pour les poids lourds roulant au GNV et bioGNV**.
    - « Depuis 2014, les immatriculations des véhicules lourds roulant au GNV augmentent en moyenne de 20 % par an », précise Jean Claude, président de l'AFGNV (Association français du gaz naturel pour véhicules). Carrefour, Saint-Gobain, Jacky Perrenot, Auchan, Casino, XPO Logistics, Ikea… ont fait le choix d'intégrer dans leurs flottes des camions GNV et bioGNV.
    - La moitié des villes françaises de plus de 200 000 habitants a choisi de passer une part significative de sa flotte de bus au GNV.

- Pour tous les usages manutentions, **disposer de matériels performants et peu polluants doit être un facteur de compétitivité pour relocaliser les activités de logistique en France**.
  - Selon le CGEDD[34], la manutention de conteneurs généré la création d'un emploi pérenne et le dépotage de ce conteneur dans un entrepôt logistique celle de 10 emplois supplémentaires.

Une technologie disponible et maitrisée :

L'essor de la production de biogaz dans de nombreuses régions permet déjà une production de bioGNV 100 % locale. Un modèle, pur produit de l'économie circulaire, contribuant de fait à l'indépendance énergétique des territoires, et qui semble voué à se multiplier.

- Les technologies des moteurs à gaz sont **disponibles et maitrisées par les constructeurs français et européens. Le coût d'un véhicule GNV est comparable aux véhicules actuels tandis que le coût d'un véhicule GPL est au niveau du véhicule essence : c'est une solution accessible pour la majorité des Français**.
  - Selon l'Association européenne des véhicules au gaz (NGVA), le nombre de véhicules roulant au GNV pourrait passer de 1,4 million aujourd'hui à 13 millions d'ici 2030, un élan soutenu par une politique volontariste de l'Union avec notamment la prise en compte du potentiel du bioGNV, pur produit de l'économie circulaire, dans le green deal mais aussi la nécessité pour les constructeurs de répondre aux nouvelles normes européennes pour les véhicules légers neufs à partir de 2021 (95 g/km émissions de CO2).
  - Selon Liquid Gas Europe, le nombre de véhicules GPL pourraient passer de 8 millions à l'heure actuelle à près de 35 millions d'ici 2040, soit 11% de la flotte automobile en circulation. Cela représenterait une économie de 401 millions de tonnes de CO_2, près de 6 milliards de tonnes de particules & 459 000 tonnes de Nox.

- Plus de 18 millions de véhicules roulent déjà au GNV dans le monde, dont quelques 15 000 en France, principalement des bus, des poids lourds et des véhicules utilitaires.
  - Plus de 27 millions de véhicules roulent au GPL dans le monde, dont 8 millions dans l'Union européenne (+40% en 5 ans) et 200 000 en France.
    Le véhicule gaz est moins cher à l'achat qu'un véhicule électrique et qu'un véhicule diesel pour le GPL. Il est aussi moins cher à l'usage et en coût complet c'est-à-dire en

[34] Le Rapport n° 008091-04 du CGEDD détaille les enjeux du passage au GNL de cette flotte et préconise.

intégrant l'achat et l'utilisation du véhicule avec un prix du gaz 20% à 30% moins élevé que celui d'un carburant classique.

- **L'équipement d'un véhicule essence au gaz permet de traiter le parc existant à moindre coût.** C'est une solution pour les automobilistes qui n'ont pas les moyens de s'acheter à un véhicule de neuf de continuer à rouler tout en réduisant les émissions.

- Cette technologie permet de **conserver en France la production d'un moteur thermique devenu plus vertueux et de développer l'emploi au niveau local par l'équipement des véhicules en circulation au gaz**.
  - Conséquence de l'attractivité du GNV/bioGNV : e**n 2018, le géant italien du secteur Iveco, relocalise en France, à Bourbon-Lancy, la production de moteurs de camions au gaz jusque-là produits en Chine.** Cette usine est l'une des rares au monde à produire des moteurs gaz dédiés aux bus et aux camions.
  - Le constructeur Renault/Dacia commercialise l'ensemble de sa gamme Dacia au GPL (baptisé Eco-G) et les modèles Renault Clio & Renault Captur.
  - **Bus GNV : la France en tête des immatriculations en Europe en 2019.** Représentant plus de 20 % de l'ensemble des bus et autocars au gaz naturel immatriculés, la France a pris le leadership d'un marché européen où le gaz s'impose comme la principale alternative au diesel[35].

Propositions

Proposition 1 :
Proposer à toutes les entreprises un crédit d'impôt, en remplacement du suramortissement actuel, à l'achat ou à la location d'un véhicule GNV pour les véhicules > ou = 2,6t **:** à hauteur de 20% de la valeur d'achat pour les véhicules < ou = 3,5t et à hauteur de 25% de la valeur d'achat pour les véhicules > 3,5t.
Enveloppe : 30 millions d'euros par an.
Objectif : relancer l'achat de véhicules propres (Crit'Air 1) et permettre aux acquéreurs de réduire leurs charges d'exploitation grâce à un carburant plus économique.

Proposition 2 :
Proposer aux TPE et artisans un crédit d'impôt à l'achat ou à la location d'un véhicule GNV à hauteur de 20% de la valeur d'achat pour les véhicules <2,6t.
Enveloppe : 10 millions d'euros par an.
Objectif : relancer l'achat de véhicules propres (Crit'Air 1) et permettre aux TPE et artisans de réduire leurs charges d'exploitation grâce à un carburant plus économique.

Proposition 3 :
Créer un crédit d'impôt pour la création de stations d'avitaillement privées
L'éloignement des stations publiques d'avitaillement GNV peut constituer un frein important pour les transporteurs. Il leur est possible, sous réserve de la disposition des lieux, d'installer leur propre station GNV. En 2019, par exemple, 9 transporteurs ont raccordé leur propre station. Le coût d'une station privative moyenne peut être estimé à 100 k€ environ (hors terrassement). Un tel investissement permet de réaliser des économies de fonctionnement pour les transporteurs qui paient alors le GNV moins cher qu'en station publique.

[35] Rapport annuel 2020 publié par l'association des constructeurs automobiles européens (ACEA)

Proposition 4 :
Consacrer en France une méthode « analyse en cycle de vie » (ACV) des véhicules pour déterminer la définition des « véhicules légers à faible émissions de GES » dans notre droit.

Le décret n° 2017-24 sur les véhicules légers à faibles émissions se concentre sur les émissions à l'échappement, et non en ACV. Il ne considère donc pas les véhicules GNV et bioGNV comme des véhicules légers à faibles émissions.

Le règlement (UE) 2019/631 prévoit « d'évaluer l'ensemble des émissions produites tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers au niveau de l'Union. À cette fin, la Commission devrait, au plus tard en 2023, évaluer la possibilité de mettre au point une méthode commune de l'Union pour l'évaluation des émissions de CO2 tout au long du cycle de vie. »

Proposition 5 :
Communiquer sur l'ensemble des énergies alternatives pour soutenir l'effort industriel et sensibiliser à l'existence des carburants alternatifs gazeux : à chaque besoin de mobilité, moyens financiers, sa solution de mobilité.

Proposition 6 :
Accorder aux flottes de taxis les remboursement partiel de TICPE pour les carburants alternatifs.

Proposition 7 :
Lancer un appel à projet pour convertir une locomotive diesel ou un parc en bi carburation.

Proposition 8 :
Pour l'agriculture, instaurer une aide au renouvellement des engins les plus anciens (type aide à la casse) par des engins modernes. L'aide pourrait être modulée en fonction du degré d'autonomie énergétique de l'exploitation pour favoriser les circuits courts.

Proposition 9 :
Suivre les recommandations de la CGEDD qui détaille les enjeux du passage au GNL pour le transport fluvial français[36] :
-Mettre en place un dispositif facilitant aux porteurs de projets GNL fluvial la préparation et la présentation des dossiers de subventions sur fonds européens (RTE-T, INTERREG) pour des projets d'infrastructures d'avitaillement GNL.
-en liaison avec les opérateurs d'infrastructure fluviale, établir un document de référence sur l'emploi du GNL carburant et sur le transport fluvial de GNL par bassins de navigation en associant les organisations professionnelles et les porteurs de projets français.

[36] Le Rapport n° 008091-04 du CGEDD détaille les enjeux du passage au GNL de cette flotte et préconise.

➔ Transport maritime : GNL et GPL.

Le transport maritime représente 90% du trafic mondial de marchandises et la quasi-totalité des navires marchands transocéaniques utilise aujourd'hui comme carburant le fioul lourd (fort émetteur de CO2 t polluants locaux) tandis que la flotte de cabotage (transport maritime à courte distance) et transport de passagers utilise soit ce fioul lourd, soit du gazole marin (MGO).

L'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté des normes plus strictes sur la teneur en soufre des carburants marins qui, au niveau mondial, ne doivent pas dépasser 0,5% à partir de 2020 contre 3,5% auparavant. Elle a également fixé le seuil de 0,1% pour les zones de contrôle des émissions, en vigueur depuis 2015 dans la zone Manche – Mer du Nord – Baltique.

Une filière vectrice de réduction des émissions de gaz à effet de serre

- Le GNL et le GPL sont les solutions les plus abouties et les plus pertinentes en substitution des carburants marins à base de pétrole[37].

- **Le GNL et le GPL suppriment les émissions de soufre et les émissions de particules, réduisent drastiquement les émissions d'oxydes d'azote (NOx) et diminue de près d'un quart les émissions de dioxyde de carbone (CO_2)[38]. Cette réduction des GES varie entre 7 et 21% lorsque l'analyse est menée « du puits à l'hélice » selon les conclusions détaillées du cabinet Thimkstep[39].**
    - Les travaux de la mission intergouvernementale sur l'intérêt du GNL, menée de 2011 à 2016, ont permis de valider l'intérêt du GNL pour décarboner le secteur maritime (intérêt confirmé dans la PPE 2019-2023). Les 3 dernières éditions du CIMER (Comité interministériel de la Mer) ont confirmé l'appui du gouvernement pour ce carburant. Les premières mesures fiscales en faveur des armateurs portant sur le suramortissement ont été votées lors de la loi de finances 2019 mais n'ont pu être mises en œuvre qu'après amendement dans la loi de Finances 2020.

- **L'OMI a adopté en avril 2018 une stratégie de réduction des émissions annuelles totales de GES d'au moins 50 % d'ici à 2050 par rapport à 2008**, et les émissions de CO2 d'au moins 40 % d'ici à 2030, et jusqu'à 70 % d'ici à 2050.
    - **Dans les places portuaires française, les enjeux aussi sont importants : le défi à venir est de construire des ports où le CO2 sera capté**, où les quais seront électrifiés, **où des modes de propulsion plus durables et moins émetteurs de gaz à effet de serre seront proposés aux armateurs, comme le GNL carburant marin.**
    - Marseille arrive en tête des ports les plus pollués dans notre pays et occupe la huitième position européenne[40]. En 2017, 57 paquebots de croisière ont fait escale à Marseille et ont émis près de 15 tonnes de SOx en 2017.
        - Sur toute la France, ces bateaux de croisière ont effectué 162 escales en 2017, émettant près de 6 000 tonnes d'oxyde de soufre.
        - La France arrive en quatrième position des pays dont les ports sont les plus exposés, après l'Espagne, l'Italie et la Grèce.

[37] Etude réalisée par Shell, en partenariat avec l'institut allemand de recherche sur les transports (DLR) et l'Université technique de Hambourg, mai 2019

[38] Etude réalisée par Shell, en partenariat avec l'institut allemand de recherche sur les transports (DLR) et l'Université technique de Hambourg, mai 2019

39 Etude du cabinet Thikstep : https://www.thinkstep.com/content/addendum-life-cycle-ghg-emission-study-use-lng-marine-fuel

[40] Etude de l'ONG Transport et Environnement, 5 juin 2017

- **L'OMI a également fixé des seuils réglementaires pour les émissions d'oxyde d'azote pour les navires neufs.** Ces seuils sont abaissés de 80% dans les zones de contrôle des émission pour les NOx (Tier III) que les motorisations GNL respectent en général (à l'exception des moteurs 2 temps à injection) sans traitement post combustion.
    - **Au niveau mondial, on estime à 6% la consommation de carburant marin utilisé pendant les escales dans les ports**, en utilisant les moteurs auxiliaires fonctionnant au fioul lourd (escales courtes) ou au gazole marin.

- **Alors que la flotte marchande de transport sous pavillon français** (1/3 environ du pavillon) **a déjà adopté des moyens de propulsion alternatifs** (GNL, voile ou assistance vélique), **une faible proportion des navires de service sous pavillon (2/3 du total) utilise ces moyens de propulsion.**
    - A l'exception notable des deux dragues du Groupement d'Intérêt économique (GIE) dragage ports et de quelques navires électriques (pilotine à Sète) ou hydrogène (Nantes, Toulon).
    - Une part significative de ces navires de service ont un contrat relevant du code des marchés publics qui permet de sélectionner l'offre la mieux disante évaluée selon des critères transparents et non discriminatoires. **Cependant, peu d'appels d'offres incluent des critères sur la qualité de l'air et les émissions de GES**. Sont visés les navires supports de champs éoliens offshore, les services de remorquage portuaire, les navires spécialisés de recherche océanographique, pose de câbles, dragage ou travaux de levage. Lorsque les services sont ponctuels par des affrètements à temps, le même principe peut s'appliquer. Il en va de même pour la navigation intérieure.

- **La flotte GPL se développe de manière très dynamique, sous pavillon norvégien notamment, avec près de 20 navires au GPL, et 10 autres en commande depuis le début 2020.** Cette solution est compatible avec la réglementation internationale sur le soufre, et ce sans post-traitement des gaz d'échappement. Le GPL ne nécessite pas de technologies cryogéniques, limitant le coût de l'adaptation.

Une filière vectrice d'emplois et de modernisation de nos ports

- **La transition du transport maritime vers le GNL et le GPL nécessite d'importantes adaptations**, telles que le déploiement de structures d'avitaillement dans les ports et le développement d'une flotte de navires disposant de moteurs adaptés au GPL & au GNL. Cette transition peut créer les termes d'un véritable dynamisme industriel autour de nos ports.

- **L'économie portuaire représente près de 180 000 emplois directs et indirects et 15 milliards d'euros de richesses produites annuellement.**

- Les grands ports maritimes créent une richesse et des emplois qui dépassent très largement l'enceinte de la place portuaire : les ports d'État de l'axe Nord (Dunkerque), de l'axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris) et de la façade méditerranéenne (Marseille) orientée vers l'axe Rhône-Saône produisent **une valeur ajoutée estimée de 13 milliards d'euros, associée à 130 000 emplois directs**[41].

- La France dispose de 4 terminaux méthaniers répartis sur les 3 grandes façades maritimes : deux terminaux à Fos, un à Montoir de Bretagne et un à Dunkerque. **Ces terminaux contribuent à la diversification et la sécurisation des approvisionnements de la France en Gaz Naturel et peuvent assurer plus de la moitié des importations**. Ils disposent d'importantes capacités de stockage pour supporter la distribution de GNL par la route et prochainement par voie ferrée et cabotage, voire par transport fluvial.

[41] Source : Inspection générale des finances (IGF), Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) dans un rapport publié en novembre 2018

  - Ces terminaux emploient directement chacun une centaine de personnes, créent autant d'emplois indirects industriels et un trafic portuaire qui a représenté plus de 15 millions de tonnes en 2019.

- L'ensemble des entreprises de construction et réparation navale, les fournisseurs des matériels doivent acquérir les compétences pour les navires utilisant les carburants alternatifs, et en premier lieu le GNL et le GPL qui sont déjà largement adoptés. **Une filière d'excellence réunissant les savoir-faire spécifiques peut émerger.**

Une filière reposant sur une maîtrise technologique française, source de dynamisme à l'international

La consommation mondiale de gaz a progressé de près de 4,6% en 2018[42]. Les Etats-Unis et la Chine ont représenté l'essentiel de l'augmentation de la demande avant le Japon, selon les données de l'Agence internationale de l'énergie (AIE). A lui seul, le GNL est en croissance de 5 % annuellement, et cette hausse devrait se poursuivre pendant les prochaines années.
La France a enregistré en 2019 une hausse de 87% des entrées de GNL, à 219TWh, soit le niveau le plus important de ces 10 dernières années.

- **La France possède de réels atouts pour devenir un pays moteur dans la distribution du GNL.** Outre la présence d'acteurs industriels de premier plan, la chaîne de valeur du GNL y est fortement représentée avec quatre terminaux méthaniers.
  - **Total est le N°2 mondial de production et de commerce du GNL,** avec les groupes Engie, EDF qui sont très actifs sur ce marché.
  - **La France compte dans ses rangs** des sociétés d'ingénierie et de service à l'expertise reconnue comme Saipem, Sofregaz, Sofresid ou encore Cryostar, des leaders mondiaux comme GTT, Gazocéan une des plus anciennes compagnie de transport maritime de GNL au monde, Air Liquide et beaucoup d'autres..

- **Les motoristes français pour le secteur maritime sont tous sous contrôle de sociétés étrangères, alors que certains ont équipé les plus grands navires.** Un motoriste français, Bernard, s'engage dans le développement d'un moteur à gaz pour reconquérir une partie de notre souveraineté dans ce domaine.

- **Les armateurs français sont bien positionnés** avec 27 navires en commande sur les 350 existants et à venir (hors méthaniers). **Soit environ 8 % de la flotte mondiale.**

- **Les « Grands ports maritimes » (GPM) français ont une grande responsabilité à jouer en termes de transition écologique et énergétique. De nombreux projets et réalisations sont ou se mettent en place pour répondre aux enjeux actuels**, notamment des projets de captation et de recyclage du carbone :
  - Dans le port de Marseille : programme de recherche appliquée « Vasco2 » qui vise le recyclage biologique du CO2. Les résultats ont validé l'efficacité du procédé en matière de bio-assimilation du CO2. Le système optimisé a permis de capter dans la biomasse 60 % du CO2 injecté.
  - Dans le port du Havre : recyclage aussi du CO2 depuis 2013, via l'usine Sedibex qui traite les déchets de 450 industries situées aux alentours.
  - À Dunkerque, un consortium de 11 acteurs européens a lancé un projet de démonstration d'un procédé de captage de CO2 d'origine industrielle sur le site d'Arcelor Mittal.

[42]https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/05/25/le-gaz-naturel-liquefie-est-en-train-de-prendre-une-place-incontournable_5467019_3234.html

- **L'accélération de la conversion des navires existants est indispensable pour atteindre les objectifs intermédiaires de l'OMI.** Les chantiers navals français disposent des capacités et du savoir faire pour réaliser ces opérations, comme l'a démontré le chantier Damen de Dunkerque pour convertir la drague Samuel de Champlain, première opération de ce type au niveau mondial.
    - Avec une durée de plus de 25 ans en moyenne, les navires continueront à utiliser les carburants « classiques » de nombreuses années.
    - Un programme ciblé de remotorisation pour les navires à mi-vie permettra de réduire fortement les polluants et de commencer la baisse des émissions de GES immédiatement.
    - La construction et la réparation navale française est en mesure de profiter du passage des navires au GNL et de préserver des emplois, voire d'en créer. L'armement de la drague Ostrea à Boulogne en est une première illustration.

Propositions

Proposition 1 :
Pour les navires de service objets d'un marché dans le cadre du code des marchés publics, **introduire systématiquement un critère de réduction des polluants et des GES lors des consultations.**

Proposition 2 :
Pour accélérer la conversion de la flotte française, **l'AFG appelle à des aides ciblées permettant d'agir immédiatement sur les émissions polluantes dans les ports.**

Proposition 3 :
Pour préparer le futur et permettre une plus forte décarbonation du transport maritime, **l'AFG appelle à encourager la production de biométhane liquide et de BioGPL à destination du secteur maritime**. Totalement compatible, avec le GNL pour le biométhane liquide, et avec le GPL pour le BioGPL, ces biogaz permettent une réduction progressive des émissions de GES.

Proposition 4 :
Pour le plus long terme, le développement de moyens de production en grandes quantités de carburants à faible intensité carbone, comme l'hydrogène, le méthane de synthèse ou l'ammoniac doit faire l'objet d'appels à projets visant à bien cerner la faisabilité de ces options. **Pour l'AFG, le méthane de synthèse s'inscrit dans la trajectoire du GNL et permet d'utiliser l'ensemble des installations existantes construites pour le GNL tout en approchant la neutralité carbone.**

Proposition 5 :
Pour l'électrification à quai des navires, l'AFG demande une comparaison économique systématique de deux solutions : le raccordement fixe au réseau électrique et la production d'électricité, à quai ou embarquée sur une barge, à partir de GNL ou de propane, de biométhane, de Bio propane, voire d'hydrogène.

4. Cas particulier des zones non interconnectées

Le GNL et le propane, vecteurs de cohésion territoriale et d'opportunités pour la Corse et l'outre-mer.

Dans ces territoires, la présence de moyens de production thermique, en complément des EnR électriques interruptibles, est indispensable. **L'introduction de centrales à gaz en remplacement des centrales utilisant le charbon ou le fioul est un moyen d'accompagner la transition énergétique et d'accélérer la baisse des émissions polluantes.** A l'instar du territoire métropolitain, le biométhane peut participer à l'essor des EnR et **réduire la dépendance énergétique** de ces territoires tout en valorisant leurs ressources.

Longtemps inaccessible du fait d'investissements très importants, l'importation de GNL en petite quantité est désormais possible dans de bien meilleures conditions. De nombreux pays développent déjà des installations d'importation, de stockage de GNL et parfois de production électrique associée et dessalement d'eau de mer. **La PPE de Corse prévoit ainsi la conversion au gaz naturel des deux centrales thermiques de l'île avant 2023 et un appel d'offres a été lancé pour la construction d'infrastructures gazières.**

- **La présence de GNL sur ces territoires** :

Motivée par les besoins de production électrique complémentaire aux EnR interruptibles, la présence de GNL **permet d'envisager des usages élargis à l'industrie locale et aux transports.** Lorsque les ressources existent, la production de biométhane doit être encouragée pour assurer une partie de l'alimentation énergétique du territoire.

Certains territoires français sont situés à proximité de routes maritimes ou de zones de consommation importantes. Ils peuvent saisir l'opportunité de création d'un hub GNL distribuant l'énergie alentour, créant de la valeur ajoutée, réduisant le coût unitaire des infrastructures par effet d'échelle et garantissant une meilleure sécurité d'approvisionnement. C'est par exemple le cas de l'île de la Réunion, au cœur de l'océan indien ou de la Guyanne.

Les entreprises françaises disposent des capacités techniques et humaines pour construire les infrastructures gazières. Elles répondent à de nombreux appels d'offres internationaux. La production de biométhane peut pérenniser les agriculteurs locaux, voire favoriser de nouveaux secteurs comme la culture des algues par exemple. La conversion des véhicules diesel au gaz naturel devra s'appuyer sur un réseau de professionnels à former et créateurs de valeur ajoutée à terme. Sont concernés les véhicules routiers, non routiers mais aussi les navires qui approvisionnent ces territoires

- **Le propane est une solution plus propre et à moindre coût pour produire de l'électricité dans les territoires insulaires**

Dans un contexte de transition énergétique, le gaz propane est aussi une solution plus respectueuse de l'environnement que le fioul pour la production d'électricité puisqu'elle émet -20% de CO_2*, presque pas de NOx, pas de suie, pas de fumées grasses ni de particules fines. **L'énergie gaz propane peut s'y substituer dans les territoires insulaires, en complément de la production d'EnR par exemple, et contribuer ainsi à réduire les émissions de CO2 et polluants atmosphériques.**

Une filière déjà opérationnelle : la filière Butane Propane est déjà opérationnelle en matière de distribution de gaz **dans les îles en raison de ses facilités logistiques.** Elle fournit en gaz foyers et professionnels **grâce à sa facilité de transport et de stockage, sous forme de bouteille, citerne ou réseaux canalisés.**

Les technologies de conversion utilisées pour le GPL sont comparables à celles utilisées pour les autres combustibles comme le gaz naturel (turbines et moteurs). **Le gaz propane représente une solution compétitive pour produire de l'électricité dans les zones insulaires, limitant l'impact sur le coût de l'électricité et sur l'environnement.**
Selon une étude du cabinet Ernst & Young réalisée en 2018 sur la production d'électricité à partir de propane[43] :

- La production d'électricité à partir de propane présente des avantages pour les petites et moyennes capacités, allant jusqu'à 200MW. Les centrales fonctionnant au propane pourraient ainsi couvrir les puissances de la majorité des projets prévus ou récemment réalisés dans les ZNI en substitution du fioul.
- Une réduction des émissions de GES de 19% par rapport au fioul et de 36%, par rapport au charbon. Le propane émet moins de SOx (environ 95%), de NOx (environ 25%) et de particules (-85%) que le fioul.

Les fournisseurs d'énergie français (Engie, Total…) développent des projets de petites taille à travers le monde et disposent des compétences nécessaires. Ils entraînent avec eux les fournisseurs français de matériels spécifiques (Moteurs MAN à Saint Nazaire, GTT, Geostock et Tissot pour les stockages GNL et GPL AL pour la gestion du Boil off Gas, etc.)

La production d'électricité au propane dans les ZNI représente une opportunité de réduire les coûts des moyens de production et donc d'en diminuer les surcoûts qui sont pris en compte dans le calcul de la contribution spéciale à la production d'électricité (CSPE), et ce, en complément des ENR.

Propositions

Proposition 1 :
La révision des PPE de ces territoires doit **évaluer le potentiel de production de biométhane, de production d'électricité au propane et au biopropane et la faisabilité d'importation du GNL** pour leur besoin, voire pour la création d'un « hub régional ».

Proposition 2 :
Création d'un mécanisme incitatif de production du biométhane dans ces territoires qui ne disposent pas de réseau alliant investissements « ordures ménagères » (OM) et tarif de rachat.

Proposition 3 :
Exploiter les infrastructures existantes de propane dans ces territoires pour produire de l'électricité ou développer des réseaux de propane.

[43] https://www.cfbp.fr/2018/05/15/transition-energetique-gpl-saffirme-bonne-alternative-production-delectricite-territoires-non-interconnectes/

L'EOLIEN EN MER,
ACCELERONS LE DEVELOPPEMENT DE CETTE FILIERE STRATEGIQUE

« Qu'un pays comme le nôtre qui compte près de 20 000 kilomètres de côtes et possède de ce fait un des potentiels les plus importants au monde en la matière ne soit pas aujourd'hui en pointe sur ce domaine est incompréhensible. Il est donc urgent de mettre fin à des années de procédures administratives trop lentes, d'hésitations, de renoncements […]»

Ces propos tenus par le Président de la République il y a 6 mois aux Assises de l'Economie de la mer prennent encore plus d'ampleur aujourd'hui, au cœur de la crise du Covid19 alors que nous recherchons les clés d'une relance économique de la France.

1/ L'éolien en mer est une filière stratégique pour la relance économique de la France

- La production électrique nationale est un enjeu de souveraineté, l'éolien en mer répond à cet enjeu : la PPE prévoit que 5,5% du mix électrique soit produit par cette source renouvelable à l'horizon 2030. Si nous accélérons le rythme d'attribution de projets sur la décennie 2030-2040 avec 2GW de projets/an, la contribution de l'éolien en mer passera à 20%, sur une surface représentant 1% de l'espace maritime métropolitain.

- La France dispose d'un outil industriel unique pour l'éolien en mer : deux usines à Saint-Nazaire, une usine à Cherbourg et deux usines au Havre. Tous les grands groupes industriels français tels que Bouygues, Vinci, les Chantiers de l'Atlantique, mais également leurs réseaux de sous-traitants TPE/PME, ont diversifié leur activité dans cette filière d'avenir « made in France ».

- Le développement de l'éolien en mer est une industrie pourvoyeuse d'emplois et d'investissements privés. La réalisation des six premiers parcs éoliens français va permettre la création de plus de 15 000 emplois et d'investissements privés de l'ordre de 15 milliards d'euros. Accélérer le développement de cette filière permettra de pérenniser et d'augmenter ces dynamiques économiques.

- Une technologie mature qui garantit des prix bas. L'éolien en mer a d'ores et déjà fait ses preuves en Europe et ce depuis plus de 20 ans. Depuis 2009, la capacité installée a été multipliée par 10 pour atteindre 22 GW, soit un total de 5 047 mats et 110 parcs éoliens en mer[1]. Les premiers parcs éoliens en mer ont d'ores et déjà été démontés, l'ensemble du cycle de vie est donc maitrisé par les acteurs de la filière.
  L'éolien en mer a par ailleurs confirmé sa compétitivité avec des prix attribués en moyenne entre 40 et 50€ du MWh sur les derniers appels d'offres, la positionnant parmi les sources d'électricité les plus compétitives en Europe.

- Enfin, la filière de l'éolien en mer s'inscrit dans l'ambition française et européenne de « Pacte Vert », ou « Green New Deal » ; essentiel pour être un pilier de la relance économique.

[1] Source : Offshore Wind in Europe – Wind Europe – January 2020

2/ L'éolien en mer, fragilisé par la crise du Covid19

- Le développement de la filière est directement lié au rythme d'appels d'offres engagés par l'Etat ; chaque appel d'offres correspond à une séquence de procédures administratives réalisées en série, s'étalant sur plus de 2 années. La crise actuelle a un impact direct sur le chemin critique de ces procédures, en particulier les Débats Publics, qui va gripper le calendrier initialement envisagé.

- La PEE récemment publiée ambitionnait 3 à 5 projets attribués d'ici la fin du quinquennat, les retards occasionnés par la crise empêcheront toute attribution, si aucune mesure n'est prise.

- De tels retards représentent de véritables « trous d'air » pour la filière, à court terme pour les équipes de développements, à moyen terme pour l'outil industriel du pays.

3/ Nos propositions pour accélérer le développement de l'éolien en mer, et limiter l'impact de la crise

1- Mobiliser des moyens humains et financiers conforme aux ambitions du Gouvernement au niveau du Ministère de la Transition écologique et solidaire et de son administration afin d'être en mesure de préparer plusieurs appels d'offres en parallèle. Pour cela, il s'agirait de transferts de crédits du budget général de l'Etat au compte d'affectation spécial 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables ».

2- Ne pas systématiser les débats publics mais s'adapter aux territoires. Ainsi, sur les territoires historiques et favorables à l'éolien en mer, comme par exemple, la zone Sud-Atlantique, mettre en place des concertations avec garant plutôt que d'organiser des débats publics. Cette configuration permettra à l''Etat d'avancer en parallèle sur l'appel d'offres et de gagner jusqu'à 6 mois.

3- Paralléliser les différentes phases d'appels d'offres : les études de dérisquage (technique et environnemental), les débats publics, la préqualification des candidats. Cette étape est essentielle pour maintenir les dates d'attribution prévue par la Programmation Pluriannuelle de l'Energie.

4- Finaliser la planification spatiale stratégique du déploiement de l'éolien en mer, en s'appuyant sur les Documents Stratégiques de Façade, afin d'exploiter au mieux notre gisement national et d'éviter de relancer tous les 2 ans des exercices de zonage et de concertation. Cette planification projettera sur les cartes marines les zones nécessaires pour atteindre le mix de 20% d'éolien en mer.

5- Accélérer la phase post appel d'offres est également essentiel, un gain de 18 mois sera obtenu en donnant au Conseil d'Etat le rôle de juger en premier et dernier ressort les contentieux.

La filière éolien en mer est prête et souhaite participer activement au plan de relance de l'économie française, pour cela : accélérons !

VISIOCONFERENCE TEAM MARITIME

19 mai 2020

Pour Armateurs de France :

Nelly GRASSIN, Responsable Affaires techniques, Sécurité, Sûreté & Environnement
Laurène NIAMBA, Responsable Affaires juridiques et fiscales

1. S'agissant de la transition énergétique des filières du maritime après la crise

L'orientation de notre industrie dans le sens de la transition écologique et du respect de la biodiversité n'est pas une option et va être un marqueur de toutes nos initiatives durant au moins toute la prochaine décennie.

Pour marquer la force de cet engagement, Armateurs de France finalise l'élaboration d'un volet « Environnemental & Transport durable » au sein du plan de relance préconisé pour la marine marchande.

Plusieurs les ambitions poursuivies :

- Soutien actif à la proposition issue d'Armateurs de France de **réduction de vitesse** aux secteurs du vrac sec et du vrac liquide.

- Création d'une **cellule de R&D maritime** sous l'égide d'Armateurs de France en partenariat avec le GICAN, l'ADEME, etc.) et les armateurs sur la base du volontariat. Cette cellule aura comme objectif d'élaborer des solutions techniques, technologiques et financières afin de se conformer aux objectifs européens et internationaux fixés en matière de décarbonisation.

- **Extension du champ d'application du « suramortissement vert »** à toutes les innovations et technologies mises en œuvre pour le verdissement des navires avec prise en compte d'une assiette égale à 100% de la valeur du navire.

- Développement d'une filière d'approvisionnement en **GNL ship-to-ship sous pavillon français**.

- Développement d'une **politique massive de postes à quai équipés de branchements électriques dans les ports français** et aide à l'équipement des navires sous pavillon français.

- Poursuite de **l'engagement Croissance Verte - ECV « Mobilités hydrogène maritime et fluviale»** Armateurs de France propose d'inviter au plus tôt la Ministre et les acteurs engagés dans cet ECV afin qu'il soit signé et mis en œuvre.

2. Pistes de travail ciblées

Certificats d'economie d'energie (CEE)

Pour mémoire, le dispositif des CEE repose sur une obligation de réalisation d'économies d'énergie imposée par les pouvoirs publics aux vendeurs d'énergie. Ceux-ci doivent ainsi promouvoir activement l'efficacité énergétique auprès des consommateurs d'énergie : ménages, collectivités territoriales ou professionnels.

Ce dispositif est particulièrement intéressant car d'une part l'Etat n'est pas engagé et d'autre part les vendeurs d'énergie (= les obligés) recherchent en permanence des économies d'énergie (au risque de sanctions importantes). Il y a donc un vrai marché des CEE.

Cependant, **la notion de territorialisation des CEE et leurs montants, font qu'aujourd'hui, le dispositif n'est pas très intéressant pour les armateurs.**

Aujourd'hui ne sont éligibles que les navires exploitant des lignes directes sans escale entre deux ports du "territoire national" (métropole et DOM TOM). Ce cadre est extrêmement restreint et peu d'armateurs peuvent bénéficier de ce dispositif.

- Ainsi, **une solution pourrait être de rattacher aux territoires nationaux les économies d'énergie réalisées par le transport maritime** [1].

Ensuite, le **montant des CEE** est très faible. Par ailleurs, ce montant n'est versé qu'au fur et à mesure à l'armateur et non à la construction car l'armateur doit prouver qu'il fait des économies d'énergie. L'armateur doit donc en plus mettre en place un système lourd de contrôle de ses consommations.

- Une solution pourrait être la **pondération des CEE comme évoqué dans le code de l'énergie (art 221-8). A titre d'exemple, les ZNI (Zones Non Interconnectées) bénéficient d'une pondération de 2**.

[1] Ex. : rattachement au port d'attache / pays d'importation / exportation / consommation / production des biens produits ?

Nécessité d'accès aux garanties d'origine des biométhanes liquides (biogaz)

L'accès à du biométhane liquide est essentiel pour les armateurs français qui ont équipé ou commandé des navires au GNL, ce qui représente 10% du pavillon français. Les navires au GNL peuvent sans aucune modification introduire du biométhane liquide et réduire leurs émissions proportionnellement à la quantité injectée. Le biométhane est une solution très prometteuse dans un premier temps pour répondre aux objectifs 2030 de l'OMI et dans un deuxième temps une des solutions tendant vers la neutralité carbone (sous réserve de production suffisante de biométhane).

La DGEC prépare un projet de décret pour la mise aux enchères des garanties d'origine biométhane. Ce projet pourrait avoir de lourdes conséquences sur le développement du GNL pour les transports routiers et maritimes s'il conduisait à interdire l'accès aux GO de l'état liquide des produits. A court terme, faute de produire du bio méthane liquide en France, les GO sont le seul moyen disponible pour réduire encore davantage les émissions du secteur maritime.

La production française de biométhane liquide est aujourd'hui nulle. Un nouveau dispositif européen assurant la traçabilité de méthane décarboné, qu'il soit d'origine biomasse ou de synthèse, devra être mis en place au plus tôt, en parallèle aux mesures de soutien de nouvelles capacités de production de méthane liquide décarboné.

Le projet pilote Jupiter 1000 à Marseille pourrait produire du méthane de synthèse à la fin de l'année.

Contribution de l'association Wind Ship
Mai 2020

La filière de la propulsion des navires par le vent : atout décisif pour la France pour relancer une économie maritime durable

L'exploitation du vent, une énergie renouvelable, comme vecteur de mobilité maritime est une des clefs de la transition écologique et énergétique du transport maritime. Les publications sur ce sujet[1] estiment que 40 à 45% de la flotte mondiale pourrait être équipés de systèmes de propulsion par le vent d'ici 2050, générant des milliers d'emplois directs et indirects. Cette alternative aux carburants permet une navigation totalement décarbonée et silencieuse en propulsion principale. Elle augmente l'autonomie et l'indépendance énergétique des navires hybrides équipés par ailleurs d'un carburant alternatif dont le coût, le stockage et les caractéristiques énergétiques représentent encore des gageures.

La concentration de projets de propulsion par le vent en France est unique. Ajoutée à un savoir-faire nautique et naval historique et reconnu, elle permet d'envisager une place de leader pour notre pays. Mais une concurrence se met en place rapidement avec les projets d'Europe du Nord qui équipent actuellement des démonstrateurs.

L'association Wind Ship fédère des entreprises françaises pionnières de la propulsion des navires par le vent. Celles-ci se mobilisent pour développer un transport maritime créateur de valeur et de moindre impact environnemental. Elles innovent grâce à l'utilisation maritime des technologies de propulsion issues des secteurs de la course au large, de l'aéronautique, de l'industrie navale et du numérique.
Notre association soumet[2] aujourd'hui des propositions aux députés de la Team Maritime pour faire reconnaître les atouts et l'opportunité que représentent ces acteurs et ces technologies pour la France, alors que les défis environnementaux sont de taille dans le maritime.
Notre association appelle à ce que la relance de notre économie constitue un vrai levier pour réaliser la transition écologique et énergétique du secteur maritime.

Trois postulats nous semblent essentiels en introduction de nos propositions :

« Il est urgent de décarboner le transport maritime. Il n'est plus tenable d'attendre que les conditions économiques soient favorables à cette décarbonation. »

Si les cours du pétrole s'envolaient durablement, les armateurs et les chargeurs seraient contraints à trouver des solutions pour réduire la consommation des navires ainsi que des alternatives au pétrole. Pourtant, le 20 avril dernier, le cours du baril de Brent est passé sous les 20$ US, soit 1/3 de sa valeur moyenne en 2019, tandis que le baril WTI avait une valeur négative[3]. Bien que ces valeurs soient extrêmes, les analystes ne semblent pas prévoir de remontée des prix à moyen terme, l'économie de carburant n'est donc plus une priorité.

[1] Reducing the maritime sector's contribution to climate change and air pollution, Economic Opportunities from Low and Zero Emission Shipping. A Report for the Department for Transport, UK, juillet 2019 ou Study on the analysis of market potentials and market barriers for wind propulsion technologies for ships, CE Delft novembre 2016

[2] L'association a proposé une première contribution dans le cadre de la concertation nationale impulsée par la TEAM MARITIME afin de présenter la filière de la propulsion par le vent et ses enjeux. Cette contribution ainsi que le compte-rendu de l'audition de l'association ont été publiés dans la contribution de la TEAM MARITIME du 30 avril 2020 (11 mai 2020, le D-DAY du déconfinement.pdf).

[3] Données du site https://prixdubaril.com du 20 mai 2020.

ASSOCIATION DECLAREE SOUS LE REGIME DE LA LOI DU 01.07.1901
- 19 RUE DE LA BUTTE DE PRAUD - 44400 REZE
TEL : 06 07 78 59 10 - MAIL : lise.detrimont@wind-ship.fr
www.wind-ship.fr

Contribution de l'association Wind Ship
Mai 2020

La filière de la propulsion des navires par le vent : atout décisif pour la France pour relancer une économie maritime durable

« Il est urgent d'impulser la transition écoénergétique du maritime, sans attendre uniquement les effets d'une réglementation internationale. »

L'économie maritime est fortement mondialisée. C'est l'Organisation Maritime Internationale, qui organise au niveau international les règles de sécurité de la navigation et de prévention des pollutions par les navires. Cette organisation a engagé un processus de réflexion sur la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. Ceci lui a permis de fixer des objectifs de réduction d'ici 2030 et 2050. Cependant des mesures contraignantes peinent à être entérinées. Pour autant, la nécessité de réduire dès aujourd'hui l'impact environnemental du transport maritime est bien établie.

« Il s'agit aujourd'hui de contribuer à créer les conditions d'un nouveau marché dans lequel les propulsions alternatives auront une place légitime. »

Les solutions de propulsion sans carburant fossile ne peuvent pas pénétrer fortement le marché du transport maritime dans les conditions actuelles. Ainsi, les armateurs européens ont partagé récemment leur situation[4] : 74% d'entre eux décident de repousser ou d'annuler les investissements initialement prévus dans la lutte contre la pollution atmosphérique. Il est donc nécessaire de faire émerger de nouvelles conditions de marché dans lesquelles ces solutions trouveront leur place légitime car elles y seront attractives. C'est une opportunité unique pour la France, qui a tous les atouts pour être leader sur ce marché.

Voici nos **3 propositions** pour que la relance économique de la France permette **la transition écoénergétique du maritime** :

1/ Une volonté politique forte et affichée pour appuyer les alternatives aux carburants fossiles :

Pour que le secteur maritime intègre concrètement des solutions alternatives aux carburants fossiles, il nous semble nécessaire qu'un geste fort soit fait par le gouvernement.

Cette volonté doit s'afficher notamment par :

a) La mise en place d'un personnel dédié à ces solutions innovantes et transversal entre les différents Ministères et administrations afin d'en faciliter l'intégration dans les politiques publiques ;
b) Une commande publique exemplaire en matière de transition écologique et énergétique, avec l'obligation d'incorporer une forte part de ces solutions dans toute rénovation ou nouvelle commande ;
c) Une flotte d'Etat équipée de ces solutions pour aider à convaincre le secteur privé (cf. point 3);
d) Une réflexion stratégique sur le sujet de la propulsion par le vent des navires, au même titre qu'un « plan hydrogène » a pu être mené. Cette réflexion doit être intégrée à celle sur la diversification de filières existantes telles que l'industrie aéronautique (une analyse spécifique sur ce sujet va être publiée par Wind Ship dans les prochains jours) ;
e) Un appui à la mise en lumière du sujet, qui doit être présenté à l'attention des acteurs publics et privés, par le soutien aux structures ou aux événements qui lui sont dédiés.

[4] https://www.ecsa.eu/sites/default/files/publications/ECSA%20COVID19%20Survey%20Report.pdf

ASSOCIATION DECLAREE SOUS LE REGIME DE LA LOI DU 01.07.1901
- 19 RUE DE LA BUTTE DE PRAUD - 44400 REZE
TEL : 06 07 78 59 10 - MAIL : lise.detrimont@wind-ship.fr
www.wind-ship.fr

Contribution de l'association Wind Ship
Mai 2020

La filière de la propulsion des navires par le vent : atout décisif pour la France pour relancer une économie maritime durable

2/ Une législation adaptée permettant notamment la mise en place de mécanismes fiscaux clairs, incitatifs ou dissuasifs

Cette volonté politique doit s'appuyer sur des textes de loi et des règlements adaptés, qui vont pouvoir soutenir l'attractivité de ces solutions :

a) Un mécanisme de soutien intensifié pour les premières entreprises et premiers armateurs à se positionner sur des solutions alternatives aux carburants ;
b) Une garantie d'Etat ou autre mécanisme pour sécuriser les investissements des start-ups et des PME, qui devienne un outil de subvention car rémunérée à des taux considérablement plus faibles que ceux pratiqués aujourd'hui ;
c) L'élargissement de l'assise géographique des outils existants tels que les certificats d'économie d'énergie, afin d'intégrer le caractère généralement international du transport maritime et ses apports en matière de décarbonation.

3 / Une capacité d'investissement pour équiper une flotte française de démonstration

Ailleurs en Europe, des sociétés commencent à percer sur le marché du transport maritime grâce au déploiement de démonstrateurs de leurs solutions de propulsion par le vent sur des navires. Cela leur donne un avantage compétitif très significatif. S'agissant d'investissements importants à des stades précoces de développement, ceux-ci sont difficiles à réaliser. Ils ont été rendus possibles par l'appui de fonds européens mais aussi de fonds publics nationaux. Ces investissements sont essentiels pour que ces solutions rencontrent leur marché et pour que la France puisse se prévaloir d'être le pôle de compétitivité européen de cette propulsion décarbonée.

L'équipement d'une flotte française permettrait ainsi de démontrer le potentiel de ces solutions, positionnant la France comme leader sur un marché mondial. Cela accélérerait l'adoption par le marché des technologies françaises afin de les produire industriellement et d'abaisser leurs coûts. Les navires ciblés pourraient être des navires existants ou de nouveaux navires parmi :

- La Flotte Océanographique Française ;
- Des bâtiments de la Marine Nationale comme ceux de soutiens, de ravitaillement, des bâtiments hydrographiques et océanographiques ;
- Des navires du GIE Dragages Ports ;
- La flotte du service des phares et balises ;
- Des navires opérés par des régions dans le cadre de délégations de service publique ;
- Des navires privés opérés sous pavillon français.

La démonstration de technologies françaises de propulsion par le vent serait facilitée par :

a) Une étude du potentiel de réduction de l'impact environnemental pour les navires visés, des coûts et des contraintes afin de prioriser le déploiement des démonstrateurs ;
b) L'étude et le déploiement des moyens de financements publiques adaptés aux catégories de navires prioritaires par l'adaptation des outils existants ou la création d'outils dédiés ;
c) Le suivi des performances environnementales et économiques de ces démonstrations, leur certification et la publication des principaux résultats.
d) L'émergence d'une réglementation permettant l'intégration des systèmes de propulsion par le vent dans les processus de certification des navires.

ASSOCIATION DECLAREE SOUS LE REGIME DE LA LOI DU 01.07.1901
- 19 RUE DE LA BUTTE DE PRAUD - 44400 REZE
TEL : 06 07 78 59 10 - MAIL : lise.detrimont@wind-ship.fr
www.wind-ship.fr

02/06/2020

Contribution de Vattenfall
à la concertation nationale des acteurs maritimes pour surmonter la crise

***

Yara CHAKHTOURA
Directrice générale de Vattenfall Eolien

***

Nous saluons la publication en avril 2020 de la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) pour la période 2019-2023, signe que le gouvernement s'engage dans la stratégie qu'il s'est donné pour la diversification du mix énergétique, malgré la crise. Bien que **nous accueillons positivement les annonces du gouvernement en faveur du déploiement de l'éolien en mer**, dans la continuité des déclarations faites par le Président de la République fin 2019, **nous regrettons l'ambition limitée de la PPE en termes de volumes, notamment dans l'éolien en mer posé**, contrastant avec le potentiel de la façade maritime française (2ème plus grande en Europe) et la compétitivité de la filière, démontrée par l'appel d'offres de Dunkerque.

Nous sommes également inquiets des retards pris dans les calendriers annoncés dans cette même PPE. En l'état actuel des choses, aucun projet ne sera attribué avant les prochaines présidentielles. En effet, selon nos estimations basées sur une approche séquentielle du processus préalable, l'attribution de l'appel d'offres éolien en mer au large de la Normandie ne sera pas effective avant mi-2022. Ces retards sont également constatés pour les procédures suivantes en Bretagne, Sud-Atlantique ou Méditerranée. Il faut souligner que ces estimations s'entendent sans prise en compte des effets de la crise du Covid-19, dont l'impact reste à définir, mais qui pourraient provoquer des retards additionnels de plus de trois mois.

En effet, **la crise du Covid-19 impacte et met en suspens un certain nombre de projets.** Nous regrettons par exemple la décision de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) de reporter à un mois après la fin de l'état d'urgence sanitaire le débat public pour l'appel d'offres au large de la Normandie, en dépit de la proposition initiale du Président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) de continuer les débats en ligne. Nous espérons que le débat sera relancé rapidement dorénavant que la CNDP a mis en place un protocole pour faciliter la reprise des débats publics.

Plus globalement, **les conséquences économiques de la crise du Covid-19 s'annoncent sévères**. Pour autant, il est crucial que le gouvernement ne perde pas de vue l'importance de la transition écologique comme levier de développement économique et social. Aussi, **nous appelons le gouvernement à s'appuyer sur une filière innovante, compétitive et créatrice d'emplois, comme l'éolien en mer, pour relancer l'économie.** En effet, la filière estime que 15 000 emplois sont liés au déploiement de l'éolien en mer en France. Il est également important de rappeler que cette industrie, essentiellement européenne, est en mesure de contribuer massivement à l'indépendance énergétique et industrielle de l'Europe. **La France, avec trois usines de fabrication d'éoliennes et de pales sur son territoire ainsi que les Chantiers de l'Atlantique, en est une excellente illustration et doit pérenniser et développer cette base industrielle.**

Or, les procédures et modes opératoires actuels de déploiement de l'éolien en mer en France rendent inatteignables les calendriers d'attribution des projets tels qu'inscrits dans la PPE 2019-2023, et mettent à risque l'engagement du Chef de l'Etat de déployer 1GW d'éolien en mer par an à partir de 2024, comme confirmé par la loi énergie climat.

Afin de pallier ces risques, **nous avons préparé une série de propositions de mesures de relance** pour permettre au gouvernement de rattraper, autant que possible, les retards pris sur les processus de mise en concurrence à venir et être en capacité de mettre en œuvre la prochaine période de la PPE, post 2024,

en application de la loi énergie-climat. Ces propositions seraient applicables, soit par simple décision politique ou budgétaire, soit par le biais de modifications législatives ou réglementaires. Il est important de souligner que ces mesures sont quasi neutres budgétairement.

D'une part, nous invitons les Députés à soutenir auprès du gouvernement les mesures politiques ou budgétaires suivantes :

1. Renforcer les services de la Direction Générale Energie Climat (DGEC) du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire en charge de mener l'ensemble des saisines, débats publics, études et procédures des appels d'offres à venir. Les équipes et moyens aujourd'hui mobilisés ne sont pas en adéquation avec le nombre et la complexité des projets.

2. Reprendre ou lancer immédiatement les consultations publiques afférentes aux 6 projets indiqués dans la PPE 2019-2023. En effet, en l'état actuel des choses, il faut compter un peu plus de trois années entre la saisine de la CNPD et l'attribution d'un projet. Pour respecter les calendriers prévus d'ici fin 2023, l'ensemble des projets doivent être lancés avant la fin 2020. Ce point va naturellement de pair avec la première proposition.

3. Lancer dès que possible une mission de planification maritime globale permettant d'identifier un pipeline de projets potentiels pour lancer plus systématiquement des appels d'offres au-delà de 2024.

D'autre part, nous invitons les Députés à soutenir les modifications législatives suivantes :

4. Amender l'article L 121-8-1 du code de l'environnement afin de permettre aux services de la DGEC de mener, en parallèle du débat public, certaines étapes de la procédure de mise en concurrence, notamment (i) la publication au JOUE, (ii) la préqualification des candidats, et (iii) le dialogue préalable à la publication du cahier des charges final.
   Cette réforme permettrait également de lancer plusieurs procédures issues d'une seule et même consultation et de systématiser le recours à la consultation avec garant (vs. débat public). Cette mesure représenterait un gain d'environ 6 mois sur la durée des procédures à venir.

5. Rajouter à l'article L 311 du code de justice administrative, un alinéa attribuant la compétence en premier et dernier ressort au Conseil d'Etat pour juger des recours contre les projets éolien en mer, comme d'ailleurs proposé par l'amendement du Sénateur Roland Courteau, Président du Conseil Supérieur de l'Energie, lors des débats sur la loi énergie climat en juillet 2019 (voir l'amendement en pièce jointe).
   Cette mesure permettrait de gagner jusqu'à 18 mois lors de l'exécution des projets, anticipant d'autant les créations d'emplois et la mobilisation des compétences afférentes. Nous considérons que l'urgence et la nécessité d'un plan de relance sur l'éolien en mer justifie cette réforme.

En synthèse**, nos propositions permettraient d'attribuer l'ensemble des 6 projets prévus dans le cadre de la PPE** en limitant les retards déjà pris sur les calendriers d'attributions tout en affectant marginalement le budget de l'Etat.

Elles permettraient également au gouvernement de se donner les moyens de mettre en œuvre la deuxième période de la PPE, post 2024, et d'être en capacité d'attribuer 1GW/an dès 2024 en ligne avec la loi énergie climat.

Day by Day, la construction du développement durable de l'économie maritime

Accélérons L'Innovation Bleue

Christian LIM
Associé fondateur, BLUE OCEANS PARTNERS

Le monde maritime Français n'a pas attendu la crise du COVID-19 pour engager sa transition environnementale. Ceci est illustré par de nombreuses initiatives dont, lors du G7 de 2019, l'adhésion à la charte SAILS de 10 grandes entreprises maritimes françaises et l'annonce du Président Macron de l'augmentation de la part des aires marines protégées à 30% du territoire d'ici 2022.

Il est toutefois souvent moins connu que les startups françaises, en développant les technologies nécessaires à la transition, en sont aussi des champions indispensables. Elles sont actives dans l'énergie durable, tels que Energy Observer, pionnier de la navigation à l'hydrogène, ou Airseas, innovateur dans la propulsion éolienne. On les trouve aussi dans l'aquaculture, telle que Bioceanor, inventeur d'une station météo sous-marine intelligente, ou nextProtein, apportant avec les protéines d'insectes une alternative durable à la farine de poisson pour l'alimentation des poissons d'élevage. Les startups françaises sont aussi des pionniers des océans intelligents, avec des sociétés telles que Sinay, qui utilise l'intelligence artificielle pour aider les entreprises maritimes à optimiser leurs opérations et réduire leur impact, et a été reconnu par l'accélérateur Sustainable Ocean Alliance de San Francisco.

Ces entreprises sont les startups de l'Innovation Bleue. Elles contribuent à la transition du secteur maritime en France et de par le monde, donnant à la France un rôle de leadership. Elles aident à créer les activités économiques maritimes et les emplois de demain.

Et pourtant, nombre de ces startups sont menacées par la crise actuelle et ses conséquences. Certaines ont eu la capacité de lever des fonds récemment et sont armées pour la relance. Mais nombre d'entre elles ont une trésorerie limitée qui ne les portera pas jusqu'au sortir de la crise.

En tant qu'investisseurs, nous constatons que les startups ont déjà réagi : elles reconnaissent la nouvelle réalité, ses incertitudes, et se réinventent. Dans le court terme, elles gèrent leur trésorerie de façon à survivre. A moyen terme, elles préparent la relance en réduisant la voile sur des marchés durablement affectés par la crise, se positionnent sur les nouvelles opportunités, et diversifient leurs chaînes d'approvisionnement. Elles font preuve d'agilité et de résilience, ces forces des entrepreneurs que nous admirons tant. Mais on ne peut les laisser mener ce combat seules.

Aussi, nous lançons un appel pour aider les startups de l'Innovation Bleue à passer ce cap, pour qu'elles puissent nous aider à construire notre avenir.

Les entreprises établies du secteur maritime - les armateurs, les ports, les fermes aquacoles, les flottes de pêche…, peuvent jouer un rôle important, notamment en continuant à construire et mettre en œuvre des partenariats avec les startups, même si la tentation de pallier l'urgence en sacrifiant le long terme est là.

Les pouvoirs publics auront un impact important s'ils donnent priorité aux startups de la transition écologique et sociale dans le plan de relance à venir. L'état a déjà annoncé une enveloppe de 4 milliards d'euros pour la French Tech. Nous nous en réjouissons bien entendu. Mais nous appelons aussi à la vigilance, pour que ces ressources soient d'abord consacrées aux innovations pour la transition écologique et sociale, dont celles de l'Innovation Bleue. C'est le sens de la tribune du 28 avril dernier que Blue Oceans Partners a co-signée avec ChangeNOW[1], qui appelle à consacrer 1 milliards d'euros aux startups de la transition.

Enfin, les financeurs privés ont une grande responsabilité. Peu d'acteurs ont l'expertise permettant de financer le monde maritime, et encore moins les innovations. Ceci inclut des banques, des acteurs régionaux tels que les membres du réseau du Crédit Maritime, et des groupes d'investisseurs tels que Mer Angels. Fort de ce constat, Blue Oceans Partners s'est donné comme mission d'investir spécifiquement dans les innovations permettant de régénérer la santé des océans et atteindre l'Objectif de Développement Durable 14 des Nations Unies. Nous avons investi dans deux startups en plein confinement, et travaillons déjà à de nouveaux investissements. Encore une fois, même si la tentation est grande de réallouer les ressources vers les urgences du moment, dont les portefeuilles existants, nous appelons l'ensemble des financeurs du secteur à continuer à soutenir les startups de l'Innovation Bleue.

Pour conclure, nous invitons les entreprises établies et les financeurs de l'économie bleue à redoubler d'engagement pour les startups de la mer, et le gouvernement à catalyser ces efforts en incluant dans le plan de relance Français un ambitieux programme pour le développement de l'Innovation Bleue. L'Europe prévoit déjà une action similaire dans le cadre de l'European Green Deal, avec une initiative appelée BlueInvest. Si la France ne le fait pas, des années voire des décennies de recherche, de développement et d'innovations risquent d'être perdues. Mais si elle le fait avec détermination, La France aura une occasion unique pour accélérer la transition environnementale et créer les emplois de l'économie maritime de demain, et ainsi établir sa place de leader mondial de l'Innovation Bleue.

[1] https://www.francetvinfo.fr/sante/maladie/coronavirus/tribune-quels-secteurs-souhaitons-nous-soutenir-des-entrepreneurs-demandent-un-fonds-d-urgence-pour-une-economie-durable-et-humaine_3937493.html

PLAN DE RELANCE NATIONAL
PROPOSITIONS ENGIE RELATIVES A L'EOLIEN EN MER

Propositions applicables à toutes les filières ENR

- **Mettre en place un monitoring de l'Etat de nature à s'assurer de la bonne reprise d'activité des filières ENR**

Publier mensuellement les taux d'autorisation et les délais d'instruction des projets ENR (en particulier éoliens, PV et biogaz) par services déconcentrés de l'Etat, département par département, par projet, afin de s'assurer de l'atteinte des objectifs régionaux et de la reprise de l'économie locale.

Objectif : disposer d'une vision transparente et publique de l'activité des services dans leur mission d'instruction des projets contribuant à l'atteinte des objectifs ENR des régions

- **Créer une incitation à la consommation d'énergies vertes dans les secteurs consommateurs**

Afin de pallier les éventuels risques de diminution du sourcing en électricité verte (baisse des prix du gaz, du pétrole, de l'électricité, du CO2), une **incitation dédiée pourrait être mise en place**, que ce soit via une incitation fiscale, une exonération de charges (TIFCE) ou un accès à des prêts bonifiés (verdissement de process / de flottes de véhicules…). **Ces aides seraient associées à la signature d'un contrat PPA d'électricité verte ou d'un sourcing à l'hydrogène vert,** venant ainsi compenser l'écart de compétitivité pour l'hydrogène et pour le solaire PV notamment. **Une dégressivité de l'aide et une durée limitée permettront de stimuler la demande au plus vite tout en tenant compte des gains de compétitivité futurs.**

Objectif : Soutenir la dynamique verte des industriels, en inscrivant la relance dans la transition énergétique

Propositions relatives à l'éolien en mer

- **Accélérer la planification maritime**

  A la suite de la publication des documents stratégiques de façade (DSF) et de la PPE, lancer la planification et la concertation au sein de l'Etat dès aujourd'hui sur chaque façade pour préparer les appels d'offres de la deuxième période de la PPE (2023 – 2028) et en lancer au plus tôt les procédures. Dans ce cadre, il convient notamment de s'assurer que les différents services de l'Etat ont une vision partagée des contraintes actuelles et à venir *(que des créations de zones d'entrainement militaires ou de plafond aérien par exemple ne viennent pas obérer les zonages mis en place dans le cadre de la planification…).*

- **Accélérer la procédure d'attribution des Appels d'offres**
  - Remplacer le débat public par une concertation avec garant pour les futurs appels d'offres (gain temporel d'environ 3 mois et gain financier et simplification, sans perte d'espace d'expression pour le public)
  - Lancer en parallèle les différentes phases de la procédure *(ne pas attendre la fin de la concertation pour lancer la préqualification ni les études de sites notamment)*

- Encadrer par des délais stricts les différentes phases d'instruction (notamment la transmission du Cahier des charges final) qu'il s'agisse des services de l'Etat ou de la CRE *(gain de temps attendu d'environ 6 mois si l'on se base sur le retour d'expérience de l'Appel d'offre de Dunkerque : une préqualification lancée fin 2016 pour une annonce des résultats en juin 2019, soit plus de 2 ans et demi de processus).*

Objectif : permettre à la filière éolien en mer en construction en France de prendre toute sa place dans la transition énergétique.

2. **Faciliter l'implantation des projets en prévoyant une fiscalité adaptée**

Si une taxe équivalente à l'actuelle taxe éolienne en mer devait être appliquée en zone économique exclusive (ZEE, où devraient être implantés la plupart des futurs projets éoliens en mer posé et flottant) doit être proportionnée aux impacts réels des parcs dans ces zones (c'est-à-dire très faible).

Objectif: faciliter l'implantation des projets tout en permettant une baisse des coûts *(montant actuel de la taxe : 16 k€/MW et par an)* sans diminuer l'acceptabilité.

AVRIL – SEPTEMBRE 2020

Objectif : REPRISE

Mesures nécessaires à la reprise à court terme des activités des entreprises adhérentes à l'UNICEM

***

La crise sanitaire, que traversent la France et le monde, a conduit le Gouvernement à placer, le 17 mars dernier, la population en confinement provoquant un arrêt brutal de l'activité économique, alors que l'activité d'autres pays européens a dans le même temps également ralenti sans pour autant s'effondrer. Face à la menace que fait peser sur l'Etat, la population et les entreprises le risque d'une récession sans précédent depuis 1945, l'UNICEM, qui réunit les entreprises approvisionnant en matériaux le BTP et en minéraux certains secteurs industriels stratégiques, appelle de ses vœux une mobilisation de tous les acteurs pour créer les conditions d'une **reprise de l'activité des industries minérales pour la construction.**

Trois propositions clés

- Proposition 1 : Assurer à l'ensemble des intervenants de l'acte de construire les conditions d'exercice de leur métier en sécurité.

- Proposition 2 : Garantir la continuité de l'activité des services des collectivités et de l'Etat afin de permettre une reprise rapide du secteur du BTP.

- Proposition 3 : Reconnaître par décret nos activités comme particulièrement nécessaires à la continuité de la vie économique et sociale et garantir la possibilité de mesures dérogatoires concernant le droit du travail, la livraison et l'ouverture des sites de production.

Proposition 1 : Assurer à l'ensemble des intervenants de l'acte de construire les conditions d'exercice de leur métier en sécurité.

Les échanges de ces dernières semaines l'ont montré, la reprise des chantiers passera par la mise en place d'un cadre sécurisant, rétablissant la confiance et permettant à tous les acteurs d'exercer leur activité en sécurité :

- Les règles d'intervention sur les sites doivent être **clairement définies**, partagées par tous avec une **répartition claire des responsabilités** et adaptées régulièrement en fonction des connaissances médicales. Les travailleurs, que ce soit sur les sites de production, la logistique, la distribution ou la mise en œuvre doivent **bénéficier des équipements adaptés**.

- A la reprise des chantiers, les chefs d'entreprise doivent bénéficier d'un cadre sécurisant, confirmant qu'ils ont bien une obligation de moyens et pas de résultats ; dans ce cadre si particulier de pandémie, leur **responsabilité pénale ne doit pas pouvoir être engagée**.

- Les maîtres d'ouvrages publics ou privés, doivent également favoriser la reprise, l'arrêt d'un chantier devant être l'exception **dûment justifiée** par l'impossibilité de respecter les exigences des guides de bonnes pratiques.

Proposition 2 : Garantir la continuité de l'activité des services des collectivités et de l'Etat afin de permettre une reprise rapide du secteur du BTP.

- Nous souhaitons que les 30 000 conseils municipaux qui ont élus dès le premier tour puissent être **installés** rapidement afin que la reprise des chantiers existants dont ils sont maîtres d'ouvrage et la publication des appels d'offre pour les futurs chantiers ne soient pas retardées.
- Nous demandons par ailleurs le **deuxième tour des élections municipales** ne soit pas décalé au-delà du mois de **septembre** afin que les métropoles puissent également exercer leur responsabilité dans la reprise des chantiers.
- Nous appelons l'attention du gouvernement sur la problématique de la **fermeture des hôtels et des restaurants** qui ne permettent pas aux salariés des entreprises du BTP d'être disponibles pour des **chantiers qui nécessitent des déplacements**.
- Nous appelons de nos vœux la **modification de l'ordonnance n°2020-306 du 25 mars 2020**, pour réduire son impact calendaire (en supprimant le mois ajouté à la durée de l'état d'urgence sanitaire pour ce qui est des délais d'instruction des demandes relatives aux ICPE et de la purge de leurs délais de recours).
- L'ordonnance 2020-306 prolonge jusqu'au 24 août, les autorisations arrivant à échéant entre le 12 mars et le 24 juin. Toutefois, la crise sanitaire actuelle va inévitablement retarder un grand nombre d'instructions de demandes de renouvellements d'autorisations y compris celles qui arriveront à échéance après le 24 juin. Nous demandons qu'une mesure de prolongation soit prise pour toutes les autorisations à durée limitée qui arriveront à échéance d'ici le 31 décembre 2020.

- Nous souhaitons également que puissent **continuer l'étude et la délivrance des autorisations d'urbanisme et des ICPE** nécessaires à la fourniture des matériaux de construction durant la période de confinement en privilégiant la dématérialisation du dépôt des dossiers et corrélativement l'accélération de la dématérialisation des autorisations d'urbanisme, prévue pour 2022 dans les communes de plus de 3500 habitants.
- Nous recommandons un **renforcement des services instructeurs** dès la sortie de crise sanitaire pour éviter le rallongement des délais d'étude et la demande de pièces complémentaires.

Proposition 3 : Reconnaître par décret nos activités comme particulièrement nécessaires à la continuité de la vie économique et sociale et garantir la possibilité de mesures dérogatoires

Afin de pouvoir accompagner la reprise du secteur du BTP, nous demandons que nos **activités soient reconnues comme particulièrement nécessaires à la continuité de la vie économique et sociale de la nation** et à pouvoir mettre en œuvre, si le besoin s'en fait sentir, des **dispositions exceptionnelles** et dérogatoires aux règles habituelles en matière de droit du travail.

Ces dispositions doivent être **limitées dans le temps,** accompagnées de mesures permettant de **valoriser et récompenser les salariés** qui consentiront des efforts supplémentaires au sortir d'une crise sanitaire particulièrement douloureuse. Au demeurant, ce surplus d'activité temporaire permettra également aux salariés impactés par des mesures de chômage partiel de **reconstituer leur pouvoir d'achat.** Parallèlement **l'intéressement et la participation des salariés pourraient être libérés** de manière anticipée, notamment pour inciter les ménages à engager des travaux de rénovation ou d'extension.

C'est dans le cadre du dialogue social de branche ou d'entreprise, en concertation avec les partenaires sociaux, que ces dispositions pourront être mises en place.

Des mesures dérogatoires temporaires pourront également être nécessaires pour **élargir les plages horaires d'ouverture des sites ICPE.**

Proposition 4 : S'assurer de la disponibilité de tous les moyens financiers des entreprises en reportant certaines hausses fiscales non-urgentes

Sur le plan financier, la trésorerie des entreprises pourrait être soutenue de façon temporaire par :

- Une translation de 6 mois des différentes échéances conduisant à la suppression du GNR, notamment un report au 1er Janvier 2021 de la première échéance qui doit intervenir au 1er juillet 2020. Compte tenu de la conjoncture nos entreprises ne pourront pas répercuter cette hausse dans leurs prix de vente. Par ailleurs elles supportent les surcoûts liés à la mise en place des EPI et de la nouvelle organisation du travail adaptée au contexte sanitaire.

Proposition 5 : Garantir la chaine logistique de la construction

Des **dérogations aux jours de livraisons pour les matériaux nécessaires à la construction** seront nécessaires. A ce jour, rien n'est pas prévu pour que le transport/ livraison des matériaux de construction puisse bénéficier des dérogations aux interdictions de circulation les dimanches et jours fériés, y compris le lundi de Pentecôte. Pour faire face aux retards pris sur les chantiers, nous aurons besoin de bénéficier, au moins temporairement, de ces dérogations.

Proposition 6 : Soutenir la reprise de l'investissement des entreprises grâce au suramortissement

Afin de permettre aux entreprises d'adapter leurs possibilités d'investissements en faveur de machines et équipements favorables à la réduction de la consommation énergétique, au déploiement de l'économie circulaire, à la décarbonation de notre économie, les mesures suivantes seraient utiles :

- Permettre aux entreprises de moduler la durée (et par conséquent leur taux) d'amortissement des machines et équipements, y compris dans le cadre de locations,
- Autoriser la déductibilité fiscale d'un amortissement accéléré de ces machines et équipements,
- Augmenter le pourcentage de suramortissement institué par la loi du 6 août 2015 et la loi de finances 2020 sur les machines et équipements,
- Déroger à la règle du minimis pour les déductions fiscales afférentes,
- Instaurer, le cas échéant si cette solution est préférée, un crédit d'impôt pour les investissements dans des équipements performants sur le plan énergétique.

Proposition 7 : Garantir une flexibilité accrue de la part des assureurs-crédit

- Veiller à ce que les **assureurs-crédit ne réduisent pas brusquement leur garantie**

La crise peut pousser les assureurs-crédit, qui couvrent les fournisseurs contre le risque de défaut des clients auxquels ils ont accordé des délais de paiement, à réduire leurs garanties. Au cours d'une réunion organisée le 13 mars à Bercy, le ministre leur a demandé de ne pas réduire trop vite et trop drastiquement leurs couvertures et d'être à transparents vis-à-vis de leurs assurés. Les principaux assureurs-crédit (Coface, Euler Hermes, Atradius…) ont depuis déclaré qu'ils veilleraient à ne pas réduire brusquement leur garantie.

- Veiller à la **mise en œuvre effective des mesures relatives à l'assurance-crédit**

Enfin, pour compléter et soutenir l'action des assureurs-crédits, le gouvernement a décidé de réactiver deux dispositifs de réassurance publique sur les encours d'assurance-crédit créés après la crise financière.

Le premier concerne les fournisseurs et leurs clients français. La Caisse centrale de réassurance pourra activer une garantie publique à hauteur de 10 milliards d'euros par an pour prendre en charge les risques que les assureurs-crédit ne voudront pas couvrir. Le second, « Cap Francexport », est un mécanisme de réassurance des crédits-export de court terme destiné à protéger les PME et ETI exportatrices. Le plafond d'encours réassurables par l'État mis à disposition de Bpifrance va passer de 1 à 2 milliards d'euros, et le dispositif va couvrir un plus grand nombre de pays. Deux dispositions intégrées dans la loi de finances rectificative pour 2020 adoptée par le Parlement le 20 mars dernier.

Enfin, face à la multiplication des cessations et retards de paiement aux fournisseurs, Bercy et la Banque de France ont annoncé la mise en place d'un comité de crise sur la question du crédit inter-entreprises.

2020 – 2022

Objectif : RELANCE

Mesures pour une relance du secteur de la construction, cohérente avec le Green Deal européen et les objectifs de l'accord de Paris.

***

La crise sanitaire, que traversent la France et le monde, a conduit le Gouvernement à placer, le 17 mars dernier, la population en confinement provoquant un arrêt brutal de l'activité économique, alors que l'activité d'autres pays européens a dans le même temps également ralenti sans pour autant s'effondrer. Face à la menace que fait peser sur l'Etat, la population et les entreprises le risque d'une récession sans précédent depuis 1945, l'UNICEM, qui réunit les entreprises approvisionnant en matériaux le BTP et en minéraux certains secteurs industriels stratégiques, appelle de ses vœux une mobilisation de tous les acteurs pour créer les conditions d'une **relance du secteur de la construction, cohérente avec les objectifs de l'accord de Paris et du Green Deal Européen à venir**.

Trois propositions clés

- Proposition 1 : Mobiliser tous les outils de la fiscalité incitative en faveur de la construction et du logement.
- Proposition 2 : Densifier les villes quelle que soit leur taille et limiter l'artificialisation des sols.
- Proposition 3 : Faire des infrastructures et des aménagements nécessaires à la santé de nos concitoyens et à la transition écologique un levier de relance de la construction et des travaux publics.

Proposition 1 : Nous partageons les attentes des professionnels du bâtiment en faveur d'un choc fiscal, nécessaire à la relance de la construction et à la densification.

- Prolonger et renforcer les dispositifs **Prêt à Taux Zéro (PTZ) et Pinel**

- Adopter dans le redéploiement de ces dispositifs incitatifs une approche par **"zone de projets"** plutôt qu'un quadrillage faisant peu de cas des spécificités locales. Au sein d'un territoire non-éligible peuvent exister des zones spécifiques en tension.

- **Intéresser les collectivités locales à la TVA** générée par la construction ou par les réhabilitations lourdes réalisées sur leur territoire, tant pour les logements que pour le tertiaire.

- Créer une **TVA modulable selon les ressources des acquéreurs**, centrée sur l'accession (5,5 % pour l'accession sociale, 10 % pour l'accession intermédiaire).

Proposition 2 : Densifier les villes et limiter l'artificialisation des sols

Si la lutte contre l'étalement urbain et l'artificialisation (annexe 1) sont une priorité, les entreprises de l'Unicem observent néanmoins que la sur-densification à l'œuvre dans certaines métropoles façonne des environnements de vie congestionnés et éloignés des aspirations des citoyens. Nous appelons donc de nos vœux, en sus des propositions ci-après, une politique plus volontariste **en faveur de l'ensemble des territoires, y compris villes moyennes et monde rural**.

Deux actions concrètes peuvent être mises en place par les pouvoirs publics pour répondre à un double objectif de relance de la construction et de maitrise de l'artificialisation des sols :

- Instaurer un principe de **densification prioritaire des parcelles vacantes** (friches, dents creuses, …) sur l'extension des zones urbaines.

- A la suite des mesures de la loi ELAN contre l'habitat indigne, et en en mobilisant si besoin les outils (tels que : astreintes, mises en conformité avec les obligations de décence…), lancer à l'échelle nationale un **programme de rénovation/reconstruction des immeubles insalubres** prenant en compte notamment les objectifs de densification, de durabilité et de lutte contre les îlots de chaleur.

Proposition 3 : Faire des infrastructures et des aménagements nécessaires à la santé de nos concitoyens et à la transition écologique et sociale un levier de relance de la construction.

Nous appelons de nos vœux :

- **L'extension et la rénovation des infrastructures nécessaires à la réalisation des missions de service public** : la mobilisation des services publics aura été un facteur déterminant dans la gestion de la crise du coronavirus. Partant de ce constat, nous sommes convaincus qu'il est nécessaire de rénover et d'étendre les infrastructures existantes (hôpitaux, EHPAD,

établissements scolaires, centres de recherche et cités administratives, …). Ces investissements en faveur du commun doivent être au cœur d'une transition écologique juste et inclusive. Des dispositifs d'incitation fiscale (par ex. réductions d'impôt) pourraient être mis en place pour faciliter le financement de ces infrastructures.

- **L'extension et la rénovation des infrastructures en faveur des nouvelles mobilités** (infrastructures cyclables (annexe 2), transports en commun urbain et interurbain (annexe 3), mobilités électrique ou hydrogène, développement de la mobilité connectée et autonome) : les voies dédiées pour les Bus à Haut Niveau de Service, voies ferrées et tunnels des tramways et métros, le déploiement des bornes de recharge électrique, des équipements et du mobilier urbain intégrant des dispositif de recharge, la réalisation d'infrastructures qui permettent la connectivité entre les véhicules constituent **un levier d'action déterminant pour le dynamisme du BTP et la transition écologique.**

- **Une augmentation importante des moyens consacrés à l'entretien des infrastructures routières structurantes y compris les ouvrages d'art**, et le développement des contournements urbains pour améliorer la sécurité des populations et la qualité de l'air dans les villes et villages.

- **Une augmentation notable des moyens consacrés à l'entretien, la restauration et à la mise en valeur du patrimoine historique bâti**, domaine important pour l'industrie française de la pierre ornementale, de la chaux et des mortiers industriels, en termes de production et surtout d'emplois sur des chantiers, nécessitant des savoir-faire nationaux à conserver. Ajouté à cette économie directe, l'impact induit, par la bonne préservation de notre patrimoine sur l'économie de la culture et du tourisme (dont hôtellerie, commerces, etc.), est de plus élevé et indéniable.

- **Un investissement massif en faveur de la voie d'eau et du ferroviaire**. L'entretien et le développement des voies navigables et du réseau ferroviaire contribue à la baisse de l'empreinte carbone des transports de marchandises. Une performance accrue du réseau permettrait de contenir la progression du trafic de poids lourds.

- **L'adaptation de nos villes et de nos territoires aux effets du changement climatique** : un investissement massif doit être engagé en faveur des ouvrages qui favorisent la résilience de nos villes face aux inondations et aux vagues de chaleur (annexe 4). L'allocation aux collectivités de **moyens dédiés** ainsi que des **objectifs définis** sont un prérequis.

Proposition 4 : Lancer courant 2021 un programme de modernisation et de développement du parc social en encourageant l'accession à la propriété.

Répondre aux besoins de conception et de réalisation de logements sociaux de qualité est à la fois cohérent avec le bien-être des citoyens et une relance du secteur de la construction. Sur le fondement de la loi ELAN, nous appelons ainsi de nos vœux le lancement courant 2021 d'un grand **programme de modernisation et de développement du parc social en encourageant l'accession à la propriété.**

Proposition 5 : Réduire le coût de construction des logements pour encourager la construction neuve

- La lutte contre la hausse des prix du logement passant par la **libération et une rationalisation du foncier, particulièrement dans les zones où le marché est tendu,** les collectivités territoriales pourraient libérer des parcelles souvent peu ou mal utilisées et repenser les plans d'urbanisme pour permettre une densification raisonnée. Un **inventaire national du foncier mal utilisé ou inutilisé** pourrait être lancé et diligenté par la Cour des comptes et les CRC.

- Opérant dans un secteur hautement concurrentiel, les entreprises de l'Unicem accueillent favorablement l'introduction de mesures telles que le permis d'innover ou le droit d'expérimenter. Ces **innovations** peuvent constituer un levier favorable à la **maitrise des coûts** de la construction mais doivent également tenir compte des réalités industrielles et des impératifs actuels de **qualité des ouvrages, de durabilité et de sécurité.**

Annexe 1 – Artificialisation

L'artificialisation des sols, est un phénomène pluriel dont la définition gagnerait à être précisée par les pouvoirs publics. Le comité pour l'Economie verte souligne dans son rapport de diagnostic publié au printemps 2019 que l'artificialisation revêt en pratique trois aspects :

- Tout d'abord, le changement de l'usage des sols et le recul des ENAF (espaces naturels, agricoles et forestiers), qui relève de la politique d'urbanisation et d'aménagement du territoire.

Il semble qu'il serait pour autant possible de repenser l'urbanisme afin d'y prévoir des espaces favorables à la végétation, à la biodiversité et au maintien du cycle naturel de l'eau.

- Ensuite, l'imperméabilisation et l'étalement urbain (dé-densification urbaine, sous-utilisation croissante des espaces urbains).

Sur ces deux derniers points, il appartient aux entreprises membres de l'UNICEM de proposer des solutions compatibles avec les objectifs de lutte contre l'imperméabilisation et compatible avec les exigences de la densification urbaine. Elle s'y emploie depuis plusieurs années déjà et formule des propositions pour la concrétisation de l'objectif « zéro artificialisation nette » inscrit dans le plan biodiversité de juillet 2018.

Dans le cadre de la lutte contre l'imperméabilisation, depuis près de 10 ans, les entreprises membres de l'UNICEM proposent deux types de solutions :

- D'une part, des solutions d'atténuation visant à réduire les conséquences de l'imperméabilisation en récupérant les eaux pluviales pour favoriser leur infiltration ou leur évaporation (bassins de rétentions, noues paysagères, tranchées drainantes…).

- D'autre part, des solutions de bétons drainants et/ou de structures poreuses, que ce soit pour la chaussée ou pour l'aménagement des espaces publics.

Annexe 2 – Mobilité douce

La SNBC prévoit une part modale du vélo plus importante pour les prochaines années. En nombre de déplacements courte distance, la part modale du vélo passerait de 3 % en 2018 à 12% en 2030, puis à 15 % en 2050. La présence d'infrastructures cyclables sur un territoire constitue un des facteurs importants de la pratique du vélo et nécessitera la mobilisation de la chaine des Travaux Publics. Là encore, plusieurs sont à privilégier selon l'institut I4FCE, dont :

- Attribuer davantage de ressources financières aux collectivités pour la construction d'infrastructures cyclables, notamment via la DSIL et le fonds vélo.

- Établir une obligation de déploiement des linéaires cyclables en proportion de la voirie pour les villes de moyenne et grande taille, sur le modèle du logement social.

- Assortir de sanctions les dispositions de la loi LAURE de 1996 sur l'obligation de créer des itinéraires cyclables en milieu urbain.

Annexe 3 – Transports en commun

Les voies dédiées pour les Bus à Haut Niveau de Service, voies ferrées et tunnels des tramways et métros constituent un levier d'action déterminants pour le dynamisme du BTP et la transition écologique. Plusieurs sont à privilégier selon l'institut I4FCE, dont :

- Maintenir le lancement du quatrième appel à projets pour les transports en commun en site propre (TCSP) en 2020.

- Favoriser l'investissement, même conséquent, lorsque celui-ci permet d'obtenir des coûts d'exploitation plus faibles avec la hausse de la fréquentation.

- Optimiser les réseaux de transport et diversifier les offres dans une logique de maîtrise des coûts d'exploitation et d'amélioration du service.

Annexe 4 – ilot de chaleur

L'effet d'Ilot de Chaleur Urbain (ICU) est un phénomène physique climatique qui amplifie les effets du changement climatique en zone urbaine. Il désigne la différence de température de l'air observée entre les milieux urbains et les zones périphériques (entre 3°C et 10°C). Plusieurs solutions permettent de prévenir la formation de tels îlots tout en répondant à l'ensemble des autres exigences d'une conception urbaine résiliente et durable :

Trois types de solutions permettent de réintroduire dans la ville l'évapotranspiration qui existe dans la nature, et qui, par un effet naturel de climatisation, permet d'abaisser la température :

- Les solutions de stockage de l'eau en surface (bassins, déversoirs…) ou sur les toits permet de réintroduire dans la ville des étendues d'eau à l'air libre

- Les solutions à base de bétons drainants et de structures poreuses, qui, en désimperméabilisant les surfaces urbaines, préviennent le ruissellement des eaux pluviales. Ces dernières sont temporairement stockées dans des réservoirs tampons qui leur permettent soit de s'infiltrer naturellement dans le sol, soit, par temps sec, de retourner dans l'atmosphère par évapotranspiration.

- Les solutions de bétons végétalisés, qui permettent de renaturer les surfaces (chaussées, trottoirs, façades et toits de la ville) : l'évapotranspiration est là assurée par les végétaux qui apportent en plus leur ombrage ainsi qu'un albédo sensiblement supérieur aux matériaux classiques.

Toutes ces solutions s'inscrivent dans une logique de bénéfices multiples car la ville durable ne pourra émerger que d'une vision globale sur l'ensemble des problématiques, à rebours de la réflexion « « en silo » qui a longuement prévalu :

- C'est ainsi que les solutions de stockage et de béton drainant contribuent à la prévention des inondations et piègent les éléments polluants présents dans les eaux de ruissellement.

- Les solutions de végétalisation offrent des avantages en termes de paysage et de restauration de la biodiversité.

2020 – 2030

Objectif : RESILIENCE

Mesures nécessaires à la pérennité des activités des entreprises adhérentes à l'UNICEM (chaux calcique, plâtre, minéraux industriels, granulats, pierre de taille)

***

La crise sanitaire, que traversent la France et le monde, a conduit le Gouvernement à placer, le 17 mars dernier, la population en confinement provoquant un arrêt brutal de l'activité économique, alors que l'activité d'autres pays européens a dans le même temps également ralenti sans pour autant s'effondrer. Face à la menace que fait peser sur l'Etat, la population et les entreprises le risque d'une récession sans précédent depuis 1945, l'UNICEM, qui réunit les entreprises approvisionnant en matériaux le BTP et en minéraux certains secteurs industriels stratégiques, appelle de ses vœux une mobilisation de tous les acteurs pour créer les conditions d'une **résilience accrue de notre économie et de ses territoires.**

En cohérence avec les travaux du pacte productif et face à la nécessité croissante d'assurer une autonomie plus forte de notre économie face aux crises en cours et à venir, notre projet « résilience » a pour objectif de garantir :

- Le maintien et le développement des activités minérales (granulats, pierre ornementale, gypse pour plâtre, chaux calciques, minéraux industriels comme le talc, l'andalousite, la silice, etc.), stratégiques pour le pays, sur le territoire français.

- La réduction de l'empreinte carbone de nos activités économiques et le déploiement de l'économie circulaire - préalables à la pérennité de notre industrie dans un contexte de crise climatique.

Trois propositions clés

- Proposition 1 : Garantir l'indépendance minérale de la France

- Proposition 2 : Faire de la commande publique un levier pour encourager la production locale et le mieux-disant

- Proposition 3 : Garantir une fiscalité environnementale réellement favorable à la transition écologique et profitable à tous les territoires

A. Assurer la pérennité d'une production industrielle locale

Proposition 1 : Garantir l'indépendance minérale de la France.

Avec cette crise sanitaire, la France a pris conscience de l'importance de maîtriser ses ressources nationales. Elle doit désormais faire le choix stratégique à travers une politique publique claire, ambitieuse et largement communiquée, de veiller à leur égale répartition sur le territoire, de valoriser et d'encourager le recours aux matériaux locaux qui en sont issus, de réduire au maximum l'impact environnemental du transport lié à la construction et les effets de la concurrence internationale qui pénalisent la production locale au profit de matériaux produits dans des pays dont les standards sociaux et environnementaux sont beaucoup moins exigeants que les siens.

A titre d'exemple : les minéraux industriels sont indispensables dans la composition d'un nombre très important de matériels médicaux notamment les masques, les tubes plastiques des respirateurs, les films respirants, le flaconnage pharmaceutique. De ce fait, la France doit de nouveau se doter rapidement des moyens lui permettant de **sécuriser une partie significative de ses besoins**.

Il apparait ainsi nécessaire de :

- Garantir l'accès aux ressources **primaires (carrière) :**

    - **En classant les carrières existantes comme gisement d'intérêt national et régional :** les schémas régionaux des carrières font actuellement un travail d'identification des gisements de minéraux disponibles et en qualifient certains d'intérêt national ou régional. Nous demandons qu'une instruction nationale soit donnée à toutes les régions pour que toutes **les carrières existantes** et leurs capacités d'extension soient classées au moins d'intérêt régional en vue d'en garantir leur pérennité au lendemain d'une crise sanitaire dont les effets économiques seront sans précédent ;

    - **En accélérant l'adoption des schémas régionaux de carrière** qui ont pris du retard et inciter les collectivités locales à les intégrer rapidement dans les documents d'urbanisme (SRADDET, SCOT, PLU).

- Garantir l'accès aux ressources **secondaires (déconstruction)** en développant l'économie circulaire :

    - En renforçant les moyens alloués aux diagnostics préalables à la déconstruction et à leur contrôle ;
    - En mobilisant la maquette numérique (BIM) afin d'assurer une traçabilité accrue de la vie des matériaux et faciliter la déconstruction sélective des ouvrages ;
    - En encourageant dans les CCTP des ouvrages (bâtiments et routes) des garanties relatives à leur déconstruction en vue de faciliter le recyclage des matériaux et l'usage des matériaux recyclés en application de la norme NF EN 206/CN ;

- En ajoutant à la future réglementation du bâtiment des critères relatifs à l'intégration de matière recyclée dans la construction.

Concernant le développement de la loi sur l'Economie circulaire, nous attendons de la part du Gouvernement une approche circonstanciée :

- Nous attirons votre attention sur la nécessité de ne pas modifier le fonctionnement et l'équilibre économique actuel de la filière de recyclage et de valorisation des déchets inertes du bâtiment. Le taux de recyclage d'ores et déjà atteint est supérieur à 80% et dépasse les objectifs de la directive européenne : la mise en place d'une éco-participation engendrera des redistributions financières entre acteurs au détriment de nos entreprises dont la trésorerie est déjà significativement affaiblie par la crise que nous traversons.
- Conscients de l'enjeu et forts de l'engagement volontaire de nos entreprises, nous proposons de contractualiser avec les collectivités et les pouvoirs publics un objectif d'amélioration de la couverture du territoire en points de collecte visant à atteindre en trois ans un taux de recyclage de 95%. Cette approche permettra de renforcer le dispositif actuel sans détruire de valeur sur l'ensemble de la chaine.
- Nous souhaitons que soient prises en compte les spécificités de la production du béton, à savoir la traçabilité de ses destinations dans les ouvrages (bâtiment et génie civil), ses capacités à intégrer des granulats recyclés dans sa production et l'évaluation de sa contribution aux décharges sauvages par une modélisation adaptée.

Proposition 2 : Faire de la commande publique un levier pour encourager la production locale et le mieux-disant[1] (*offre « économiquement la plus avantageuse »*).

En conformité avec la réglementation européenne, la commande publique qui représente environ 10 % du PIB doit constituer un levier majeur pour encourager la production locale et soutenir les entreprises, en particulier les PME – PMI situées sur le territoire français lorsqu'elles proposent des produits à faible impact environnemental et font preuve d'un haut niveau de responsabilité sociétale. Afin de favoriser le déploiement de ces produits vertueux et de dynamiser le tissu économique local, l'Etat s'est d'ores et déjà mobilisé en faveur de la rédaction et de la publication de guides et de formations destinées aux acheteurs. Nous saluons cette démarche. Mais nous tenons toutefois à l'alerter sur la nécessité de renforcer ces initiatives par :

- La mise en place d'indicateurs pour vérifier que ce levier est bien utilisé
- Une formation renforcée des acheteurs publics
- Réengager le débat quant aux règles européennes des marchés publics afin que la commande publique puisse :
  - Favoriser, lorsque cela est possible le recours aux produits et matériaux locaux ;

[1] L'offre économiquement la plus avantageuse est celle qui satisfait au mieux l'ensemble des critères d'attribution du marché, qualité et prix, définis par l'acheteur. Le choix de l'offre économiquement la plus avantageuse s'oppose au choix du moins disant, fondé sur le seul critère financier. L'impératif de l'offre économique la plus avantageuse relève de l'Articles L2152-7 à L2152-8 du code des marchés publics.

- Recourir à des entreprises engagées dans une démarche responsable (labels RSE, ISO 14 001, ISO 26 000, labels sectoriels, etc).

Proposition 3 : Encourager le déploiement de l'indication géographique des produits.

Signe officiel de qualité et d'origine, l'indication géographique assure aux consommateurs l'authenticité des produits qu'ils achètent. Elle permet aux artisans et entreprises de valoriser leurs produits et de protéger leur savoir-faire de la concurrence déloyale et de la contrefaçon. C'est la loi dite «consommation», votée en 2014, qui a élargi les indications géographiques aux produits manufacturés et aux ressources naturelles. Pour la pierre il existe déjà des IG Bretagne, Bourgogne, Rhône-Alpes. Deux actions peuvent favoriser le déploiement de l'indication géographique :

- Les IGP doivent pouvoir être utilisées dans la commande publique pour encourager le recours aux matériaux du territoire.
- Créer une application donnant le % de produits français dans le produit manufacturé.

B. La transition environnementale des entreprises et de leurs territoires : une condition de la résilience de notre économie

Proposition 4 : Garantir une fiscalité environnementale réellement favorable à la transition écologique et profitable à tous les territoires.

Les entreprises adhérentes à l'Unicem sont convaincues de la nécessité d'une fiscalité incitative, cohérente avec les moyens humains, matériels et financiers dont elles disposent, en faveur de l'atteinte des objectifs de l'accord de Paris. Elles proposent que :

- Toute nouvelle taxe dite incitative ou ayant vocation à susciter une **évolution des pratiques** en faveur de l'environnement soit **conditionnée à l'existence d'une alternative** à ces dernières. Nous proposons d'introduire ce *principe de substituabilité des pratiques* comme condition à l'introduction ou à l'accroissement de taxes dites « environnementales ».

- Les revenus issus de la fiscalité environnementale, qu'elle soit française ou européenne (taxe carbone…) soient **réinvestis massivement et prioritairement en faveur soit de programmes de recherche et développement soit dans des démonstrateurs pilotes** pour les technologies de rupture en faveur de la décarbonation.

- Une part significative des taxes environnementales **soit réorientée vers les territoires qui accueillent leurs activités.** Ceci constitue un préalable nécessaire :
  - A l'acceptabilité, donc la pérennité, des activités industrielles ;
  - Au maintien des budgets de nos communes, donc à leur investissement dans les leviers humains et infrastructurels sources de valeurs pour l'ensemble de notre pays.

Proposition 5 : Encourager l'adoption par les entreprises de démarches volontaires porteuses de progrès sur les plans environnemental et social.

La pérennité de nos activités passera par une mobilisation croissante de nos entreprises en faveur de leurs territoires, de leur écosystème naturel ou humain. Nous sommes ainsi persuadés que l'adoption de démarches innovantes et exigeantes doit être encouragée. Plusieurs leviers peuvent être mobilisés à cette fin :

- Encourager les démarches de Responsabilité Sociétale des Entreprises dans tous les secteurs et toutes les entreprises, notamment les PME, grâce à la reconnaissance par l'Etat des labels sectoriels sociaux et environnementaux validés par des organismes tiers indépendants ;

- Intégrer plus fortement ces standards dans la commande publique ; Les lier à la quantification monétaire de l'évitement environnemental pour que le bénéfice de la mesure se répercute sur la financiarisation de l'appel d'offre ;

- Orienter prioritairement les aides publiques relatives à l'innovation, l'environnement, la décarbonation et l'énergie vers les entreprises engagées dans des démarches RSE labellisées ou certifiées par des organismes tiers indépendants ;

- Inciter les banques à mettre en place des taux préférentiels pour les prêts bancaires, les assurances, pour les entreprises engagées dans ces démarches.

Extraction de granulats marins

En introduction de cette contribution, la commission Granulats Marins de l'UNPG souhaite rappeler qu'étant une ressource d'origine terrestre, les granulats marins extraits dans le domaine maritime français, constituent une ressource à part entière pour l'approvisionnement des chantiers et ouvrages structurants des territoires, ainsi que pour la production agricole.

1- Impact de la crise (quantitatif/qualitatif)

Après un temps de latence d'une semaine environ lié à la surprise de l'annonce du confinement et au temps nécessaire pour s'organiser, la profession est opérationnelle et même si les masques manquent encore, un guide de bonnes pratiques UNPG pour assurer la santé et la sécurité des salariés en période d'épidémie de coronavirus Covid-19 a été validé par les ministères de la transition écologique et solidaire et du travail, dans leurs domaines de compétences respectifs, permettant d'avoir la marche à suivre pour une organisation du travail dans les meilleures conditions de sécurité sanitaires possibles pour les équipes de terrain. C'est également le cas pour les équipages à bord des navires.

Les producteurs de granulats marins, comme les producteurs de granulats terrestres, répondent à une demande. Ainsi, même si les sites de production sont opérationnels, la plupart des chantiers ont été arrêtés, notamment ceux des collectivités publiques, induisant une activité limitée de la profession avec une chute de l'ordre de -80 à -90% des ventes.

2- Après-crise : Plan de relance Economie bleue post crise

2.1- Mesures de relance

Comme indiqué précédemment, en tant que producteurs de granulats, nous sommes dépendants de la consommation, les mesures de relance de notre activité sont donc très dépendantes des mesures de relances de la consommation et donc de la reprise des chantiers.

- ➔ Il faudra s'efforcer de rattraper les retards d'instruction accumulés pendant le confinement en accélérant l'instruction des dossiers liés à la reprise des chantiers lors de la relance, par exemple, l'instruction des permis de construire…

Nous devons donc être prêts à fournir la matière première en quantité suffisante pour répondre à la demande lors de la reprise, et nous nous y préparons.

Actuellement, les concessions autorisées en mer permettent cet approvisionnement sur l'ensemble des façades Manche et Atlantique, mais des dispositions récentes de documents de planification pourraient mettre à mal cet état de fait en cas de récidive(s) de crise(s) ultérieure(s). En effet, le Document Stratégique de Façade Nord Atlantique Manche Ouest DSF NAMO) a planifié l'interdiction de nouvelles autorisations de concessions sur cette façade jusqu'en 2031. L'UNPG a demandé à plusieurs reprises que

cette directive imposée soit assouplie et prenne en compte la réalité des besoins à venir. Ces demandes sont restées sans réponses et l'UNPG a déposé un recours contre le DSF NAMO.

➔ Cet exemple montre l'importance de la nécessaire flexibilité pour la prise en compte des besoins en granulats marins en France dans les documents de planification. Il faudra, notamment prendre en compte la nécessité d'autoriser des volumes plus importants que le besoin moyen pour satisfaire des pics temporaires de besoin.

De manière plus globale, nous avons besoin de documents (réglementaires, de planification,…) et de procédures plus souples pour faire face aux crises, pour ce qui concerne :

- Les besoins,
- L'instruction des demandes
- Les autorisations administratives…

➔ Il faudrait mettre en place, via une disposition législative, un régime exceptionnel permettant que l'ensemble des opérations soient fluides, en cas de besoin.

Les mesures économiques mises en place dans le cadre du confinement nous conviennent, mais les producteurs de granulats marins sont inquiets pour l'après-confinement : quelles mesures seront appliquées pour limiter l'impact de cette crise au cours des mois et années à venir.

Prenons l'exemple des redevances portuaires. En effet, les granulats marins sont déchargés dans des ports qui prélèvent des redevances assises sur des volumes, avec souvent des tarifs dégressifs en fonction des volumes déchargés. En cas de crise comme la crise actuelle, les volumes déchargés sont nécessairement inférieurs et peuvent impacter les futures redevances.

➔ Les tarifs portuaires (droits de ports, pénalités et/ou remises) assis sur des volumes doivent prendre en compte les périodes de crise (prorata des mois travaillés sans influence de la crise)

Ces mesures devraient être rendues automatiques en cas de nouvelle crise.

2.2- Mesures d'indépendance, de sécurisation et de relocalisation des approvisionnements et des productions

Comme indiqué précédemment, les producteurs de granulats marins sont dépendants du besoin. Afin de tirer les enseignements de cette crise et pour être prêts en cas de récidive, il faudrait promouvoir une « réflexion filière » : des organisations doivent être définies en amont, au niveau de chaque maillon de la filière identifiée, depuis le besoin jusqu'à la réalisation du chantier, afin que chacun connaisse son rôle et les actions à mettre en place. Cela permettrait d'éviter la phase de latence vécue lors de cette crise, et l'arrêt des chantiers.

➔ Anticiper des potentielles récidives par la préparation de chaque maillon de la chaine aux actions à mettre en place en cas de crise future.

Les granulats marins sont principalement des alluvions fluviatiles ou littorales, immergées il y a de cela quelques milliers d'années lors de la remontée du niveau des mers suite à la dernière glaciation. Etroitement liés à la géologie, les gisements de granulats marins sont principalement localisés :

- Au niveau des paléo-vallées (les anciens lits des fleuves actuels),
- Au large des principaux estuaires,
- Dans des accumulations sédimentaires créées par les courants.

La France possède ainsi le long de son littoral des ressources de granulats marins disponibles et de qualité. Ce potentiel n'est, cependant, pas valorisé partout et il y a des lacunes de connaissances fines. Pour exemple, des granulats calcaires et siliceux provenant de pays étrangers (Islande, Angleterre, Belgique…) sont aujourd'hui importés en France alors que des ressources équivalentes existent localement. Par ailleurs, des régions, qui possèdent pourtant ces matériaux au large de leurs côtes, les importent de régions voisines, parfois même par la voie routière.

Ainsi, afin de sécuriser les approvisionnements en matériaux de construction pour accroître l'indépendance des approvisionnements, il faudrait :

- ➔ Identifier le potentiel extractif de manière plus fine,
- ➔ Rendre accessibles à l'exploitation les ressources disponibles localement sur le territoire français afin d'augmenter l'autosuffisance française, dans le respect de la réglementation. -

Les granulats marins sont une ressource locale pour les territoires littoraux et amont des grands estuaires et répondent à 20-60% des besoins des départements côtiers pour la construction, pour certains aménagements de protection côtière et pour l'agriculture. Ils sont donc stratégiques pour ces territoires, mais actuellement ne sont pas pris en compte lors de l'implantation de servitudes constituées par des infrastructures pérennes posées en mer sur leurs gisements.

- ➔ Inscrire le caractère stratégique de la ressource de façon à assurer la prise en compte de leur présence lors des nouveaux projets en mer. Ceci permettra de ne pas grever leur valorisation.

2.3- Mesures pour accélérer la transition énergétique

En raison de la localisation géographique des gisements exploités et de la valeur intrinsèque des granulats au regard du coût de leur transport par camions, les sites marins, comme toutes les carrières terrestres de proximité, ne peuvent répondre qu'aux besoins de marchés proches de leur lieu de production, soit la zone littorale et les agglomérations reliées à la mer par des voies d'eau navigables.

- ➔ Les granulats marins sont des ressources de proximité qu'il faut rendre accessibles et privilégier par rapport à l'importation.

Les granulats marins sont déchargés dans des ports nécessitant d'emprunter des chenaux d'accès et des voies navigables. Certaines de ces voies d'accès n'ont pas la capacité de permettre l'accès des navires à pleine charge (par exemple : Quimper, Les sables d'Olonnes, Lanester…). Les granulats marins alimentent,

par ailleurs, les grandes agglomérations reliées à la mer par voie d'eau (Paris, via l'axe Seine, Nantes, Bordeaux). Les voies navigables sont donc des moyens importants d'acheminement des granulats marins, mais elles sont pour certaines sous-dimensionnées, pour d'autres mal équipées.

- ➔ Un investissement massif en faveur de la voie d'eau serait souhaitable. L'entretien et le développement des voies navigables contribuent à la baisse de l'empreinte carbone des transports de marchandises. Une performance accrue du réseau permettrait de contenir la progression du trafic de poids lourds.

Les producteurs de granulats marins encouragent la recherche de nouvelles sources énergétiques. Ils attirent cependant l'attention sur les EMR et rappellent la nécessité de prendre en compte la ressource minérale située dans les fonds marins lors de la réflexion sur les projets.

2.4- Mesure de valorisation du capital humain

L'activité d'extraction de granulats en mer participe à l'activité économique portuaire avec ses différents métiers, permet le maintien d'activité pour les chantiers de réparation naval, chaudronnerie, électricité marine…

Elle contribue ainsi à la création d'emplois variés directs et indirects tels que marins, mécaniciens, conducteurs d'engins…

La compétence des marins à bord des navires extracteurs résulte de formations longues et nécessite des connaissances spécifiques pour assurer le respect de l'encadrement juridique complexe des concessions, maitriser les techniques particulières de l'extraction et de déchargement, faire le cabotage…

- ➔ Ce savoir-faire est spécifique à cette activité et nécessite la préservation du pavillon français de 3 entreprises armateurs dépendantes exclusivement de l'exploitation du granulat marin.

ONG ENVIRONNEMENTALES

Visioconférence du mercredi 20 mai 2020

L'après-crise et les efforts de relance offrent une occasion inédite d'accélérer la transition écologique et de renforcer nos ambitions environnementales. Le changement climatique représente toujours une urgence et les réflexions sur les plans de relance devront, en ce sens, conjuguer économie et écologie. Celles-ci devront également veiller à ce que le déconfinement n'ait pas pour corollaire une reprise massive de la pollution de l'air et un assouplissement de la législation sur le plastique. Aussi, si des analyses approfondies sur la reconquête de la biodiversité et la baisse des émissions de CO2 auraient été nécessaires en amont du déconfinement, la notion d'éco-conditionnalité des aides doit être au cœur du mécanisme de relance. Plus largement, les questions liées à l'éducation et à la sensibilisation des Français.e.s à la mer, aux enjeux de l'exploitation des métaux et terres rares dans les fonds marins ou encore aux solutions bio-inspirées ou fondées sur la nature seront déterminantes pour la construction d'un avenir durable et vertueux.

Élodie MARTINIE-COUSTY
Pilote du réseau Océan, Mers et Littoraux, FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

Un document très complet, co-construit par tous les membres du Comité France Océan, sera diffusé prochainement pour aborder toutes les filières de l'économie maritime. Pas moins de 25 pages de propositions ont été rédigées sur des sujets variés, y compris la diplomatie en faveur d'une prise de positions claires de la France aux niveaux européen et mondial.

L'éco-conditionnalité des aides doit être le premier moteur du déconfinement et de la relance.

Le tissu associatif représente 1,8 millions de salariés et 4% du PIB, soit davantage que l'industrie automobile. C'est un monde à part entière, fortement engagé à la hauteur de ses moyens.
Ainsi, il est essentiel d'être extrêmement vigilant sur le fait que la casse économique et sociale ne soit pas encore pire pour l'environnement. La question de l'éco-conditionnalité des aides et des subventions mises en œuvre pour redresser l'économie est donc l'enjeu majeur de l'après-crise, voire même l'enjeu du XXIème siècle. Cette notion est indispensable pour ne pas creuser davantage notre dette, celle de nos enfants et de nos petits-enfants, au lieu d'investir pour l'avenir.

Les associations ont pu regretter que les élus aient souhaité rouvrir les plages trop vite, avant que la reconquête de la biodiversité dans ces espaces n'ait pu être pleinement mesurée. Les retours de terrains soulignent que des maires referment déjà leurs plages et que des catastrophes environnementales sont déjà constatées, comme à Crozon ou même ailleurs. Dans la précipitation, ce travail de mesure n'a pas pu être mené correctement par les associations qui s'investissent sur le littoral. Il est compréhensible que la réouverture des plages ait été une urgence pour la population soucieuse de répondre à un grand besoin de nature après le

confinement. Toutefois, un contrôle et une mise en protection des sites où les oiseaux se reproduisent auraient été nécessaires en amont de la réouverture, à un moment clé où la nature se renouvelle et où le littoral représente un lieu de reproduction précieux et privilégié pour les espèces. Le Conservatoire du littoral, l'Office français de la biodiversité ainsi que l'Office national des forêts ont tous diffusé des communiqués en ce sens. Plusieurs associations dont France Nature Environnement ont également engagé des actions de communication sur le sujet. L'information avait parallèlement été relayée aux préfets par l'intermédiaire de la ministre Élisabeth Borne.

Les réflexions s'organisent, aujourd'hui, encore beaucoup trop en silo. Il n'y a qu'en travaillant de façon concrète et conjointe avec l'ensemble des acteurs concernés que nous pourrons arriver à relever les défis environnementaux de la relance. Le document est donc également destiné au CNML. Il est primordial qu'un débat ait lieu avec toutes les forces vivent qui le constituent.

Concernant l'acculturation nécessaire de l'ensemble des Français.e.s, à tous les niveaux, quelque chose avait été produit dans le cadre du GT3 (éducation et sensibilisation à la mer) du Grenelle de la Mer. Les conclusions de ce GT3 n'ont pas du tout été mises en œuvre à la hauteur des ambitions maritimes de la France. Tout ce volet d'éducation et de sensibilisation est un peu le pan oublié de nos politiques. Cela freine les connaissances et complique grandement les échanges sur les sujets maritimes en général. Bien que des sujets marins aient été intégrés aux programmes scolaires, cette diffusion du maritime reste faible et amplifier la part de ces questions paraît indispensable. La santé pourrait, en ce sens, constituer l'une des voies pour y parvenir. Partager l'opportunité que représentent les ressources génétiques marines pour les médicaments ou les cheminées hydrosulfurées dans les grands fonds pour les tests covid-19 sont des exemples. Le message à faire passer à l'ensemble de la population est le suivant : les solutions sont dans la nature et il faut utiliser la nature comme une ressource, comme une assurance-vie, plutôt qu'un espace utilisé dans une économie de rapine. Il faut avancer dans cette nécessaire pédagogie avec tous les acteurs de l'économie, des sciences, du milieu associatif, pour faire comprendre en permanence au grand public cet océan de solutions.

Sur la question des déchets plastiques, l'inquiétude est immense. Elle concerne, notamment, la façon dont ces déchets plastiques spécial covid-19 seront traités par les services régionaux en charge des déchets. Un masque chirurgical met 450 ans à se détruire. Il est nécessaire que les parlementaires alertent sur la nécessité d'accroître l'information auprès de tous les publics sur la gestion de ces déchets, notamment en ville où ils augmentent les risques de transmission en même temps qu'ils génèrent de la pollution.

Un avis du Conseil économique, social et environnemental a été publié il y a un an et demi concernant les métaux et terres rares. Les Allemands disposent d'un Conseil de défense dédié aux métaux stratégiques. La France a commencé à s'interroger sur ces enjeux importants pour nos industries, notamment pour la Défense, mais force est de constater qu'ils ne sont pas traités au niveau du ministère de l'Économie et des Finances. Le Conseil national de l'industrie est aujourd'hui la seule structure à aborder ces questions. La vulnérabilité révélée par le covid-19 doit permettre de faire des choix pour renforcer la résilience économique, sociale et environnementale du pays.

Enfin, France Nature Environnement suit tous les projets liés à l'éolien offshore et aux énergies marines renouvelables en général. Ces filières méritent d'être fortement encouragées dans le plan de relance car elles sont, de plus, très pourvoyeuses d'emploi.

Patricia RICARD
Présidente, INSTITUT OCÉANOGRAPHIQUE PAUL RICARD

Il est important d'aborder plusieurs points concernant l'après-crise :

- Les changements climatiques représentent toujours une urgence à ne pas perdre de vue avec le covid-19.

- Il faut être également bien attentif à associer les questions économiques du maritime à des aspects géo-climatiques. Par exemple, les problématiques de l'Atlantique vont être différentes des problématiques méditerranéennes. Avoir à l'esprit une définition géo-climatique des enjeux et des risques paraît particulièrement important pour rester dans la réalité du changement global.

- Nous appelons le retour aux principes de la transition écologique, de l'économie circulaire et du circuit court dont l'application permet de valoriser le développement local et créer de nouvelles filières. Un exemple significatif réside dans la problématique de l'aquaculture des poissons. Aujourd'hui 50% des poissons consommés en France sont issus de l'exportation et du transport longue distance. Ces poissons sont nourris dans de grandes fermes aquacoles à l'autre bout du monde dont les impacts sont toxiques pour le milieu et dont l'élevage nécessite d'avoir recours à l'exploitation d'autres ressources sauvages. En revanche, adopter une approche d'innovation bio-inspirée ou fondée sur la nature et reproduire au plus près des bassins de consommation des fermes aquacoles terrestres de taille modeste avec des élevages nourris à la farine d'insectes sont autant de solutions à mettre en place pour un modèle vertueux. L'essentiel est de mettre en œuvre des solutions modestes en taille qui vont apporter une réponse sur les plans de la traçabilité et de l'indépendance alimentaire.

Il faut également se baser sur les textes existants. Nous avons une loi sur la biodiversité et une loi sur l'économie circulaire. Revisiter l'économie maritime sous le prisme des recommandations faites dans ces outils législatifs paraît intéressant. Aussi, il faudra envisager d'avoir une fiscalité plus adaptée à nos ambitions en matière de biodiversité afin de sauvegarder l'intégrité écologique de nos territoires.

Les futurs plans de relance devront être des plans de relance de transition. On constate aujourd'hui que la plupart des recommandations des modèles de transition répondent à cette nécessité de revaloriser le développement local.

Au sujet de la bio-inspiration/biomimétisme, force est de constater que plus nous avançons dans la transition, plus les solutions fondées sur la nature et la bio-inspiration sont deux choses bien distinctes. Une solution fondée sur la nature va être, par exemple, la re-végétalisation de dunes pour endiguer l'érosion. En revanche, la bio-inspiration consiste à aller chercher de l'information, de l'inspiration pour faire de l'innovation durable. Grâce au biomimétisme, nous réalisons progressivement que nous pouvons atteindre des innovations de rupture essentielles permettant de revisiter les organisations, les échanges économiques ou encore les modes de production. C'est un sujet d'inspiration pour la transition, pour accompagner les personnes chargées de l'assurer. C'est aussi un sujet qui mériterait d'être approfondi pour une autre approche de l'innovation. Penser comme la nature est un atout majeur pour l'avenir.

Ludovic FRERE ESCOFFIER
Responsable du programme Vie des océans, WWF FRANCE

Le document diffusé prochainement est assez complet. L'objectif est d'avoir une base de travail pour échanger avec le Comité France Maritime et les parlementaires intéressés par ces questions. Il s'agit également, au niveau du CNML, de réussir à identifier des points de consensus susceptibles d'être directement proposés au CIMER et des points de disensus qui reviendront à la validation du Premier ministre. Les députés peuvent appuyer un certain nombre de recommandations et jouer un rôle d'intermédiaire.

L'un des défis majeurs des années à venir réside dans l'exploitation des ressources minérales des fonds marins. Une journée a été dédiée au sujet à l'Ifremer et les discussions ont notamment évoqué la possibilité pour la France de porter un moratoire auprès de l'Autorité internationale des fonds marins, le temps de mieux comprendre les impacts de cette exploitation et ce dont nous avons exactement besoin pour la consommation de demain. Il apparaît indispensable d'anticiper, plutôt que d'aller toujours plus loin, et de privilégier l'économie circulaire tout en apprenant à consommer autrement. Il faut garder à l'esprit que 92% des produits que nous utilisons ne sont pas recyclés.

Sabine ROUX DE BÉZIEUX
Présidente, FONDATION DE LA MER

Évoquée plus tôt, la notion de bio-inspiration rappelle une citation de Schopenhauer : « Toute vérité franchit trois étapes. D'abord, elle est ridiculisée. Ensuite, elle subit une forte opposition. Puis, elle est considérée comme ayant toujours été une évidence ». Sur les questions liées à la mer, nous sommes aujourd'hui au bord de devenir une évidence. Il y a quelques années, les enjeux de l'océan inspiraient presque la dérision. Ensuite, l'économie maritime a fait l'objet de réticences. Aujourd'hui, tous les secteurs embrassent progressivement ces questions.

L'enjeu du monde maritime est de s'ouvrir à l'ensemble des Français.e.s. La mer est encore une affaire de spécialistes, un domaine où quelques dizaines de milliers de personnes sont toutefois engagés corps et âmes, mais ce n'est pas une évidence pour les 66 millions de Français.e.s. Cette maritimisation des Français.e.s, cette culture maritime est le passage obligé pour faire de la mer un enjeu politique. Tant que le discours maritime ne sera pas porté au-delà de ses aficionados, l'impact sera encore trop lent et trop faible.

La Fondation de la Mer propose d'enclencher cette deuxième étape, une dizaine d'années après le Grenelle de la Mer, qui consiste à sortir des bateaux et des ports pour aller vers l'ensemble des Français.e.s en leur proposant une sorte de pacte bleu. Il s'agirait de mobiliser et éduquer l'ensemble des citoyens et des pouvoirs publics. Le SNU et les concours de la haute fonction publique pourraient ainsi comporter un volet maritime afin que la mer devienne une évidence pour l'ensemble des citoyens. Une note a été réalisée pour détailler cette idée construite autour de trois thèmes :

- La sécurité : les Français.e.s sont particulièrement attaché.e.s à leur sécurité (sanitaire, alimentaire, technologique, environnementale…). L'océan a toute sa place pour apporter des réponses à la sécurité des Français.e.s. Les industriels et toute l'économie qui se déploie sur la mer a une responsabilité majeure pour assurer cette sécurité.

- La mobilisation des citoyens et des pouvoirs publics, tout juste évoquée.

- L'engagement de la France pour prendre l'initiative d'une année internationale de l'océan. En 1998, le Portugal avait demandé et mis en place une année internationale pour l'océan organisée par l'ONU. La France pourrait s'engager dans une telle démarche pour l'année 2025 qui marquera le milieu de la décennie des sciences de l'océan. Cet horizon serait également assez proche des objectifs fixés, notamment en matière d'économie circulaire, de protection des récifs coralliens, de gouvernance de la haute mer au niveau international, etc. Cela permettrait de cimenter la France autour de ces différents projets liés à la mer et faire de l'année 2025 l'exposition universelle de la France maritime.

L'exploitation des terres et métaux rares, y compris dans les fonds marins, est un aspect particulièrement primordial. La transition numérique et la transition écologique dépendent d'une matière première : les terres et les métaux rares. Si au XIXème siècle l'économie s'est développée avec le charbon, au XXème avec le pétrole, le XXIème se développe avec ces terres et métaux rares. On en consomme quelques dizaines de grammes par an, mais l'extraction d'un gramme nécessite des centaines de kilos de roche. Nous sommes en train de concevoir un monde digital dont les besoins en terres et métaux rares sont colossaux. Les conditions écologiques, sanitaires et sociales d'extraction sont épouvantables. C'est un sujet peu abordé mais qui constitue notamment un risque majeur pour la transition écologique : on ne sait pas comment extraire proprement ces ressources dont la majorité est contrôlée par la Chine. La mise en place d'une économie circulaire est indispensable bien que difficile. La séparation des alliages est, par exemple, assez énergivore. C'est un domaine où la France possède les compétences mais peu d'investissements ont été consacrés au sujet, au niveau national, comme au niveau européen. La vraie problématique reste, à terme, l'accès à la matière première indispensable à la transition écologique.

André ABREU DE ALMEIDA
Directeur Environnement & Politique climatique, FONDATION TARA EXPÉDITIONS

Il est nécessaire d'aborder trois points particuliers :

- Concernant la maritimisation nécessaire de la France, Tara Expéditions travaille actuellement sur l'adaptation en France du concept anglophone de « ocean literacy ». Cette notion, difficilement traduisible en français, renvoie à la culture océanique. Porter une culture française de l'océan s'avère indispensable. Aujourd'hui, dans le cadre d'un programme avec l'Éducation nationale, 13 académies travaillent sur les contenus proposés gratuitement par Tara Expéditions. La demande est en plein essor, notamment en ce qui concerne le plastique en mer. Les retours de terrain et les escales de Tara mettent également en exergue une vraie demande pour une meilleure compréhension des enjeux de l'océan. La création de la Plateforme Océan Climat en 2013 n'était pas évidente pour tout le monde mais la société est aujourd'hui assez mûre pour recevoir plus de propositions en matière de sensibilisation et d'éducation.

- Davantage lié au covid-19, un deuxième point important a trait aux émissions de CO2 et aux objectifs de l'Accord à Paris. La publication d'une étude portant sur les effets du confinement sur les émissions a fait beaucoup de bruit. Les chiffres évoquent un recul

de 30% des émissions de CO2. Ainsi, il est dommage d'amorcer la reprise sans avoir analysé précisément au préalable l'origine de ces émissions et les projections concernant les objectifs fixés par l'Accord de Paris. Le déconfinement ne doit pas donner lieu à une reprise massive des émissions. Cet aspect est une source d'inquiétude particulièrement importante et doit faire l'objet d'une grande vigilance.

- Enfin, le covid-19 ne doit pas être un prétexte d'un retour en force du plastique pour des motifs sanitaires. Certains acteurs utilisent le prétexte sanitaire pour relativiser les conséquences du plastique et tenter de repousser les échéances fixées dans la loi concernant le plastique à usage unique, y compris celle de 2040. Un pacte national sur les emballages plastiques pourrait être envisagé, mais également des engagements de la grande distribution qui était en bonne voie notamment sur les emballages de fruits et légumes, de viande découpée ou encore de polystyrène expansé. La crise sanitaire ne doit pas impliquer un recul de ces engagements, y compris en ce qui concerne les déchets spécifiques au covid-19 (masques et gants) que l'on retrouve déjà sur nos plages.

La question de répertorier les bateaux, évoquée par Patrick Deixonne, est pertinente. Tara Expéditions n'est pas non plus répertorié et l'on ne dispose pas aujourd'hui de vision d'ensemble sur cette « océanographie 2.0 ». Aujourd'hui, le besoin de disposer de plus de données et de bateaux dotés de capteurs ou encore de capacités de séquençage in situ s'accroît. La goélette Tara est aujourd'hui capable de procéder à un séquençage ADN à bord et de le partager par internet même depuis le fin fond de l'Arctique. La science avance beaucoup et les débats sur la manière dont des acteurs comme l'Ifremer et des bateaux plus petits pourraient travailler en synergie gagneraient à être davantage menés. Tara Expéditions a commencé un fructueux travail d'échanges avec l'Ifremer depuis 2 ans. Des laboratoires CNRS travaillent à bord de la goélette, produisant ainsi de la recherche publique sur un lieu privé. Une prochaine collaboration est également prévue avec l'Ifremer dans le delta de l'Amazone. Toutefois, il manque cette vision d'ensemble qui profiterait également aux équipages salariés de ces bateaux.

Patrick DEIXONNE
Chef de mission, EXPÉDITION 7ÈME CONTINENT

La France commence à disposer d'une petite flotte de voiliers océanographiques (Tara, Blue Panda de WWF, 7ème Continent…). Il serait souhaitable que l'on puisse répertorier ces navires. En dehors des missions, les équipages ne peuvent pas travailler et ces bateaux restent disponibles. Pour les plus petites structures, un équipage salarié à l'année est difficile. Le répertoriage de ces bateaux comme voiliers de recherche serait donc particulièrement important.

Antidia CITORES
Responsable campagne, lobbying et contentieux, SURFRIDER FOUNDATION EUROPE

L'association est toujours impactée par la crise sur les aspects éducatifs et événementiels. Cette crise invite à repenser entièrement le fonctionnement de l'association, aussi bien sur les questions de télétravail que de sensibilisation éducative dématérialisée. Surfrider avait toutefois amplifié la digitalisation de certains outils mais la crise actuelle souligne la nécessité de repenser les métiers, y compris dans l'associatif. La plus grande difficulté concerne la collecte des déchets car les mesures barrières sont très complexes à mettre en place. Ces activités ne

pourront pas être organisées avant septembre et aucun inventaire ne pourra donc être réalisé d'ici là.

Le premier sujet de préoccupation concerne la question du gisement de déchets générés par les gestes barrières. Il y a encore trop peu de communication en faveur du réutilisable, notamment dans les messages du ministère de la Santé qui n'associe pas forcément la dimension environnementale aux mesures de protection évidemment indispensables. Énormément de métiers se sont dirigés vers le jetable, par facilité et par réflexe. Si cette situation d'urgence sanitaire s'installe dans le temps, il sera nécessaire de s'orienter vers des matériaux réutilisables. Si le réutilisable est plus complexe à mettre en œuvre dans les métiers de la santé, cela reste tout de même largement envisageable dans de nombreuses autres activités.

Sur la législation plastique, de bons signaux ont été envoyés avec de récents décrets pour la mise en œuvre de l'interdiction des plastiques à usage unique. Aussi, l'accélération de la transition doit se faire avec une attention particulière concernant le transport maritime. Le transport de passager (croisière, ferries…) a énormément souffert de cette période. Il est indispensable que la reprise soit accompagnée d'une éco-conditionnalité avec un accompagnement particulièrement incitatif pour ces secteurs ayant soufferts de la crise. Un prêt aurait été garanti à CMA-CGM, dont 40% du fret a été réduit, mais l'éco-conditionnalité n'aurait pas été évoquée. Il faut saluer l'aide et le soutien économique à ces entreprises mais il serait important d'associer l'éco-conditionnalité à ces prêts garantis. La relance de ces secteurs gagnerait également à appuyer l'émergence du transport vélique qui permettrait au passage de relocaliser toute une industrie avec un véritable potentiel pour notre pays.

Le regard se porte aussi sur la construction navale pour encourager une éco-conception et une éco-déconstruction relocalisées en France et en Europe. Le démantèlement des navires en Europe représente aujourd'hui à peine 3% du gisement mondial alors que la capacité se situe entre 80 et 90%. La déconstruction et les chantiers de déconstruction sont donc largement sous-utilisés en Europe, alors que la capacité d'accueil de ces navires, de démentèlement et de recyclage existe.

Toujours à propos du transport maritime, un autre sujet réside plus généralement sur le transport de marchandises stratégiques, au-delà des produits énergétiques. Le report sur le maritime et le fluvial est une bonne chose, mais une réflexion approfondie sur ce que l'on transporte et notamment le transport de produits à usage unique ou en plastique non-conforme est nécessaire.

La nouvelle Stratégie de l'UE en faveur de la biodiversité à l'horizon 2030 envoie des signaux positifs bien que le volet océanique soit relativement sous-traité. Ces signaux annoncent peut-être le traitement prochain de certains sujets d'importance par l'Union européenne, notamment la question du bruit sous-marin. Cette question mériterait d'ailleurs d'être intégrée à l'éco-conditionnalité de la relance et de figurer dans les réflexions à venir sur l'éco-conception. Dans le cadre de précédents travaux sur le navire du futur, des coques de navires à base de bioplastique ou de matériaux biosourcés comme les fibres de lin avaient pu être évoqués.

Sur le plan de l'éducation et de la sensibilisation, un groupe d'ONG s'était auparavant penché sur le sujet de l'éducation à l'environnement pour coordonner cette sensibilisation du public. Toutefois, la subvention a été sabrée et cette coalition n'a pas pu continuer la mission. Surfrider a beaucoup travaillé avec le ministère de la Transition écologique et solidaire et également avec les académies. L'association a notamment été sollicitée au sujet du SNU. Un travail a été

également mené autour de Lumni, la chaîne spécialisée mise en place par France 4 à destination des enseignants et pour laquelle Surfrider a pu fournir du contenu.

Le label Green Marine a été lancé le 28 avril avec un bel écho à l'international en termes de presse mais également au niveau national. Les premières candidatures sont arrivées et les lauréats seront annoncés au mois d'octobre. Le référentiel, actualisé, sera ensuite lancé pour l'année suivante, avec de nouveaux critères notamment sur le démentèlement. Les compagnies ont d'ailleurs l'obligation d'avoir un progrès continu dans leurs déclarations. Des échanges sont aussi organisés avec des armateurs belges et britanniques afin d'européaniser la question et institutionnaliser le Green Marine à l'échelle européenne.

ZOOM SUR : L'EXPLORATION ET L'EXPLOITATION DES GRANDS FONDS MARINS

Propos recueillis le mercredi 29 avril 2020

Jean-Louis LEVET
Chargé de mission Grands fonds marins, SGMER

L'objectif de la mission, dont le rapport sera vraisemblablement publié à l'été 2020, est d'établir un bilan et un état des lieux de la *Stratégie nationale relative à l'exploration et à l'exploitation minière des grands fonds marins* depuis son approbation par le Comité interministériel de la mer en 2015. Ces éléments de bilan permettront d'actualiser les priorités identifiées au regard des enjeux d'aujourd'hui. Ce travail a d'ores et déjà permis de déterminer un certain nombre d'évolutions :

- L'affirmation toujours croissante de l'impératif environnemental, qui s'accompagne d'un besoin considérable de connaissances sur l'océan - y compris sur les grands fonds - et les impacts environnementaux sur les milieux marins.

- L'emprise progressive de plusieurs États sur les ressources des fonds marins. La cartographie des contrats d'exploration à but d'exploitation, mise à disposition par l'Autorité internationale des fonds marins, corrobore cet intérêt croissant vis-à-vis des grands fonds. Les objectifs ne sont pas forcément les mêmes : certains États poursuivent principalement des objectifs géostratégiques, notamment liés à la sécurité des approvisionnements, quand d'autres y voient un potentiel de développement économique. D'autres encore sont guidés par un besoin de connaissances scientifiques.

La France, pionnière sur les questions d'exploration des grands fonds marins, reste relativement considérée comme une référence à l'échelle mondiale. Forte de près de 30 ans de connaissances et de savoir-faire reconnus, elle gagnerait à faire valoir encore davantage son expérience et les atouts dont elle dispose en encourageant la coopération internationale.

Avec un espace maritime parmi les plus étendus au monde - notamment grâce à ses territoires ultra-marins - notre pays peut compter sur une grande diversité de faciès géologiques permettant une diversité toute aussi importante de ressources (génétiques, minérales…). Cette particularité doit inspirer le souci de connaître ces espaces pour éclairer la prise de décision. Certains territoires, comme la Polynésie française, se montrent déjà particulièrement actifs pour mieux connaître leur espace maritime et leurs fonds marins.

De l'exploration à une éventuelle exploitation, un autre enjeu consiste à identifier les différents maillons de la chaîne industrielle pour organiser la filière, déterminer les compétences acquises et celles qui restent à acquérir. La France dispose là encore des capacités nécessaires pour fédérer les acteurs concernés (centres de recherche, entreprises…) afin d'approfondir cette démarche.

En tout état de cause, enjeux et économiques et environnementaux ne peuvent plus être pensés séparément. Un important travail consiste à articuler les questions environnementales, éthiques, économiques et technologiques dans notre approche des grands fonds marins.

Résilience Bleue

Pour une économie maritime et littorale durable post COVID-19.

Propositions des ONG du Comité France Océan

28 mai 2020

Table des matières

Contexte 4

1. Reconquérir notre Biodiversité 5

- Amplifier les dotations et autres soutiens financiers alloués à la gestion et à la surveillance de toutes les catégories d'aires marines protégées et à la conservation de la biodiversité 5
- Accélérer la mise en place de la doctrine Eviter Réduire Compenser (ERC) 5
- Fixer des cibles environnementales ambitieuses dans les documents stratégiques de façades et les documents de bassins ultra-marins. 5
- Encourager et amplifier au niveau européen le développement des activités de recherche et des partenariats public/privé sur les solutions fondées sur la nature et solutions bio-inspirées, les ressources génétiques marines, mais aussi les virus et bactéries marines. 5

2. Renforcer la prise en compte de la qualité de l'eau douce et marine préalable au développement de la vie. 5

- Suspendre toute nouvelle construction ou aménagement significatifs dans les communes littorales tant que les schémas d'eaux usées et pluviales n'auront pas été établis sérieusement 5
- Intégrer l'ensemble des stations d'épurations des zones littorales et zones amont dans une démarche de progrès continu 6
- Inciter et aider le monde agricole à évoluer vers un nouveau modèle de production, de type agro-écologique et biologique 6

3. Accélérer la transition écologique du transport maritime 6

- Décarboner le transport maritime : 6
- Réduire les émissions atmosphériques et pollutions marines du transport maritime .. 7
- Accompagner vers la transition écologique et solidaire 7

4. Faire des Grands Ports maritimes des territoires de développement durable 7

- Respecter le principe de zéro artificialisation nette 8
- Mettre en place la récupération du tri des déchets et traitement avec des filières dédiées en hinterland 8
- Remettre en état des lignes ferroviaires qui arrivent dans les ports et développement du fret par le report multimodal favorisant ainsi les circuits courts pour l'économie locale. 8

5. Créer des chantiers navals d'excellence environnementale 8

- Innovation 8

6. Engager les industries nautiques et plaisance dans un cercle vertueux de connaissances, de solidarité et d'une réelle transition écologique 9

- Faire adopter par les industries nautiques, pour être soutenues financièrement, une feuille de route afin de produire le bilan carbone de l'ensemble de leurs chaînes de construction jusqu'à la fin de vie de leurs produits 9
- Soumettre enfin les plaisanciers à voile au permis plaisance et faire bénéficier l'ensemble des plaisanciers (voile et moteur) d'une mise à niveau des connaissances de la mer et des réglementations en vigueur tous les 5 ans. 9
- Réformer la gouvernance des labels « écologique » ou maketing pour les ports de plaisance 10
- Relancer l'appel à projet "Port de plaisance exemplaire"et le doter largement……10
- Mettre en place une politique de solutions de mutualisation des bateaux doit être encouragée 10

7. Encourager une pêche durable et une consommation responsable……10

- Lancer une campagne de valorisation auprès des consommateurs d'espèces pêchées avec des techniques à faible impact sur le milieu marin et les mammifères marins et dont les stocks se trouvent en bon état 10
- Réinterroger la logistique des produits frais et surgelés de la filière qui est tournée vers les marchés plus lointains 10
- Maintenir/optimiser les mesures de suivi et de contrôle des pêches 10

8. Aquaculture (élevages marins, conchyliculture, algoculture…) 11

- Développer l'aquaculture en intégration avec la protection des milieux naturels 11
- Développer l'innovation durable de la filière et promouvoir une aquaculture terrestre multitrophique intégrée (AMTI) sur les principes de l'économie circulaire : 12
- Améliorer la durabilité des aliments pour le poisson en aquaculture 13

9. Amplifier le développement des énergies marines renouvelables…….13

- Ne pas retarder les projets en cours en raison de délai trop important dû au retard de construction ou de concertation 14
- Encourager les petites unités de productions en local……14
- Mutualiser la surveillance, les mesures de suivi et l'accompagnement afin de permettre une réduction des dépenses publiques tout en limitant les coûts pour le secteur...……14

10. Poursuivre l'objectif de ZERO artificialisation nette de nos littoraux et espaces marins, engager le recul stratégique des biens et des personnes 15

- Stopper toutes les causes anthropiques d'érosion du littoral 15
- Faire participer les entreprises du BTP aux travaux d'ingénierie de désartificialisation 15
- Doter les SCOTs de la compétence de délivrance des permis de construire et d'aménagement 16

● Revoir le régime juridique des bâtiments à des fins de résidence secondaire..... 16

11. Renforcer l'économie circulaire et la réduction des déchets marins 16

• Faire preuve de fermeté et maintenir les ambitions gouvernementales notamment d'interdiction des produits plastiques à usage unique et le calendrier de la loi Anti-gaspillage pour une économie circulaire..... 16

• Privilégier, dans la même perspective de prévention des déchets et dans ce contexte de crise Covid-19, l'usage de protections réutilisables, produites localement et à faciliter les consignes de tri afférentes. 16

• Définir un cap à moyen et long terme en matière de réduction du nombre de résines plastiques et de compounds utilisés dans le secteur de l'emballage, en précisant ceux à privilégier. 16

12. Pour que la Finance bleue soit vraiment durable et solidaire 16

• Accélérer la finance bleue soutenable 16

• Encadrer les subventions 17

• Eco-conditionnaliser les aides 18

13. Pour une recherche impliquée Océan 18

• Amplifier la recherche Océan 18

• Développer des réseaux d'observation continue et long terme, représentatifs des différents écosystèmes, ... 18

• Développer la génomique environnementale pour suivre l'état de la biodiversité ... 19

• Susciter la mise en œuvre de mécanismes d'adaptation au changement climatique au plus près des territoires 19

14. La France doit se doter d' une ambition maritime globale..... 19

• Renforcer les ambitions françaises dans la négociation d'un accord juridiquement contraignant pour la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité au-delà des juridictions nationales (traité « BBNJ ») 19

• Faire du Sommet des deux Rives porté par la France un accélérateur d'initiatives et de diffusion des bonnes pratiques environnementales pour le milieu marin. 19

• Intégrer le sujet océan dans les réunions de groupes diplomatiques (G7, G20). 19

• Proposer er un moratoire sur l'exploitation des ressources minérales des fonds marins..... 20

15. Conclusion 20

Contexte

La crise sanitaire COVID 19 invite à une réflexion sur la place de l'environnement et notamment de l'environnement marin dans le système économique, notamment dans la perspective des mesures qui pourraient être prises pour relancer une économie bleue plus résiliente.
En 2011 dans la présentation de sa Stratégie à l'horizon 2020 la Commission européenne intitulait son plaidoyer **« la Biodiversité, notre assurance vie, notre capital naturel »** et encourageait à stopper son effondrement. Malheureusement, nos écosystèmes n'ont cessé de se dégrader par la suite, augmentant notre vulnérabilité aux risques systémiques.
Les mesures concrètes de transformation de l'économie bleue, développées dans cette note de propositions concrètes et jugées prioritaires du Comité France Océan s'inscrivent ainsi dans une double perspective :

1. Contribuer à la réflexion collective sur les activités qui seront les locomotives de la relance. En effet, nous souhaitons attirer l'attention sur **l'économie environnementale qui représente un gisement d'emploi important qu'il convient d'exploiter.** A titre d'illustration, l'ADEME et le CGDD du Ministère de la Transition écologique et solidaire avaient estimé que la mise en œuvre de la Stratégie nationale bas carbone pouvait conduire à la création de près de 300 000 emplois à court terme, et jusqu'à 500 000 d'ici 2030 ainsi qu'à l'amélioration de la balance commerciale – de l'ordre de 0,2 point de PIB à court terme – et à l'accroissement du PIB de 1,6 point à l'horizon 2025 et de 2,5 points en 2030.

2. S'assurer que la relance sera vertueuse pour l'environnement marin et sa biodiversité, qui constituent le socle essentiel de richesse de nos sociétés. **Nous appelons ainsi à conditionner les aides au respect des normes environnementales** en vigueur et des engagements écologiques déjà pris, en particulier lors des CIMER 2017, 2018 et 2019 ou dans le cadre de la mise en œuvre de la DCSMM. D'autres éléments de conditionnalités sont également suggérés, comme leviers d'un changement en profondeur de l'économie bleue. Par exemple, afin de bénéficier d'aides Les filières pourraient être conditionnées à la présentation d'une stratégie de transition écologique et énergétique avec un processus de validations incluant les associations et ONG environnementales. La conditionnalité doit être un outil pour éviter de perpétuer les activités qui participent à l'aggravation de la situation écologique et climatique.

1. Reconquérir notre Biodiversité

Le président de la République a fixé un objectif de 30% d'aires protégées terrestres et marines, dont 10% en protection forte d'ici 2022. Cet objectif est une opportunité de court terme pour créer une relance de la qualité et de la productivité de nos écosystèmes marins. Afin d'assurer une équité entre nos territoires, les 10 % de protections fortes devront être présentes sur toutes nos façades maritimes et bassins ultra-marins.

- **Amplifier les dotations et autres soutiens financiers alloués à la gestion et à la surveillance de toutes les catégories d'aires marines protégées et à la conservation de la biodiversité** de métropole et des outre-mer notamment via les PNA (Plan national d'actions pour les espèces vulnérables en danger d'extinction).

- **Accélérer la mise en place de la doctrine Eviter Réduire Compenser (ERC)**, via les partenariats avec les associations environnementales pour des formations auprès des acteurs économiques. L'accompagnement financier par l'État des filières maritimes qui auront pleinement intégré cette méthode ERC devra être encouragé.

- **Fixer des cibles environnementales ambitieuses dans les documents stratégiques de façades et les documents de bassins ultra-marins.** Pour ceci, les mesures environnementales des Documents Stratégiques de Façade doivent être correctement financées et les fonds européens dévolus être pleinement mobilisés.

- **Encourager et amplifier au niveau européen le développement des activités de recherche et des partenariats public/privé sur les solutions fondées sur la nature et solutions bio-inspirées, les ressources génétiques marines, mais aussi les virus et bactéries marines.**

2. Renforcer la prise en compte de la qualité de l'eau douce et marine préalable au développement de la vie.

Dans le contexte de cette crise sanitaire, nous souhaitons que les mesures visant à asperger sur l'espace public des biocides à titre de désinfectant soit interdits. Ces produits sont impactants pour la vie et le milieu aquatique, et marin et n'ont aucune efficacité avérée comme l'indiquent les hautes autorités sanitaires compétentes.

A contrario nous encourageons, toutes les initiatives qui visent la renaturation et la re-végétalisation de l'espace urbain tel que les jardins de pluie.

Pour reconquérir et maintenir la bonne qualité écologique et sanitaire des masses d'eaux côtières :

- **Suspendre toute nouvelle construction ou aménagement significatifs dans les communes littorales tant que les schémas d'eaux usées et pluviales n'auront pas**

été établis sérieusement et validés par les associations de protection de la nature, les conseils départementaux de conchyliculture sous l'égide des préfets de départements, et ceci en prenant en compte les projections à moyen et long terme liées aux risques de submersion et d'inondation et aux évolutions démographiques. Enfin, on peut rappeler l'impact économique de la fermeture des plages en raison de la qualité des eaux de baignade.

- **Intégrer l'ensemble des stations d'épurations des zones littorales et zones amont dans une démarche de progrès continu** afin d'envisager un meilleur traitement des résidus médicamenteux, des micro-fragments de plastique en intégrant des solutions fondées sur la nature (Zone libellule SUEZ inspirée d'un écosystème de zone humide). Nous réaffirmons l'urgence de prise en compte des micropolluants et perturbateurs endocriniens en vu de leur réduction par les Agences de l'Eau et tous les instances de gouvernance de l' eau (SAGE , SDAGE, Comité de bassin , CLE…).

- **Inciter et aider le monde agricole à évoluer vers un nouveau modèle de production, de type agroécologique et biologique** permettant de diminuer de manière drastique ces taux de nitrates et phosphates, ainsi que les pesticides, fongicides et herbicides qui finissent par arriver en mer par les cours d'eau et les ruissellements. Par ailleurs, il semble important de continuer les efforts pour diminuer la consommation de plastiques agricoles dont les paillages de maïs, les récupérer et les recycler si possible.

  - L'amélioration des réseaux d'épuration et de collectes des eaux usées et pluviales, en métropole et outre-mer, pourraient ainsi faire l'objet d'une mesure dédiées d'un plan de relance générateur d'activité et dans un domaine structurant à long terme pour la protection de la biodiversité marine (récifs coralliens, qualité des eaux conchylicoles…). De même, une politique de soutien à la compétitivité des entreprises agricoles pratiquant l'agriculture biologique et l'agroécologie pourrait également être une mesure forte de soutien à l'emploi dans un domaine d'activité de main d'œuvre.

3. Accélérer la transition écologique du transport maritime

L'avenir du transport maritime passe par sa capacité à opérer une véritable transition énergétique, qui sera probablement un élément majeur de la compétitivité de cette filière. La filière des transports maritimes doit mettre les moyens nécessaires pour accompagner la décarbonation de son secteur en étant alignée sur l'objectif d'1,5° Celsius. Le transport maritime convoie à l'heure actuelle 90% des marchandises, il ne saurait faire sa révolution écologique sans **reposer la question du caractère stratégique des cargaisons acheminées**.

- **Décarboner le transport maritime :**

A la faveur des mesures du slow steaming, le développement de la filière du vélique comme alternative ou soutien à la propulsion des navires doit être une priorité. Même si le pétrole est revenu à des tarifs très compétitifs, la baisse des émissions doit rester une priorité qui ne peut se faire sans songer à l'hybridation. Plusieurs entreprises françaises sont le fleuron de cette activité : Air seas, Beyond the sea, ou des initiatives comme Neoline, Zéphyr et Borée. Ce plan de relance ne peut ignorer ces initiatives de PME et les emplois qu'elles créent. L'encouragement et la valorisation de ces filières participeraient à la mise en œuvre de

mesures d'éco-conditionnalité du transport maritime donnant à la France une position de leader en Europe.

- **Réduire les émissions atmosphériques et pollutions marines du transport maritime :**

Le label éco-friendly **"Green Marine Europe"** du transport maritime soutenu par l'ADEME, le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire et la Commission Européenne doit être mis en œuvre rapidement au niveau européen. Ce label invite à réaliser des performances environnementales relatives à différents domaines : les espèces invasives, les rejets de Sox, Nox et microparticules, les émissions de CO2, les déchets, les résidus huileux et le bruit sous-marin, et la collision des cétacés[1].. En 2020 un nouveau critère sera élaboré sur la question du démantèlement des navires. Les acteurs du transport maritime français et européens sont incités à y postuler. Ce label peut faire partie de cette stratégie de restructuration (la candidature cette année est gratuite). Notons que c'est le seul label, co-élaboré avec des armateurs entièrement transparents qui s'adresse aussi aux flottes scientifiques. Ce label et sa gestion sont créateurs d'emploi et font appel à différents prestataires, tels que des vérificateurs indépendants.

Les navires existants respectant le niveau 2 de performance du label pourraient bénéficier d'une réduction incitative sur les taxes portuaires.

- **Accompagner vers la transition écologique et solidaire**

Mettre en place un accompagnement des salariés des entreprises en très grande difficulté vers de nouvelles formations pour un trafic durable ou comme la déconstruction des navires, les filières d'amélioration durable des navires notamment des performances énergétiques des navires, ou les métiers des EMR, tout en bénéficiant des contrats de transition écologique (CTE) centrés sur l'accompagnement autour de sites de bassins d'emploi touchés par la crise, en y associant les sous-traitants et les collectivités locales.

Les compagnies de ferries qui vont pâtir de trafics au ralenti pendant plusieurs mois doivent être les premières à avoir la possibilité d'être soutenues financièrement pour investir dans des bateaux performants au plan environnemental, notamment plus silencieux, afin d'assurer dans des conditions environnementales satisfaisantes les liens entre les îles.

4. Faire des Grands Ports maritimes des territoires de développement durable

La stratégie nationale portuaire pourrait être renforcée afin de la rendre plus précise sur les engagements écologiques et un dispositif de suivi de son application doit être mis en place en impliquant la société civile.

L'ensemble des ports maritimes doivent donc répondre à une feuille de route d'amélioration environnementale continue. Les points prioritaires impliquant :

[1] A titre d'exemple les critères relatifs à la réduction des impacts sur la biodiversité sont au diapason avec mesures mises en œuvre dans les TAAF, en outre les scrubbers à boucles fermées sont fortement incités.

- **le respect du principe de zéro artificialisation nette**

- **la mise en place de la récupération du tri des déchets et traitement avec des filières dédiées en hinterland**

- **la remise en état des lignes ferroviaires qui arrivent dans les ports et encourager le développement du fret par le report multimodal favorisant ainsi les circuits courts pour l'économie locale.**

5. Créer des chantiers navals d'excellence environnementale

La filière de la construction navale pourrait engager une r**éorientation stratégique sur l'éco-conception des navires,** qui constituera un véritable secteur créateur d'emploi à l'avenir, mais aussi sur le **développement de la filière de déconstruction navale** concrétisant ainsi l'engagement 9 du Grenelle la mer Il inscrira le secteur dans les cycles de l'économie circulaire.

Nous appelons de nos vœux, le développement en France, sur l'Arc Atlantique d'un chantier naval d'excellence environnementale ayant vocation à construire ou transformer en **Europe** des navires plus exigeants environnementalement (y compris les navires de croisières). Ces navires se conformeraient aux normes SOx mais aussi aux futurs objectifs CO2 ainsi qu'à de nouvelles normes sanitaires ou à de nouvelles normes sur le bruit sous-marin qui pourraient entrer en vigueur dans un avenir très proche. Ce chantier permettrait de relocaliser des emplois actuellement fort sollicités en Asie mais dans des conditions sociales et environnementales très dégradées.

Pour sa mise en œuvre l'Etat pourrait faciliter le développement du Label Green Marine Europe applicable aux chantiers navals.

- **Innovation**

Afin de conforter la place de la France au sein de l'effort de recherche international sur l'Océan, l'État devrait accroitre la part de l'innovation dans le développement de la filière des industries de la mer en France et l'optimisation des financements en faveur de projets innovants au-delà de la flotte océanographique française.
La recherche océanographique d'excellence de demain sera déployée par la Flotte océanographique française mais également par un pool d'autres opérateurs innovants capables de déployer de nouvelles plateformes, plus ciblées et plus adaptées.
Le soutien à la mise au point de nouvelles technologies permettra d'inventer une océanographie plus frugale impliquant la mobilisation des usagers de la mer, plaisanciers et professionnels, au sein de projets innovants et collaboratifs pour l'acquisition de données biologiques si rares aujourd'hui, sur les zones protégées littoral par exemple.

6. Engager les industries nautiques et plaisance dans un cercle vertueux de connaissances, de solidarité et d'une réelle transition écologique

La relance de l'activité du nautisme et de la plaisance passe par la transition écologique et solidaire des activités pour répondre à une demande sociale croissante et à la nécessité de réduire l'impact de ces activités sur la biodiversité et les habitats marins et littoraux qui en constituent le socle naturel.
Les mesures suivantes pourraient être prises pour favoriser cette transition et cette solidarité avec les écoles de voile et centres de formation au nautisme, sources de formations combinant technique, connaissance du milieu ainsi que l'art d'être marin ou régatier, mais plus seulement « consommateur » :

- **Faire adopter par les industries nautiques, pour être soutenues financièrement, une feuille de route afin de produire le bilan carbone de l'ensemble de leurs chaînes de construction jusqu'à la fin de vie de leurs produits**, et d'inclure dans la filière REP toutes les annexes et engins de plage ceci afin de prouver leur excellence en ce domaine.

- **Soumettre enfin les plaisanciers à voile au permis plaisance et faire bénéficier l'ensemble des plaisanciers (voile et moteur) d'une mise à niveau des connaissances de la mer et des réglementations en vigueur tous les 5 ans.** Le volet environnemental de cette mise à niveau doit être renforcé, et notamment toute la législation qui concerne les Aires marines protégées et les mouillages. Le produit fiscal obtenu par cette mise à niveau irait comme aujourd'hui et depuis 2019 abonder la Société Nationale de Sauvetage en Mer.

- D**évelopper les outils, les emplois de maintenance et le savoir-faire technique dans les ports de plaisance afin de permettre l'entretien des bateaux et des matériels qui constitue un enjeu crucial pour les faire durer.** .
  Pour naviguer chaque bateau doit avoir payé le Droit annuel de Francisation et de Navigation (DAFN) et être muni d'une assurance obligatoire qu'il convient d'instaurer aussi pour les plus petites unités. Pour les obtenir, chaque bateau devrait être muni d'un carnet « vert » d'entretien qui indique que l'ensemble de ses équipements est toujours de très grande qualité et que les révisions des moteurs ou des modes de propulsion sont faits régulièrement ainsi que les autres équipements dont ceux de sécurité. Ceci serait de nature à renforcer le maintien voire le développement de l'emploi qualifié.

Ports de plaisance :

Le développement des activités nautiques a été un facteur important de l'artificialisation des littoraux pendant 60 ans, nécessitant des ports, des parkings, des projets immobiliers pour financer le tout. Aujourd'hui encore certains projets d'agrandissement de ports de plaisance ou de création comme celui de Brétignolles sont considérés comme ayant des impacts lourds qui aggraveront les effets des changements climatiques sur les littoraux sur le long terme. Il convient donc de relancer l'économie portuaire de la plaisance par une feuille de route qui s'appuie sur le concept ERC (Éviter, réduire, compenser) ainsi que sur l'économie circulaire :

- **Réformer la gouvernance des labels « écologique » ou maketing pour les ports de plaisance, afin qu'elle soit partagée et équilibrée** entre gestionnaires et associations environnementales pour mettre en place le concept ERC (Éviter, Réduire, Compenser).

- **Relancer l'appel à projet « Port de plaisance exemplaire » et le doter largement** pour encourager toutes ces actions :
  - Réduire et trier les déchets,
  - Avoir des éclairages sobres qui respectent les ciels étoilés,
  - Installer des sources d'énergies renouvelables sur les toits des bâtiments,
  - S'engager vers la désartificialisation des surfaces,
  - Installer des récupérateurs d'eaux grises et d'eaux noires
  - Récupérer les eaux pluviales pour le dessalement des équipements
  - Engager la renaturation des quais et ouvrages de défense par des installations qui favorisent la biodiversité…

- **Mettre en place une politique de solutions de mutualisation des bateaux doit être encouragée** dans tous les ports de plaisance (vu leur trop faible nombre de jours d'utilisation annuel) et un large espace réservé à la location.

7. Encourager une pêche durable et une consommation responsable

- **Lancer une campagne de valorisation auprès des consommateurs d'espèces pêchées avec des techniques à faible impact sur le milieu marin et les mammifères marins et dont les stocks se trouvent en bon état**, A l'instar des pays nord-américains, les mesures de saisonnalités permettant le développement de ces pêches côtières devraient s'accompagner de mesures de tri drastique par la taille des prises (protection des géniteurs, des reproducteurs). Vu l'abondance du choix en matière des produits de la mer toute l'année, le consommateur n'est que peu sensible aux techniques douces de pêche même si certains marchés de niche comme les ligneurs ont adopté leurs propres valorisations.

- **Réinterroger la logistique des produits frais et surgelés de la filière qui est tournée vers les marchés plus lointains** afin d'assurer un approvisionnement durable, local et économiquement viable pour les exploitants et consommateurs. Développer les pêches locales en circuits courts et la vente directe afin de bâtir des politiques alimentaires plus résilientes (Cartographie des points de vente en circuits courts de la petite pêche locale au sein du Parc naturel marin du golfe du Lion réalisée dans le cadre du projet PESCOMED) ;

- **Maintenir/optimiser les mesures de suivi et de contrôle des pêches** via l'embarquement d'observateurs et d'inspecteurs dans les meilleures conditions sanitaires, ainsi que via le déploiement des mécanismes de surveillance électronique à distance. Poursuivre/renforcer l'application des mesures existantes de lutte contre les pêcheries illégales, non déclarées, non réglementées, ainsi que le signalement des infractions et des non-conformité

8. Aquaculture (élevages marins, conchyliculture, algoculture…)

Il est évident que l'aquaculture marine et côtière mais également terrestre[2], tient une place centrale dans nos stratégies pour garantir la sécurité comme la souveraineté alimentaire, (plus de 50% de la consommation française de poissons sont issus de l'aquaculture, pour la majorité importée) et constituer un pan important du développement local des littoraux. Elle doit être approchée de manière socio-écosystémique, au sein d'une stratégie nationale du développement du littoral, adaptée aux différentes façades atlantiques ou méditerranéenne, aux régions et aux collectivités.

Le développement de l'aquaculture doit s'inscrire dans le respect des réglementations actuelles avec une attention accrue aux enjeux de biodiversité. Ce développement devait se fonder notamment sur :
- des études d'impact socio-environnementales, permettant le respect de la séquence ERC
- un dispositif de contrôles et de suivi du milieu garantissant la préservation de la bonne santé des milieux aquatiques
- une vigilance aux dérives des actions de compensation
- le partage et la mutualisation des meilleures pratiques.

Partout où les pêcheries s'effondrent, l'aquaculture est proposée comme une solution alternative. Il faut cependant garder à l'esprit l'impact des farines de poissons sauvages utilisées dans l'aquaculture sur les stocks et les ressources halieutiques sauvages. La suppression à terme des farines de poisson et le développement d'une aquaculture durable et décarbonée représentent un véritable enjeu de sécurité alimentaire, de création d'emplois et de transition énergétique.

Nous recommandons la mise en place d'une stratégie nationale du développement du littoral, portant une attention particulière à la production aquacole, marine et terrestre.

- **Développer l'aquaculture en intégration avec la protection des milieux naturels**

L'aquaculture a besoin de masses d'eaux côtières de bonne qualité sanitaire et écologique pour se développer, il est donc important de maintenir tous les efforts pour regagner cette bonne qualité. Car l'aquaculture est dépendante du milieu naturel, ce qui la rend par ailleurs vulnérable aux changements de milieu (températures, pollutions et parasites). L'évaluation des services écosystémiques, des écosystèmes marins et côtiers en lien avec l'aquaculture doit être explorée en profondeur. Il faut considérer les systèmes aquacoles dans le cadre des Solutions fondées sur la Nature et promouvoir toutes les synergies et opportunités possibles entre le développement d'une aquaculture marine et littorale, ou terrestre, respectueuse et

[2] Qui inclut : conchyliculture, pisciculture de poissons, algoculture, et autres formes de culture et d'élevage d'espèces aquatiques en eau de mer et eau saumâtre. Le terme terrestre (« land-based ») s'applique à une production aquacole en bassins à terre, sur le territoire littoral

intégrée aux paysages marins et côtiers et la conservation des écosystèmes et des services écosystémiques.

- **Développer l'innovation durable de la filière et promouvoir une aquaculture terrestre multitrophique intégrée (AMTI) sur les principes de l'économie circulaire :**

Recommandations pour développer une aquaculture innovante et durable en accord les transitions écologiques et énergétiques :

1. Adaptation et atténuation aux changements globaux.

- Dans le cadre de l'adaptation aux changements globaux, **prendre en compte et mesurer les changements du milieu** (pollutions, augmentations de températures, baisses d'oxygènes, virus et parasites et événements climatiques extrêmes). L'aquaculture terrestre permet de contrôler les paramètres physico-chimiques de l'eau et ainsi de maintenir la qualité, la traçabilité et la sécurité des productions**.**
- **Décarboner la production aquacole,** en limitant les impacts carbones de la filière : en plaçant la production au plus près des bassins de consommation, les émissions liées transport et à la conservation des produits réfrigérés, sont ainsi réduites. Les farines de poisson issues de la pêche minotière industrielle alourdissent l'impact carbone de la filière.
- Décarboner la production nous permet aussi d'inscrire la production aquacole dans les stratégies d'atténuation au changement climatique en remplaçant la chaîne du froid par la chaîne du vivant, grâce à une production locale et aux circuits de proximité.

2. Développement de nouvelles filières :

- **Créer un aliment aquacole durable**. Un bol alimentaire biologique, non issu de la ressource naturelle et excluant les intrants phytosanitaires (et notamment antibiotiques), permettrait d'assurer la traçabilité de la production, répondant ainsi aux enjeux de santé. Des recherches sur l'alimentation des poissons à base de farines d'insectes et de microalgues sont actuellement menées, avec des résultats satisfaisants.
- **Mettre la perma-aquaculture au service de l'emploi.** Le secteur économique de production d'insectes et de micro, et/ou macro-algues représente aujourd'hui une voie d'innovation à fort potentiel de développement économique. L'aquaculture multitrophique terrestre en lien avec ces nouvelles filières permet une approche de type « perma-aquaculture » suivant les principes de l'économie circulaire et de la revalorisation des déchets issus du gaspillage alimentaire et des sous-produits de l'industrie agro-alimentaire. L'aquaculture terrestre permet par le biais des circuits courts une relocalisation de l'élevage de poissons dans un système intégré de production alimentaire urbaine et de revalorisation de déchets alimentaires, créant ainsi des emplois de proximité à faible technicité.

Le projet 13 Océan, porté par un réseau multi-acteurs publics/privés, en réponse à un Appel à Manifestation d'Intérêts du Grand Port Maritime de Marseille, développe ces approches en collaboration avec l'Institut océanographique Paul Ricard, la Fondation Veolia, avec le soutien du FEAMP et de l'APAM.

- **Améliorer la durabilité des aliments pour le poisson en aquaculture**[3]
  En alimentation aquacole des poissons d'élevage, la production piscicole doit pouvoir continuer à améliorer ses performances sur un plan environnemental, en diminuant les rejets, et le recours à des matières premières issues de la pêche minotière, ainsi que le soja ou l'huile de palme, importées, souvent exploitées de manière peu durable. Il faut continuer les initiatives pour utiliser de matières premières alternatives et de proximité telles que : des productions végétales de protéagineux en France ou en Europe, des farines d'insectes ou de vers, issues d'élevages en France ou en Europe, des algues (macro-, microalgues), des levures, etc. On peut également optimiser les filières de récupération des déchets organiques des criées. (cf. Projet ville de Sète)

La filière de production d'insectes est par exemple en pleine expansion, notamment grâce à l'évolution de la réglementation européenne. Elle représente une possibilité de valorisation et d'exploitation des gâchis alimentaires, de plus en plus impactant dans les concentrations urbaines et peut constituer une source importante de matières premières en alimentation aquacole.

9. Amplifier le déploiement des énergies marines renouvelables

Au-delà du nécessaire message de sobriété, le secteur des Énergies Marines Renouvelables (EMR) n'est pas inclus dans le plan de relance. Le secteur pâtit en effet de nombreux retards dans le calendrier initié par la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) et qui établit plusieurs phases de développement avec le lancement d'appels à projets successifs pour une mise en place d'un total de 4,7GW à 5,2 GW à l'horizon 2028 (équivalent d'une dizaine de fermes éoliennes de taille commerciale le long des côtes métropolitaines). Nous pouvons d'ailleurs considérer que, compte tenu du potentiel identifié en France, **les objectifs définis par la France en matière de développement de parcs éoliens en mer sont limités à ce jour**, en particulier lorsqu'on les compare à ceux adoptés par tous ses voisins européens. Vu la baisse considérable des coûts actualisés de production d'énergie éolienne offshore ces dernières années, dans les autres pays européens il semble raisonnable de penser que ces objectifs seront relevés dans les prochaines années à condition que le suivi des premières fermes éoliennes ne révèle pas d'impacts significatifs notamment sur les espèces à large répartition spatiale (oiseau et cétacés). **La PPE parue mi-mars 2020 n'est pas assez ambitieuse** alors que nous avons maintenant les moyens démocratiques de participation du public et les espaces maritimes pour accélérer la transition énergétique. Les centaines de

[3] Le Gouvello, R., & Simard, F. 2017 (editors). Durabilité des aliments pour le poisson en aquaculture: Réflexions et recommandations sur les aspects technologiques, économiques, sociaux et environnementaux. Gland, Switzerland: International Union for Conservation of Nature. http://dx.doi.org/10.2305/IUCN.CH.2017.02.fr

milliers d'emplois liés à ce déploiement doivent être confortés grâce au succès de cette planification et la montée en compétence des services, des collectivités et des citoyens sur ces enjeux.

- Les projets en cours ne doivent pas pâtir de délai trop important dû au retard de construction ou de concertation. Ces délais doivent être pris en compte dans le calendrier exigé lors des appels d'offres pour ne pas imposer de sanctions financières à un secteur futur pourvoyeur d'emploi. Au même moment, le calendrier de la concertation ne doit pas pâtir d'une accélération. **La concertation nécessite un temps incompressible de dialogue entre les parties prenantes et les citoyens. Les différentes concertations prévues portant sur les projets soumis à permis enveloppe doivent être menées dans les conditions dictées par la Commission Nationale du Débat Public qui doit être confortée dans sa position d'autorité indépendante de pilotage des débats publics** en respect de la charte de la participation du public du MTES et par façade pour identification de macro-zones. Les études d'impact portées par l'État établissant les bases du débat public doivent aussi prendre le temps nécessaire afin d'établir des cartes de sensibilité écologiques (zone de frayère, zone de nourriceries, corridor écologique, sites correspondant aux aire de répartition d'espèces et habitats listés dans les Directives Européennes). Les efforts d'inventaires faune flore ne doivent pas subir de baisse budgétaire. Ils participent d'une économie environnementale portée par les différents bureaux d'étude. Il en est de même pour la concertation faisant appel à des agences de communication ou bureaux spécialisés en ingénierie de la participation. **Enfin il est nécessaire de renforcer l'acculturation des publics littoraux (élus et citoyens) aux enjeux des énergies marines renouvelables** en utilisant l'« Eoloscope offshore » outil FNE qui sera composé d'un guide d'utilisation et d'une grille multi-critères sur le développement des projets posés et flottants, et disponible pour le débat public de Belle Ile à la fin de l'été.
- **Encourager les petites unités de productions en local.** Le développement des projets du type Eolink, X1Wind, SeaTwirl doit se poursuivre. Ces technologies de taille plus modestes sont moins gourmandes en espace (un seul ancrage, flotteur plus petits, moins de vibration) et offrent des solutions complémentaires dans les sites trop sensibles ou trop éloignés des plus gros foyers de consommation. Leur raccordement doit être aussi pensé pour diminuer les coûts de production électrique et passer sous la barre des 50 euros/MWh.

- **Mutualiser la surveillance, les mesures de suivi et d'accompagnement afin de permettre une réduction des dépenses publiques** tout en limitant les coûts pour le secteur. La réglementation relative à l'évaluation environnementale des projets doit être adaptée aux objectifs de la Directive-Cadre Stratégie pour le Milieu Marin (DCSMM), en particulier viser l'atteinte ou le maintien du Bon état écologique (BEE), le suivi environnemental des projets éoliens doit être valorisé dans les programmes de surveillance mis en œuvre notamment au titre de la DCSMM ou de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE). Le lien entre politique énergétique en mer et la planification de l'espace maritime doit être clairement établit. La planification, encadrée à l'échelle des façades, doit permettre de préciser les macro-zones allouées au développement des EMR ainsi que les volumes de production associés, et le cas échéant les technologies éligibles. Elle doit aussi indiquer les autres activités ou projets autorisés dans ces macro-zones ou à leurs abords, sur la base d'une évaluation des impacts cumulés, et

faire l'objet d'une évaluation environnementale stratégique intégrée et d'une démarche Eviter Réduire Compenser (ERC) à la même échelle incluant toutes les activités et tous les projets inscrits dans le plan et leurs impacts cumulés. En effet les porteurs de projets éoliens sont suivis et accompagnés par des associations de protection de la nature qui leur permettent de monter en compétence environnementale, et bénéficient aussi des recommandations du Conseil National de Protection de la Nature sur les mesures ERC. Les autres activités économiques maritimes existantes sont loin d'être dans cette démarche et freinent involontairement ce développement par une attitude prééminente sur les espaces marins sans mesures de leurs impacts. **Nous devons mettre l'ensemble des acteurs au niveau afin que les meilleurs projets et les vocations dans les façades soient au service de la reconquête de la biodiversité et de la transition énergétique**

10. Poursuivre l'objectif de ZERO artificialisation nette de nos littoraux et espaces marins, engager le recul stratégique des biens et des personnes

Nos espaces littoraux de l'hexagone et d'outremer se sont densifiés et urbanisés trois fois plus rapidement que tous les autres espaces français. Or c'est à la fois sur cette étroite bande littorale que la richesse des habitats et de la biodiversité est à la fois précieuse et diversifiée. Malheureusement, 75% des habitats marins et côtiers sont en très mauvais état de conservation (UMS Patrinat) et l'autre enjeu majeur sur cette frontière terre/mer concerne le recul du trait de côte et la submersion en cours, les enjeux de relocalisation, qui pour certains territoires ne peuvent plus attendre.

- **Stopper toutes les causes anthropiques d'érosion du littoral** : subventions aux énergies fossiles, ouvrages d'art bloquant les transits hydro sédimentaires, création de ports de plaisance, engraissement des plages et enrochement de défense et **accélérer l'application de la doctrine ERC pour tout aménagement dont les ouvrages** anciens. Nous devons **évaluer les taux d'artificialisation** des SCOTs littoraux et engager leur réduction, en même temps nous devons procéder à l'étude de recomposition spatiale pour les activités prioritaires avec le **partenariat des associations environnementales dans les comités de pilotage** des SCOTs.

- **Faire participer les entreprises du BTP aux travaux d'ingénierie de désartificialisation** des routes, des parkings, à la construction de réseaux d'eaux pluviales et de bassins de rétention filtrants, et au développement de solutions innovantes quant aux digues et ouvrages portuaires afin que ceux-ci soient, envisagés comme sources d'énergie, ou reconfigurées dans leur design pour réduire l'ensablement des ports ou favorisant la recirculation des eaux marines littorales, le fonctionnement hydrologique nécessaire à la vie marine à l'intérieur comme à l'extérieur des ouvrages portuaires. **Renforcer les capacités de ces entreprises à la prise en compte du génie écologique et de ses écosystèmes, dans tous les aménagements dont ceux de défense contre la mer ainsi que les travaux de déconstruction.**

- **Doter les SCOTs de la compétence de délivrance des permis de construire et d'aménagement** et utiliser les taxes de ces permis à la restauration d'écosystèmes littoraux, zones humides et solutions fondées sur la nature permettant d'augmenter la résilience des territoires littoraux.

- **Revoir le régime juridique des bâtiments à des fins de résidence secondaire** afin que ceux-ci ne soient pas considérés au même plan que les habitations permanentes dans la recomposition spatiale, et engager cette recomposition au niveau des Scots lors de leur révision, et des plus prioritaires en termes de risque.

11. Renforcer l'économie circulaire et la réduction des déchets marins

- **Faire preuve de fermeté et maintenir les ambitions gouvernementales notamment d'interdiction des produits plastiques à usage unique et le calendrier de la loi Anti-gaspillage pour une économie circulaire** et à ne pas céder aux pressions des lobbies industriels. Retarder la mise en œuvre de la loi impacterait directement les acteurs de l'économie circulaire leurs emplois difficilement délocalisables, augmenterait la pollution notamment plastique ainsi que les risques sanitaires à termes. Les boucles les plus courtes de l'économie circulaire, gisements d'emplois local doivent être particulièrement encouragées.

- **Privilégier, dans la même perspective de prévention des déchets et dans ce contexte de crise Covid-19, l'usage de protections réutilisables, produites localement et à faciliter les consignes de tri afférentes.** Une filière de recyclage doit être identifiée et promue. Nous souhaitons que des solutions de protections sanitaires qui sont suggérées ou imposées aux citoyens (pour les transports notamment) soient sanitairement efficaces, mais aussi fidèle au principe d'économie circulaire.

- **Définir un cap à moyen et long terme en matière de réduction du nombre de résines plastiques et de compounds utilisés dans le secteur de l'emballage, en précisant ceux à privilégier.**
  L'enjeu est d'en faciliter la collecte et valorisation. Cette simplification nécessite des investissements industriels dont l'amortissement s'évalue parfois au-delà de l'horizon d'une décennie et qui ne sont pensable que dans un contexte de clarté des stratégies publiques. Il s'agit également de mieux cibler les aides publiques nécessaires pour accompagner les TPE/PME - très nombreuses dans le secteur de la plasturgie - dans l'adaptation de leurs outils de production.

12. Pour que la Finance bleue soit vraiment durable et solidaire

- **Accélérer la finance bleue soutenable**

En prolongement des efforts consentis par certains acteurs publics et privés du secteur de la finance, efforts relatifs à l'attribution des aides financières pour une utilisation durable des mers et de l'océan, et en préparation de l'application de futur système de classification européen des activités considérées comme durables d'un point de vue environnemental (_cf.

règlement "taxonomie' adopté par les Etats membres européens) s), les aides relatives au plan de relance doivent être allouées en priorité à ladite 'finance bleue durable'.

Le principe est que les aides financières accordées, ne doivent en aucun cas compromettre les objectifs la transition écologique et énergétique et doivent être attribuées sur trois conditions :

- l'application des critères déjà identifiés par la taxonomie européenne des investissements durables (référence au document technique),

- la totale transparence sur l'utilisation des fonds et l'anticipation, dès que possible, des mesures de transparence prévues dans le règlement taxonomie pour les acteurs qui y seront assujettis,

- l'application de la séquence ERC par les secteurs concernés avec engagement sur une série de mesures amplifiant l'atteinte des objectifs environnementaux conformément à l'application de la Directive Cadre stratégie pour le milieu marin (DCSMM)

- **Encadrer les subventions**

Il n'est plus nécessaire de prouver que le pétrole et le gaz[4] sous toutes leurs formes et quelques soient les phases d'exploitation, ont un impact négatif sur le climat et la biodiversité. A ce titre ce secteur ne devrait plus faire l'objet d'une quelconque subvention (quelques 60 milliards d'euros/an en France).

Actuellement 658 millions d'euros d'exonération de TICPE bénéficient aux seuls transports maritimes et à la flotte de pêche. Les subventions visant à accroître ou développer la flotte de pêche commerciale ne devraient pas pouvoir bénéficier de subventions dans le cadre du plan de relance et **la fin de l'exonération de la TICPE du transport maritime et de la flotte de pêche devrait être mise à l'étude dans le contexte régional européen et international.**

Nous proposons également la suppression de l'exonération des taxes sur le bâti concernant les ports pour limiter l'artificialisation.

En conclusion, la fiscalité et les mécanismes de financement environnementaux publics et privés doivent être approfondis pour rendre les activités économiques viables et durables écologiquement. **Le plafond des dons défiscalisés aux fondations et associations de protection de la nature doit être rehaussé, pour accompagner la transition environnementale.**

---

[4] Objectif A.3 des Objectifs d'Aichi de la Convention sur la Diversité Biolo :"*D'ici à 2020 au plus tard, les incitations, y compris les subventions néfastes pour la diversité biologique, sont éliminées, réduites progressivement ou réformées, afin de réduire au minimum ou d'éviter les impacts défavorables; et des incitations positives en faveur de la conservation et de l'utilisation durable de la diversité biologique sont élaborées et appliquées, d'une manière compatible et en harmonie avec les dispositions de la Convention et les obligations internationales en vigueur, en tenant compte des conditions socioéconomiques nationales*."

- **Eco-conditionner les aides**

L'État dans son rôle d'actionnaire
Faute d'avoir posé des éco-conditionnalités dans le cadre du projet de loi de finance et des rectificatifs qui ont suivis, l'État, dans son rôle d'actionnaire de grands groupes, et de garant des principe de précaution, doit porter des résolutions, en faveur de la mise en œuvre de cette éco-conditionnalité dans la stratégie des entreprises pour respecter notamment les engagements de l'Accord de Paris y compris concernant le scope 3 des activités.

Taxation des activités économiques
Intégrer des éco-conditionnalités pour les revenus des taxes issues de la production d'énergie par l'éolien offshore dans le code général des impôts, pour les communes et les pêcheurs principaux bénéficiaires (Articles 1519B et 1519Cdu CGI), qui favorisent la transition énergétique des communes et des bateaux de pêche.

13. Pour une recherche impliquée Océan

Promouvoir la recherche Océan[5], c'est s'appuyer sur son potentiel de transformation des représentations et activités humaines (économiques, sociales et environnementales) et des politiques publiques. La recherche scientifique contribue à l'émergence de nouvelles pratiques de gestion, et de nouvelles activités en identifiant précisément les risques à long terme à considérer pour l'exploitation durable de la mer et la prémunir des impacts des activités à terre.

C'est en substance ce qu'a affirmé le Premier Ministre M. Edouard PHILIPPE au Havre en 2017:"*...nous avons besoin de notre recherche fondamentale... Parce qu'on exploite respectueusement que ce que l'on connaît de manière intime. Parce que la mesure, l'observation, l'évaluation de la faune et de la flore marines seront à la fois notre boussole et notre baromètre.*"

- **Amplifier la recherche Océan** est une priorité nationale. Le programme prioritaire de recherche (PPR) « Un océan de solutions » financé par le grand emprunt est une première étape validée par le Conseil National de la Mer et des Littoraux et le Président de la République**. Il doit financer une poignée de projets ambitieux** pour s'inscrire dans une ambition nationale européenne dans le cadre de la **Décennie des Nations Unies pour les sciences océaniques au service du développement durable**.

- **Développer des réseaux d'observation continue et long terme, représentatifs des différents écosystèmes,** dans le contexte des changements globaux, notamment **en outre-mer et dans les régions encore peu étudiées telles que les régions polaires, subpolaires ainsi que l'océan profond**. Ces sites isolés et préservés constituent ainsi des postes avancés uniques pour l'étude de l'évolution du climat et de ses impacts sur les milieux et la biodiversité.

[5] Discours du Premier Ministre M. Edouard PHILIPPE aux *Assises de la Mer* au Havre en 2017.

- **Développer la génomique environnementale pour suivre l'état de la biodiversité**, la qualité des eaux, et la surveillance des espèces invasives et pathogènes au sein du réseau d'Aires Marines Protégées national. Les sciences participatives impliquant les plaisanciers devront être encouragées pour le déploiement de ces outils à l'échelle du territoire marin et ultra-marin.

- **Susciter la mise en œuvre de mécanismes d'adaptation au changement climatique au plus près des territoires**. L'exemple des projets *Adapto* du Conservatoire du littoral ou des « Territoires zéro carbone » de la Rochelle pourraient être généralisés, mais cela peut aussi concerner la compréhension des comportements des sargasses sur le littoral. De tels projets sont des réserves d'emplois potentiels et font collaborer tous les acteurs de la ville et du territoire en s'appuyant sur les compétences des universités, établissements de recherche et des PME régionales.

14. La France doit enfin se doter d'une ambition maritime globale

- **Renforcer les ambitions françaises dans la négociation d'un accord juridiquement contraignant pour la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité au-delà des juridictions nationales (traité « BBNJ »)**

L'Océan, ce bien commun de l'humanité, mérite une protection particulière quand on sait que la haute mer représente 64 % de la surface de la planète. Cet espace soumis à des pressions grandissantes exercées par les activités humaines doit être géré dans l'intérêt de tous et la responsabilité de tous. La France doit continuer à contribuer aux négociations du futur traité « BBNJ » qui devrait aussi permettre d'identifier des zones nécessitant une protection particulière en Haute mer, d'y établir des aires marines protégées disposant de mesures de gestion, sur la base de critères scientifiques agréés et d'ouvrir un fonds mondial pour la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité. Étant entendu que les pays les plus vulnérables tels que les petits pays insulaires puissent accéder en priorité à cet appui et au transfert de technologies.

- **Faire du Sommet des deux Rives porté par la France un accélérateur d'initiatives et de diffusion des bonnes pratiques environnementales pour le milieu marin.**

Sur le pourtour méditerranéen notamment, les similitudes géo-climatiques se prêtent à ce type de collaboration, les pays de la Rive Sud vivant dans les conditions climatiques que nous voyons émerger dans nos territoires ; les expertises développées en termes d'isolation thermique et de gestion de l'eau seraient utiles.

La différence de réglementation peut également permettre d'accélérer la mise en place de démonstrateurs et donc de pousser des innovations et pratiques plus durables en lien avec l'atténuation et l'adaptation au changement climatique.

Plus largement la question de la compétence environnementale scientifique et technique des réseaux diplomatiques peut être soulevée, les grands enjeux d'aujourd'hui étant négociés sur des conventions internationales il serait souhaitable d'intégrer une diplomatie bleue.

- **Intégrer le sujet océan dans les réunions de groupes diplomatiques (G7, G20).**

- **Un moratoire sur les activités d'extraction de grand fond doit être proposé par la France à l'Autorité International des Fonds marins** sans que ce moratoire n'affecte les recherches scientifiques sur la biodiversité des grands fonds[6] **.**

En raison de leur étendue considérable, les fonds marins constituent le plus vaste habitat contigu qu'on puisse trouver sur Terre pour une multitude d'espèces et d'écosystèmes dont le fonctionnement est nécessaire à celui de la planète[7]. Les grands fonds se caractérisent aussi par des conditions environnementales qui les rendent extrêmement vulnérables face aux activités humaines. Les diverses pressions auxquels ils sont soumis et le fait qu'ils hébergent une multitude d'écosystèmes non encore répertoriés, et donc non étudiés, suffisent à montrer à quel point on ne doit y intervenir qu'avec la plus extrême prudence.

Nous devons impérativement sortir du schéma industriel habituel, qui se résume à « se servir-fabriquer-rejeter », et adopter les principes de l'économie circulaire : intégration des contraintes écologiques et de durabilité dès la conception des produits, réduction des intrants et des déchets, réutilisation, recyclage, reconditionnement et réparation.

15. Conclusion

Les propositions de ce document sont nécessaires pour assurer une réelle transition écologique, sociale et économique de nos modèles maritimes actuels, avec une gouvernance nouvelle et équilibrée des instances. Il est en effet primordial que les projets incluent dès leur réflexion l'avis et l'accompagnement des associations et des fondations de protection de la nature. Fort de plus de 1,8 millions de salariés le monde associatif si actif en France représente 4% du PIB et son poids économique pèse plus que notre industrie automobile. Ces emplois, ces apports humains, d'expertises de pédagogie et de services sont donc considérables pour participer à la relance de l'activité nationale dans une perspective éco-systémique. Cette approche éco-systémique est la condition de la durabilité du développement de l'économie maritime qui permettra à nos territoires maritimes, insulaires et littoraux d'augmenter leur pouvoir de résilience face aux risques environnementaux et sanitaires.

---

[6] Tant qu'on ne disposera que d'une appréhension approximative des risques environnementaux, sociaux et économiques.Tant qu'il ne pourra être démontré scientifiquement que cette activité peut être déployée sans provoquer de dégradation du milieu marin ni de perte de biodiversité. - Tant qu'un protocole garantissant que les populations indigènes et les communautés potentiellement touchées ont donné leur consentement libre et éclairé ne sera pas mis en place.
- Tant que toutes les pistes alternatives de production et d'utilisation des métaux recherchés (réduction de la demande, transition vers une économie circulaire sobre en ressources, exploitation responsable des ressources minières terrestres) n'auront pas été explorées.
- Tant que des processus de consultation publique n'auront pas permis d'établir clairement :
o qu'une large part de la société civile soutient ces projets ;
o que tout projet autorisé par l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM) emplit l'obligation de « bénéficier à l'humanité tout entière » dans le respect de l'héritage commun de l'humanité.
- Tant que les États parties prenantes de l'AIFM n'auront pas procédé aux réformes structurelles nécessaires en matière de transparence, de responsabilité et de prise en compte des données environnementales dans les processus de décisions (l'exploration et l'exploitation des fonds marins augmentant mécaniquement l'empreinte humaine sur des écosystèmes inconnus et vulnérables). En outre, les bénéfices commerciaux et financiers de ce type d'exploitation reviennent à un très petit nombre d'entreprises et d'actionnaires alors que les risques et les impacts sont assumés par la société et la planète au sens large.

[7] The United Nations First Integrated World Ocean Assessment (2016)

HORIZON 2025 : un pacte bleu
Contribution à un projet ambitieux pour une France qui valorise ses atouts maritimes, en faveur de l'emploi, de l'environnement et de sa sécurité

« Le XXIe siècle sera maritime. C'est là que se joue la puissance, la géopolitique de demain, celle du commerce comme des connexions. C'est sur cet espace que la France aura à se penser, à vivre avec ses alliés, ses voisins, peut-être ses ennemis. C'est par la mer que nous aurons à repenser notre présence, notre alimentation, nos recherches, mais aussi les équilibres de notre planète et nos océans. Le XXIe siècle sera maritime, j'en suis profondément convaincu. Nous avons tous les atouts pour l'embrasser et y réussir. Si nous savons dès aujourd'hui, avec force, vigueur et courage, nous organiser, prendre les bonnes décisions, être ensemble, et si nous savons au fond avoir de ce caractère de marin et de cet esprit d'équipage, je nous en sais capables ». Le Président Emmanuel Macron, 3 décembre 2019.

La situation actuelle doit déclencher la mise en œuvre de la vision du Président de la République en **réconciliant l'économie et l'écologie**, en rapprochant les Français de leur patrimoine maritime méconnu.
L'histoire du monde est celle d'une conquête progressive de territoires inconnus. La mer revêt ainsi une importance stratégique décisive sur les plans politique, économique, militaire, juridique et écologique. L'éducation, l'enseignement, la formation professionnelle, la recherche constituent dans cet ensemble un pôle fondamental.
Dans ce contexte spécifique, la FONDATION de la MER propose un pacte bleu Horizon 2025 qui coïncidera avec plusieurs échéances nationales et internationales connues de nos compatriotes : zéro pollution plastique, 100% des récifs coralliens protégés, probable signature du traité BBNJ sur la gouvernance de la haute mer à l'ONU, et mi-parcours de la décennie pour les sciences de l'Océan.

Horizon 2025 : un quart de siècle pour engager la double transition environnementale et numérique au service de notre pays. La France dispose des atouts pour devenir le chef de file du développement durable de l'Océan, lieu paradigmatique qui relie écologie, technologie, et social. **Alors que huit semaines de confinement strict ont accordé un répit à la nature et montré un extraordinaire impact sur la faune et la flore, le moment est venu de sceller ce pacte bleu en mobilisant tous les citoyens pour générer le rebond indispensable du pays**.

Le Pacte bleu Horizon 2025 que propose la FONDATION de la MER s'appuie sur trois piliers : une politique de sécurité de long terme et pluridimensionnelle, une mobilisation ambitieuse et exceptionnelle de tous les acteurs, et un ancrage international.

1. Assurer la sécurité des Français, en s'appuyant sur les atouts maritimes de la France

Emploi et développement, environnement et sécurité sont les domaines dans lesquels les atouts maritimes de la France peuvent apporter une contribution décisive à une croissance durable, responsable et pacifique. Les débouchés économiques sont également source d'emplois. Ce n'est pas moins d'un million d'emplois que ce secteur recèle.

Dans un contexte où la méfiance pourrait devenir un motif de crise sociale majeure, la sécurité des Français doit être fondée de façon claire et ambitieuse sur le potentiel de ses atouts maritimes. La mer offre des possibilités immenses, et aujourd'hui quasiment pas investies.

Sécurité sanitaire

La crise a montré les limites des groupes pharmaceutiques français et européens, la qualité de notre recherche comme son insuffisance. La Fondation de la Mer, qui avait contribué à la rédaction du rapport du Comer, « Un Océan de solutions », appelle à une accélération des efforts déjà annoncés[1] : observation 5.0, exploitation durable des océans et exposome océanique. Une partie de la médecine de demain proviendra de molécules marines, aujourd'hui encore peu valorisées. **La sécurité des humains sera liée à notre meilleure connaissance de la biodiversité marine, et notamment des bactéries et virus marins.**

La santé de la biodiversité marine – récifs coralliens et mangroves, bande littorale - nécessite aussi une **meilleure gestion des déchets en amont**. La France détient deux groupes de taille mondiale qui doivent relever ce défi.

Sécurité alimentaire

Au cœur de la crise, la FONDATION de la MER a lancé la campagne *Retrouvez la pêche* afin de soutenir la pêche française. Alors que nous importons les deux-tiers des poissons que nous consommons, il est temps de doter notre pays d'une **autonomie dans les filières pêche et aquaculture**, avec un très haut niveau de qualité environnementale et sanitaire.

L'amélioration du traitement des déchets permettra aussi de prévenir une crise alimentaire et sanitaire, en conservant des **écosystèmes marins productifs**.

Sécurité de nos savoir-faire, et de nos approvisionnements

Une sécurité qui rime ici avec souveraineté : elle suppose une quadruple autonomie, qui justifie un plan massif d'investissements pour assurer l'indépendance de long terme de la France.

- Accès à la matière première névralgique de la transition environnementale et numérique : les **terres et métaux rares**[2] ;
- Savoir-faire industriels : après la cession de Technip et Alcatel Câble à des groupes étrangers, la déroute de CGG et de Bourbon affaiblit la France industrielle, et détruit des centaines d'emplois. Une **ambition industrielle et technologique** forte dans les métiers liés à l'exploitation durable de la mer est indispensable, et sera créatrice d'emplois ;
- **Autonomie énergétique** : la France doit accélérer sa maîtrise des énergies marines renouvelables (EMR), avec des technologies qui lui sont propres ;
- Sécurisation des approvisionnements : la **stratégie portuaire** de la France doit s'accélérer pour faire de Marseille, Le Havre et Dunkerque les grandes portes d'entrée sur l'Europe continentale, en mettant en place un hinterland compétitif.

Sécurité de nos territoires et de nos populations

La France est présente sur tous les océans. Certains de ses territoires et de ses espaces lui sont contestés et convoités. La puissance politique et militaire dérégulée s'exprime de plus en plus explicitement en mer, par le fait accompli, l'appropriation, la prédation ou la menace.

Les investissements engagés pour la Marine nationale doivent être amplifiés pour être en mesure de garantir notre souveraineté, de **préserver nos interets et le droit international, de protéger les écosystèmes marins fragilisés sur le gigantesque espace maritime et de garantir la sécurité des Français de métropole et d'outre-mer.**

[1] Comité Interministériel de la Mer, décembre 2019

[2] La guerre des métaux rares : La face cachée de la transition énergétique et numérique, Guillaume Pitron, LLL, septembre 2018

Ce renforcement contribuera par ailleurs au maintien d'une base technologique et industrielle de pointe et au développement de savoir-faire et d'emplois à très forte valeur ajoutée en régions.

2. Mobiliser les Français autour de nos mers et océans

La France doit s'engager à la hauteur des extraordinaires enjeux liés à la gestion et à l'exploitation des espaces maritimes de la planète, en mobilisant bien au-delà des acteurs historiques du monde maritime, déjà convaincus de l'importance de la mer pour notre avenir.
Il s'agit désormais de constituer une véritable culture de la mer – un objectif qui passe par une meilleure connaissance de ses richesses, de ses atouts et de la place qu'elle doit prendre dans la construction de notre avenir.

En fondant son action sur ce constat partagé, la FONDATION de la MER recommande **d'engager le virage maritime de la France en mobilisant tous les acteurs, en faisant partager à tous les Français les convictions qui sont les nôtres, ces atouts que le monde nous envie.**

Forte de son expérience et de ses réalisations, **la FONDATION propose un programme transversal, s'appuyant sur les différents ministères pour mener un véritable lobbying des idées**, mobilisant les forces vives de l'Etat.

Par exemple :

- **Environnement : mobiliser les centaines d'ONG présentes sur tout le territoire -** à l'image de l'initiative *Génération Mer*, co-animée par le MTES et la FONDATION, d'*Un Geste pour la Mer*, la plateforme collaborative de lutte contre les pollutions plastiques de la FONDATION - afin de valoriser le lien Citoyen-Cité et les engager pour le **développement durable de l'Océan** ;
- Éducation nationale : passer de la simple intégration de la mer dans les programmes (les kits pédagogiques de la fondation de la mer ont permis d'offrir des outils et des ressources supplémentaires aux enseignants) ; la FONDATION s'est associée à la formation des enseignants), à une **instruction obligatoire et systématique dans toutes les disciplines** ;
- Jeunesse et sports : intégrer la mer dans les programmes du Service National Universel (SNU), mettre en œuvre et promouvoir l'initiation aux activités et aux métiers de la mer avec le BIMER (brevet d'initiation à la mer), à l'instar du BIA (aéronautique) ;
- Enseignement supérieur et recherche : rassembler les chercheurs dans les domaines maritimes, promouvoir les bourses de la FONDATION de la MER ;
- Fonction publique : former tous les hauts fonctionnaires aux questions liées à la mer, insérer la mer dans les sujets de tous les concours, organiser des **séminaires dans toutes les régions** pour sensibiliser et valoriser nos atouts maritimes, en s'appuyant sur le réseau des ambassadeurs de la FONDATION de la MER ; adapter aux collectivités territoriales et aux services de l'État, le référentiel **Objectif du Développement Durable 14 (ODD14)** développé par la FONDATION de la MER avec le cabinet BCG et le MTES pour les entreprises ;
- Économie et finances : communiquer largement sur les objectifs du développement durable et notamment l'ODD14, revoir toutes les subventions et la fiscalité pour y insérer une approche systémique sur l'environnement, sur le modèle des propositions fiscales de la FONDATION au Comité France Océan ;
- Industrie : inciter nos industriels à développer une **éco-ingéniérie marine** notamment pour lutter contre la **pollution sonore sous-marine** ;
- Outre-mer : **adapter l'ensemble des programmes aux outre-mer, en s'appuyant sur les ultra-marins** pour valoriser la France archipel, et leur donner les moyens de mettre en œuvre une économie bleue et durable.

Pour mener ce programme, il convient de constituer et animer **un comité de pilotage représentatif** des différentes parties prenantes : État et collectivités en métropole et outre-mer, entreprises, ONG et citoyens. La FONDATION de la MER est à la dispositiion de l'Etat pour amplifier les actions qu'elle a déjà mises en place, et les déployer sur l'ensemble de nos territoires et vers tous les publics.

La crise sanitaire que nous traversons a fait comprendre à nos concitoyens l'impact de l'Homme sur l'environnement au quotidien. Le lien confinement /pollution en baisse est établi. Les bénéfices directs pour la faune et la flore également. S'il ne s'agit pas d'exclure l'Homme des espaces naturels, l'action de chacun a montré son efficacité. **Agir plus intelligemment pour la nature et pour l'Océan, c'est possible et urgent**. **L'Océan rassemble les deux enjeux clés de notre avenir : le changement climatique et la protection de la biodiversité.**

3. 2025 : Année internationale de l'Océan sous l'égide de l'ONU, portée par la France

Horizon 2025 doit aussi être l'occasion pour la France d'affirmer un leadership mondial.
En 1998, sur proposition du Portugal, s'était tenue la 1re Année Internationale de l'Océan organisée par l'ONU. La FONDATION de la MER recommande que la France propose aux Nations Unies une nouvelle **Année Internationale de l'Océan**.

Cette proposition pourrait être portée conjointement par le ministère de la Transition écologique et solidaire, par le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, le ministère des Outre-Mer, le ministère de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation et le Secrétariat Général de la Mer au nom de la Présidence de la République. Elle pourrait, le cas échéant, être proposée aux partenaires Européens de la France, en vue d'un portage avec l'Union Européenne, dépositaire du 1er domaine maritime mondial.
Elle pourrait enfin être construite et conduite en collaboration avec la COI de l'UNESCO, déjà coordinatrice de la Décennie des Nations Unies pour les sciences océaniques au service du Développement durable.

Le lien Terre-Mer, que les Français comprennent intuitivement, peut devenir un levier concret d'action et d'engagement de tous les Français.

Horizon 2025, cinq années pour un pacte bleu.

« À chaque fois que la France s'est assumée comme puissance maritime, embrassant tout à la fois le grand large de l'océan et la Méditerranée elle a su conquérir de nouveaux espaces, être une puissance tout à la fois du savoir et de la géopolitique ». Le Président Emmanuel Macron, 3 décembre 2019

Propositions de la Fondation de la Mer
pour accroître les ressources financières des acteurs de la protection du littoral

Préambule

Alors que l'ONU a engagé une démarche visant à élaborer un outil contraignant sur la haute mer, la France dispose d'un patrimoine maritime méconnu des Français et difficile à financer : ses 11 Millions de km2 de ZEE et ses 19 000 kilomètres de côtes[1]. Pourtant, la mer ne laisse pas indifférent, et peut mobiliser la générosité de donateurs avec beaucoup plus d'ampleur qu'aujourd'hui.

La Fondation de la Mer estime que lier ambition nationale et intérêts locaux et privés permet de développer des stratégies gagnant-gagnant, par lesquelles les efforts de l'Etat sont relayés au niveau local par des collectivités territoriales, des ONG, des entreprises et des propriétaires privés.

Les propositions qui suivent combinent ces acteurs, avec le souci de proposer une fiscalité dynamique au service des territoires, acteurs de la protection du littoral et de la biodiversité. Elles abordent plus précisément les enjeux de financement du littoral : protection du trait de côte et des digues, sentiers du littoral, espaces naturels du littoral. Ces espaces sont essentiellement détenus aujourd'hui par le Conservatoire du Littoral, des collectivités territoriales et des propriétaires privés. **Les propositions de la Fondation de la Mer visent à générer des ressources supplémentaires pour ces acteurs, dans une logique de complémentarité et d'engagement des parties prenantes au niveau local.**

Proposition 1 : Prolonger l'action du Conservatoire du Littoral en faveur de la préservation des écosystèmes marins, à travers des dons abondés par l'État.

A titre d'exemple, le National Trust (NT) est le premier propriétaire foncier au Royaume Uni et gère plus de 300 propriétés et 200 jardins. Il possède ainsi 250 000 hectares de terres et 1 200 kilomètres de côtes, acquises principalement à travers le projet de sauvegarde « Neptune ». Outre des soutiens publics, le NT a environ 4 millions de donateurs avec un système original d'abondement de l'Etat qui inspire notre proposition.

En France, le Conservatoire du Littoral a acquis depuis sa création en 1975 200 000 hectares représentant 1600 km de côtes, soit des ordres de grandeur proches de ceux du NT. Contrairement au NT anglais, il ne gère pas directement de programmes de protection de ces territoires, mais confie généralement ces espaces à des collectivités territoriales qui s'appuient souvent sur des associations locales de préservation des espaces naturels. Ainsi, le Conservatoire du Littoral reçoit des dotations de l'Etat pour les acquisitions, ainsi que des dons de montant faible, mais il n'est pas doté pour l'entretien des espaces : la stratégie d 'acquisitions n 'est pas suivie d 'une véritable politique de protection et de mise en valeur des territoires acquis.

[1] http://www.shom.fr/les-activites/projets/delimitations-maritimes/espaces-francais/

©Fondation de la Mer – octobre 2019

Proposition

La Fondation de la Mer propose de mettre en place un système de dons abondés en faveur des collectivités territoriales et/ou des gestionnaires de site qui permette de prolonger l'action de l'Etat de façon opérationnelle, en lien avec les territoires concernés.

Le dispositif devra prévoir des appels à projets pour des causes spécifiques, associant étroitement les acteurs locaux afin d'encourager la dynamique territoriale, l'appropriation et la pérennisation des actions engagées. Les collectivités locales et les associations locales pourraient proposer un ou des projets pour « Labellisation » afin de bénéficier de l'abondement public.

Pour le donateur, pouvoir choisir la cause pour laquelle il donne, est décisif. Le système devra lui offrir une grande liberté d'affectation de son don à un site ou un thème spécifique.

Le mécanisme pourrait être le suivant

- Labellisation de projets : site remarquable à protéger ou réhabiliter, espèce d'oiseau nichant sur le littoral, lutte contre une plante invasive, entretien des sentiers des douaniers (ou chemin du littoral), opérations de nettoyage du littoral, …
- Mobilisation du grand public ou de mécènes privés sur ces projets
- Collecte des dons par le Conservatoire du Littoral
- Abondement de l'Etat à hauteur de 0,25 euro par euro donné.

Bénéfice pour le site naturel : chaque euro donné lui rapporte 1,25 euros, reversés par le Conservatoire du Littoral.

Coût pour l'Etat : 66% du don + 0,25€ soit 72,8% de chaque don. Cet abondement par l'Etat n'entraine qu'une relativement faible augmentation de la participation de l'Etat, mais a un très fort impact psychologique pour les donateurs. Il peut se rapprocher du taux de déduction IFI (75%) et reste très en dessous du soutien de l'Etat pour des œuvres culturelles ayant le caractère de trésors nationaux (art 238bis du CGI). Les espaces naturels sur le littoral français présentent une telle dimension, source d'attrait touristique et d'activité économique, et que la France souligne régulièrement en soutenant des dossiers de classement au patrimoine mondial de l'humanité de l'Unesco.

Proposition 2 : Encourager les propriétaires privés à participer à la protection des sentiers du littoral et au maintien du trait de côte

Les communes souhaitent défendre leur domaine privé et public menacés par la mer (érosion) ou une forte pression anthropique (chemins de randonnée, espaces naturels qui contribuent à l'attrait touristique de la commune, campings, équipements de toute nature). Fréquemment, l'ouvrage à construire et à entretenir intéresse simultanément l'intérêt privé et l'intérêt général, comme par exemple la construction et l'entretien d'une digue de soutènement du sentier des douaniers. Cette proposition étudie successivement le cas du sentier littoral, celui des digues et des petites îles.

Le cas du littoral

©Fondation de la Mer – octobre 2019

Le littoral français métropolitain s'étale sur 7200 kilomètres. Sur ce total, 4500 kilomètres sont accessibles au public. Sur ces 4500 kilomètres, 2 550 kilomètres relèvent du domaine public, 1 700 kilomètres relèvent du domaine privé avec servitude de passage, 250 kilomètres s'effectuent à l'intérieur des terres en continuité des chemins littoraux.

Le concept de **sentier littoral** est établi par la loi n° 1285 du 31 décembre 1976, qui reprend un usage napoléonien du Code civil français. Il instaure une servitude de trois mètres minimum (Servitude de Passage des Piétons le Long du Littoral ou SPPL) en bordure de toute côte du domaine public maritime (DPM). Elle est exclusivement destinée à assurer le passage des piétons. (art. R. 160-9 du code de l'urbanisme). Le principe a par la suite été confirmé dans la loi Littoral de 1986.

Les **dépenses nécessaires à l'exécution des travaux sont prises en charge par l'État, mais les collectivités locales**, et tous les organismes intéressés, peuvent participer à ces dépenses (art. R. 160-27 du code du l'urbanisme)

En pratique, un partenariat existe **entre les services de l'État, les départements, les communes et EPCI. Très souvent les collectivités participent à la réalisation et prennent en charge l'entretien des chemins ouverts au titre de la SPPL.**

Proposition

La Fondation de la Mer propose de concevoir un dispositif qui autoriserait les propriétaires privés à participer aux travaux nécessaires pour entretenir ou rénover les sentiers du littoral qui bordent leur propriété, en élargissant les parties prenantes prévues à l'article R. 160-27 du code du l'urbanisme. Un dispositif fiscal serait mis en place pour favoriser ces travaux, de la manière suivante :

Les dépenses effectivement engagées pour ces travaux seraient

- Pour des particuliers, déduits de leur revenu global imposable, en suivant les principes des monuments historiques puisque le domaine des travaux est à 100% du domaine public, et non pas seulement ouvert au public ; en prévoyant que cette déduction soit étendue au calcul du revenu de référence pris en compte pour le plafonnement de l'IFI, afin que les personnes bénéficiant de ce plafonnement soient également incitées à investir pour l'intérêt général ;
- Pour des entreprises, déductibles du résultat avant IS.

Le cas des digues

Le Centre Européen de Prévention des risques d'inondation (CEPRI) indique que 2 400 maires en France doivent se préoccuper de 7 500 à 9 000 km de digues fluviales ou côtières qui protègent leur territoire contre les inondations. La majorité de ces digues protège des habitants, des entreprises agricoles, industrielles ou commerciales, des établissements accueillant du public, des réseaux publics. Elles participent ainsi au développement économique du territoire qu'elles ont, de manière délibérée ou non, rendu possible ou favorisé. Ces digues, le long des fleuves ou des marais, ou face à la mer, sont de fait des infrastructures d'une importance pour l'économie, similaire à d'autres comme les voies de communication ou les réseaux d'énergie. Si cette protection cède, les dommages provoqués seront très lourds et amèneront à rechercher la responsabilité du propriétaire en premier lieu, mais aussi du maire, au titre de la police municipale, et de l'État, au titre de la police de l'eau. L'enjeu est important, autant juridiquement que socialement et économiquement. C'est pourquoi une nouvelle réglementation a vu le jour pour rappeler aux propriétaires leurs devoirs et les obliger à assurer leur

©Fondation de la Mer – octobre 2019

responsabilité : le décret n°2007-1735 du 11 décembre 2007 relatif à la sécurité des ouvrages hydrauliques. Toute digue de plus d'un mètre de hauteur et protégeant plus de 10 habitants est ainsi considérée comme un "ouvrage de danger" devant faire l'objet d'une surveillance régulière de son état.

Proposition

La Fondation de la Mer propose que, à leur demande, les propriétaires privés situés en limite d'une digue (en bord de mer, de rivière/fleuve ou de marais) puissent se voir déléguer par les communes une mission d'entretien régulier des digues. Cette mission ferait l'objet d'une convention dans le cadre d'un transfert de gestion entre le propriétaire et le partenaire privé. Cette convention devrait expliciter clairement les responsabilités de chaque partie, les modalités de surveillance et d'entretien des ouvrages, ainsi que les circonstances d'application : régulières ou période de crise.

Le traitement fiscal de ces dépenses serait le suivant :

Les dépenses effectivement engagées pour ces travaux seraient

- Pour des particuliers, déduits de leur revenu global imposable ; en prévoyant que cette déduction soit étendue au calcul du revenu de référence pris en compte pour le plafonnement de l'IFI, afin que les personnes bénéficiant du plafonnement soient également incitées à investir pour l'intérêt général ;
- Pour des entreprises, déductibles du résultat avant IS.

Le cas des petites îles

S'ajoutent aux kilomètres de côtes évoqués ci-dessus, ceux qui entourent les îles françaises, soit en métropole et notamment les petites îles privées ou semi-privées, et en outre-mer. Rappelons que le SHOM estime à 19 000 km la longueur des côtes françaises, dont seulement 5 800 pour la métropole. L'archipel des Tuamotu à lui seul comprend près de 3 300 km de côtes, et 76 atolls, pour la plupart menacés par la montée des eaux, et nécessitant des investissements majeurs.

La Fondation de la Mer propose que les mécanismes décrits ci-dessus s'appliquent de facto à ces îles, dans une approche de convergence d'intérêts entre l'intérêt général et l'intérêt privé.

Proposition 3 : Encourager les propriétaires d'espaces naturels en bord de mer à participer à la protection de la biodiversité

La seule façon de préserver les espaces naturels détenus par des personnes privées est de freiner leur artificialisation et de leur conserver, au moins, une neutralité économique. Les écosystèmes produisent gratuitement des biens et services écosystémiques bénéfiques à la société. Or, les espaces naturels non mis en exploitation, qui sont souvent les plus importants en termes de biodiversité, ne bénéficient d'aucun abattement ou exonération, et ont vu leur charge fiscale renforcée en 2018. Il en est ainsi, par exemple, des zones du littoral, ainsi que des zones humides, milieux prioritaires, des marais, étangs, landes, friches, tourbières non exploitées, etc., tous milieux très riches en biodiversité.

©Fondation de la Mer – octobre 2019

Certains de ces espaces naturels entraînent des frais d'entretien, qui dans certains cas ne sont pas engagés faute de ressources financières.

Le Plan Climat élaboré par Nicolas Hulot et adopté par le gouvernement Philippe le 6 juillet 2017 et, plus particulièrement, à ses axes 5, 10, 16,17,18,19. L'axe 17 indique précisément : « Nous accompagnerons les propriétaires fonciers pour une incitation à la gestion active et durable de leurs biens et ainsi préserver la capacité de stockage des écosystèmes forestiers ». Si les écosystèmes spécifiques du littoral ne sont pas mentionnés, c'est sans doute du fait de la méconnaissance et de l'absence d'évaluation des services qu'ils rendent.

La mise en place du nouvel impôt sur les fortunes immobilières (IFI) en 2018 a engendré indirectement plusieurs reculs dommageables pour la biodiversité.

1) Les espaces naturels sont taxés à hauteur de 0,5 % à 1,5 % de leur valeur.

2) La taxation des revenus de ces espaces naturels est augmentée pour chaque tranche et peut atteindre 62,2 %.

3) Les abattements et exonérations sur l'IFI ne concernent que les terres agricoles exploitées et les forêts de production. Or, ces espaces, souvent exploités de façon intensive, sont les moins intéressants du point de vue de la biodiversité.

Certains espaces naturels n'ont aucun revenu. Ils doivent néanmoins payer, chaque année, une Taxe sur le foncier non bâti, une Taxe pour chambre d'agriculture.

Le propriétaire d'espaces naturels paye ainsi un impôt allant jusqu'à 62,2 % sur ses revenus + une taxe annelle sur le foncier non bâti + une taxe annuelle pour chambre d'agriculture + le cas échéant un IFI de 0,5 % à 1,5 %. Les espaces naturels sont ainsi devenus les plus taxés de tous les biens en France. Or, le rendement des espaces naturels est estimé, en moyenne, à 1 %/an avant impôts.

La fiscalité est donc la plus élevée sur ce qui rapporte le moins aux propriétaires privés, et rend des services écosystémiques majeurs à la collectivité.

Cette pression fiscale accrue entraine ou accentue le rendement négatif après impôts des espaces naturels. Les impôts ne pouvant être payés par le revenu du bien, ils devront être acquittés par leur vente, leur fragmentation, en tentant de les urbaniser ou d'intensifier leur production pour en tirer un revenu un peu plus élevé, au détriment de leur caractère naturel. Ceci contribue à

- Accroitre l'artificialisation du territoire et à accélérer l'étalement urbain.
- Empêcher l'entretien de zones indispensables à la biodiversité ou à la protection du trait de côte.

Les sites Natura 2000 sont ainsi devenus également les biens les plus taxés en France. C'est d'autant plus le cas que 20 % seulement des sites Natura 2000 français sont en bon état de conservation, et que ces mesures vont agir au détriment des 80 % de sites en état de conservation insuffisant.

Proposition

La Fondation de la Mer propose que les espaces naturels humides et ceux du littoral, conservés dans leur état naturel, soient exemptés d'IFI et de taxe annelle sur le foncier non bâti, ainsi que de taxe annuelle pour chambre d'agriculture si ces espaces sont maintenus dans leur aspect naturel et génèrent des revenus agricoles ou fonciers limités à une exploitation durable.

©Fondation de la Mer – octobre 2019

BIOMIMÉTISME MARIN

RAPPORT DE SYNTHÈSE
ÉDITION 2020

Communauté d'agglomération PAYS BASQUE EUSKAL Elkargoa

BIARRITZ

CEEBIOS

Région Nouvelle-Aquitaine

Cette synthèse a été réalisée grâce au soutien de la région Nouvelle Aquitaine, la ville de Biarritz et la Communauté d'Agglomération Pays Basque.

Nous remercions Tarik Chekchak pour sa contribution à la relecture de ce document.

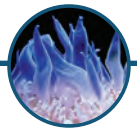


TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION..... 4
Contexte : La Nouvelle-Aquitaine, une région pionnière
Objectif de la démarche
Histoire de l'océanographie
Bénéfices apportés par l'océan
- Découvertes et prix Nobel
- Services écosystémiques
- Menaces sur la biodiversité marine

OPPORTUNITÉS D'INNOVATIONS DE LA BIODIVERSITÉ MARINE.....8
Quelques acteurs internationaux du biomimétisme marin
Opportunités offertes par la biodiversité marine
- Diversité d'habitats marins
- Aperçu de la biodiversité marine
- Classification des organismes marins
- Bases de données biologiques marines
- Ressources en biodiversité et opportunités pour la France
- Spécificités du milieu océanique en termes de contraintes pour les espèces

Taxonomie fonctionnelle, Fonctions biologiques et besoins fonctionnels de l'industrie
- Fonctions biologiques
- Besoins fonctionnels de l'industrie

POTENTIEL D'APPLICATIONS DU BIOMIMÉTISME MARIN..... 15
Transport et Mobilité
Information et communication
Environnement
Santé et biomédical
Energie et éclairage
Procédés industriels

BIOMIMÉTISME MARIN ET CROISSANCE BLEUE..... 21

QUELQUES EXPERTISES FRANÇAISES LIÉES AUX RESSOURCES MARITIMES.....22

COMPÉTENCES RÉGIONALES EN NOUVELLE-AQUITAINE.....25

ANNEXE : SECTEURS INDUSTRIELS DE LA CROISSANCE BLEUE.....29

A PROPOS DES AUTEURS.....30

SÉLECTION DE RÉFÉRENCES.....31

NOTES.....32

INTRODUCTION

CONTEXTE : LA NOUVELLE-AQUITAINE, UNE RÉGION PIONNIÈRE

Depuis 2016, la Nouvelle-Aquitaine témoigne d'un positionnement affirmé sur le biomimétisme, ce qui en fait une région pionnière à l'échelle nationale.

La présente étude se positionne dans le contexte Économie Bleue[1] local de la Région Nouvelle Aquitaine. La Région Nouvelle-Aquitaine a initié en Février 2018 la création d'un cluster régional dédié à la croissance bleue pour fédérer les acteurs du maritime. Sa création s'inscrit dans une politique visant à anticiper et accompagner les mutations économiques et environnementales des activités liées à la mer.

Le biomimétisme marin est un axe de développement identifié par la Communauté d'Agglomération Sud Pays Basque. Sous l'impulsion du Maire de Biarritz, Michel Veunac, la ville de Biarritz et l'agglomération Sud Pays Basque souhaitent se positionner sur la thématique du biomimétisme marin via la préfiguration d'un pôle dédié à la démarche pour accompagner les mutations technologiques et économiques de l'économie bleue. L'agglomération souhaite étudier la faisabilité d'intégration de ce pôle dans le cadre du développement d'Ocean Start, la future technopole dédiée à l'Économie de l'Océan.

Le projet du développement d'un pôle dédié au biomimétisme marin se construit dans un contexte de convergence entre les enjeux climats et biodiversité, et la volonté du cluster croissance bleue, promouvant le développement de technologies à moindre externalités négatives (sur-exploitation, pollution, empreinte carbone, etc.) et envisager la restauration et la régénération des milieux marins (infrastructures à biodiversité positive).
Ces enjeux font échos aux engagements de la France envers les Objectifs du Développement Durable (OOD / 2030) et des Objectifs de Lagoya (Aichi / 2020) sur la biodiversité. Nombreux des indicateurs de ces objectifs mondiaux ont une résonance marine et la démarche du biomimétisme tourné vers le monde marin, à la biodiversité riche et méconnue, pourrait être un levier d'innovation responsable pour atteindre ses objectifs.

« L'océan est l'avenir de l'homme, c'est dans l'océan qu'on trouvera les ressources, les solutions pour répondre aux grands enjeux de l'homme. Si on sait le respecter, il saura nous montrer toute sa générosité ».
Michel Veunac, Maire de Biarritz

OBJECTIF DE LA DÉMARCHE

1. Favoriser une meilleure connaissance trans-disciplinaire des écosystèmes marins
2. Déduire de cette connaissance des principes d'innovation en éco-conception et ingénierie des organisations
3. Contribuer à répondre de façon synergique aux engagements de la Région et de la France sur le changement climatique, la crise de la biodiversité et les objectifs du Développement Durable des Nations Unies (ODD pour 2030)
4. Accompagner et former au biomimétisme marin les parties prenantes
5. Favoriser l'émergence de nouveaux emplois dans les filières concernées
6. Stimuler la réflexion autour de mécanismes innovants de financement de la protection de la biodiversité marine.

[1]L'économie bleue est "*l'utilisation durable des ressources océaniques pour la croissance économique, l'amélioration des moyens de subsistance et des emplois, tout en préservant la santé des écosystèmes océaniques*", d'après la définition de la Banque mondiale.

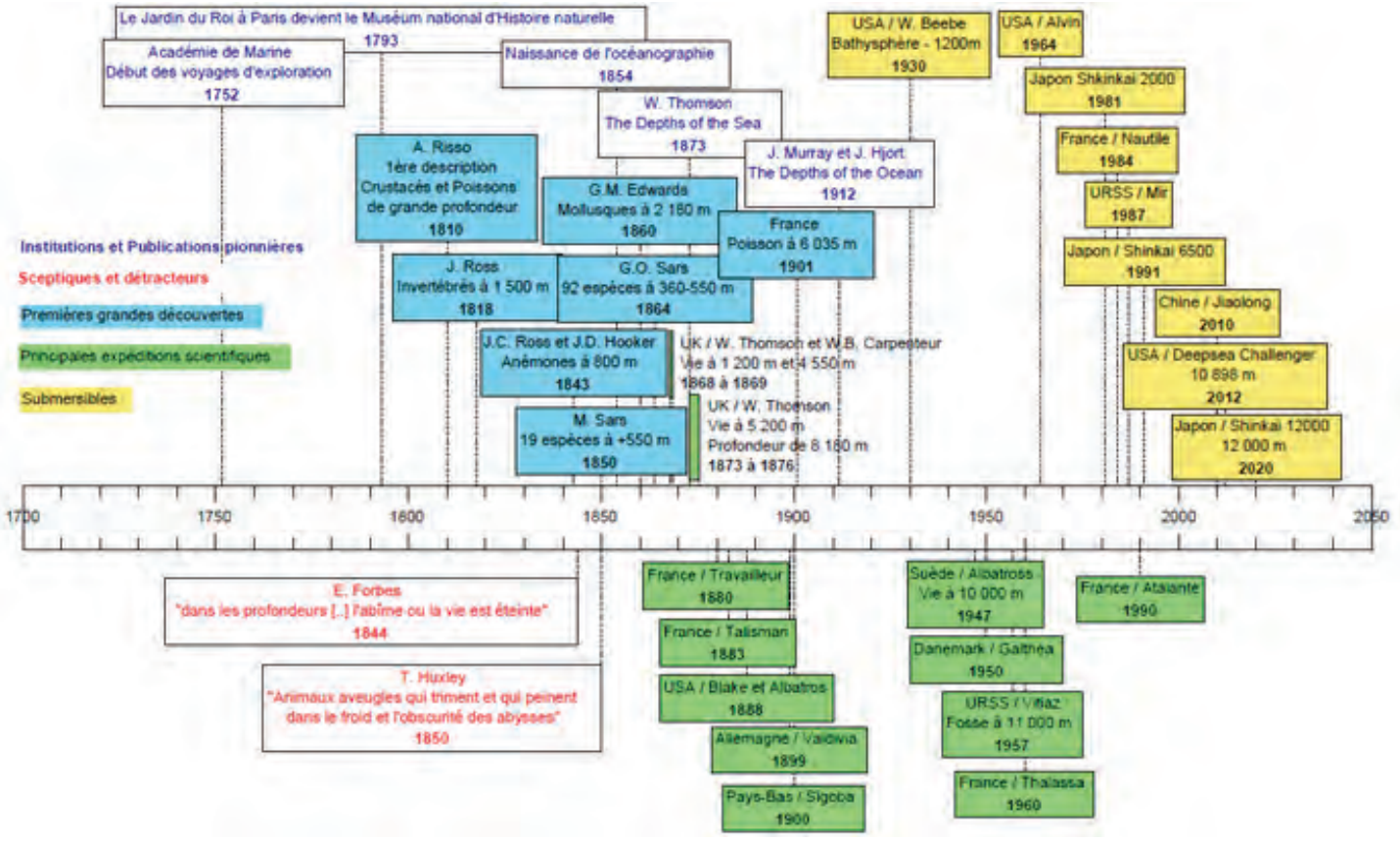
HISTOIRE DE L'OCÉANOGRAPHIE

La surface des océans représente plus de 70% de la surface du globe et 99% des espaces habitables (en volume). Actuellement, moins de 10% du relief des fonds marins, au-delà de 200 mètres de profondeur, est connu, alors qu'en parallèle, la NASA a soigneusement cartographié la Lune, Mercure, la quasi-totalité de Vénus, et même d'une planète rouge située à quelque 225 millions de km.
Les voyages d'exploration débutent en 1752 avec l'Académie de Marine. En 1854 naît l'océanographie.

« Les teintes sous-marines sont indescriptibles d'après la gamme des couleurs terrestres et, de même, notre langage devient vague et limité si nous l'utilisons pour reconstituer des images sous-marines. »

W. Beebe, bathysphère (submersible) 1930. La frise ci-après, retrace les premières grandes découvertes de biodiversité marine ainsi que les expéditions en submersible[2].
Régulièrement, grâce aux nouvelles technologies d'explorations d'habitats jusqu'alors inaccessibles, de nouvelles espèces sont découvertes dont des organismes microscopiques. Le taux de découverte et de description d'espèces marines est estimé à 1 600 espèces par an[3]. A part pour les mollusques, on dénombre peu de contributions d'amateurs avertis (alors qu'ils représentent 46% des nouvelles descriptions européennes terrestres).

Notre compréhension reste faible : 60% des espèces connues de poissons vivent de façon permanente en mer (plutôt que dans les océans) et parmi ceux-ci, 66% se trouvent en zone côtière jusqu'à 200m de profondeur



[2] *La Recherche, Les plus grandes controverses scientifiques – La vie continue jusque dans les abysses*, Hors-Série, Décembre 2017-Janvier 2018
[3] Bouchet P., Duarte C. M., *The Exploration of Marine Biodiversity: scientific and technological challenges*, 2006

Discours de M. Edouard PHILIPPE, Premier Ministre
Assises de l'Economie de la Mer, Le Havre - Mardi 21 novembre 2017

« La mer est un espace de connaissances ou plutôt d'ignorance. Y compris dans le pays de Charcot, de Paul-Emile Victor, de Cousteau. C'est pourquoi nous avons besoin de notre recherche fondamentale. Parce qu'on exploite respectueusement que ce que l'on connaît de manière intime. Parce que le biomimétisme montre que nous avons beaucoup à apprendre de la mer. Parce que la mesure, l'observation, l'évaluation de la faune et de la flore marines seront à la fois notre boussole et notre baromètre. »

BÉNÉFICES APPORTÉS PAR L'OCÉAN

DÉCOUVERTES ET PRIX NOBEL

La biodiversité marine a permis de nombreuses découvertes. Pas moins de treize prix Nobel de médecine[4] ont récompensé des travaux de recherche effectués à partir de modèles aquatiques.

Citons quelques exemples[5] :

- La découverte de la phagocytose chez l'étoile de mer par Elie Metchnikoff en 1908
- Le choc anaphylactique à partir de venin de méduse sur des chiens par Charles Richet en 1913
- Les mécanismes anti-polyspermie (un seul spermatozoïde féconde un ovocyte) à partir d'oursin par Otto van Warburg 1931
- Les mécanismes fondamentaux de la transmission de l'influx nerveux à partir du gigantesque axone du calamar par Alan Hodgkin et Andrew Huxley en 1963
- Les bases moléculaires de la mémoire grâce à une limace de mer par Eric Kandel en 2000
- Les molécules clés impliquées dans le développement des cancers (cycline et kinase) à partir d'une étoile de mer par Timothy Hunt en 2001

De plus, la biodiversité marine constitue un riche réservoir pour l'identification et l'extraction de molécules d'intérêt pharmacologique et cosmétique. 25 000 molécules[6] extraites du vivant et utilisées comme anti-cancéreux, antibiotiques, antiviraux, antifongiques…abondent. Pour le milieu marin, les éponges produisent à elles seules plus de 30 % de ces produits.

[4,6] *Mission économie de la biodiversité*, Biodiv' 2050, 2016.
[5] G. Bœuf, *Marine biodiversity characteristics*, Biodiversity, 334, 2011.

SERVICES ÉCOSYSTÉMIQUES

Les s ervices écosystémiques désignent les bénéfices que la société extrait des écosystèmes naturels[7].
Les différents bénéfices apportés par l'océan peuvent être classés de la manière suivante :

- Approvisionnement : nourriture, médicaments, modèles, habitats
- Régulation : érosion côtière, climat, maladie
- Support : formation sédimentaire, séquestration de contaminants, cycles de nutriments
- Culturels : esthétique, loisir, spirituel, non matériel

Par exemple, le phytoplancton marin contribue pour la moitié de la production primaire mondiale, il fournit 99% de la matière organique disponible pour la chaîne alimentaire.

Millennium Ecosystem Assessment, Global synthesis reports, 2005 / World Ocean Review, How the sea serves us, 2015

MENACES SUR LA BIODIVERSITÉ MARINE

Les zones peu profondes sont fortement affectées par leurs relations avec les continents. Et ceci, d'autant plus que 60% de la population humaine vit dans une bande côtière de moins de 100km[8].
Les populations non côtières à proximité des rivières et des voies navigables génèrent également des impacts indirects sur la biodiversité marine.

Les **pressions d'origine anthropique et environnementale** (pollution, surexploitation, changement climatique, destruction de l'habitat) modifient l'abondance et la répartition d'espèces marines. Dans les cinquante dernières années, la **surpêche** a été la **principale cause de déclin** des espèces[9].

Au début du XXIe siècle, la capacité biologique des stocks de poissons exploités commercialement était à un niveau historiquement bas. La FAO estime que trois quarts (75 %) des **stocks de poissons marins** exploités à des fins commerciales dans le monde sont soit **exploités à leur capacité maximale** et n'offrent aucune possibilité d'augmentation des prises (50 %), soit **surexploités** (25 %).

[7] 2005 Millennium Ecosystem Assessment – Global Synthesis Reports MEA 2005.
[8] G. Bœuf et al., Biodiversité en environnement marin, Rapport à l'Ifremer, 2010.
[9] 2005 Millennium Ecosystem Assessment – Global Synthesis Reports MEA 2005.

OPPORTUNITÉS D'INNOVATIONS LIÉES À LA BIODIVERSITÉ MARINE

QUELQUES ACTEURS INTERNATIONAUX DU BIOMIMÉTISME MARIN

Il n'existe actuellement pas d'institution dédiée de manière transversale au biomimétisme marin. A l'échelle internationale, on recense quelques projets. En France, il faut compter sur la mobilisation d'expertises en biologie / en océanographie /en sciences environnementales pour contribuer à une montée en puissance de cette approche (se reporter à la section « Expertises françaises liées aux ressources marines »).

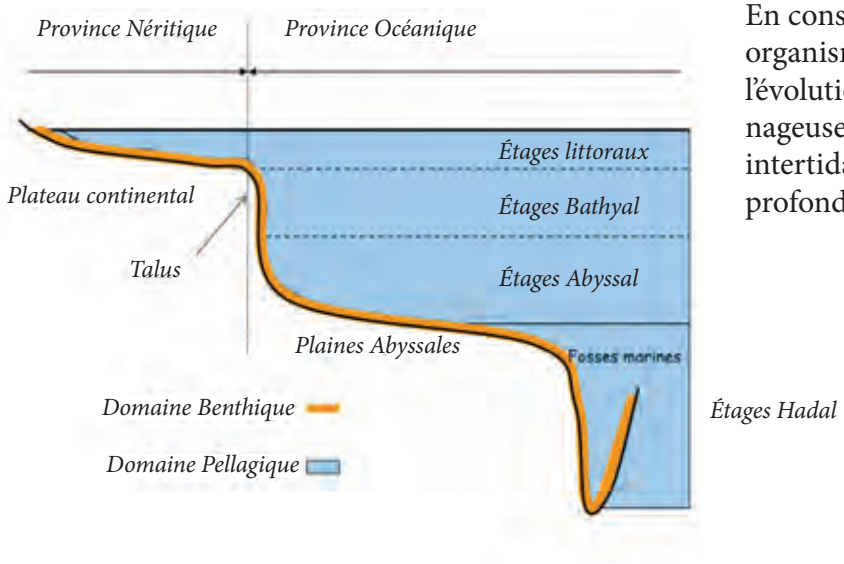
UNIVERSITÉ	PROJET
JAPON Hokkaido University	« Biomimetics database [10]» Développement d'une base de données pour le biomimétisme, rassemblant notamment des images de surface d'espèces aquatiques.
USA Harvard University Lauder Laboratory	Biomécanique et hydrodynamique des poissons Robotique et biomimétisme Comportements collectifs et locomotion
USA MIT Center for Ocean Engineering	Biomimétisme Robotique marine Energie, acoustique, transport
USA (region de Boston) Biomimicry New England	Biomimicry Living Labs Cours pratiques de biomimétisme liés à la biologie marine et aux milieux aquatiques : "UMass Boston Green Harbor Projects"
USA University of Chicago Marine Biological Laboratory	Biologie fondamentale Biodiversité et environnement
Royaume-Uni University of Aberdeen Ocean Lab	Technologies sous-marines Etudes environnementales
CROATIE Université de Zadar	Biomimicry Living Lab en collaboration avec Biomimicry New England Cours « Costal environnement science »
BELGIQUE Université de Mons Biologie des Organismes Marins et Biomimétisme	Adhésifs biologiques Mécanismes moléculaires

[10] https://www-lmd.ist.hokudai.ac.jp/en/future/biomimetics

OPPORTUNITÉS OFFERTES PAR LA BIODIVERSITÉ MARINE

DIVERSITÉ D'HABITATS MARINS

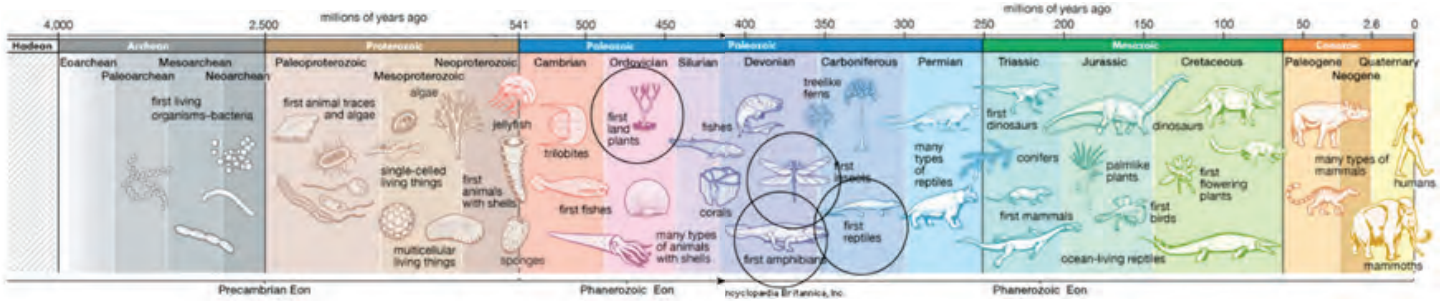
La Terre présente une grande diversité d'habitats marins, classifiés selon la distance à la côte continentale et selon la profondeur d'eau. Les domaines benthiques se situent à l'interface avec les dépôts sédimentaires du fond marin tandis que le domaine pélagique désigne les eaux océaniques libres.



La biodiversité marine est plus représentée dans les domaines benthiques que dans le domaine pélagique, et dans le domaine côtier plutôt qu'en haute mer ; avec des exceptions notables comme la faune associée aux monts sous-marins et aux récifs coralliens[11]. Ces récifs couvrent 0,2% de la surface des océans mais hébergent 1/3 des espèces marines.

En conséquence de cette diversité d'habitats, les organismes marins ont développé au cours de l'évolution différentes stratégies : espèces flottantes, nageuses, exposition aérienne partielle en zone intertidale, adaptées aux sources hydrothermales profondes (3 500 m) …

APERÇU DE LA BIODIVERSITÉ MARINE



Frise chronologique de l'apparition des espèces; Encyclopédique Britannica, Inc; 2013

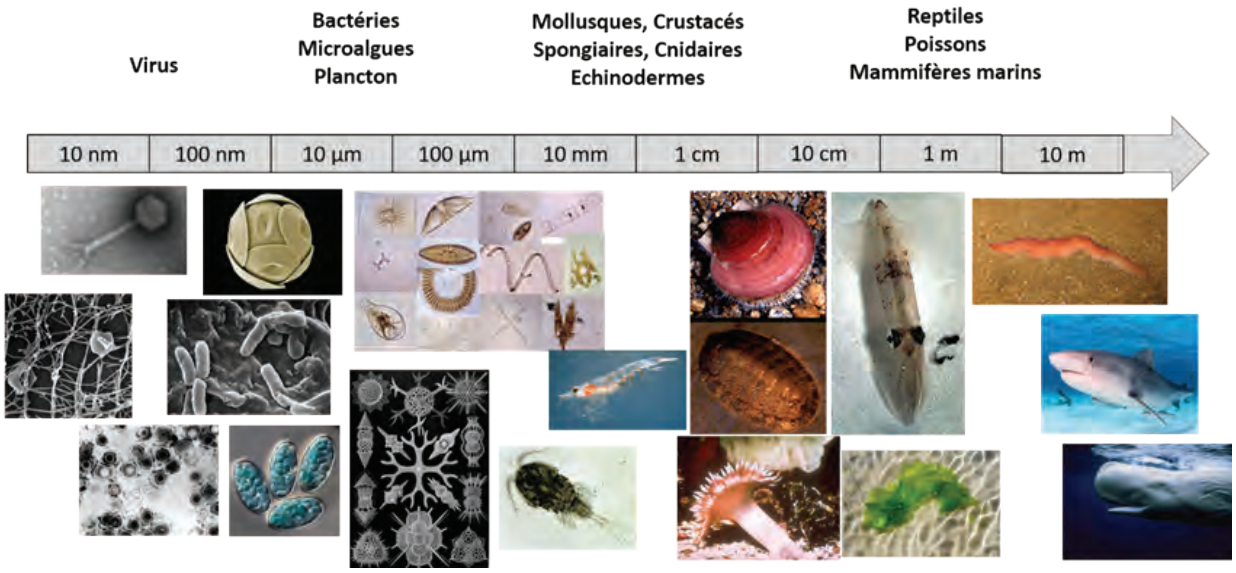
La biodiversité mondiale est estimée entre 3,6 et 100 millions d'espèces dont environ 10 % ont été décrites. Sur 1,5 millions d'espèces connues sur Terre, 280 000 sont des espèces marines [12]. Et ceci malgré une réserve de biodiversité marine équivalente ou supérieure aux forêts tropicales et une vie marine plus ancienne (3.8 milliards d'années d'évolution des espèces dont 3 dans l'eau).

Les espèces marines connues sont listées dans le World Register of Marine Species (WoRMS http://www.marine-species.org/). La majorité des espèces marine connues vivent sur le plateau continental, le long du littoral, à moins de 200m de profondeur. Les poissons sont les mieux documentés : 48 000 espèces dont la grande majorité en eaux peu profondes (récifs coralliens).

[11] G. Bœuf et al., *Biodiversité en environnement marin*, Rapport à l'Ifremer, 2010.
[12] G. Bœuf, *Marine biodiversity characteristics*, Biodiversity, 334, 2011.

CLASSIFICATION DES ORGANISMES MARINS

La biodiversité marine regroupe des organismes de taille macroscopique de plusieurs mètres pour les grands cétacés à quelques dizaines de nanomètres pour les virus marins.



La biodiversité marine peut être classée selon trois domaines : les Bactéries, les Archées et les Eucaryotes. Les organismes formant deux des trois domaines, celui des Bactéries et celui des Archées, sont tous des Procaryotes. La plupart des Procaryotes sont unicellulaires et microscopiques. Le domaine des Eucaryotes est subdivisé en trois règnes dont celui des plantes et des animaux (eucaryotes multicellulaires) et les protistes (principalement unicellulaires).

La flore marine regroupe :
les algues : algues vertes ou Chlorophycées, algues rouges ou Rhodophycées, algues brunes ou Phéophycées)
les Phanérogames marines et le phytoplancton.

La faune marine regroupe :
les invertébrés marins (spongiaires, cnidaires, vers, mollusques, crustacés et échinodermes)
les vertébrés marins (poissons, reptiles, oiseaux de mer et mammifères marins).
Le plancton regroupe des organismes très diversifiés d'un point de vue taxonomique, appartenant à la fois aux procaryotes et aux eucaryotes. Le plancton végétal est appelé phytoplancton. Il regroupe l'ensemble des espèces réalisant la photosynthèse (cyanobactéries, diatomées, coccolithophoridés…). Le phytoplancton séquestre le dioxyde de carbone atmosphérique et contribue pour la moitié de la production primaire mondiale [13].

Le plancton animal est appelé zooplancton. Il se nourrit de matière vivante, d'origine animale ou végétale. Les spongiaires, les cnidaires (méduses), les vers, les crustacés (krill, copépode), les échinodermes, les vertébrés ont des espèces planctoniques de manière permanente (holoplancton) ou seulement à un stade de développement (méroplancton).

[13] G. Bœuf et al., Biodiversité en environnement marin, Rapport à l'Ifremer, 2010

BASES DE DONNÉES BIOLOGIQUES MARINES

Des informations détaillées et spécifiques à une espèce peuvent être trouvées dans des bases de données générales comme « Tree of Life Project », « GBIF » (Global Biodiversity Information Facility), « EoL » (Encyclopedia of Life), Wikispecies), Bold System (Barcode of Life data system). Des bases de données spécialisées existent pour la biodiversité marine :

- WoRMS (World Register of Marine Species) répertorie l'ensemble des espèces marines connues
- OBIS (Ocean Biogeographic Information System) propose un géoréférencement d'espèces marines
- SeaLifeBase (Base de données pour l'ensemble des espèces marines et d'eaux douces)
- Biocean (Base de données Ecologie Benthique en Environnement Profond résultats des campagnes océaniques françaises, grandes profondeurs)
- ERMS (European Register of Marine Species)
- SCAR MarBIN (SCAR Marine Biodiversity Information Network – Antarctique)
- FishBase

RESSOURCES EN BIODIVERSITÉ ET OPPORTUNITÉS POUR LA FRANCE

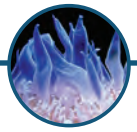
Actuellement, plus de 10 millions d'espèces ont colonisé une multitude d'habitats, grâce à des solutions optimisées et adaptées aux contraintes de leur environnement à un instant donné. Seulement 10 % environ ont été décrites. Des facteurs écologiques expliquent la plus faible diversité de la biologie marine comparée à la diversité terrestre : Peu d'environnement sont propices à l'endémisme d'espèces et peu de spéciation en raison de conditions environnementales très stables. Il en résulte que la biodiversité marine est composée principalement de microorganismes.

La France possède le deuxième plus grand espace maritime au monde (zone économique marine ZEE), avec 11 millions de km^2, des milliers de kilomètres de côtes, trois façades maritimes - la Manche/Mer du Nord, l'Atlantique et la Méditerranée - et une présence dans tous les océans du monde[14]. La France abrite 10 % de la biodiversité mondiale connue avec ses territoires d'Outre-mer. La part de la biodiversité mondiale représente en France :

Au moins 50 % des mammifères marins
20 % des échinodermes et des cnidaires (coraux, méduses, etc.)
25 % des oiseaux
20 % des poissons marins et d'eau douce
Plus de 10 % des mammifères terrestres
7 % des insectes connus au niveau mondial.
Les insectes représentent la moitié de la faune française.

Le Muséum National d'Histoire Naturelle de Paris possède près de 70 millions de spécimens, soit l'une des trois plus grosses institutions mondiales. C'est une opportunité pour la France en termes de ressources en biodiversité et connaissances académiques.
Cette géographie favorable doublée d'atouts industriels indéniables, permet à la France de bénéficier d'un potentiel de développement parmi les plus importants d'Europe, sources de nombreux emplois et de retombées économiques, en particulier dans les régions littorales.

[14] *La biodiversité marine : une richesse à préserver, MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ENERGIE ET DE LA MER*, 10 Juillet 2015.



SPÉCIFICITÉS DU MILIEU OCÉANIQUE EN TERMES DE CONTRAINTES POUR LES ESPÈCES

Au cours de l'évolution, les organismes marins ont développé des stratégies pour survivre dans le milieu océanique et s'adapter aux contraintes qu'il impose.

- Milieu continu
- Pression et turbulences
- Dispersion par les courants

- Oxygène et nutriments dissous
- Corrosion par le sel

- Milieu absorbant ou diffusant selon la longueur d'onde
- Rayonnement UV près de la surface
- Obscurité des abysses

D'une part, l'oxygène et les nutriments sont dissous dans l'eau. Les organismes ont ainsi développé des systèmes de respiration performants leur permettant d'extraire l'oxygène de l'eau (par les branchies des poissons et la peau de serpents par exemple), ainsi que des molécules de transport du dioxygène efficaces.
En effet, l'hémoglobine extracellulaire des vers marins Arenicola marina permet de transporter 40 fois plus de dioxygène que l'hémoglobine humaine grâce à une affinité pour l'oxygène 10 fois supérieure[15]. Les organismes marins ont développé certains modes de nutrition qui requièrent des dispositifs de filtration par une mise en circulation de l'eau comme chez certaines éponges marines[16].

D'autre part, les courants et les turbulences imposent des contraintes hydrodynamiques aux organismes. Cela concerne en premier lieu leur survie. En effet, les organismes ancrés au sol doivent réduire le risque d'être arrachées par les courants.
Chez les algues, cela se traduit par des touffes compactes de taille réduite accrochées au sol ou chez les grandes algues qui atteignent la surface de l'eau, cela se traduit par des structures flexibles capables de se déformer dans les courants pour réduire la trainée[17].

Ces contraintes concernent en second lieu les modes de déplacement des organismes marins. Ils se sont dotés de structures souples capables d'onduler et de se déformer : battements ciliés, ondulation des anguilles, oscillation des nageoires…

Le milieu marin est salé par nature, ce qui oblige les organismes à lutter contre la corrosion par le sel.

De plus, la dispersion des molécules par les courants influe sur les stratégies de communication mises en place par les organismes.

Enfin, l'eau absorbe ou diffuse les rayons lumineux différemment selon leur longueur d'onde. Cela se traduit par une filtration des rayons par l'eau et une stratification du milieu marin : le rayonnement ultra-violet près de la surface contraste avec l'obscurité des abysses.
En conséquence, certains organismes ont développé des stratégies de protection contre les rayons ultra-violets grâce à la synthèse de molécules actives protectrices ; tandis que certains organismes photosynthétiques ont développé à l'inverse des dispositifs qui permettent de focaliser la lumière incidente collectée. Dans les eaux profondes, 80 à 90 % des espèces ont développé la capacité d'émettre de la lumière afin d'assurer des fonctions essentielles telles que se nourrir, trouver un partenaire pour la reproduction, se protéger contre les prédateurs. De tels organismes sont soit bioluminescents soit phosphorescents.

[15] Rousselot et al., Arenicola marina extracellular hemoglobin: a new promising blood substitute, Biotechnol. J. 1, 333-345, 2006.
[16] Anderson I.A., Vincent J.F.V. & Montgomery J.C., Ocean Innovation – Biomimetics beneath the waves, CRC Press, Chapter 1 (2016)
[17] Vogel S., Drag and flexibility in sessile organisms, American Zoologist, 24(1): 37-44, 1984

TAXONOMIE FONCTIONNELLE : FONCTIONS BIOLOGIQUES ET ENJEUX INDUSTRIELS

Les contraintes imposées par le milieu marin à la biodiversité marine sont celles imposées aux secteurs de l'économie de la mer : corrosion des coques de bateaux, encrassement par des microorganismes et des coquillages, résistance au mouvement…

Les organismes ont développé au cours de l'évolution une grande diversité de stratégies pour s'adapter à ces contraintes.

Cette convergence des contraintes entre monde biologique et monde industriel justifie l'approche du biomimétisme qui consiste à développer des solutions industrielles inspirées de modèles biologiques, ayant développé des stratégies efficaces et durables face à des contraintes similaires.

FONCTIONS BIOLOGIQUES

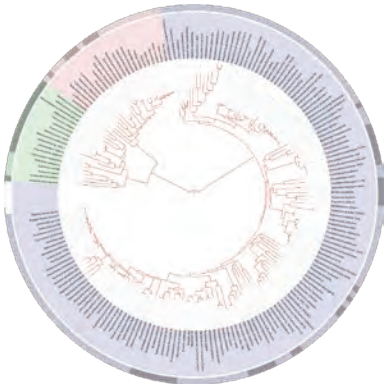
Les grandes fonctions biologiques peuvent être résumées en cinq catégories : respirer, se nourrir, se déplacer, s'ancrer, communiquer et se protéger.

BESOINS FONCTIONNELS DES SECTEURS D'APPLICATION

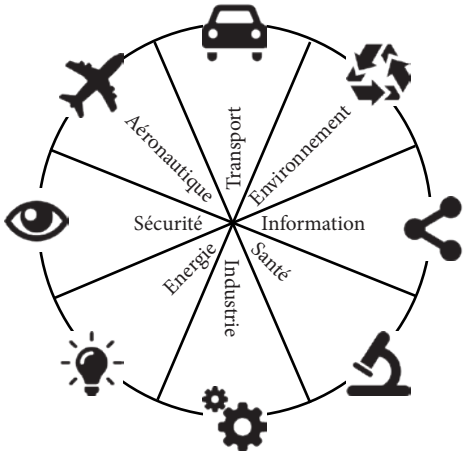
De nombreuses fonctions offertes par la biodiversité convergent vers les propriétés recherchées par l'industrie : en termes de filtration, mise en circulation de fluides, déplacement, adhésion, anti-adhésion, anticorrosion, communication, protection…

La taxonomie fonctionnelle consiste à raisonner en termes de fonctions. L'objectif est d'effectuer des rapprochements entre besoins fonctionnels de l'industrie et fonctions biologiques, de manière transverse aux secteurs d'activités et aux familles d'organismes biologiques.

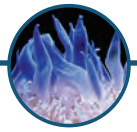
Secretariat of the Convention on Biological Diversity (2012). Marine Biodiversity—One Ocean, Many Worlds of Life. Montreal, 77 pages



Phylogenetic tree ; Ivica Letunic: Iletunic. Retraced by Mariana Ruiz Villarreal: LadyofHats
Cette image a été générée par iTOL : Interactive Tree Of Life



Secteurs d'activité, Ceebios; 2018



Le biomimétisme marin met à profit les enseignements tirés de l'approche comparative de taxonomie fonctionnelle.

Le biomimétisme marin concerne à la fois les approches d'innovation inspirée de la biodiversité marine, mais également les opportunités de développement de technologies bio-inspirées pour les secteurs de l'économie de la mer.

Ci-dessous un panorama des opportunités d'innovations inspirées des grandes fonctions biologiques et leurs applications potentielles :

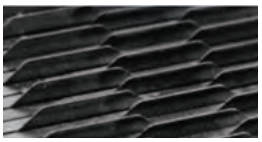
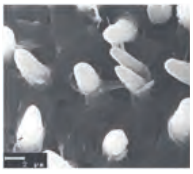
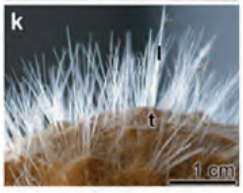
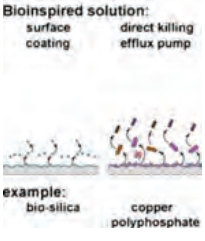
FONCTION BIOLOGIQUE	MÉCANISME	MODÈLES BIOLOGIQUES	APPLICATIONS
Respirer Se nourrir	Capter l'oxygène Filtrer les nutriments	Anémones Branchies de poisson, Hémoglobine des vers de sable Diatomées	Désalinisation Filtration Transplantation d'organes
Se déplacer	Se déformer Interactions fluide/ structure entre l'eau et les organes de locomotion	Anguilles Poulpe Raie Nageoires de baleine	Aéronautique Robotique Energie
S'ancrer Ne pas adhérer	Bio-adhésifs mécaniques Colles biologiques	Ventouses du poulpe, Byssus de la moule Colle du vers tubulaire, peau de requin, antifouling	Médecin Revêtements antibactérien Antifouling
Communiquer	Signaux acoustiques/ chimiques Communication Inter-espèces ou intra-espèces Camouflage	Comportements collectifs des bancs de poissons, dauphins, sèches	Télécommunication Défense Capteurs
Se Protéger	Biosynthèse de molécules actives Matériaux composites Structure hiérarchique	Carapaces des crustacés, poissons de récifs, algues, cyanobactéries	Santé, biomédical Pharmacologie Cosmétique Agro-alimentaire

POTENTIEL D'APPLICATIONS DU BIOMIMÉTISME MARIN

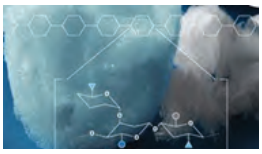
Cette partie explicite le potentiel du biomimétisme marin dans un grand nombre de secteurs : transport et mobilité, information et communication, environnement, santé et biomédical, énergie et éclairage et enfin, dans le domaine des procédés industriels.

Pour chacun de ces secteurs, l'entrée dans le tableau sur la gauche se fait par enjeu industriel. L'enjeu est ensuite rapproché d'une grande fonction biologique : respirer/se nourrir, se déplacer, s'ancrer, communiquer ou se protéger. La fonction biologique identifiée permet ensuite d'orienter la recherche d'organismes modèles, ayant développé des stratégies qui convergent vers la problématique industrielle. Des exemples d'applications s'inspirant de ces stratégies sont présentées.

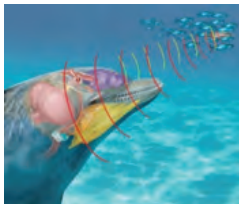
TRANSPORT ET MOBILITÉ

ENJEU INDUSTRIEL	FONCTION BIOLOGIQUE	EXEMPLE	MÉCANISME	APPLICATION
Diminuer la consommation de carburant	Se déplacer *Réduction de la traînée*	 Requin des Galapagos *Carcharhinus galapagensis*	 *Reif 1985* Microstructuration de surface et flexibilité des denticules diminuent les turbulences	 *Bechert 1997* Surface des ailes des avions, des coques des bateaux
Lutter contre l'encrassement biologique dans l'industrie navale (augmente la friction et réduit la vitesse)	Se protéger Ne pas adhérer *Autonettoyage des surfaces*	 Crabe *Cancer pagurus*	 *Bers 2004* Microtopographie de la surface de la carapace empêche l'adhésion de barnacles	 Revêtement de bateaux qui s'auto-débarassent des salissures Bayer "Green Ocean Coating Heavy Duty"
	Se protéger Ne pas adhérer *Toxicité de substances chimiques contre les bactéries*	 Eponge marine *Suberites domuncula*	 *Müller 2013*	

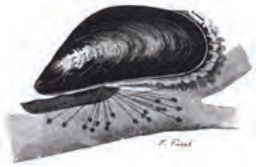
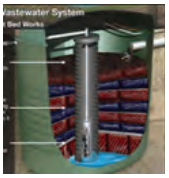
TRANSPORT ET MOBILITÉ

ENJEU INDUSTRIEL	FONCTION BIOLOGIQUE	EXEMPLE	MÉCANISME	APPLICATION
Lutter contre l'encrassement biologique dans l'industrie navale (augmente la friction et réduit la vitesse)			Spicules de silice à la surface sécrètent des composés qui causent la mort cellulaire des bactéries	Filaments de silice à la surface et toxicité du cuivre ingéré par les bactéries
Lutter contre la corrosion dans l'industrie navale	Se protéger *Substances chimiques protectrices*	 Molécules dintérêt synthétisées par des microorganismes	Exopolysaccharides bactériens protègent de la corrosion	Polymaris Biotechnology Procédé de sélection de souches bactériennes et de criblage
Développer des robots capables de se déplacer dans l'eau	Se déplacer *Ondulation, oscilation, nage à réaction*	Mantabot	Robot Poulpe Octopus	Robot Anguille RAAMO

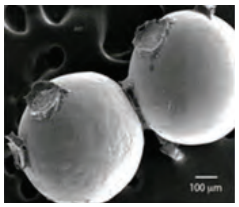
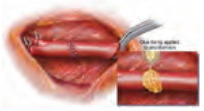
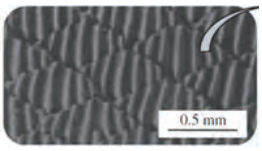
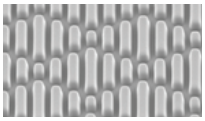
INFORMATION ET COMMUNICATION

ENJEU INDUSTRIEL	FONCTION BIOLOGIQUE	EXEMPLE	MÉCANISME	APPLICATION
Eviter la collision entre éléments se déplaçant de manière autonome	Se déplacer		Contrôler la présence d'obstacles dans l'environnement immédiat du groupe	NISSAN
Développer des systèmes de localisation	Communiquer	 *Anderson 2016*	Echolocalisation	

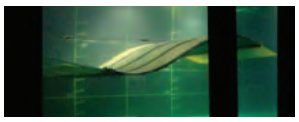
ENVIRONNEMENT

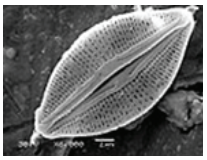
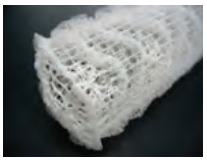
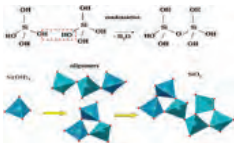
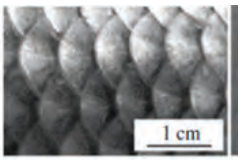
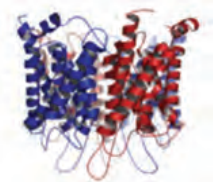
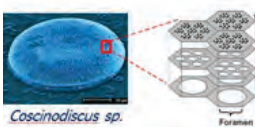
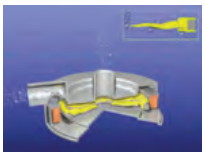
ENJEU INDUSTRIEL	FONCTION BIOLOGIQUE	EXEMPLE	MÉCANISME	APPLICATION
Améliorer la qualité de l'air intérieur en développant des alternatives de colles non toxiques (sans formaldéhyde)	Adhérer	 Moule s'ancre sur les rochers humides par le byssus	*Flammang 2015* Adhésion par des filaments de tyrosine	Assemblage par des protéines de soie
Traiter les eaux usées	Se nourrir	Vers de sable *Lumbrinereis sp.*	Décomposition organique par l'activité biologique des vers	 Biolytix Bioprocédés de traitement des eaux usées
Améliorer l'intégration environnementale des ouvrages en mer Restaurer des habitats pour la biodiversité sur les sites côtiers abimés	S'ancrer Se nourrir	Oursin diadème *Echinothrix diadema* Herbier à Posidonie *Posidonia oceanica*	L'implantation progressive d'organismes marins permet de nourrir les juvéniles qui s'y installent.	Module Oursin © Module Roselière © SEABOOST Reconstitution de récifs à partir de matériaux biosourcés (fibres de coco, coquilles d'huitres et de moules)
Diminuer la présence de résidus de crème solaire dont les nanoparticules dans les sites côtiers et les récifs	Se protéger	Algues (algue rouge) Poissons de récifs 	Molécules bioactives (mycosporine-like amino acids)	Fonctionnalisation de biopolymères avec des molécules bioactives Fernandes et al. 2015

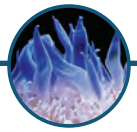
SANTÉ ET BIOMÉDICAL

ENJEU INDUSTRIEL	FONCTION BIOLOGIQUE	EXEMPLE	MÉCANISME	APPLICATION
Développer des colles non toxiques, capables de se solidifier dans le corps humain, soit dans un milieu humide	Adhérer	Ver marin *Phragmatopoma californica* construit un tube en sable autour de lui	 *Park 2017* Les grains de sable adhèrent les uns aux autres grâce à une colle sécrétée par le ver (nanoparticules)	 GECKO BIOMEDICAL
Lutter contre le cancer		Huitre creuse *Crassostrea gigas*	Delisle 2018 L'huitre est capable d'activer ou de désactiver l'effet Warburg, impliqué dans la prolifération des cellules cancéreuses chez l'Homme.	Ifremer
Conserver les greffons d'organes privés d'oxygène avant de les transplanter	Respirer	Ver arénicole marin *Arenicola marina*	Hémoglobine extracellulaire s'avère transporteur d'oxygène universel. Molécule utilisée comme adjuvant de solutions de préservation commerciales.	HEMARINA Meilleure oxygénation des greffons
Diminuer les risques de contaminations liés à la formation de biofilms dans les cathéters, les implants…	Se déplacer	Requin des Galapagos *Carcharhinus galapagensis*	 Reif 1985 Rapide circulation d'eau sur la peau diminue la probabilité d'implantation des microorganismes, + Taille des « Riblets » vs. bactéries défavorise la colonisation	Sharklet Technologies, Inc.  Surfaces antibactériennes

ENERGIE ET ÉCLAIRAGE

ENJEU INDUSTRIEL	FONCTION BIOLOGIQUE	EXEMPLE	APPLICATION
Améliorer le rendement énergétique des éoliennes	Se déplacer *Reduction de la résistance aux mouvements et de la trainée*	 Baleine à bosse *Megaptera novaeangliae* Contour des nageoires présente une succession de protubérances qui facilite l'écoulement d'eau	 WHALEPOWER Pâles d'éoliennes reproduit la forme des nageoires Rendement énergétique amélioré de 20 %
		 Mouvement de la queue de poisson	ADV TECH Eolienne urbaine dont le système d'actuation est un rotor épicycloïdal.
Convertir de l'énergie des vagues ou des courants en électricité	Se déplacer	 Anguille tigre *Myrichthys maculosus* Couplages fluide/structure ondulante	 EEL ENERGY Hydrolienne à membrane ondulante qui convertit l'énergie des vagues en électricité via un système électromécanique (1 MW pour 2,5 m/s)
	Se déplacer	 Comportements hydrodynamiques collectifs	 BioPower Systems Réseau de systèmes de conversion de l'énergie des vagues en électricité
Eclairer	Communiquer	 Bioluminescence des méduses *Aurelia aurita*	 TANGRAM ARCHITECTES Système passif sans électricité

ENJEU INDUSTRIEL	FONCTION BIOLOGIQUE	EXEMPLE	MÉCANISME	APPLICATION
Fabrication de verre dans des conditions de chimie douce	Se nourrir Se protéger	 Frustules siliceuses des Diatomées  Fibres des Eponges *Euplectella sp.*	 Silice fabriquée à partir de précurseurs présents en solution aqueuse	 Procédé Sol-gel de formation de couches minces, sphères, incluant des molécules organiques…
Lutter contre l'encrassement biologique (qui augmente les pertes de charge et le risque pathogène)	Ne pas adhérer	 Poisson *Micropterus*	 Surface superoléophile	
Purifier l'eau pour la rendre potable avec un procédé efficace	Se nourrir	 Protéines aquaporines filtrant l'eau à travers les membranes des cellules	Protéines transmembranaires qui filtrent sélectivement les molécules d'eau à travers la membrane	 AQUAPORIN Membranes filtrantes
Filtrer	Se nourrir	 *Anderson 2016*	Architecture à porosité graduelle	
Pomper Mettre en mouvement	Se déplacer	 Anguille tubicole *Gorgasia preclara*	Déplacement par ondulations du corps	 wavera Pompe à membrane ondulante



BIOMIMÉTISME MARIN ET CROISSANCE BLEUE

La croissance bleue recouvre l'ensemble des opportunités de développement durable de nouveaux produits, services, procédés et activités à partir des ressources et services rendus à la société par les écosystèmes marins et côtiers[18].
Ces innovations permettent d'assurer la pérennité et l'adaptation de l'économie maritime aux principaux défis sociétaux : création de valeur ajoutée et d'emplois durables, transition énergétique, prévention des risques littoraux et adaptation au changement climatique, enjeux alimentaires et sanitaires, protection de l'environnement marin, etc.

Les enjeux de développement de l'économie bleue résident non seulement dans le maintien des activités maritimes traditionnelles (aquaculture, conchyliculture, transport maritime, tourisme littoral, industries nautiques et navales), mais se trouvent également dans les secteurs émergents tels que les énergies marines renouvelables, l'utilisation des bio-ressources marines, les biotechnologies marines, l'aquaculture offshore, les ressources minérales profondes et les plateformes multi-usages profondes.

Le tableau suivant croise les opportunités d'innovations offertes par la biologie marine (en colonne) et les applications par secteur économique de l'économie bleue (en ligne).

	Pêche et aquaculture marines	**Industries nautiques et navales**	**Tourisme Littoral**	**Ports et infrastructures portuaires**	**Protection et surveillance du littoral**	**Energies marines renouvelables**	**Bio-technologies marines**	**Plateformes Offshore Multi-Usage**
Filtres et membranes	x	x					x	
Robotique		x			x	x		x
Energies renouvelables						x		
Science des matériaux		x				x		x
Bio-adhésifs		x		x				
Gestion du biofouling	x	x	x	x	x	x		x
TIC	x	x	x	x	x	x		x
Biodiversité moléculaire							x	

[18] CESER de l'Atlantique Conseils économiques sociaux environnementaux des régions Normandie, Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle Aquitaine

QUELQUES EXPERTISES FRANÇAISES LIÉES AUX RESSOURCES MARITIMES

INSTITUTS DE RECHERCHE

Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (IFREMER)
L'Ifremer, souvent cité comme la plus grande communauté océanographique d'Europe, contribue, par ses travaux et expertises, à la connaissance des océans et de leurs ressources, à la surveillance du milieu marin et du littoral et au développement durable des activités maritimes. À ces fins, il conçoit et met en œuvre des outils d'observation, d'expérimentation et de surveillance, et gère des bases de données océanographiques.

Muséum National d'Histoire Naturelle (MNHN)
Le Muséum intervient dans les sciences marines essentiellement via l'unité mixte de recherche **BOREA** (Biologie des Organismes et Ecosystèmes Aquatiques). Il s'appuie également sur deux stations de biologie marine en Bretagne : le Centre de Recherche et d'Enseignement sur les Systèmes Côtiers (CRESCO), fruit d'un partenariat avec l'Ifremer à Dinard, et la station de biologie marine de Concarneau, gérée en concertation avec le collège de France.

Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS)
Le CNRS co-anime sur la façade, en partenariat avec d'autres établissements, de très nombreuses unités mixtes de recherche et deux principales stations de biologie marine à Roscoff et Arcachon.

Institut de Recherche pour le Développement (IRD)
L'IRD est un organisme pluridisciplinaire reconnu internationalement, travaillant principalement en partenariat avec les pays méditerranéens et intertropicaux.
Il regroupe une dizaine d'unités de recherche en lien avec la biodiversité marine (LEMAR, BOREA, GRED, ISE-M, IMBE, EIO, MARBEC, ENTROPIE).

Institut Méditerranéen d'Océanologie (MIO)
L'Institut Méditerranéen d'Océanologie est un laboratoire de recherche en Océanologie des Universités d'Aix Marseille, de Toulon, sous la tutelle du CNRS et de l'IRD. Ses thématiques de recherche concernent l'océan, ses interfaces avec le continent et l'atmosphère, avec pour objectifs de mieux comprendre le système océanique et son évolution en réponse au changement global.

Institut Océanographique Paul Ricard
L'Institut Océanographique Paul Ricard a la double vocation de faire connaitre et protéger la mer et d'être un centre de recherche sur le milieu marin, en particulier en Méditerranée Les travaux des scientifiques portent principalement sur l'écologie littorale, la microbiologie marine, l'aquaculture, la lutte antipollution et la préservation de la biodiversité marine.

Agence pour la Recherche et la Valorisation Marines (ARVAM)
L'Agence pour la Recherche et la VAlorisation Marines assure un relais entre la Recherche Scientifique et les responsables de l'Environnement et du Développement dans la zone Océan Indien et plus particulièrement à la Réunion.

Centre de Recherches Insulaires et Observatoire de l'Environnement (CRIOBE)
Le Centre de Recherches Insulaires et Observatoire de l'Environnement est l'un des plus éminents laboratoires français pour l'étude des systèmes coralliens et le développement de technologies bioinspirées autour du corail. Il est implanté sur deux sites géographiques principaux, le campus de l'Université de Perpignan et la station de terrain sur l'île de Moorea en Polynésie française.

D'autres organismes nationaux comme l'Institut National de la Recherche Agronomique (INRA) ou l'Institut national de Recherche en Sciences et Technologies pour l'Environnement et l'Agriculture (IRSTEA) consacrent une partie de leurs travaux de recherche à des problématiques liées à la mer et au littoral.

ETABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE RECHERCHE

Les universités de la façade Atlantique (Rouen Normandie, Le Havre Normandie, Caen Normandie, Rennes 1 et 2, Bretagne Occidentale, Bretagne Sud, Nantes, Angers, Maine, La Rochelle, Bordeaux et Pau et Pays de l'Adour) sont toutes investies, à des degrés divers, dans les sciences et techniques de la mer, via des laboratoires et équipes qui leur sont propres[19]. L'Université parisienne Pierre et Marie Curie est également représentée sur la façade, notamment via la station biologique de Roscoff.

D'autres établissements d'enseignement supérieur, dont les écoles d'ingénieurs, mènent également des travaux de recherche dans le domaine des sciences et techniques de la mer :

- L'Ecole Nationale Supérieure Maritime (Le Havre, Saint-Malo, Nantes)
- l'Ecole Navale (basée à Brest)
- l'Institut national supérieur des sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage dit « Agrocampus Ouest » (Rennes, Beg-Meil et Angers)
- l'Ecole Centrale de Nantes
- l'École Nationale d'Ingénieurs de Brest
- l'Ecole Nationale Supérieure d'Ingénieurs de Caen
- l'Ecole Supérieure d'Ingénieurs des Travaux de la Construction de Caen
- l'École Nationale Supérieure de Techniques Avancées de Bretagne (basée à Brest)
- l'Institut Mines-Télécom Atlantique Bretagne-Pays de la Loire (à Brest, Rennes et Nantes)
- l'Ecole Nationale Supérieure d'Arts et Métiers (dont deux sites à Angers et Bordeaux)
- l'Institut national des sciences et techniques de la mer (Cnam-Intechmer) de Cherbourg-en-Cotentin.

[19] Innovation et économie maritime : un océan d'opportunités pour les régions de la façade atlantique française, Conseils Economiques Sociaux et Environnementaux de l'Atlantique, 2017.

La plupart de ces instituts de recherche nationaux et de ces établissements d'enseignement supérieur sont fédérées via des groupements de recherches, dont on peut citer :

Milieux et Ressources Aquatiques (MIRA)
Créée par l'Université de Pau et des Pays de l'Adour en janvier 2011, cette Structure Fédérative de Recherche associe huit laboratoires et équipes de recherche de l'UPPA, du CNRS, de l'Ifremer et de l'INRA. L'objectif général de MIRA est de fédérer les compétences et les moyens dédiés aux milieux aquatiques au sein de ces laboratoires, autour du thème des « Pressions anthropiques et des enjeux de durabilité des milieux aquatiques ».

Groupement de Recherche Energies Marines Renouvelables (GdR EMR)
Le GdR EMR vise à structurer la communauté académique sur les Energies Marines Renouvelables et à favoriser la mise en place de collaborations entre partenaires du GDR et le tissu industriel.

Groupement de Recherche Des micro-algues aux risques pour l'Homme et l'écosystème (GdR Phycotox)

Le GdR Phycotox regroupe les équipes françaises travaillant sur les zones côtières fréquemment touchées par les algues toxiques ou nuisibles. Ce GdR vise à mieux comprendre les risques sanitaires posés par les toxines, évaluer l'impact des algues toxiques sur l'écosystème marin et quantifier les risques socio-économiques.

STRUCTURES D'ACCOMPAGNEMENT DE L'INNOVATION

Cluster Maritime Français
Le Cluster Maritime Français (CMF) est un réseau d'entreprises créé en 2006 par et pour les professionnels afin de rassembler tous les secteurs du maritime et développer les opportunités d'innovation et de marchés (Construction et activités navales, Défense et actions de l'Etat en mer, Energies marines renouvelables, Formation maritime, Nautisme et plaisance, Oil & gas offshore, Pêche, aquaculture, produits de la mer, biotechnologies, Ports de commerce et services portuaires, Recherche scientifique et océanographique marines, Ressources minérales marines, Transport maritime).

Pôle Mer Bretagne Atlantique et Pôle Mer Méditerranée
Le Pôle Mer est un pôle de compétitivité dédié à l'innovation dans l'économie maritime et littorale. Il se décline en pôle Mer Bretagne Atlantique et Pôle Mer Méditerranée, selon la façade maritime concernée. En 2017, il compte 350 adhérents dont 200 TPE-PME. Le pôle a identifié six domaines d'action stratégique : Sécurité et sûreté maritimes, Naval et nautisme, Ressources énergétiques et minières marines, Ressources biologiques marines, Environnement et aménagement du littoral, Infrastructures portuaires et transports maritimes.

COMPÉTENCES REGIONALES EN NOUVELLE AQUITAINE

ACTEURS INSTITUTIONNELS

Communauté d'Agglomération Pays Basque
Sous l'impulsion du Maire de Biarritz, Michel Veunac, l'Agglomération Pays Basque souhaite étudier la faisabilité d'intégration d'un pôle dédié au biomimétisme marin dans le cadre du développement d'une future technopole dédiée à l'Economie de l'Océan.

ETABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE RECHERCHE

Institut des Sciences Analytiques et de Physico-Chimie pour l'Environnement et les Matériaux (IPREM)
Université de Pau et des Pays de l'Adour
Physico-chimie des surfaces et matériaux polymères
Matériaux biosourcés d'origine marine, Biomatériaux pour la santé, cosmétique et packaging

Laboratoire des sciences pour l'ingénieur appliquées à la mécanique et au génie électrique (SIAME)
Université de Pau et des Pays de l'Adour
Interactions vagues-structures, écoulement complexes et énergétique

Laboratoire Ressources halieutiques Aquitaine (IFREMER-LRHA)

Laboratoire de Chimie des polymères organiques (CNRS-LCPO)
Université de Bordeaux
Polymères biosourcés, Autoassemblage de polymères et sciences du vivant

Institut Européen de Chimie et Biologie (CNRS-IECB)
Université de Bordeaux
Chimie supramoléculaire biomimétique

Centre de Recherche Paul Pascal (CNRS-CRPP)
Université de Bordeaux
Matériaux fonctionnels par ingénierie colloïdale

ChemBioPharm (INSERM U1212)
Université de Bordeaux
Ingénierie biomédicale, chimie organique, nanotechnologies, matériaux bio-inspirés pour des applications thérapeutiques

Laboratoire de Chimie des Substances Naturelles (CNRS-LCSN)
Université de Limoges
Molécules d'intérêt issues de la biodiversité marine

Laboratoire Littoral, Environnement et Sociétés (CNRS-LIENSs)
Université de la Rochelle
Biodiversité et Fonctionnement des Ecosystèmes littoraux, Biotechnologies et Chimie des Bioressources pour la Santé

Observatoire PELAGIS, Systèmes d'Observation pour la Conservation des Mammifères et Oiseaux Marins (CNRS)
Université de la Rochelle

Ingénierie pour les Transports et l'Environnement (Institut P')
Université de Poitiers
Robotique, biomécanique, sport et santé

Aquapôle-INRA
Aquaculture/Croissance bleue

ESTIA
Ingénierie, Innovation, Textile

CENTRES DE RECHERCHE ET DE RESSOURCES

Institut des Milieux Aquatiques
Ecologie des eaux maritimes et fluviales, inventaires de biodiversité, Etudes d'incidences sanitaires et environnementales

Centre de la Mer de Biarritz s'articule autour de deux axes principaux : des activités pédagogiques/sensibilisation, et des recherches scientifiques/expertises concernant la biodiversité marine et les risques côtiers.

STRUCTURES D'ACCOMPAGNEMENT DE L'INNOVATION

Cluster Eurosima
EuroSIMA (Association Européenne des industriels des actions sports) réunit les acteurs de l'industrie de la glisse.

Comité Interdépartemental des Pêches et des Elevages Marins 64-40 (CIDPMEM 64-40)
Le comité local du quartier de Bayonne est la structure qui supervise toute l´interprofession de la pêche de Hendaye à Capbreton avec les délégués des métiers du poisson : marins, armateurs, mareyeurs, conserveurs, saleurs, ouvriers de criée, cultures marines. Il intervient sur tous les domaines : réglementation pêche, arrangements entre professionnels, formation et innovation.

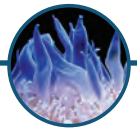
Cluster Croissance bleue
Le Cluster régional Croissance bleue réunit les acteurs du maritime néo aquitain pour co-construire la politique régionale maritime et favoriser la réussite et l'accélération des projets.

STRUCTURES DE DIFFUSION

aquarium BIARRITZ cité de l'océan BIARRITZ

Aquarium de Biarritz

La Cité de l'Océan de Biarritz contribue à la promotion du biomimétisme marin. A ce titre, elle a organisé l'évènement « L'Océan, Source d'inspiration et d'Innovation » en partenariat avec la Région Nouvelle-Aquitaine et Ceebios avec le 18 mars 2017.



ENTREPRISES

ENTREPRISE	SECTEUR D'ACTIVITÉ	THÉMATIQUES
S-WINGS BIOMIMETIC FINS GUETHARY	Sports de glisse	Dérive de planches de surf inspirée du déplacement des poissons pour plus de maniabilité
BILLABONG	Sports de glisse	Textiles et Matériaux
TRIBORD DESIGNED BY WATER	Sports de voile	Textiles et Matériaux
beyond the sea by Yves Parlier	Energie	Equipement des navires de fret d'ailes pour diminuer jusqu'à 30 % leur consommation de pétrole
Laboratoires de BIARRITZ Dermo-cosmétique bio	Chimie / Dermo-cosmétique	Algues utilisées en formulation
Fermentalg ocean green energy	Biotechnologies	Puits de carbone urbains utilisant l'activité de microalgues photosynthétiques
IMMUNRise TECHNOLOGIES	Biotechnologies	Protection des cultures contre les agents pathogènes grâce à des micro-algues marines
creocean Environnement & océanographie	Environnement littoral et océanographie	Exploration des ressources biologiques et énergétiques
ADV	Energie	Eolienne urbaine dont le système d'actuation est inspiré du mouvement de queue des poissons (rotor épicycloïdal)
rivages PRO TECH *Filiale du groupe Suez*	Environnement	Innovations pour la gestion des déchets et suivi du littoral
KRAKEN SUBSEA SOLUTIONS	Energies marines renouvelables	Eolien offshore, énergie thermique des mers, hydrolien, houlomoteur

ANNEXE : SECTEURS INDUSTRIELS DE LA CROISSANCE BLEUE

SECTEURS INDUSTRIELS DE LA CROISSANCE BLEUE

La croissance bleue recouvre l'ensemble des opportunités de développement durable de nouveaux produits, services, procédés et activités à partir des ressources et services rendus à la société par les écosystèmes marins et côtiers[10].
Ces innovations permettent d'assurer la pérennité et l'adaptation de l'économie maritime aux principaux défis sociétaux : création de valeur ajoutée et d'emplois durables, transition énergétique, prévention des risques littoraux et adaptation au changement climatique, enjeux alimentaires et sanitaires, protection de l'environnement marin, etc.

Les enjeux de développement de l'économie bleue résident non seulement dans le maintien des activités maritimes traditionnelles (aquaculture, conchyliculture, transport maritime, tourisme littoral, industries nautiques et navales), mais se trouvent également dans les secteurs émergents tels que les énergies marines renouvelables, l'utilisation des bio-ressources marines, les biotechnologies marines, l'aquaculture offshore, les ressources minérales profondes et les plateformes multi-usages profondes.

A PROPOS DES AUTEURS

Ceebios se positionne en structure d'intérêt général, visant à catalyser la richesse des compétences nationales du monde académique, de l'enseignement et de la R&D industrielle dans le domaine de la bio-inspiration autour de 6 axes :

1. Fédérer le réseau de compétences en biomimétisme,
2. Accompagner les projets innovants,
3. Développer les outils méthodologiques et de gestion de la donnée
4. Contribuer à la Formation,
5. Communiquer, influencer,
6. Contribuer au développement de plateformes et démonstrateurs.

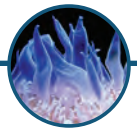
Des grands groupes tels que Air Liquide, Eiffage, ICADE, Renault, L'Oréal, LVMH, Rabot Dutilleul, Mäder, EGIS, Rte, EDF, Decathlon, Elan, Engie, Airbus, Suez, Naval Group, CNES, Corning, Faurecia, J&J, Maped, Salomon, Saint-Gobain et de nombreuses PMEs ont déjà adhéré à l'association Ceebios et plusieurs acteurs industriels et universitaires manifestent leur volonté de s'engager dans cette voie sur des enjeux à fort impact sociétal : éco-matériaux innovants, chimie verte, gestion de l'énergie et de l'eau, économie circulaire et nouveaux modèles agricoles.

Ceebios répond ainsi aux recommandations du Commissariat Général du Développement Durable en 2012[20], et celles du Conseil Economique Social et Environnemental en 2015[21] pour la structuration et mise en œuvre d'une feuille de route nationale du biomimétisme.

Ceebios accompagne la Région Nouvelle-Aquitaine depuis 2017 dans le déploiement du biomimétisme sur son territoire [22] : par la cartographie des acteurs du territoire pertinents pour le biomimétisme, par une étude d'impacts économiques autour de l'innovation bio-inspirée et par la mise en place de groupes de travail régionaux.

http://ceebios.com

[20] Commissariat Général au Développement Durable, Etude sur la contribution du biomimétisme à la transition vers une économie verte en France, H. Durand, 2012
[21] Conseil Economique, Social et Environnemental, Le biomimétisme : s'inspirer de la nature pour innover durablement, P. Ricard, 2015
[22] S'inspirer de la nature pour innover durablement – La Région Nouvelle-Aquitaine sur la voie du biomimétisme - Ceebios, 2016
La Nouvelle-Aquitaine, une région bio-inspirée – Cartographie des acteurs et évaluation des retombées socio-économiques – Ceebios, 2018



SÉLECTION DE RÉFÉRENCES

La biodiversité marine : une richesse à préserver - MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ENERGIE ET DE LA MER, 10 juillet 2015.

La Recherche, Les plus grandes controverses scientifiques – La vie continue jusque dans les abysses, Hors-Série Décembre 2017-Janvier 2018.

G. Bœuf & J.M. Kornprobst, Biodiversité et chimiodiversité marines, Biofutur 301 (2009).

G. Bœuf, Marine biodiversity characteristics, Biodiversity, 334 (2011).

Mission Economie de la Biodiversité, Biodiv' 2050, n°10 (2016).

G. Bœuf et al., Biodiversité en environnement marin, Rapport à l'Ifremer (2010).

W. Appeltans et al., The magnitude of global marine species diversity¸ Current Biology, 22 (2012).

I.A. Anderson, J.F.V. Vincent & J.C. Montgomery, Ocean innovation – Biomimetics beneath the waves, CRC Press (2016).

A. Guillot & J.A. Meyer, Poulpe fiction – Quand l'animal inspire l'innovation¸ Dunod, Chapitres 1,5,6 (2014).

S. Henrion, T. Vercruyssen & U.K. Müller, Swimming, swarming and sensing – Bio-inspired water robotics, Hydro International (2014).

J.O. Dabiri, Renewable fluid dynamic energy derived from aquatic animal locomotion¸ Bioinspiration and Biomimetics, 2 (2007).

J. Venkatesan & S.K. Kim, Marine biomaterials, Biomedical Applications, 53 (2015).

D.W. Green, W.F. Lai & H.S. Jung, Evolving Marine Biomimetics for Regenerative Dentistry¸ Marine Drugs, 12 (2014).

P. Flammang & R. Santos, Biological adhesives: from biology to biomimetics, Interface Focus, 5 (2015).

K.A. Park et al., Advances in medical adhesives inspired by aquatic organisms¸ Biomaterial Research, 21:16 (2017).

G.D. Bixler & B. Bushan, Biofouling: lessons from nature, Philosophical Transactions of the Royal Society A, 370 (2013)

W.E.G. Müller et al., Principles of biofouling protection in marine sponges: a model for the design of novel biomimetic and bio-inspired coatings in the marine environment? Marine Biotechnology (2013).

G.J. Bakus, N.M. Targett & B. Schulte, Chemical ecology of marine organisms: an overview, Journal of Chemical Ecology, 12 (1986).

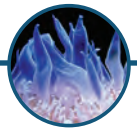
G. Bœuf, Océan et recherche biomédicale¸ Journal de la Société de Biologie, 201 (1), 5-12 (2007).

D.H. Ngo et al., Biological activities and potential health benefits of bioactive peptides derived from marine organisms, International Journal of Biological macromolecules, 51 (2012).

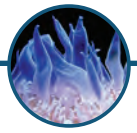
R.K. Jha & X. Zi-Rong, Biomedical compounds from marine organisms, Marine Drugs, 2 (2004).

S.K. Kim et al., Prospective of the cosmeceuticals derived from marine organisms, Biotechnology and Bioprocess Engineering, 13 (2008)

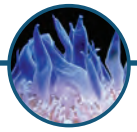
S.C.M. Fernandes, A. Alonso-Varona, T. Palomares, V. Zubillaga, J. Labidi and V. Bulone Exploiting mycosporines as natural molecular sunscreens for the fabrication of UV-absorbing green materials, ACS Applied Materials & Interfaces, 7 (30): 16558–16564, 2015



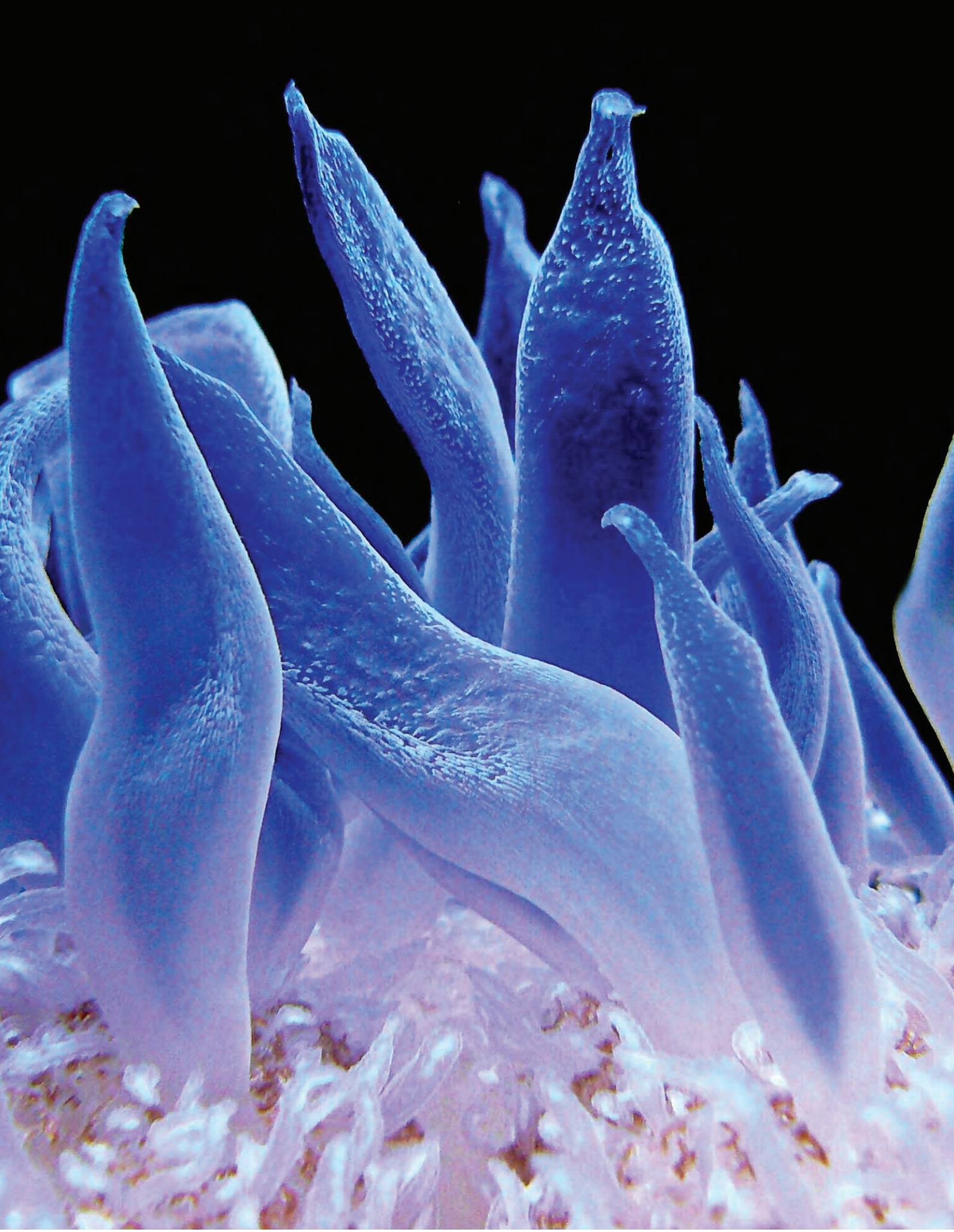
NOTES



NOTES



NOTES



Communauté d'Agglomération PAYS BASQUE EUSKAL Elkargoa

BIARRITZ

CEEBIOS

RÉGION Nouvelle-Aquitaine

SETTING THE RIGHT SAFETY NET: A FRAMEWORK FOR FISHERIES SUPPORT POLICIES IN RESPONSE TO COVID-19

SUMMARY

Our relationship with nature is our link to life; and that link is strained. The Covid-19 global pandemic requires emergency action to address immediate health concerns and to cushion economic impacts. Yet, such emergency action must be taken in the context of a wider plan for Europe's future and guided by an ambitious European Green Deal to avoid exacerbating the pre-existing climate and nature crises while dealing with the pandemic. We need to remedy the broken relationships that endanger our planet and deepen inequalities within our society. The ocean is the source of all life, yet we are putting it under unrelenting pressure. Easing that pressure and restoring ocean health will deliver enhanced resilience to the impacts of climate change and safeguard key natural elements that may equip us with countless more solutions to future and unexpected challenges.

While disruption in seafood supply chains has brought temporary relief to wild fish populations, this should not be celebrated. This environmental improvement has not come about due to any deliberate transition plan for workers, nor will any environmental relief prove lasting once the public health crisis passes. Environmental improvement is essential, but it should be achieved in a socially just manner.

A principle-based approach provides a useful framework to assess whether fisheries support policies in response to Covid-19 will aid the path towards a healthier fishing sector, public, and marine environment.

Ten principles are proposed:

1) **Concurrent crisis response**: Policies to address one crisis should have a positive impact on other existing and anticipated crises.
2) **Efficiency**: Obtain the best results with limited resources.
3) **Rationality**: Effective policy requires a linkage between the crisis being addressed and the policy proposal.
4) **Speed**: A crisis situation requires a rapid response.
5) **Institutional integrity**: Support measures should respect existing institutions.
6) **Anti-abuse**: Ensure that policies are directed towards their intended recipients.
7) **Consultation**: Engage industry and civil society in policy generation.
8) **Clarity and transparency**: To protect against abuse, policy intent should be stated and outcomes monitored.
9) **Conditionality**: There should be clear eligibility criteria and transparent procedures for application.
10) **Integration**: Fisheries support policies do not exist in a vacuum and should strengthen policies in other areas.

While some policies that have been publicly advocated for violate one or more of the principles, other policies offer promise and should be pursued with urgency. Based on the ten principles, successful policies should:

- support the acquisition of personal protective equipment such as masks and gloves;
- enhance remote surveillance and non-observer monitoring programmes to ensure that essential data is collected and that IUU fishing does not undercut law-abiding fishers and the marine environment (e.g. cameras, electronic reporting systems);
- improve traceability to ensure that efforts to develop new, localised supply chains can support EU fishers and prevent IUU seafood from entering the supply chain, through digitisation;
- ensure that lost fishing income due to the Covid-19 public health crisis is compensated for through income support schemes (including self-employed and fishers earning share of sales);
- condition any support for fixed business costs on improved environmental performance (e.g. the adoption of low or lower-impact fishing gear and remote electronic monitoring);
- pursue in-year quota flexibilities to allow fishers the opportunity to utilise their quota allocations (e.g. rollover of monthly allocations, promoting the use of quota swapping/leasing, other means of increasing in-year uptake particular to each Member State).

Based on the ten principles, a path to build back better should include:

- investment in the marine environment;
- more resilient labour models in marine fisheries (e.g. wage guarantees, sick pay);
- a shift in financial support away from damaging subsidies and towards a system where the industry pays for the costs of fisheries management (i.e. cost recovery), for access to a limited public resource (i.e. resource rent), and for environmental damages (i.e. negative externalities).

While there are numerous potential fisheries support policies that could be pursued in response to Covid-19, these policies can be broadly grouped into categories based on their approach. We therefore define a typology that helps to determine how the ten principles guide policymaking for each category of policy.

While not a Covid-19 response measure in a direct sense, reviewing the typology of support measures against the principles makes it clear that environmental improvements are needed. Fundamentally the Covid-19 economic crisis is about incomes, costs, and livelihoods. Improvements to incomes will be larger and longer lasting if fish populations and the subsequent fishing opportunities are larger. Fishing costs also decrease as more abundant fish populations can be harvested with less effort. Better prices can be secured by ending the 'boom and bust' of quota-setting cycles, so that fish can grow to larger size classes, and eco-certification can be achieved.

Critically, while Covid-19 response measures may offer support for one year, a sustainable marine environment supports livelihoods for years to come. With the climate and biodiversity crises as the setting, any policy proposal needs to answer the fundamental question: how does this policy allow us to build back better?

The full **16-page briefing** can be found online here.

Author: Griffin Carpenter, New Economics Foundation, Griffin.Carpenter@neweconomics.org

April 2020

Office français de la biodiversité
Pôle de Brest
16 quai de la Douane, CS 42932
29229 Brest cedex 2
ofb.gouv.fr

Contributions de l'OFB à la relance de l'économie maritime

L'économie maritime et en particulier l'économie du tourisme littoral (qui représente presque 50 % du secteur) a été touchée par les mesures de gestion de la crise sanitaire (fermeture au public des activités non indispensables).

L'arrêt des activités, comme la pêche ou la navigation de plaisance, aura sans doute eu un effet sur la biodiversité marine. Mais, évidemment nous ne pouvons pas nous en réjouir, car **l'objectif de l'OFB est bien de proposer des solutions pour concilier l'activité économique et plus globalement humaine et l'environnement** : maîtriser les pressions des activités sur l'environnement et la biodiversité, réduire les pollutions, les dérangements et assurer une gestion optimale de l'espace et des habitats marins où chaque espèce a sa place. Face à la crise écologique, il y a là aussi, urgence, à prendre des mesures pour sauvegarder l'environnement qui nous fait vivre. 75 % des habitats et les services fonctionnels qu'ils rendent, sont dégradés.

De manière générale, le redémarrage de nos activités, nous invite à « tenir compte » de la nature qui nous environne dans les espaces les plus « naturels » comme les plus artificialisés. **L'OFB a bien pour mission de proposer aux entreprises de les accompagner dans leur transition écologique** pour qu'elles puissent contribuer pleinement à stopper l'effondrement programmé de la biodiversité. Lequel aurait des conséquences catastrophiques, à l'image de la crise sanitaire, sur l'économie et sur notre propre survie : la biodiversité -en particulier marine- nous rendant de tels services (et directement à certaines entreprises qui en exploitent les ressources). **Nous proposons au Cluster Maritime Français de lancer ensemble cette réflexion en tirant les leçons de cette crise sanitaire et environnementale**.

Certains parcs naturels marins (services de l'OFB) ont proposé durant le confinement aux professionnels de la pêche des dispositifs pour leur permettre de vendre en direct et valoriser localement leurs produits. **L'Office Français de la Biodiversité souhaite poursuivre l'expérience et ainsi contribuer à rapprocher les entreprises artisanales avec des consommateurs**, participant ainsi faire découvrir les ressources biologiques tirées de nos mers côtières et les gens de mer qui les exploitent raisonnablement. Il apparaît important de valoriser au travers des labels existants, les efforts de nos producteurs soumis à des normes environnementales exigeantes, par exemple l'usage d'engins de pêche sélectifs. Il pourrait être défendu la possibilité d'utiliser des crédits du FEAMP pour accompagner les professionnels qui s'engagent dans ces démarches de labellisation ou qui seraient concernés par des arrêts temporaires de gestion adaptative notamment pour éviter les captures accessoires de mammifères marins ou encore pour protéger les habitats du réseau Natura 2000**. L'OFB est également disposé à accompagner la filière dans ses réflexions stratégiques et prospectives**, notamment au travers du programme Life ARTISAN qui étudie les conséquences des effets du réchauffement climatique et imagine des solutions fondées sur la nature. Il est aujourd'hui plus que nécessaire de définir ce que sera la flottille de pêche de demain.

Les espaces naturels du littoral contribuent largement à son attractivité : la relance doit permettre à notre littoral de rester accueillant et d'améliorer la qualité de son environnement (notamment en modernisant les réseaux d'assainissement en particulier dans les départements d'outre-mer). Des efforts financiers peuvent être consacrés à la dépollution de certains sites (ancienne décharges littorales, nettoyage de parcs ostréicoles abandonnés…). La recomposition du littoral doit être envisagée en intégrant les risques liés aux changements climatiques et recréer les continuités terre-mer. **L'OFB participe au ADAPTO** du Conservatoire du littoral qui doit permettre de créer des espaces naturels

tampons entre terre et mer. De la même façon, **l'OFB intervient auprès des services de l'Etat pour mettre en œuvre la séquence « éviter, réduire, compenser »** et trouver les solutions optimales pour réaliser des aménagements tout en respectant l'objectif de « zéro artificialisation nette ». L'ingénierie écologique peut être mobilisée pour restaurer des écosystèmes qui jouent un rôle important : récifs, mangroves, cordons dunaires, lagunes et zones humides rétro littorales, forêts du littoral. Ces opérations bénéficieront aux entreprises et bureaux d'étude dans les territoires. Comme les espaces naturels, l'agriculture du littoral doit être préservée (en mobilisant les outils fonciers notamment) et accompagnée pour réduire ses impacts sur la mer voisine.

Des efforts sont encore nécessaires pour sensibiliser nos concitoyens aux richesses de la biodiversité marine et aux menaces qui pèsent sur elle. **L'OFB proposera cet été aux Français de redécouvrir leur patrimoine naturel** (sur le littoral, dans nos campagnes, forêts, montagnes) et d'en prendre soin là aussi, grâce à quelques gestes « barrières ». Les acteurs de l'économie du littoral, comme les gestionnaires d'infrastructures portuaires **peuvent s'adresser à l'OFB** pour les accompagner dans leurs démarches de « ports propres » et diffuser les bonnes pratiques auprès des plaisanciers (de mouillage, de gestion des eaux grises et noires…). L'ouverture des plages en particulier aux adeptes de sports nautiques (filière économique non négligeable) a pu être autorisée après avoir mis en défens les espèces qui nichent sur les plages et l'usage de techniques de nettoyage des plages moins dommageables à la biodiversité. Il faut s'appuyer assurément sur nos institutions de recherche et de médiation (grands aquariums par exemple) en les aidant à valoriser et vulgariser leurs recherches. La bancarisation et la valorisation des données ouvriront des perspectives économiques importantes. **L'OFB dont c'est l'une des missions, y prendra toute sa part.**

Dans ce contexte, l'OFB travaille dans deux axes :

D'abord, il a transmis au MTES, son ministère de tutelle, des propositions pour une relance durable et se positionne comme un véritable opérateur de la relance. Dans le domaine maritime, il a proposé de porter **quatre mesures** qui permettront de soutenir l'activité économique et qui seront bénéfiques à la biodiversité :

- il propose ainsi de consacrer des crédits publics au nettoyage du littoral de ses épaves et ainsi d'alimenter la filière industriel de recyclage de la plaisance et lutter contre la pollution plastique des océans ;
- il propose aussi d'assurer la maîtrise d'ouvrage d'un plan de création et d'équipement des **zones de mouillages écologiques**, contribuant ainsi à proposer de nouvelles places de stationnement des navires (y compris de la grande plaisance ou de la croisière) en réduisant les impacts sur les herbiers ;
- avec les crédits de la relance, il propose de retenir des innovations de PME visant à **améliorer le suivi et l'observation des océans** ;
- enfin, a été suggérée la création d'un démonstrateur permettant pour certaines PME de **qualifier certaines molécules marines** pour des usages pharmaceutiques ou de nettoyage (biocide) en lien direct avec la pandémie.

Par ailleurs, **l'OFB est mobilisé pour aider les conseils maritimes de façade maritime à élaborer les plans d'action et plans de surveillance des documents stratégiques de façade** (DSF). Il s'agit d'acter des mesures ambitieuses pour le deuxième cycle de la Directive-Cadre Stratégie pour le milieu marin (2022-2028). Ces actions de nature environnementale et socio-économique, viseront à renforcer la résilience des entreprises en progressant vers le bon état des océans. C'est en ayant des plans d'actions ambitieux, en se dotant d'outils modernes (par exemple de traitement de big datas au moyen de cartographies dynamiques), que les gestionnaires mais aussi les entreprises maritimes pourront mieux tenir compte de l'environnement marin et gérer de façon optimale leurs ressources en réduisant toujours plus les pressions et les dommages à l'environnement.

Parmi les mesures proposées, figurent des actions qui, sans engager forcément des budgets pharaoniques permettraient d'atteindre des résultats immédiats sur l'état de certains habitats. Comme par exemple, le déplacement de parcs conchylicoles ou le nettoyage doux des plages (sans employer des engins lourds). **L'OFB apportera son expertise aux gestionnaires du domaine public maritime et aux professionnels concernés.**

Nous n'ignorons pas que toute mesure de gestion de l'environnement marin, à l'instar, des mesures de gestion de la crise sanitaire, a des conséquences sur l'économie et nécessite pour le Gouvernement

d’imaginer des dispositifs financiers pour accompagner les acteurs de l’économie maritime dans leur nécessaire transition (financer par exemple des arrêts biologiques).

Ces plans d’action donneront -enfin- à notre politique maritime, une visibilité dans les territoires qui tiendra compte des différentes échelles et des particularités de chacune de nos façades maritimes. Ambitieux, ils pourront justifier des demandes de concours de l’Europe dans le cadre du green deal qui s’ouvre.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES SAUVETEURS EN MER – SNSM

RÉFLEXIONS SUR L'APRÈS-CRISE

Le monde d'après sera dominé par un besoin impérieux de sécurité. La pandémie nous a appris le contrôle et la maîtrise des risques sanitaires à l'échelle mondiale. Sur la mer et les littoraux, ce besoin de sécurité individuelle et collective se retrouvera autant dans l'économie que dans les loisirs. Les Sauveteurs en mer sont des acteurs majeurs et consubstantiels de cette sécurité. Leur maillage littoral, leur ancrage au sein des territoires, leur image positive auprès de la population sont autant d'atouts pour construire l'avenir de la mer et des littoraux en sécurité. Le développement de l'économie maritime, du tourisme et des loisirs nautiques ne peut se faire sans garantie de sécurité.

Dans la crise financière majeure qui s'annonce, le modèle SNSM fondé sur le bénévolat et l'altruisme peut être cité en exemple. Ne coûtant rien - ou si peu - à l'État et aux collectivités, il offre une gamme de services humains, de solidarité, de cohésion, de dévouement qui peuvent constituer un cadre pour construire une vision humaine et généreuse de l'avenir des littoraux. L'entraide des gens de mer, de toutes les composantes du monde maritime, leur compréhension mutuelle, leur langage et leurs spécificités constituent un ciment auquel peuvent s'agréger naturellement les populations des territoires proches de la mer.

La mer favorise la solidarité, l'esprit d'équipage, l'intégration. Les stations de sauvetage et les centres de formation de la SNSM sont des creusets où peut se former une jeunesse qui cherchera à acquérir des compétences, notamment en secourisme, à se développer par la pratique sportive, à rencontrer des équipages bénévoles dévoués et soudés qui ont à cœur de transmettre leurs savoirs et leurs expériences.

"L'après" reposera avant tout sur les femmes et les hommes, de toutes générations, amoureux de la mer. Là où flotte le drapeau des Sauveteurs en mer, presque dans chaque port, de petites communautés engagées et amicales sont présentes, tous les jours, au service des populations.

LE POINT AVEC…

Jean-François QUÉRAT
Secrétaire général adjoint au Secrétariat général de la mer

Depuis notre dernier entretien d'avril, l'activité du secrétariat général de la mer (SGMer) a été encore rythmée par une succession de sujets marquants liés à la crise sanitaire : respect des règles de confinement maritime en lien avec les préfets maritimes, suivi des navires de croisière en métropole et outre-mer, évaluation des premiers impacts économiques dans les filières, animation des travaux du Comité France Maritime et du Comité France océan, et aujourd'hui accompagnement des mesures de déconfinement.
Le fonctionnement du SGMer a été continu, il est aujourd'hui assuré avec un effectif en présentiel de l'ordre de 30%, le reste du personnel étant en télétravail.

Le SGMer a veillé au traitement des sujets maritimes dans leur transversalité, en lien avec tous les départements ministériels en charge d'un ou de plusieurs secteurs. Parce que l'angle principal était sanitaire, il a fallu expliquer et faire prendre en compte les spécificités de ce domaine et des attentes. Et quand il le fallait, les interrogations et demandes de dérogations pour l'activité de certains professionnels du maritime ont pu être relayées et traitées.

Citons parmi d'autres, le secteur de la croisière, qui a été touché de plein fouet par cette crise. La gestion opérationnelle des premières semaines relevait de l'urgence sanitaire compte des situations à bord de certains navires. Ce sujet nous a beaucoup occupés. L'impact économique à terme dépassera le seul champ maritime et le retour d'expérience, en premier lieu celui des professionnels, devra nourrir une large réflexion à laquelle contribuera le Comité France Maritime.

La presse a pu parfois rapporter le sentiment d'un déconfinement compliqué des littoraux alors qu'un premier bilan global est très satisfaisant. Le choix de méthode du Gouvernement a été clair : au cours de cette phase de début de déconfinement, il a confié aux échelons déconcentrés la responsabilité de mettre en œuvre les lignes directrices fixées par décret, en particulier via le binôme maire/préfet de département. L'état exceptionnel d'urgence sanitaire a certes perturbé ponctuellement quelques habitudes, mais une fois encore, cela s'est bien passé.

La gestion de tous ces sujets, en particulier économiques ou liés à l'actio de l'Etat en mer, nous a rappelé la multiplicité des acteurs du maritime. Les problèmes sont spécifiques dans chaque filière et peuvent être différents au sein même d'une filière. Les intérêts ne sont pas systématiquements convergents, les réponses doivent être adaptées. Néanmoins, le dialogue permanent entre les représentants des filières et les services de l'Etat en charge du maritime a permis de partager une vision globale, également attentive aux cas particuliers. La coordination a été étroite entre les services du SGMer et les directions en charge du maritime au sein du MTES ainsi qu'avec les administrations des autres ministères.
Une autre confirmation est le besoin de lien très suivi entre les acteurs de l'économie maritime et ceux de la logistique et donc, la pertinence de l'approche développée le 16 septembre 2019 par le Premier ministre autour d'un décloisonnement accéléré avec le monde de la logistique. France Logistique, en plein essor, devra être encore davantage associée aux sujets maritimes et fluviaux.

Depuis le mois d'avril, la contribution du SGMer aux réflexions de sortie de crise s'est articulée autour de trois axes :

- La production par le Comité France Maritime (CFM), coprésidé par le SGMer et le président du Cluster maritime, d'une réflexion autour de mesures de relance en faveur de l'économie bleue. Ce document, publié le 13 mai, propose une synthèse des premières remontées des filières. Il s'agit d'une base évolutive composée de 5 axes : le renforcement des chaînes logistiques nationales, les activités d'excellence des industries de la mer, le maintien des engagements en matière de transition écologique et énergétique, l'aquaculture et la pêche française, et les questions de formation et de R&D.

- Le pôle économique du SGMer a entretenu une synthèse des aides et dispositifs en faveur des entreprises, mises en place par les régions. La masse d'information est à la hauteur de la mobilisation des collectivités territoriales et ce travail répond à un réel besoin de synthèse pour le maritime et les littoraux. Il s'agit là encore de partager avec l'ensemble des acteurs concernés, chaque région envisageant naturellement ces questions de manière différenciée. Cette crise a permis de renforcer encore le réseau territorial initié avec le Comité France maritime et cela sera utile pour l'avenir.

- Comme le président du Cluster l'a mentionné, le SGMer a accompagné l'établissement d'un projet de charte d'engagement volontaire des acteurs des chaînes logistiques en faveur de la filière nationale portuaire, maritime et fluviale. L'idée est assez simple : pour favoriser la relance et sur une période de 18 mois, elle consiste aujourd'hui à encourager les grands donneurs d'ordre et les grandes entreprises à privilégier les ports français à condition de pouvoir donner quelques assurances de stabilité sociale aux clients. Il s'agit de donner une chance à toute cette chaîne logistique maritime, qui a montré aucours de cette crise sanitaire son sens des responsabilités. Force est de constater que le monde portuaire français ne s'est jamais arrêté pendant la crise. Au-delà de l'enjeu de reconnaissance, il y a un enjeu stratégique et de souveraineté de nos ports et de nos approvisionnements. L'objet de cette charte est donc d'aider ces acteurs à rebondir. Le SGMer souhaite que ce projet de charte aboutisse rapidement.

Le comité France Océan, associant en particulier des ONG environnementales, termine son premier travail de réflexion qui sera partagé, et croisé, avec celui du CFM, avant de formuler des propositons de décisions. Et il est plutôt rassurant de constater que les attentes exprimées par les uns et par les autres sont, en première lecture, plutôt convergentes.

LE POINT AVEC…

Thierry COQUIL
Directeur des Affaires maritimes

L'initiative prise par la Team maritime concernant ces « cahiers d'acteurs » est intéressante. Elle permet de partager la vision brute de chacun des acteurs et enrichit la compréhension générale des différents besoins.

Au mois de juin, un exercice de synthèse et de mise en face-à-face des positions des différents acteurs sera organisé au niveau du Conseil national de la mer et des littoraux (CNML) afin de faire ressortir des lignes fortes et partagées par tous les acteurs. L'objectif est également de redonner un peu de visibilité à la politique de la mer. Dans une période de crise, la politique d'assemblage qui caractérise la politique maritime est mise en difficulté : la réactivité imposée par la crise nous porte forcément vers une action plus verticale, avec un effet centrifuge pour les sujets maritimes. Dans la durée, néanmoins, il est indispensable de veiller à l'approche intégrée des politiques maritimes, qui se développent sur un même espace et milieu. Le défi sera de réinstaller cette gouvernance intégrée dans les prochains mois, en articulant cela avec les approches thématiques, notamment dans le cadre des plans de relance.

Le décret de l'étape 2 du déconfinement, au début du mois de juin, sera particulièrement déterminant pour la demande de transports de passagers par voie maritime, puisqu'il devrait désserrer certaines activités touristiques. Il fait l'objet d'un travail interministériel intense. La préparation et l'actualisation des recommandations sanitaires dans tous les domaines maritimes, y compris pour l'administration, représente une charge de travail importante. De nouvelles recommandations pour la croisière seront, par exemple, préparées prochainement. La question des tests et la capacité de dépistage pour les marins doit s'inscrire dans la durée. Cette viligance sanitaire, que ce soit au niveau des tests que des dispositifs de quatorzaine, doit être en mesure de perdurer sur 6 mois ou 1 an. Il faut donc s'organiser pour que cela soit soutenable pour tous. Le sujet des relèves d'équipages reste très complexe et les règles évoluent chaque jour selon les pays. La Direction des affaires maritimes est vigilante au maintien des autorisations de circulation des marins dans les différents textes publiés.

Le soutien économique reste un sujet majeur et il faut évidemment anticiper pour éviter les plans sociaux. L'indemnisation du chômage partiel par l'Etat va perdurer au-delà du 31 mai mais progressivement se réduire, avec le redémarrage de l'activité. Une partie du soutien d'urgence de l'État repose sur des prêts, dont le remboursement impliquera nécessairement de recréer du chiffre d'affaires. La reprise de la demande est donc un enjeu déterminant, et chacun constate que cela prendra du temps, même quand les contraintes administratives ont été levées. A fortiori quand elles ont été maintenues, comme pour les ferrys ou les croisières. Nos capacités de soutien économique des entreprises seront donc importantes, mais elles sont évidemment limitées. En outre, la deuxième partie de la crise sera probablement caractérisée par une concurrence accrue, engendrée par une baisse de la demande et des prix dans certaines activités. Ce deuxième temps risque donc d'être encore plus périlleux que le premier.

Un troisième volet de notre action a concerné le déconfinement de l'adminisration elle-même. La gestion de la crise nous a énormément mobilisé et certaines équipes ont besoin de repos. La crise aura aussi démontré la capacité de l'administration à fonctionner en télétravail. Cet aspect

est positif et pourrait préfigurer un nouveau modèle pour l'administration de demain où certain.e.s pourront prendre des postes dans l'administration centrale en travaillant depuis le littoral. Cela permettrait également de décloisonner la capitale et les services déconcentrés, mais aussi les partenaires sociaux. Nous n'avons jamais autant eu de réunions de concertations.

La crise nous invite aussi à nous projeter, ce qui fera l'objet d'un travail au sein du Conseil national de la mer et des littoraux, et évidemment au niveau du Gouvernement. Personnellement, je retiens d'ores et déjà quelques idées :

- Un investissement dans l'économie territoriale paraît opportun. L'économie littorale s'appuie sur de nombreuses petites entreprises ou associations. Elle est peu exposée à la concurrence mondiale mais indispensable à la vie et au dynamisme de nos territoires. Il y a encore une marge importante pour y développer des projets, que ce soit en matière de tourisme, de biotechnologies ou encore d'aquaculture. À propos du tourisme, si la période que nous traversons nous montre que les crises affectent profondément l'économie et le social. Le tourisme doit être diversifié, et les espaces naturels permettent de nouvelles pratiques. A long terme, se pose également la question du littoral et du trait de côte. La crise que nous traversons doit nous inspirer une certaine modestie face au vivant et à la science, et nous inciter à renforcer la gestion et la préparation aux crises. Cela implique aussi d'investir dans la résilience des écosystèmes.

- Les énergies marines renouvelables offrent un champ de possibilités important. La crise devra nous apprendre à réfléchir davantage en termes de capacité de portage des projets.

- Les questions d'industries, de relocalisation et de capacités de production de notre pays. Une attention particulière doit être accordée aux chantiers navals. Il s'agira notamment de travailler sur une diversification des savoir-faires de certains chantiers.

- Sur le plan portuaire, la crise pourrait inviter certains à annoncer la baisse de l'import/export mais elle offre surtout l'opportunité de positionner les ports comme plateformes de réindustrialisation verte de la France, propices pour développer l'industrie circulaire, massifier les flux et innover.

- Les questions liées à la logistique propre, au renouvellement du modèle de la pêche, à la transition de la flotte de commerce sont également des sujets importants à aborder. Avec les britanniques, un beau projet de transport propre pourrait être envisagé sur le transmanche et le Pas-de-Calais.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Premier ministre
Secrétariat général de la mer

Cluster Maritime Français

COMITÉ FRANCE MARITIME

Mesures de relance en faveur de la filière de l'économie bleue

13 mai 2020

cfm
Comité France Maritime

Pour une relance durable de la filière de l'économie bleue

La crise sanitaire mondiale qui touche toutes les économies mondiales et à laquelle le pays fait face, a durement touché les secteurs du maritime dans leur ensemble. La filière maritime a prouvé sa réactivité et sa capacité à s'organiser dans des circonstances hors normes pour continuer à assurer les approvisionnements du pays. Le dialogue des secteurs économiques avec le gouvernement et ses services et les réponses de court terme apportées pour gérer les effets directs et immédiats de la crise ont été jusqu'à présent à la hauteur de l'ampleur d'une crise sans précédent, en particulier pour le nécessaire travail de transposition et d'adaptation des dispositifs génériques aux activités maritimes. L'accompagnement des régions aux côtés de l'Etat joue également un rôle essentiel pour compléter le maillage territorial du soutien aux entreprises. Cette mobilisation interne à la filière maritime au profit de ses membres et l'action concertée des acteurs publics et privés sont des motifs de satisfaction et un gage de résilience. Elles doivent se poursuivre avec la même efficacité pour préparer la reprise économique.

Si la crise a révélé l'importance des secteurs maritimes à une opinion publique qui n'en a souvent qu'une connaissance très partielle, elle a également mis en lumière ses faiblesses intrinsèques. Au-delà de la gestion immédiate de la crise, il nous revient d'en tirer les enseignements et de proposer les des mesures pour renforcer et sécuriser cette filière stratégique pour le pays. C'est dans cet esprit que la filière maritime et les membres constitutifs du CFM ont été invités à contribuer à l'écriture d'une feuille de route commune.

De la consultation des membres du CFM, il ressort nettement que notre projet collectif pour les prochains mois et années devra se construire autour des objectifs de transition énergétique, de sécurisation des chaînes logistiques, d'une indépendance stratégique, de renforcement du contenu local, de préservation de la compétitivité et des savoir-faire.

Les propositions pour décliner ces objectifs ont été organisées en cinq axes :

1. Renforcer les chaînes logistiques nationales et son transport maritime
2. Maintenir l'activité et l'excellence des industries de la mer
3. Tenir les engagements et le calendrier de la transition énergétique et écologique
4. Accroître l'importance et la résilience de l'aquaculture et de la pêche françaises
5. Assurer les conditions de la relance par la formation et la R & D

Les propositions de mesures contenues dans ce document visent à la fois à la relance des secteurs mais également à rendre la filière maritime plus résiliente aux futures crises. Il est de notre responsabilité de nous y préparer collectivement dès à présent avec le même soin que nos concurrents européens et mondiaux l'ont entrepris. Ces propositions seront portées devant le Premier ministre et les ministres concernés.

Denis Robin Secrétaire général de la mer	Frédéric Moncany de Saint-Aignan Président du Cluster maritime français
Original signé	Original signé

1 – Renforcer les chaînes logistiques nationales et son transport maritime

1.1 Faire de la logistique portuaire un enjeu de développement et de souveraineté économiques

- A court terme, geler les procédures contractuelles avec absence de pénalité/contraintes domaniales associées à la non-réalisation des engagements de volumes en raison de la crise sanitaire (laisser marge d'investissement au secteur privé des opérateurs de manutention) et proposer une évolution des redevances domaniales à la lumière des conditions de la reprise économique et du niveau des trafics, dans une logique d'accord de place portuaire, articulant intérêts particulier et vision globale
- Mettre en place avec France Logistique un cadre incitatif et contractualisé entre logisticiens, acteurs portuaires et maritimes ainsi que les donneurs d'ordres visant à saisir l'opportunité de diriger les flux logistiques d'exportation et d'importation vers les principaux axes portuaires français.
- Ajuster le cadre fiscal portuaire en instaurant des *zones franches* ou des *zones économiques spéciales* afin de capter de nouveaux trafics et en révisant la *taxation du foncier* dans les ports pour attirer de nouveaux trafics et permettre par exemple la construction de moyens de stockage sur les ports.
- Associer de façon encore plus étroite les opérateurs économiques ou leurs instances représentatives au fonctionnement des instances de concertation et de suivi des grands ports maritimes.
- Rechercher avec les partenaires sociaux et les entreprises les conditions optimales de reprise de l'activité dans le cadre d'un dialogue rénové.
- Moderniser et prioriser les corridors ferroviaires Atlantique et Mer du Nord - Méditerranée à la hauteur des enjeux environnementaux, sociétaux et économiques.
- Affirmer la priorité en faveur des modes de transport massifiés ainsi que le cabotage maritime.
- Valoriser les métiers de la logistique portuaire tels qu'organisateur de transport et agent consignataire.
- Accompagner non seulement les entreprises et les ports dans leurs mutations technologiques, mais également en association et en cohérence avec les territoires concernés pour offrir un espace structuré propice à la transition énergétique et environnementale.
- Peser davantage dans les débats européens avec la constitution une Task force maritime et portuaire France à Bruxelles. Une telle structure a manqué lors la crise sanitaire.

1.2 Dans une logique de souveraineté maritime, consolider une stratégie de flotte

- Sécuriser et consolider le trépied fiscal et social de l'industrie du transport et des services maritimes et le renforcer afin de permettre la transition écologique et énergétique du transport et des services maritimes.
- Optimiser et élargir les bases fiscales possibles (banques, entreprises, particuliers) pour permettre le développement mais aussi le refinancement total ou partiel de la flotte de commerce française.
- Poursuivre les réflexions portant sur une stratégie de pérennisation de la flotte de commerce française sur le long terme, nécessaire à la souveraineté nationale notamment

par une actualisation et une extension de la Loi de 1992 portant sur les approvisionnements stratégiques.
- Adapter symétriquement les moyens de l'ENSM pour la formation des officiers et des navigants au développement de la flotte française.
- Intégrer des clauses de contenu local dans les appels d'offre publics tels que les délégations de service public (DSP) et des approvisionnements en produits stratégiques.
- Mise en œuvre d'une couverture assurantielle des risques de pandémie (avec garantie Caisse Centrale de Réassurance (CCR).

2 – Maintenir l'activité et l'excellence des industries de la mer

2.1 Maintenir les positions de marché et la compétitivité de la construction et réparation navales

Ces propositions sont développées et étudiées dans le cadre du Comité stratégique de filière des Industries de la mer à la suite de la demande du Conseil national de l'industrie. Le résultat de ce travail constituera la contribution du CSF au CFM.

Six idées fondamentales se dégagent à ce stade de la réflexion : la nécessité impérative d'un plan de relance rapide de la demande (i), la formation sur les métiers en tension (ii), le renforcement ou la relocalisation de capacités technologiques clefs en France pour améliorer notre résilience (iii), des développements ambitieux à favoriser pour renouveler l'offre, notamment dans le cadre de la transition énergétique (iv), le soutien à la compétitivité de nos entreprises (v), la protection de la souveraineté française et européenne (vi).

2.2 Soutenir le nautisme

- Relancer l'activité grâce aux grands salons nautiques automne et hiver 2020 en apportant un soutien financier aux exposants avec la création d'un fonds spécifique de soutien aux exposants.
- Permettre aux secteurs de la location maritime, fluviale, glisse et pleine nature de bénéficier pleinement des mesures du Plan tourisme de l'Etat.
- Préserver l'emploi et le savoir-faire français en prolongeant la possibilité de recourir aux dispositifs d'activité partielle pendant 12 mois.

2.3 Croisière

1er objectif : Restaurer la confiance de la clientèle et des pouvoirs publics

- Restaurer la confiance des pouvoirs publics et de la clientèle, après les épisodes compliqués d'accueil de navires à Marseille, par un travail d'analyse et de retour d'expérience de la filière. Cette restauration de la confiance passera aussi par la mise en place de plans de gestion des risques sanitaires, en routine et en cas de crise de grande ampleur, en lien avec les ports d'accueil. Il s'agit de mesures de réassurance sanitaire.
- Mieux centraliser et faciliter le lien entre pouvoirs publics et secteur de la croisière par une structuration au niveau national par les acteurs eux-mêmes et l'identification d'un interlocuteur représentant l'ensemble du secteur.

2ème objectif : Relancer le secteur sur un modèle renouvelé

- Réévaluer le lien entre croisières et territoires autour d'engagements réciproques entre acteurs privés, collectivités locales d'accueil, ports et Etat et portés par une structure territoriale de type Club Croisière généralisé à l'ensemble des destinations (Martinique, Guadeloupe, Réunion, Nouvelle-Calédonie). Ces engagements pourraient trouver leur forme dans des sortes de contrats de territoire pour la croisière, veillant à en assurer les conditions d'acceptabilité sociétale et environnementale (gestion des flux de passagers, suppression des pollutions, etc.).
- Associer et impliquer pleinement le secteur dans toutes les actions entreprises ou soutenues par la France sur le plan international : utilisation ou commande de navires à haute qualité environnementale ; promotion dans le cadre européen et auprès de l'OMI de mesures de réduction des émissions des navires (zones ECA) ; développement d'AMP et de différentes mesures de réglementation des mouillages, de protection des mammifères marins (réglementation des observations, limitation des vitesses des navires…) ; promotion et adhésion à la charte « Sails » (engagements volontaires autour de bonnes pratiques environnementales) ; mesures des plans d'actions pour le milieu marins (réduction des impacts sur les habitats marins, réduction du bruit sous-marin…)…
- Sur cette base, mobiliser Atout France pour mettre en œuvre un plan de promotion et de communication sur l'attractivité des destinations françaises mettant en avant un modèle de croisière durable et responsable et travailler à l'organisation de la soirée événement Escale France au Seatrade Cruise Global.
- Evaluer l'application des recommandations du rapport Maillot et les mises à jour nécessaires au vu de la situation actuelle.

2.4 <u>Réduire la dépendance nationale en matériaux de construction à base de granulats marins</u>

- Mobiliser les administrations pour rattraper les retards d'instruction accumulés pendant le confinement en accélérant l'instruction des dossiers liés à la reprise des chantiers lors de la relance (par exemple l'instruction des permis de construire).
- Assurer la résilience du secteur en envisageant un cadre de mesures spécifiques à activer en cas de survenance d'une nouvelle crise d'ampleur (cf. flexibilité encadrée sur les volumes pouvant être extraits pour faire face à des pics temporaires de demande ; adaptation des tarifs portuaires assis sur des volumes pour prendre en compte les fluctuations d'activité, etc.).
- Réduire la dépendance aux importations en identifiant le potentiel extractif de manière plus fine et en rendant accessibles à l'exploitation dans le respect de la règlementation les ressources disponibles localement sur le territoire français.

3 – Tenir les engagements et le calendrier de la transition énergétique et écologique

3.1 EMR : tenir le calendrier de la programmation pluriannuelle de l'électricité

Pour les projets de parcs éoliens en mer en cours de développement

- Engager dès que possible les mesures de vent nécessaires aux appels d'offres en Bretagne et en Normandie malgré le report de la tenue des débats publics.
- Paralléliser la phase de participation du public avec les premières étapes de la procédure de mise en concurrence, notamment la présélection des candidats pour permettre l'attribution des appels d'offres Bretagne sud (250 MW flottant) et Manche (1000 MW) d'ici janvier 2022.
- Saisir, dès que possible, la CNPD pour le projet d'Oléron qui a déjà fait l'objet d'une consultation du public et pour lequel des études de vent sont déjà disponibles.

Pour les appels d'offres à venir

- Engager une mission de planification maritime sur l'ensemble des façades maritimes, dont les conclusions seraient disponibles fin 2020 afin de permettre au Gouvernement d'avoir un pipeline de zones disponibles pour ses futurs appels d'offres.
- Etablir, dès 2022, une meilleure visibilité post-2028 sur la trajectoire d'éolien offshore et notamment éolien flottant.

3.2 Poursuivre la mobilisation public / privé pour la transition énergétique du transport maritime et des ports

- Accélérer le développement des filières industrielles associées aux mix énergétiques – en n'écartant à ce stade aucune piste – et en particulier :
  - Renforcer la filière GNL en encourageant le passage au GNL et en développant les infrastructures et services associés, et en pensant à la continuité bio-méthane ;
  - Assurer le lancement de la filière hydrogène en France avec les acteurs déjà positionnés et en Europe avec le soutien à l'IPCEI hydrogène (accélérer en particulier les technologies pour les PAC, la motorisation et le stockage de l'hydrogène).
- Sécuriser les investissements pour les énergies nouvelles et les biocarburants en suscitant le passage de flottes à ces biocarburants.
- Soutenir la filière naissante de la propulsion par le vent avec plusieurs technologies maîtrisées en France et dont les tests et déploiements devraient être accélérés grâce à des mécanismes dédiés à ces technologies innovantes.
- Accélérer le développement et la relocalisation des technologies liées au stockage d'énergie, en particulier stockage de grande puissance et supercapaciteur, et globalement aux technologies liées à l'électrification des usages. Dans cette idée, renforcer les programmes de mobilité électrique pour des usages et en lien territoires-ports-mer navires à quai en analysant l'ensemble des mix énergétiques (électricité, gaz, hydrogène -fleuve.
- Accélérer le programme de raccordement électrique des navires à quai et la relocalisation des technologies associées disponibles (réseaux, barges, conteneurs, etc.) et pertinents selon les géographies et utilisateurs finaux (dimension de compétitivité).
- Consolider et coordonner les démarches autour d'un programme consacré à l'efficience énergétique, grâce au numérique (objets connectés, intelligence artificielle, …) dans

l'idée d'optimiser la gestion de l'énergie des navires et bateaux ainsi que des systèmes et outils notamment dans les ports (quais, manutention, etc.), mais aussi d'améliorer la gestion de l'ensemble de la chaîne logistique (porte-à-porte) pour diminuer l'empreinte carbone et énergétique des produits.

- Poursuivre comme des priorités essentielles de la mobilisation public / privé les démarches engagées auprès de l'OMI (réduction de la vitesse, création de zones SECA..), les actions prévues dans la stratégie nationale portuaire en faveur de la transition énergétique du transport et des ports, l'orientation des fonds de soutien de la R&D sur ces thématiques, les dispositifs fiscaux incitatifs.
- Lancer un programme de Certificat d'Economie d'énergie (CEE) pour le maritime.
- Définir, en accord avec les partenaires européens et en phase avec les initiatives internationales (OMI et Getting To Zero Coalition) les mesures incitatives, reposant notamment sur le dérisquage et l'accompagnement financier de projets pionniers dans la transition.
- Identifier les leviers économiques de l'économie circulaire pour accélérer la transition énergétique, en particulier : accélérer l'usage de l'énergie coproduite dans les zones portuaires et industrielles ou des circuits de production énergétique avec la biomasse ; renforcer les travaux autour des matériaux dans la triple dimension de gestion des déchets/cycle de vie, impact sur la biodiversité et efficience énergétique ; soutenir le développement des nouveaux services autour des activités maritimes pour la gestion/valorisation de déchets.

3.3 Susciter et favoriser les approvisionnements locaux sur les importations

- Renforcer l'indépendance économique nationale et le respect de normes de haute qualité sociale et environnementale en développant des productions issues des activités maritimes nationales ou en privilégiant dans la mesure du possible les ressources de proximité.

4 – Accroître l'importance et la résilience de l'aquaculture et de la pêche françaises

- Afin d'accroître les circuits courts et la réduction de la dépendance aux importations, faciliter et sécuriser l'accès à l'espace pour les élevages aquacoles en mer.
- Afin d'assurer la compétitivité et la résilience de la conchyliculture, faire de la reconquête de la qualité de l'eau une priorité nationale ; faire de la conservation a minima des surfaces actuelles exploitées un objectif prioritaire ; mener à bien la mesure CIMer 2019 sur la sécurisation des procédures d'instruction des demandes d'autorisation d'exploitation des cultures marines dont les travaux avec les organisations professionnelles n'ont pas commencé.
- Pour favoriser l'expression du fort potentiel de développement de la pisciculture, tout en assurant le maintien d'un haut niveau de protection de l'environnement, mettre en œuvre la décision du CIMer 2018 sur le régime administratif applicable aux élevages de moins de 20 tonnes.
- Afin de renforcer la résilience des armements à la pêche en cas d'aléa, expertiser une adaptation du dispositif fiscal associé à la société de pêche artisanale et la mise en place d'une épargne de précaution fiscalement attractive.
- Création d'un fonds de dotation environnemental pour la filière pêche.

5 – Assurer les conditions de la relance par la formation et la R&D

5.1 Assurer la disponibilité des compétences nécessaires à la relance durable des filières de l'économie bleue

- Préserver l'emploi en privilégiant, pendant la période de baisse d'activité, le renforcement des compétences des salariés avec des formations dédiées.
- Reconnaitre et valoriser le caractère stratégique des métiers maritimes et portuaires.
- Promouvoir et préserver les savoir-faire par le maintien des activités grâce aux grands événement tels que la Semaine de l'Emploi Maritime et le Colloque compétences Mer.

5.2 Mobiliser la R&D pour une relance riche en contenu de haute technologie et environnemental

- Poursuivre le travail d'instruction au cas par cas des dossiers visés par le CORIMER avec une information du bureau du CSF avant la fin mai sur l'avancement et les blocages par les guichets instructeurs.
- Mettre en œuvre dans les plus brefs délais la nouvelle procédure décidée lors du CIMer 2019.
- Préparer en collaboration avec le SGPI des appels à projets spécifiques au maritime sur les 4 axes du contrat stratégique de filière, avec des dispositions particulières pour favoriser la candidature des PME ou le portage de PME.
- Assurer une mobilisation des industriels et de l'administration dans le cadre du projet Waterborne (Horizon Europe).
- Promouvoir le soutien à l'innovation dans le domaine de la pêche (réduction des coûts de carburant, meilleure sélectivité et d'un moindre impact des engins sur les habitats et les espèces protégées) et de pisciculture (alimentation des élevages ; adaptation des systèmes de production piscicole français en raison de contingences naturelles, environnementales et économiques).

TERRITOIRES ET ÉLUS LITTORAUX

Visioconférence du lundi 25 mai 2020

Long de 7 000 kilomètres de côtes, dont 1 500 en Outre-mer, le littoral français représente 1 212 communes, une trentaine de départements et 13 régions dont 8 métropolitaines. Ces territoires, riverains des mers et de l'océan, concernent aussi les plans d'eau intérieurs, les estuaires et les fleuves. Si certains dispositifs réglementaires nécessitent d'être harmonisés ou clarifiés, les impacts de la crise sur la vie fluviale et l'activité des ports font l'objet de vives inquiétudes. L'après-crise devra s'efforcer de simplifier la superposition des acteurs du fluvial pour bâtir un modèle lisible et compétitif, profitable aux acteurs économiques des territoires. Une réflexion approfondie sur une pratique plus vertueuse du tourisme, notamment de la croisière, méritera d'être engagée. Une offre touristique de proximité permettra aux Français.e.s de redécouvrir nos territoires tout en intégrant les notions de responsabilité et de prise en compte de l'environnement. Les territoires sont d'ailleurs fortement mobilisés pour accélérer la transition énergétique du maritime. Plusieurs projets ambitieux, comme à La Rochelle ou à Dunkerque, témoignent du dynamisme des territoires pour innover en matière de transition écologique, notamment au sein des places portuaires.

Jean-François FOUNTAINE
Maire, LA ROCHELLE

Avant d'aborder la question des grands ports, un sujet territorial mérite d'être évoqué. Actuellement, les arrêtés des préfets sur la navigation sont assez disparates et sont signés par des préfets terrestres alors que cette compétence relève normalement des préfets maritimes. Certaines compagnies de navigation de tourisme souhaiteraient reprendre leurs activités, après avoir préparé des dispositifs de distanciation, de limitation des capacités d'accueil et de respect des gestes barrières en général. Aujourd'hui, les décisions des préfets en la matière sont assez variables et il serait souhaitable de parvenir à homégénéiser et à harmoniser ces différentes décisions.

Sur les questions portuaires, lors de la réunion du Havre, le Premier ministre avait proposé de définir les grands ports français en les limitant à ceux du Havre ou encore de Marseille. Les autres auraient donc vocation à être considérés comme des ports régionaux. Aujourd'hui, la communauté portuaire rochelaise tient à rester un Grand Port Maritime, compte-tenu du fonctionnement globalement satisfaisant du port et de l'instabilité que pourrait générer un changement de statut. Au niveau du Gouvernement, il semble que La Rochelle puisse conserver son statut de Grand Port Maritime et cet aspect est particulièrement important pour l'attractivité du port dans les grands schémas européens. Les déssertes terrestres de La Rochelle resteront également des enjeux essentiels.

La Rochelle étant fortement impliquée dans l'exportation de céréales et formant avec Rouen l'un des principaux ports céréaliers, l'activité portuaire pendant le confinement a été élevée. Le cours des céréales a augmenté et les exportateurs ont plutôt eu tendance à vider les stocks. Le volume d'activité actuel est actuellement toujours élevé sur ce segment. Concernant les autres

trafics, les paquebots de croisière pâtissent de l'interdiction des escales. Ce sujet n'a pas un impact particulèrement important à ce jour pour La Rochelle, mais cela pourrait perturber l'économie maritime à l'avenir. Globalement, pas de difficultés majeures n'ont été constatées pour le port de La Rochelle. Le Grand Port est aussi partenaire de la ville dans le cadre du grand projet "Territoire Zéro carbone" et en constitue d'ailleurs l'un des acteurs clés. Le port en lui-même se montre très actif en matière de transition énergétique.

Le principal frein au report modal est l'état des lignes transversales en France. Un opérateur ferroviaire de proximité a été mis en place pour installer une ligne de fret Est-Ouest, mais son activité est freinée par la disponibilité des créneaux sur les lignes SNCF et l'état du réseau transversal SNCF. Autrement, que ce soit à l'export pour les céréales ou à l'import pour d'autres types de produits, le report modal fonctionne assez bien à La Rochelle. La croissance de l'activité se fait par des apports SNCF mais reste plus modeste que pour d'autres ports réellement maillés sur de vrais réseaux ferroviaires.

Stéphan DELAUX
Chargé de l'attractivité économique, du tourisme, de la filière viticole, des grands événements et de la vie fluviale, MAIRIE DE BORDEAUX

La règle de limitation de 10 personnes par bateau est particulièrement inintelligible pour la plaisance. Un bateau de 50 places ne présente pas de problème pour 10 personnes, mais un bateau de 10 places pour 10 personnes pose de réelles difficultés. Des clarifications sur cette mesure font l'objet de fortes attentes. La situation actuelle à Bordeaux est synonyme d'arrêt total de la vie maritime et fluviale. Effectivement, presque toute la saison de croisière à Bordeaux a été annulée à ce jour sans savoir quand les activités pourront reprendre. Une interrogation extrêmement lourde concerne la croisière maritime : quand les gens pourront-ils remonter sur les bateaux ? Quels types de bateaux ? Quelles seront les incidences sur la construction navale ?

L'activité pourra toutefois reprendre avec plus de facilité concernant la croisière fluviale bien qu'elle reste à ce jour à l'arrêt. Les impacts sur la vie fluviale et l'activité des ports concernés font l'objet de vives inquiétudes.

La gestion du port de Bordeaux a été compliquée ces dernières années. Elle s'appuie aujourd'hui sur un Directeur général et un nouveau Président très mobilisés. Ce nouvel élan doit nécessairement s'accompagner d'un engagement fort de l'État. Les sept terminaux et les 90km de chenal ne pourront être effectifs sur le long-terme sans un engagement sérieux et de durable, notamment associé au financement du dragage. Les acteurs espèrent ainsi un fort soutien de l'État dans le projet de relance porté par le nouveau Président et le Directeur général du port de Bordeaux. Rien ne peut se faire sans une position forte et claire de l'État sur ces enjeux.

Pendant le confinement, les céréales ont permis de maintenir un certain niveau d'activité et les équipes se sont montrées très mobilisées.

Pour l'après-crise, un point d'attention majeur concerne la nécessité de décomplexifier les acteurs sur le terrain de navigation, particulièrement en matière de navigation et de croisière fluviale. Face à un besoin réel de compétitivité par rapport aux compagnies étrangères ou certaines compagnies françaises comme CroisiEurope, l'empilement d'acteurs intervenant sur

le fluvial est très difficile. Les acteurs économiques ont besoin d'avoir un modèle plus lisible, réaliste et performant, notamment au niveau des taxes appliquées. Il est donc essentiel de stimuler ces activités de croisière et notre niveau de compétitivité.

La mairie de Bordeaux porte un grand projet d'aménagement du fleuve construit pour les 6 prochaines années, incluant le tourisme, le fret et la mobilité métropolitaine. Ce projet prospectif et ambitieux en matière d'investissements vise à donner beaucoup plus de place au fleuve et à l'estuaire dans la vie, la mobilité et les échanges dans tout le périmètre concerné.
L'estuaire de la Dordogne et de la Garonne comporte de nombreux petits ports. Une pratique plus vertueuse de la croisière sur le plan environnemental a démarré de manière très dynamique. Le premier bateau a été accueilli en 2011 pour un total d'aujourd'hui 6 bateaux (1 français et 5 internationaux). C'est également très vertueux sur le plan territorial. Toutefois, le principal enjeu réside dans la compétitivité et la simplification du schéma des acteurs impliqués. Si l'on veut développer cette activité, il est nécessaire d'avoir conscience de cet impératif de rigueur et de compétitivité.

Si l'on considère que le maritime a des vertus ouvrant des possibilités pour le tourisme et le transport, notamment liées à l'écologie et au développement durable, il faut un engagement fort de l'État au niveau de l'accompagnement. À Bordeaux, cette mobilisation de l'État n'est pas ressentie. Si l'on souhaite conserver le port de Bordeaux, il apparaît nécessaire de s'y investir durablement.

La vigilance sanitaire devra être indissociable des activités touristiques. Le pire serait d'être contraint à un nouveau confinement à cause de quelques clusters mal gérés. Mieux vaut vivre petit que chercher à vivre grand avec le risque de catastrophe que représenterait un deuxième confinement. Nous gagnerions ainsi à nous orienter vers un tourisme de proximité permettant de reprendre progressivement le fil des choses plutôt qu'une arrivée massive de touristes, notamment de pays où la situation a été mal gérée.

Patrick LAMBERT
Directeur général, COMMUNAUTÉ URBAINE DE DUNKERQUE

L'activité du port a été soutenue pendant la période, avec des perspectives toutefois compliquées sur deux secteurs : le trafic tansmanche, très impacté, et les importations de pondéreux liés à la sidérurgie. La baisse d'activité dans les hauts fourneaux de Dunkerque a constitué une situation très préoccupante pour le port et les entreprises de manutention.

Le port de Dunkerque est une plateforme industrielle évoluant dans la meilleure harmonie possible avec son territoire. Le maire nouvellement élu, Patrice Vergriete, également Président de la Communauté urbaine de Dunkerque, a réuni les industriels pour identifier les perspectives d'évolution de la situation. Un engagement fort de toute la place portuaire a été confirmé autour du projet baptisé "Dunkerque, l'Énergie Créative" consistant à transformer le système industriel portuaire vers un système plus économe en ressources et moins émetteur de CO2. Ce projet a d'ailleurs été labellisé "territoire d'innovation".

La dynamique ne s'est donc pas essoufflée avec la crise et les industriels, malgré leurs difficultés et avec le soutien de la collectivité et du Grand Port, considèrent que la relance est l'occasion d'accélérer ces mesures et d'accélérer les investissements dans les hauts fourneaux

pour la production d'un acier beaucoup moins carboné. L'implication de l'ensemble du territoire est très forte.

Si la croisière n'est pas prépondérante à Dunkerque, un sujet d'inquiétude concerne l'annulation des grands événements rassembleurs et moteurs permettant de valoriser le savoir-faire français. Nous risquons de perdre un certain nombre d'occasion de parler de ce secteur.

Concernant le report modal, il y a toujours eu à Dunkerque une part importante des modes non-routiers car le maillage a été relativement satisfaisant au niveau ferroviaire et fluvial. Il existe toutefois des possibilités de progression et le canal Seine Nord Europe permettrait d'améliorer le maillage sur le plan fluvial. Certaines préoccupations concernent spécifiquement le routier, Dunkerque se situant sur un axe de transit international extrêmement dense. Aussi, un débat public a eu lieu il y a quelques années sur l'extension du terminal à conteneur qui suppose d'accroître sensiblement le trafic fluvial et ferroviaire.

Une autre problématique concerne la quatorzaine. Il est indispensable de ne pas rendre la symétrique aux Britanniques car cela aurait un impact considérable sur le trafic transmanche, voire sur les communes touristiques en général. En effet, beaucoup plus d'Anglais.e.s viennent en vacances en France que de Français.e.s en Angleterre. Le sujet de la pêche et du devenir de la pêche française est un autre sujet d'inquiétude dans le cadre du Brexit.

Raphaëlle LEGUEN

Première adjointe à la mairie de La Seyne-sur-Mer, Présidente du Conseil maritime de façade Méditerranée et représentante de l'ANEL

L'une des inquiétudes concernant le monde maritime est liée à la réouverture des plages et notamment à la difficulté de gestion de ces espaces. Pour le moment, les ports sont ouverts sans forcément adopter les mêmes consignes et une vraie problématique demeure entre les gens qui sont sur les bateaux et ceux qui n'ont pas le droit d'accéder aux plages. Le nautisme pourrait tirer son épingle du jeu dans la mesure où les gens semblent se sentir en sécurité sur leurs bateaux avec leur famille. Il y a donc une vraie appropriation des bateaux, habituellement moins utilisés.

L'arrêt total de l'activité de croisière, dans la rade de Toulon par exemple, est très problématique. Le même type de problème se pose pour les ferries : la rade de Toulon est la place de ferry la plus forte entre la France et la Corse. L'activité est actuellement estimée à 7 ferries par semaine au lieu de 24 et ce ralentissement touche aussi l'écosystème d'acteurs qui en dépend. Il faut redoubler d'efforts pour que les entreprises du nautisme ne coulent pas et une réflexion gagnerait à être engagée sur la possibilité de laisser les gens profiter de leurs bateaux.

L'ANEL a mené un grand travail avec les maires du littoral sur la construction des demandes de dérogation pour l'ouverture des plages. Le tourisme de masse risque de poser certaines difficultés. Si l'on ouvre la mesure des 100km et que l'on n'autorise pas réellement les Français.e.s à aller ailleurs qu'en France, malgré le caractère bénéfique que cela représenterait pour le tourisme, quid de la gestion des espaces de plage et de villégiature dans le respect des distances et des gestes barrières ?

Aussi, la question des ports invite à aborder le verdissement des places portuaires et la mise en place de bornes à quai électriques pour les grosses unités. De grandes difficultés sont à prévoir

pour ces projets ambitieux et nécessaires, au regard des lourds impacts de la crise sur les ports. Une attention particulière devra être portée à ces questions.

Enfin, un important travail a été mené concernant la pêche avec le CNPMEM, notamment sur le pourtour méditerranéen, afin que des stands de vente directe et de vente à quai puissent être ouverts rapidement après le confinement et ainsi permettre aux producteurs de continuer à vendre malgré la fermeture des marchés. Les seuls qui aient réellement soufferts de ce confinement sont les unités plus importantes. Les petites unités en Méditerranée n'ont, quant à elles, pas eu de mal à écouler leurs marchandises. La vraie inquiétude concerne donc les grandes unités.

Concernant le Brexit, nous avons beaucoup à perdre : si nous pêchons énormément autour des côtes anglaises, les anglais ne pêchent quasiment pas chez nous et les échanges de zones de pêche vont donc être difficiles à négocier. Il nous faudra identifier autre chose à leur proposer parce que nous sommes très demandeurs au niveau de la pêche à leur égard.

Hervé BOUYRIE
Président de l'Association des Maires des Landes, Rapporteur du GT littoral, ASSOCIATION DES MAIRES DE FRANCE

Les Landes ne sont pas une grande région portuaire mais l'activité pêche a été maintenue dès le départ. La plaisance est contrainte par les mêmes difficultés déjà évoquées et les arrêtés préfectoraux sont relativement peu clairs.

La plage représente toutefois une activité importante qui a pu redémarrer de façon très qualitative. Le respect des gestes barrières a permis le redémarrage de nombreuses activités sportives (notamment les écoles de surf et de sauvetage côtier). Cette reprise est une belle satisfaction pour le territoire landais qui attend désormais l'opportunité de pouvoir fonctionner en statique. Si celle-ci se présente, la surveillance des plages pourrait être envisagée dès le 15 juin. Un travail important a été engagé sur l'organisation des plages, incluant notammnent des protocoles de réactivation de la surveillance ou encore le recrutement et la formation des nageur-sauveteurs. Plus de 300 maîtres nageurs, formés spécifiquement aux impacts de la crise sur leurs missions, pourraient être opérationnels dès le 15 juin.

Géraldine LEDUC
Directrice générale, ANETT

Les petits ports de plaisance fluviaux de nos territoires font vivre toute une économie. Une réflexion mériterait d'être menée concernant l'empilement et la superposition des différents organismes travaillant sur le fluvial, qui n'est pas forcément facile à comprendre.

Plusieurs élus de l'ANETT ont pu appeler l'attention sur la problématique des 10 personnes par bateaux, moins évidente sur des navires de petite taille.

Au niveau de l'ANETT, l'enjeu principal concerne le développement du tourisme et notamment la façon dont travaillent les ports avec les communes support dans tout le territoire, y compris les DOM. L'évolution de la filière des grands bateaux de croisière est un aspect particulièrement important dans le cadre de l'après-crise.

D’autres réflexions sont menées sur les questions d’énergies marines renouvelables ou encore la propreté des plages avec un certain nombre de partenaires institutionnels et l’élaboration d’enquêtes. La qualité des eaux est également une thématique importante qui fait l’objet d’un travail commun avec l’ANEL. En matière portuaire, l’ANETT s’intéresse particulièrement à la plaisance. Dans certains ports de Martinique, plusieurs bateaux sont devenus des hôtels. Une étude sur ce type d’hébergement touristique dans les ports est en cours. En Métropole, la problématique des commerces locaux sur les fleuves ou sur la mer et les enjeux du tourisme en général constituent des points de vigilance particuliers.

La Fête de la Mer et des Littoraux a connu un grand succès l’an dernier. Les questions d’éducation et de sensibilisation des Français.e.s à la mer demeurent essentielles. Cette année, il ne faut surtout pas abandoner l’organisation de cette fête même si la saison est passée. Une proposition serait de l’associer au week-end lancé par l’ANETT, le troisième week-end de septembre, sur le thème du bien-être.

Concernant la saison touristique, des enquêtes montrent que la mer et le littoral sont plébicités en première position de départ en vacances cet été. L’appel de la mer est vraiment très important et bien que la saison à venir ne ressemblera malheureusement pas aux précédentes, il est probable qu’une clientèle très importante viendra profiter de la mer. Ce tourisme ne doit cependant pas être un tourisme de masse : l’ANETT travaille beaucoup autour des notions de bien-être, de responsabilité, de respect et de prise en compte de la nature. Ce type de tourisme représente un réel boulevard sur lequel travailler, permettant d’offrir de vraies expériences aux touristes tout en s’éloignant des centres trop fréquentés.

LES RÉGIONS ET L'APRÈS-CRISE : L'EXEMPLE DE LA RÉGION SUD-PACA

Propos recueillis le mardi 26 mai 2020

Arnaud MOCQUAIS DE BLANVILLE
Chargé de mission International/Développement durable auprès des Conseillers régionaux, SUD PACA

Le maritime occupe une grande place dans l'action de la région Sud-PACA. Un plan climat baptisé "Une COP d'avance" a été lancé en décembre 2017 et constitue le plan régional de développement durable. Cette initiative a été pensée de manière volontairement large puisqu'elle irrigue l'ensemble de la politique menée par la région dans tous les domaines.

Ce choix a été fait pour son importance intrinsèque, car il est essentiel d'agir maintenant et fortement en lien avec le climat. Ainsi, 20% du budget régional a été affecté d'emblée à ce plan avec une montée en puissance année par année. Près de 450 millions d'euros ont été débloqués la première année, 500 millions la deuxième et l'objectif est d'atteindre le tiers du budget régional d'ici la fin de la mandature (plus précisément un montant de près de 800 millions, le budget de la Région s'élèvant à environ 2,5 milliards d'euros par an).

Volet maritime de ce plan climat, un plan mer et littoral a également été mis en œuvre. Il a été adopté en juin 2019 et prévoit une série d'actions à court-terme comme à long-terme, visant non seulement à rendre à la région Sud-PACA son identité maritime, à approfondir son économie de la mer et à prendre conscience de la biodiversité maritime qu'elle abrite.

Dans le cadre de la crise que nous traversons actuellement, la région a choisi de spécifier son action en mettant en place sous l'autorité du président Muselier un plan d'action d'urgence et de relance d'un montant d'1,5 milliard d'euros pour à la fois parer à l'urgence et préparer notre économie aux transformations à venir. Au-delà de ces mesures, la région a souhaité maintenir tout au long de la période un contact régulier avec l'ensemble des acteurs économiques, culturels, associatifs, industriels. Des « cellules covid » ont ainsi été mises en place à un rythme hebdomadaire, ou toutes les deux semaines selon les sujets. Elles permettent de recueillir les observations, les commentaires et les suggestions de tous cet ensemble d'acteurs dans le but de bâtir quelque chose de nouveau d'ici les mois à venir pour préparer l'après.

La nécessité d'impliquer les territoires, notamment les régions, est importante. Le rôle des collectivités va crescendo et cette dynamique caractérisera également les années à venir. La région Sud-PACA a cette volonté d'être un fédérateur d'énergie sur son territoire, de jouer un rôle pivot et de rassembler les acteurs publics et privés dans un même élan pour avancer ensemble, avec les forces de chacun, au servive du territoire.

Stéphanie ATGER
Députée de l'Essonne
Vice-présidente de la Délégation aux Outre-mer

Comprendre pour agir : De la nécessité de valoriser les apports scientifiques dans nos travaux parlementaires

La crise sanitaire a lourdement impacté nos Outre-mer et a mis en lumière leurs difficultés structurelles : enclavement, éloignement, dépendance au tourisme et aux exportations sont les désavantages que peuvent entraîner leur statut ilien. Cependant, à des degrés variables, le développement des circuits-courts, la valorisation de la production locale et l'utilisation des ressources naturelles ont permis d'amortir le choc provoqué par le covid19. Ainsi, tous les acteurs locaux ayant souscrits par nécessité aux concepts d'économies verte et bleue s'accordent sur ce point : valoriser le positionnement des départements, régions et collectivités d'Outre-mer dans leur bassin et leur environnement géographiques constitue un rempart face à de potentielles nouvelles crises.

1. Diagnostic

→ La crise sanitaire a mis en exergue l'acuité des difficultés structurelles connues à des degrés différents par les DROMCOM, renforcées par leur vulnérabilité au changement climatique

Le GIEC définit la "vulnérabilité au changement climatique" d'un territoire en fonction de trois composantes : "l'exposition aux aléas naturels, la sensibilité des écosystèmes à ces aléas, la capacité d'adaptation de la société (cet item recouvre à la fois la résilience aux aléas naturels et l'anticipation de ceux à venir)". L'enjeu de fond est d'intégrer une perspective de longs termes dans les initiatives actuelles.

Le changement climatique exacerbe des problématiques multiformes liées au climat et à la géographie des territoires. Ainsi, le rapport de **l'Observatoire national sur les effets du changement climatique (ONERC)** a mis en exergue "les maladies alimentaires et/ou liées à l'eau" qui pourraient s'amplifier avec le changement climatique. **Exemple > La ciguatera**. Elle se développe avec l'augmentation des températures des eaux océaniques de surface. L'intoxication alimentaire intervient lorsque des poissons infectés sont consommés, en particulier dans le cadre d'une pèche de subsistance. Elle touche déjà en Polynésie Française 800 à 1000 personnes par an.

De plus, le changement climatique vient accentuer la vulnérabilité de certaines populations, "qui tient à la pauvreté, à l'illettrisme, à la marginalisation (en 2008, on estimait à 16000 le flux annuel de clandestins à Mayotte), ou à un accès réduit aux systèmes d'assurance". À Mayotte, 43% des habitants sont très exposés aux cyclones, qu'ils vivent dans des habitations en matière végétale ou dans des bidonvilles (…) Et les 47% de la population qui ne parlent pas français ont un accès limité aux informations et à la sensibilisation relative aux risques". Même à **La Réunion**, "où le niveau de vie est nettement plus élevé, l'importance des bidonvilles (15% de l'habitat) a été identifiée comme l'un des principaux facteurs aggravants des impacts du cyclone Dina en 2002". Souvent, les enjeux se

concentrent dans une commune ou une région en particulier (Fort-de-France, Cayenne, Mamoudzou). **Si ces centres étaient dévastés**, "c'est la totalité du territoire qui serait en crise". À la **Martinique**, "62% des infrastructures et 50% de la population se concentrent sur une surface de seulement 170 km2 qui est très fortement exposée aux risques". **Cayenne** accueille 54% de la population et 69% du bâti, et 70% de la population est exposée à l'érosion, à la submersion ou aux inondations".

Enfin, "si des actions de gestion des risques ont été mises en place dans les Outre-mer, d'ailleurs plus conséquentes que celles réalisées en métropole dans le domaine de la submersion, l'urbanisation rapide et mal contrôlée de ces territoires rend l'application de ces lois plus difficiles".

2. **Pour pallier ces problèmes endémiques, Il semble nécessaire d'accompagner les collectivités dans des démarches innovantes tout en respectant leurs spécificités culturelles et juridiques**

→ **Accroitre l'insertion des collectivités dans leurs bassins respectifs :** Prendre des positions fortes dans les instances régionales comme la communauté du Pacifique Sud concernant le changement climatique. Tous les voisins directs des collectivités du Pacifique sont concernés en priorité par la question du changement climatique : il s'agit d'un enjeu de survie pour des îles comme le Vanuatu ou des territoires archipélagiques comme la Micronésie. Cet enjeu aurait d'ailleurs dû faire l'objet du ***One Planet Summit*** en Polynésie Française en Avril 2020 en présence du président Emmanuel Macron.

→ **Valoriser et publiciser les mécanismes d'incitation au respect de l'écologie et des environnements locaux**

Les travaux de l'association **"Les Éco-Maires"** et la remise annuelle de la **palme IFRECOR** constituent de bonnes illustrations. Arrêtons-nous sur cette dernière. Ce concours a pour objectif "de récompenser et de valoriser les actions et politiques exemplaires mises en œuvre à l'initiative des élus d'outre-mer, pour la préservation et la gestion durable des écosystèmes coralliens (récifs coralliens)". Cette palme, remise tous les ans **en présence de la ministre des Outre-mer**, agit comme " **une valorisation médiatique, non seulement auprès de médias ultramarins mais aussi auprès de médias nationaux"**. Ce prix permet, par la médiatisation de l'évènement, de "mettre en lumière les bonnes pratiques mises en œuvre par ces élus d'outre-mer pour inciter d'autres élus locaux à les répliquer sur leur territoire". Par exemple, les lauréats de la 8ème édition sont les suivants : **le Service Territorial de l'Environnement de Wallis & Futuna** et son projet pédagogique sur les mangroves qui a "sensibilisé 300 élèves sur Wallis & Futuna à l'importance de la préservation de la mangrove". Il s'agit d'un très bon médium permettant de créer des ponts avec les élus locaux et de renforcer la connaissance de ces territoires par les décideurs nationaux. Il est cependant encore trop peu connu et nous gagnerions à publiciser ce type de dispositifs.

→ **Intensifier l'inclusion et la vulgarisation des données scientifiques sur la protection des écosystèmes**

Il est primordial de communiquer sur les ressources dont jouissent ces collectivités et leurs habitants, qui, pour certains, tirent en parti leurs revenus de ces écosystèmes, les récifs coralliens en tête de peloton. Pour être efficace, le développement d'exemples concrets est important : nous devons donc insister sur les services écosystémiques qu'ils rendent.

<u>Sur les récifs coralliens et écosystèmes associés (données issues du rapport sur les services écosystémiques rendus par les RCEA sur la période 2015-2020 – IFREFOR):</u>

- Ces services touchent environ 12000 sociétés, 50 000 emplois et plus de 175 000 ménages qui dépendent à différents degrés des services écosystémiques des récifs coralliens et écosystèmes associés.
- La protection contre les inondations côtières équivaut à près de 600 millions d'euros par an. Les RCEA absorbent jusqu'à 90% de l'énergie de la houle, protègent les plages et les littoraux contre l'érosion. Ce service est rarement pris en compte dans les politiques d'aménagement ou dans les mesures compensatoires d'impacts.
- Les RCEA sont également un service d'attributs pour **le tourisme « bleu »** qui équivaut à 215 millions d'euros par an. Un million de personnes chaque année fait usage des récifs pour des activités de tourisme, des activités qui génèrent des bénéfices pour plus de 3000 prestataires de loisir, qui génèrent 28000 emplois directs et 35 000 emplois indirects. Il s'agit d'activités qui s'intègrent dans la stratégie du positionnement des collectivités territoriales sur le marché du tourisme bleu.
- Ils participent à la production de biomasse pour la pêche (commerciale et d'autoconsommation). Ce service équivaut à 215 millions d'euros.
- Ils occupent près de 14 000 pêcheurs qui tirent un revenu direct de cette activité ; plus de 80 000 ménages extraient de la pêche un complément de revenus et de protéines pour leur bien-être.
- En ce qui concerne le service de séquestration du CO2, 33 500 hectares de mangroves et 68 000 herbiers d'Outre-mer séquestrent 2,5 millions de tonnes d'équivalent de CO2 chaque année. Le sous-sol superficiel constitue déjà un stock de carbone estimé à 80 millions de tonnes.

→ **En guise de conclusion : Nous avons toutes les clefs en main. Il s'agit maintenant de valoriser les nombreuses ressources académiques à notre disposition dans les travaux parlementaires, et de donner une réalité à des pistes de réflexions qui pourraient sembler "lointaines" au législateur**

Cette contribution l'a prouvé, les territoires développent constamment des expertises et des innovations de toutes sortes dans le champ des économies verte et bleue, qui restent trop peu connues. Pour intégrer ces apports à nos travaux parlementaires, nous pourrions imaginer des groupes de travail dédiés au changement climatique dans nos territoires d'Outre-mer, organisés en axes incluant les acteurs locaux dans ce domaine, afin de faire vivre leurs réalisations quotidiennes dans nos travaux, et accompagner ces collectivités territoriales dans l'élaboration de politiques locales. Une stratégie d'écoute permanente avec les décideurs locaux doit être notre réflexe.

ECONOMIE BLEUE

DANS LA CRISE DU COVID19

COMPTE RENDU DES DEMANDES DES PÊCHEURS (CRPMEM[1] ET ARIPA[2])

SITUATION DE LA PÊCHE PENDANT LE COVID 19

Au tout début de la crise, les pêcheurs pouvaient aller en pêche mais avaient des difficultés à écouler leur production. La petite pêche réunionnaise n'a pas eu d'activités, la pêche hauturière continue campagnes, ainsi que la grande pêche, mais les armements attendent le manuel de procédure rédigé par le CRPMEM.

QUELLES ONT ÉTÉ LES INITIATIVES DU CRPMEM ?

Le CRPMEM a continué ses missions de service auprès des pêcheurs (aide au montage de dossiers FEAMP, projets de filière [Label], etc.). Mais le CRPMEM a aussi déployer une plateforme internet de mise en relation entre pêcheurs et consommateurs qui a connu un vif succès (https://poissonreunion.re). L'évolution de la plateforme est en cours (design, sécurisation, conformité RGPD, fonctionnalités, etc.), mobilisation des pêcheurs complexe mais faite en continu (tél., SMS...), fort intérêt de la presse...

Le Comité exceptionnel de gestion de crise [Région] a fait un point sur les conséquences économiques de la crise [État]. Un Comité d'accompagnement de l'économie [Etat] a été mis en place a abouti à la création d'un Groupe de travail de filière autour de la crise Covid-19. La rédaction est en cours d'un manuel de procédure pour la grande pêche qui servira de document de base pour la marée N°3.

Accompagnement des pêcheurs au jour le jour : réponses à leurs questions, Création d'une page d'actualité quotidienne dédiée sur le site internet du CRPMEM synthétisant l'ensemble des informations reçues sur la crise Covid-19 et les mesures existantes, et précisant les moyens d'y accéder (liens, documents à télécharger)

[1] CRPMEM : COMITÉ RÉGIONAL DES PÊCHES MARITIMES ET DES ÉLEVAGES MARINS
[2] ARIPA : ASSOCIATION RÉUNIONNAISE DE L'INTERPROFESSION DE LA PÊCHE ET DE L'AQUACULTURE

QUELLES SONT LES INTERROGATIONS ACTUELLES DES PÊCHEURS ?

• Besoin de clarification de certaines mesures et de leur articulation entre elles : arrêts temporaires versus fonds national de solidarité, calendrier de mise en œuvre, dates de sortie de confinement...
• Accès aux mesures d'aides construites autour du PCS : Le CRPMEM a fait part de son souhait de pouvoir, compte tenu du contexte, devenir officiellement un guichet pour le PCS
• Difficulté d'accès à certaines procédures dématérialisées pour certains pêcheurs (déconnexion numérique, etc.) et pas d'accès aux ressources du CRPMEM pour se faire aider à cause du confinement.
• Insuffisance du simple report des charges URSSAF : Les CRPMEM des DOM militent pour une exonération des charges liées à l'URSSAF
• D'une manière générale, besoin de solutions simples et crainte d'une complexité des procédures Pistes d'évolution en cours de réflexion

QUELLES SONT LES PISTES D'ÉVOLUTION ?

Mise en place d'un accompagnement physique des pêcheurs en sortie de crise : le CRPMEM prévoit la mise en place lors du déconfinement d'une cellule dédiée à l'accompagnement des pêcheurs

Réflexion sur la pérennisation de la plateforme poissonreunion.re et la création d'une passerelle avec le projet de marque de filière

Réflexion sur des solutions de surgélation des invendus de la pêche fraîches : travail avec la grande pêche (Cap Bourbon) & recherche d'adaptation du cadre règlementaire relatif à la première transformation

Mis en place d'un accompagnement physique des pêcheurs en sortie de crise : le CRPMEM prévoit la mise en place lors du déconfinement d'une cellule dédiée à l'accompagnement des pêcheurs

Réflexion sur la pérennisation de la plateforme poissonreunion.re et la création d'une passerelle avec le projet de marque de filière

Réflexion sur des solutions de surgélation des invendus de la pêche fraîches : travail avec la grande pêche (Cap Bourbon) & recherche d'adaptation du cadre règlementaire relatif à la première transformation

DEMANDES DE L'ARIPA

La demande de M. Courtois se décompose en quatre axes principaux (note détaillée à venir) :

- Investissement productif (1)
- Fonds d'investissement réunionnais (2)
- Concernant la concurrence sur le marché local (3)
- Inquiétude sur la santé des entreprises (4)

1) Il est Indispensable que l'investissement productif puisse être soutenu. Depuis 2018, il y a eu une demande d'aide pour la construction des navires (pêche). Puisqu'elles sont interdites depuis 2009,l'ARIPA est dans l'attente d'une réponse depuis 2 ans qui n'est toujours pas opérationnelle.

2) Soutenir un fonds réunionnais d'investissement permettant aux entreprises qui subissent la crise de continuer à investir grâce à ce dispositif financier.

3) Concernant la concurrence, notamment des produits importés sur le territoire réunionnais, il y a de forte chance pour qu' avec la relance dans chacun des pays, notamment du sud-ouest de l'Océan indien, le marché local soit encore davantage un marché de dégagement pour ces produits arrivant à La Réunion sans traçabilité, sans normes et à très bas coûts. Sans vouloir enfreindre les règlementations du commerce mondial, ne pourrait-on pas envisager disposition de protection qui permettrait à la production locale de trouver preneur et de ne pas se faire concurrencer de manière abusive sur le marché local ?

4) Inquiétude pour la santé financière des entreprises. Avec la fermeture des hôtels et restaurants qui représentaient 40 à 45% des ventes de la filière locale de poissons frais, il y a des impayés et des risques non couverts qui sont importants. Interrogation sur le remboursement des opérateurs de la filière par les restaurants dont certains risquent de cesser définitivement leur activité ou de ne pas être en situation de régler les produits livrés avant le confinement.

GUYANE PORT
L'Europe au carrefour des Amériques

Tél. : +594 29 96 60
Fax : +594 29 96 63
email : gpm@portdeguyane.fr
www.portdeguyane.fr

Directoire

Direction Prospective
et Développement

Pour une relance de l'économie portuaire post-covid-19 en Guyane

Depuis sa création en 2013, le GPM Guyane fait face à un double défi qui est de réhabiliter les infrastructures obsolescentes du port et de moderniser l'ensemble des opérations portuaires pour accompagner l'économie guyanaise dans un développement prenant en compte les réalités du territoire dans son double contexte amazonien et européen. Le GPM Guyane s'appuie sur cette image de l'Europe au carrefour des Amériques.

L'épisode pandémique Covid-19 a montré que la voie poursuivie est la bonne mais qu'il faut l'accélérer pour doter la Guyane d'un véritable outil de développement dans ses échanges avec l'extérieur.

Les travaux du poste frontalier communautaire, pour lequel le GPM Guyane a obtenu un engagement de l'Etat de 2,3 M€, vont démarrer en fin d'année et cette réalisation va permettre d'ouvrir la Guyane à ses partenaires régionaux entre le Nord Brésil, le Surinam, le Guyana avec des perspectives de relais vers les Caraïbes. Dans un contexte de lutte contre le réchauffement climatique, cette installation va permettre de réduire les distances parcourues pour l'approvisionnement du pays, sans se tourner de manière systématique vers l'Europe.

Au-delà de cette réalisation, l'un des sujets majeurs que la Guyane doit régler rapidement est le traitement des déchets. Pour bon nombre d'entre eux, les volumes en Guyane sont suffisamment importants pour représenter un enjeu majeur, mais les quantités ne permettent pas malgré tout d'installer une filière complète. Seuls des premiers traitements sont possibles avant d'envisager une exportation vers des centres de traitement habilités. Il en va ainsi des pneumatiques usagés, des véhicules hors d'usage, des équipements ménagers hors d'usage. Et il se trouve que ces déchets représentent, au-delà même des nuisances en tant que tels, des dangers sanitaires importants pour la Guyane, car ils constituent des abris à moustiques, porteurs notamment de la dengue dont une recrudescence s'est produite pendant la crise épidémique.

Le GPM Guyane a orienté son projet stratégique 2019-2023 vers l'aménagement de foncier pour accueillir ces activités de traitement des déchets avant exportation vers des sites spécialisés. De nombreuses demandes d'opérateurs sont parvenues au GPM sur cette thématique d'économie circulaire et de valorisation déchets, notamment :

- Développement d'une activité de chantier naval sur Dégrad-des-Cannes
- Stockage et fourniture d'énergie
- Collecte des huiles alimentaires usagées pour exportation vers l'Europe pour y être recyclées.
- Plate-forme logistique multi-températures
- Déchetterie pour le milieu professionnel par une plateforme de massification des déchets avant valorisation ou expédition vers la métropole pour recyclage
- Collecte, traitement et valorisation de déchets : compostage, production énergétique.

GUYANE PORT
L'Europe au carrefour des Amériques

Tél. : +594 29 96 60
Fax : +594 29 96 63
email : gpm@portdeguyane.fr
www.portdeguyane.fr

Directoire

Direction Prospective
et Développement

Les investissements à réaliser s'élèvent à environ 5 M€, portant essentiellement sur la réhabilitation et la mise aux normes des voies d'accès et ouvrages de franchissement des cours d'eau. Les études techniques et environnementales sont désormais bouclées et les travaux sont prêts à démarrer à la prochaine saison sèche en septembre 2020.

Contribution Délégation aux Outre-mer
Secteur : Economie bleue

Constat

2 secteurs principaux :

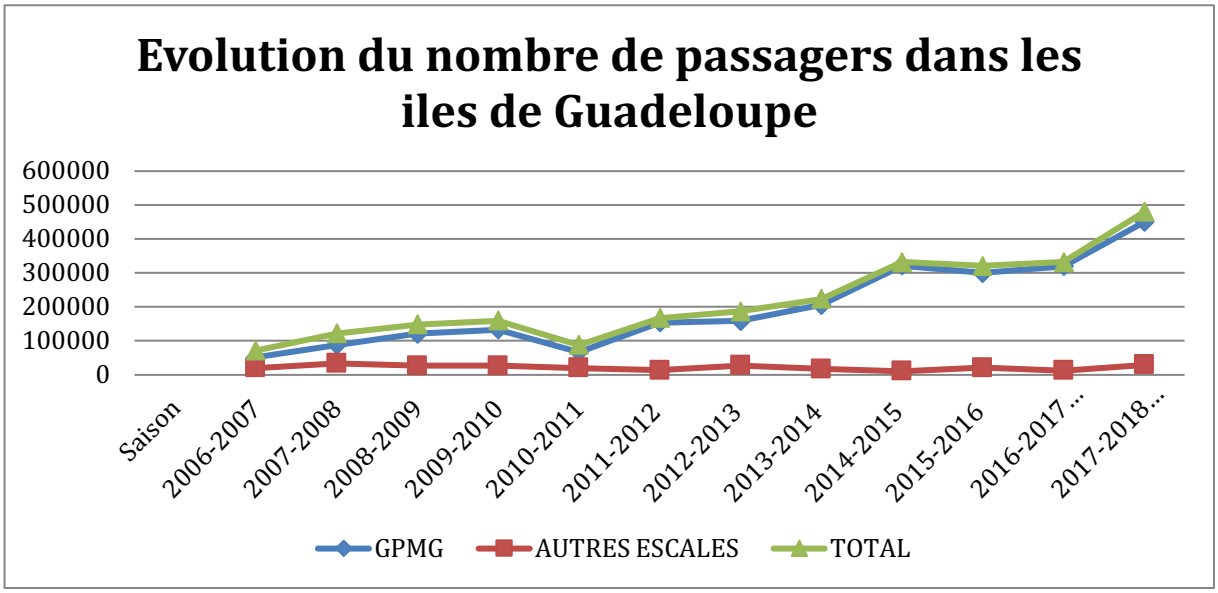
1. La pêche et l'aquaculture : ces secteurs bénéficient d'aides aux entreprises de droit commun, de l'Etat, de la région et de l'UE.

Le problème auquel ils sont confrontés est celui de l'écoulement des stocks qui dépend en grande partie de l'ouverture des hôtels et des restaurants.

2. Le tourisme est le secteur le plus touché à cause, principalement du manque de flux en provenance de l'extérieur.

Sont concernés la croisière, la plaisance, la plongée et autres activités nautiques.

La croisière



Chiffres communiqués par le CTIG (Comité du Tourisme des Iles de Guadeloupe)

Arrêt brutal de l'ensemble des escales dès le 16 mars
Ensemble des entreprises liées à l'activité croisière à l'arrêt depuis cette date
Poids de la croisière dans l'économie du territoire :

- ✓ Dépenses des passagers et membre d'équipage 53 millions d'euros ;
- ✓ Retombées directes globale entre 80 et 100 millions d'euros/an de retombées directes dans l'économie ;
- ✓ Nombre d'emplois directs : 994 personnes (ne sont pas comptabilisés les taxis, artisans, etc.) ;
- ✓ Salaires versés : 9 millions d'euros ;
- ✓ Trafic aéroport 5 à 8% du trafic dépend de la croisière basée ;
- ✓ Les activités (Jardins, Zoo, Aquarium, Musée etc. ;
- ✓ Les villes et îles (Deshaies ou Les Saintes) ;
- ✓ Source : Enquête BREA 2017/2018 menée par FCCA et les compagnies.

L'avenir

Les points positifs

- ✓ Costa maintient ses 2 navires en port-base si l'aérien le permet ;
- ✓ MSC maintient son navire en Inter-porting ;
- ✓ Plusieurs compagnies souhaitent revenir en escale pour la prochaine saison (Crystal Cruise, Le Ponant, Seabourn, Ritz Carlton etc.).

Les contraintes

- ✓ Annulation de toutes les escales de Croisieurope pour 2020/2021 (PaP, Les Saintes, Marie-Galante un total de 60 escales).

Le nautisme

Les activités de loisir nautiques sont à l'arrêt depuis le 17 mars :
- Les professionnels attendent de pouvoir redémarrer au plus vite ;
- Ils restent confiants pour une vraie reprise pour la saison d'hiver 2020 – 2021.

Cependant,
- Inquiétude pour la reprise et la saison d'été (Juillet – Aout) ;
- Inquiétude en termes de seuil de rentabilité.

La plaisance est une activité plus discrète dont on ne voit pas encore les perspectives car presqu'exclusivement liée aux flux extérieurs.

Qu'il s'agisse de l'économie bleue ou du tourisme en général, le décret du 31 mai 202 et les restrictions relatives aux liaisons aériennes entre l'hexagone et les territoires d'Outre-mer a mis un coup d'arrêt à toutes les perspectives de reprise des activités de la mer (économie bleue) dans les mois qui arrivent.

PROPOSITIONS

- **Relancer l'économie bleue en favorisant les liaisons aériennes et maritimes ;**

- **Préparer l'après COVID 19 lors des prochaines escales**, car plusieurs compagnies souhaitent revenir en escale pour la prochaine saison (Crystal Cruise, Le Ponant, Seabourn, Ritz Carlton etc.) ;

- **Donner une plus grande visibilité au secteur de la plaisance** qui est une activité discrète presque exclusivement liée aux flux extérieurs ;

- **Recenser les activités plus précises** (exemple : comptabilisation des emplois).

CONSULTATION DES ACTEURS DE LA PÊCHE EN GUYANE

Lénaïc ADAM, Député de la Guyane

Le comité régional de la pêche m'a fait remonter que certaines aides ont été proposées aux entreprises de pêche mais que malheureusement, elles ne sont pas éligibles pour la plupart. Les critères d'éligibilité pour bénéficier des mesures d'aides européennes, nationales et régionales (fonds d'urgence économique des territoires de Guyane) sont le plus souvent inadaptés à la situation de la majorité des entreprises de pêche de Guyane. Par exemple pour bénéficier de la mesure FEAMP "Arrêts temporaires", les entreprises doivent être à jour de leur cotisations fiscales et sociales et avoir une durée minimale d'arrêt temporaire totale égale ou supérieure à 15 jours du 12 mars au 31 mai 2020.

Or la majorité des entreprises de pêche connaissaient d'autres difficultés avant la crise sanitaire (pêche illégale étrangère, algues sargasses, problème vente poisson...) et ont accumulé des dettes fiscales et sociales. Certains navires sont partis à la pêche malgré les problèmes de vente pendant la crise sanitaire afin de ne pas faire faillite.

Une proposition a été effectuée par le CNPMEM, lors d'une conférence de presse avec le cabinet du Ministre Didier GUILLAUME, concernant l'exonération des charges sociales pendant toute la durée de la crise sanitaire pour l'ensemble des socio-professionnels de la filière pêche des Outre-Mer.

Plan « Mer et Littoral » de la Région Sud – Provence-Alpes-Côte d'Azur

Synthèse

- Issu de l'une des mesures du Plan Climat « Une *COP* d'avance », le Plan Mer et Littoral répond à la nécessité d'une vision intégrée de la politique maritime et littorale de la Région Sud.

- Avec 1.000 km de côtes, 3 métropoles et 65 communes littorales, 70% de sa population concentrée sur une bande côtière de 25 km, 53% de son littoral protégé, plus de 135 ports de plaisance et de pêche et 120.000 emplois maritimes, Provence-Alpes-Côte d'Azur est par essence une région maritime et littorale, ouverte sur la Méditerranée et le monde.

- Consciente des multiples enjeux et potentialités que recouvre le territoire littoral et forte de ses compétences, la Région Sud a donc bâti son Plan Mer et Littoral autour de 25 actions prioritaires d'ici 3 ans (*cf.* p. 52) et 19 orientations stratégiques à l'horizon 2030 (*cf.* p. 53), avec pour ambition de relever 4 défis :

1. Prendre la mesure, révéler et accompagner le potentiel de développement économique et d'attractivité qu'offrent la mer et le littoral ;

2. Concilier ce modèle de développement avec la préservation des milieux naturels littoraux et marins, le bien-être des habitants et des générations futures ;

3. Réussir les mutations et transitions nécessaires pour l'adaptation du territoire au changement climatique avec une vision stratégique à l'horizon 2030 ;

4. Garantir une dynamique de concertation, facteur de réussite pour une vision partagée, avec les acteurs maritimes fédérés au sein de l'Assemblée Maritime pour la Croissance Régionale et l'Environnement (AMCRE, instance de concertation réunissant tous les représentants des acteurs maritimes du territoire, créée par la délibération n°16-857 du 3 novembre 2016).

CONSULTATION DES CITOYENS POUR LA MISE EN OEUVRE DE LA STRATÉGIE NATIONALE POUR LA MER ET LE LITTORAL

-

stratégie de façade maritime Manche est, mer du nord

-

CONTRIBUTION DE LA CCI LITTORAL HAUTS-DE-FRANCE

CCI LITTORAL HAUTS-DE-FRANCE

-
EDITO
-

UNE SYNERGIE DE **COMPÉTENCES** ET DE **FILIÈRES** POUR FAIRE GAGNER LA FAÇADE MARITIME MANCHE EST-MER DU NORD

p.4
LA CCI LITTORAL HAUTS-DE-FRANCE

p.6
EFFICACITÉ ET **COMPÉTITIVITÉ ÉCONOMIQUES** DES PORTS DE LA FAÇADE DANS LE RESPECT DE NORMES SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES

p.8
GESTION DURABLE DES **RESSOURCES BIOLOGIQUES MARINES**

p.10
DES **FILIÈRES** MARITIMES **PERFORMANTES**

p.12
LE **BON ÉTAT ÉCOLOGIQUE** DES MILIEUX ET DES ÉCOSYSTÈMES MARINS ET LITTORAUX ET UN LITTORAL **ATTRACTIF**

p.14
LE BREXIT

p.15
CONCLUSION

Première façade maritime française, dotée de réseaux de transport (routier, ferroviaire, aérien, fluvial) performants, située au cœur du triangle Londres, Paris, Bruxelles… le territoire Littoral Hauts-de-France doit être un territoire à l'avant-garde d'une **économie durable, connectée, créatrice d'emplois et de valeur ajoutée.**

Au moment où le monde vit de grandes mutations économiques et sociétales, il appartient à l'ensemble des acteurs du Littoral de travailler collectivement pour **faire émerger de nouvelles stratégies territoriales et maritimes.**

Il convient pour cela de stimuler toutes les initiatives en faveur d'un développement économique durable, innovant, connecté, d'accompagner les grands projets d'infrastructures et équipements nécessaires à ce développement, de s'appuyer sur **les nombreux atouts qui caractérisent cette façade maritime** et de les conjuguer aux enjeux d'une mondialisation en perpétuel mouvement.

Aujourd'hui, notre territoire littoral dispose de nombreux atouts comme son environnement exceptionnel, la diversité de son tissu économique, industriel, maritime et touristique, autant de caractéristiques qui participent à son attractivité et qu'il convient de développer encore.

L'Europe, au travers de différents programmes, souhaite le développement d'une **politique maritime intégrée,** à savoir que toutes les composantes de la filière maritime soient coordonnées, aussi bien pour les activités à préserver que pour les activités nouvelles à faire émerger (développement de nouvelles énergies, lancement de nouvelles activités liées au tourisme, etc...).

Ces différents constats sont autant d'éléments à prendre en compte dans les **réflexions d'aménagement stratégique du littoral et de son développement économique futur.**

Ce document apporte différentes informations du Littoral Hauts-de-France s'inscrivant dans les débats thématiques en région et visant à nourrir la consultation citoyenne engagée par l'Etat pour la mise en œuvre de la future stratégie nationale pour la mer et le littoral, pour le secteur Manche Est – Mer du Nord.

François LAVALLÉE

FRANÇOIS LAVALLÉE
Président de la CCI Littoral Hauts-de France

-

LES PORTS MARITIMES ET FLUVIAUX EN RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

-

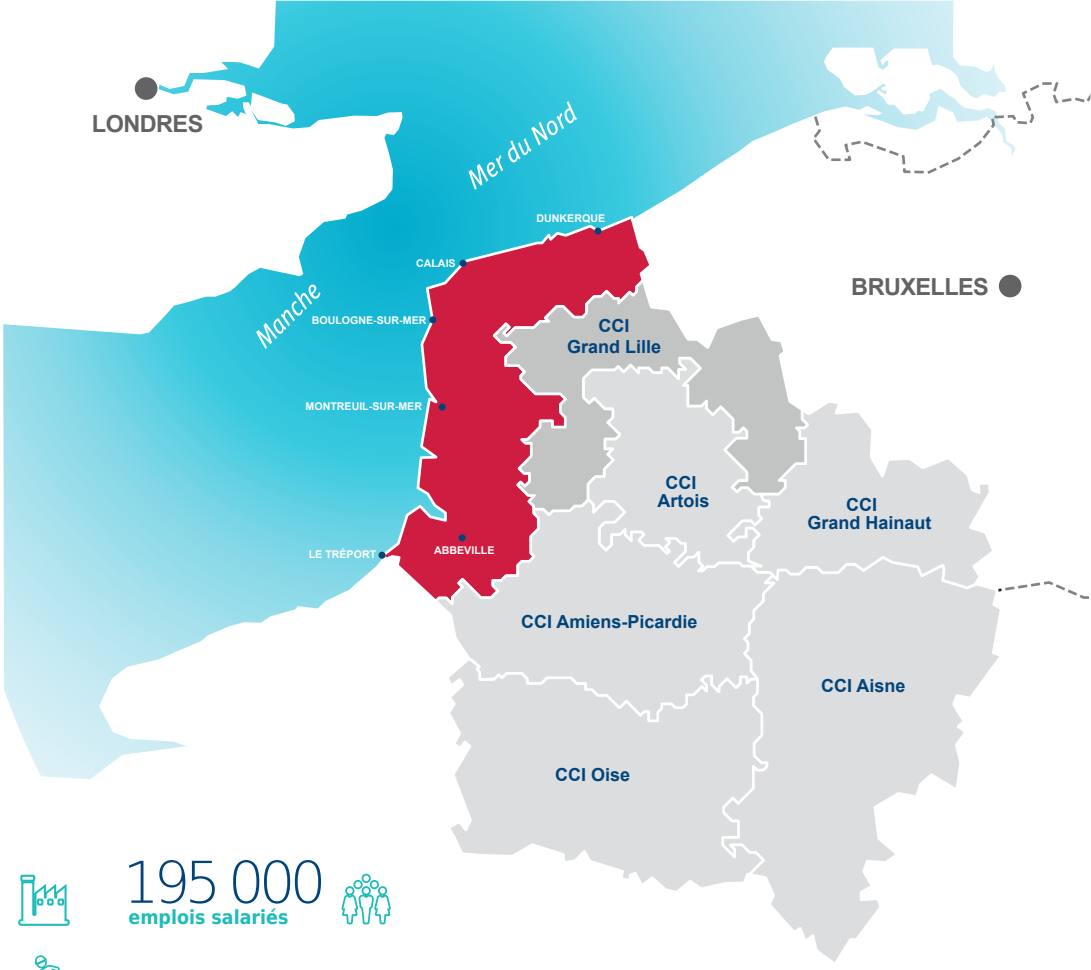
-

LA CCI LITTORAL HAUTS-DE-FRANCE

-

le territoire

Façade maritime de la région. Premier complexe portuaire de France, élément clé pour toute l'activité logistique, première plate-forme énergétique européenne, le Littoral Hauts-de-France est aussi une terre d'industrie, de tourisme et d'échanges transfrontaliers source de développement pour toute la région.



plus de ...

25 000 entreprises

195 000 emplois salariés

3 800 créations d'entreprises/an

Les missions de la CCI

-

Conseiller et **accompagner** les entreprises

Gérer des équipements

Participer à l'élaboration de la politique économique régionale et à la **réalisation des grands projets de développement** du territoire sur la région Hauts-de-France

La CCI Littoral Hauts-de-France est l'une des 7 CCI qui composent le paysage consulaire régional et surtout la seule à être en contact avec la mer et les acteurs des filières maritimes, renforçant ainsi sa place d'**interlocuteur privilégié** sur les sujets liés à l'**économie maritime.**

La Chambre de Commerce et d'Industrie Littoral Hauts-de-France est un établissement public de l'Etat à caractère administratif piloté par des entrepreneurs locaux.

Elle offre aux entreprises présentes sur son territoire des **services de proximité** au travers de ses agences d'Abbeville-Vallée de la Bresle, Boulogne-sur-Mer, Calais, Dunkerque et Montreuil.

La CCI est par ailleurs concessionnaire du **port du Tréport,** des **ports de plaisance de Boulogne et Calais,** et sa filiale la SEPD gère le **port unique Boulogne-Calais.**

©StudioMallevaey

EFFICACITÉ ET COMPÉTITIVITÉ ÉCONOMIQUES DES PORTS DE LA FAÇADE DANS LE RESPECT DE NORMES SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES

Le littoral Hauts-de-France bénéficie d'un **tissu portuaire diversifié et puissant,** avec une **position géographique stratégique** au regard des différents flux maritimes mondiaux.

La stratégie de développement de la façade maritime à laquelle adhère pleinement la CCI Littoral Hauts-de-France vise à faire de ces équipements portuaires des **portes d'accès majeures** pour le **marché français et nord-européen.**

Dans ce sens, il est impératif, dans un contexte concurrentiel mondialisé et massifié, de **soutenir et cibler les différents investissements** qui permettront de répondre non seulement aux défis de la modernisation des infrastructures mais d'offrir également le meilleur service aux utilisateurs de ces ports, dans une **démarche environnementale et sociétale responsable.**

Les projets Calais 2015 pour le trafic transmanche ou CAP 2020 pour le marché des conteneurs à Dunkerque illustrent cette volonté des acteurs économiques du littoral et de la région des Hauts-de-France de se tourner résolument vers l'avenir.

CALAIS PORT 2015

1er chantier maritime d'infrastructures prioritaires de l'UE

Ce projet structurant s'inscrit directement dans le cadre du renforcement d'un maillon stratégique du réseau Transeuropéen de transport : la liaison maritime Calais-Douvres. Conçue pour anticiper et s'adapter à l'évolution du trafic annoncée, cette nouvelle infrastructure prépare également le port de Calais aux besoins et aux enjeux logistiques et industriels de demain : croissance du trafic transmanche de 40% d'ici 2030, augmentation de la taille des ferries, développement du report modal et considération des nouvelles normes environnementales internationales.

LE PROJET CAP 2020 DU GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE

Un équipement structurant pour la logistique et l'économie maritime des Hauts-de-France

De par sa situation géographique qui en fait un point privilégié d'échange des marchandises depuis et vers le Nord de la France, de par ses conditions d'accès nautiques exceptionnelles qui lui permettent d'accueillir les plus grands navires porte-conteneurs à fort tirant d'eau et, enfin, de par sa capacité de desserte multimodale de l'hinterland, le port de Dunkerque dispose des atouts nécessaires et d'une place légitime pour répondre à la croissance de la filière conteneur et consolider sa place parmi les grands ports du Range Nord.
Tel est l'enjeu stratégique auquel doit répondre le projet CAP 2020 auquel adhère la CCI Littoral Hauts-de-France et les acteurs économiques engagés pour développer l'activité maritime, portuaire et logistique de la région et ainsi conforter l'économie du territoire.

BOULOGNE-SUR-MER : DES INVESTISSEMENTS INÉDITS SUR CAPÉCURE POUR L'AVENIR DE LA FILIÈRE HALIEUTIQUE

La gare de marée, équipement incontournable de la logistique de la pêche boulonnaise, concentre en son cœur l'ensemble des activités de la filière halieutique et compte près de 200 entreprises.

30 M€ seront investis conjointement par la SEPD (concessionnaire du port de Boulogne-sur-Mer), la Région Hauts-de-France et la Communauté d'agglomération de Boulogne-sur-Mer dans le but de conforter le statut du port de Boulogne sur Mer et de la zone de Capécure de 1er port de pêche français et centre leader européen de la logistique, de transformation et de commercialisation des produits de la mer.

LES INTERCONNEXIONS MULTIMODALES EN CONSTANTE ÉVOLUTION

Le littoral et plus largement le territoire des Hauts-de-France jouissent d'une desserte multimodale (routière, ferroviaire, maritime et fluviale) diversifiée et développée, qui permet d'assurer une connexion avec l'hinterland et qui participe indéniablement à l'efficacité et à la compétitivité des ports de la façade maritime.

La force de cette multimodalité c'est de favoriser la diversification des flux de transports de marchandises dans une démarche responsable de désengorgement de certains axes, mais aussi de réduction de l'empreinte carbone de certaines activités.

C'est dans cette perspective que la CCI Littoral Hauts-de-France s'associe à l'ensemble des acteurs régionaux pour que le Canal Seine Nord Europe puisse à l'avenir renforcer le transport fluvial vers et depuis le sud de la région des Hauts de France.

De même, l'actuelle liaison ferroviaire Calais-Le Boulou ou celle à venir Calais-Turin, s'appuyant sur le développement du ferroutage jusqu'au port de Calais constituent, selon nous, des équipements essentiels pour la compétitivité du littoral.

LES ÉQUIPEMENTS INNOVANTS

L'exemple du terminal méthanier DK LNG

La présence d'un terminal méthanier au sein du Grand Port Maritime de Dunkerque proposant un avitaillement GNL permet aux armateurs de répondre aux directives européennes relatives aux émissions des navires.

La CCI Littoral Hauts-de-France a soutenu, dès son origine, cette installation car elle constitue, de fait, un réel atout pour la compétitivité du port et plus largement pour la façade maritime des Hauts-de-France et répond aux enjeux environnementaux de réduction des émissions polluantes des navires.

NORLINK PORTS

Un réseau optimisé pour une logistique performante

Le territoire régional bénéficie depuis plus d'un an d'un réseau organisé permettant de garantir le lien entre tous les ports fluviaux et maritimes des Hauts-de-France et tous les opérateurs logistiques régionaux. La force de cette organisation est de favoriser l'émergence de synergies entre les différentes infrastructures, de développer le transport entre la façade maritime et les ports intérieurs, de promouvoir au travers d'une seule entité le potentiel logistique régional, facteurs de développement économique pour l'ensemble du territoire.

La CCI Littoral Hauts-de-France est particulièrement attentive au développement de ces différentes infrastructures qui maillent aussi bien la façade maritime que le reste du territoire, car elles constituent de véritables "artères de l'économie régionale", et participent à faire des Hauts-de-France le hub logistique de l'Europe du Nord-Ouest.
La CCI Littoral Hauts-de-France souhaite pouvoir participer à l'avenir aux réflexions de développement de nouveaux équipements structurants et apporter la contribution des acteurs économiques locaux, aux 1ers rangs desquels les entreprises, dans le cadre de la réflexion nationale "Stratégie Mer & littoral".

© Port Boulogne Cala

LA GESTION DURABLE DES RESSOURCES BIOLOGIQUES MARINES

En matière de gestion durable des ressources biologiques marines, la CCI Littoral Hauts-de-France souhaite porter la voix des différents professionnels concernés de près ou de loin par les activités liées aux produits aquatiques dans le cadre de la réflexion nationale "Stratégie Mer & littoral", pour garantir l'existence de conditions favorables et responsables de ces activités à l'avenir.

LES PRODUITS AQUATIQUES

Une filière économique majeure pour le littoral Hauts-de-France

La CCI Littoral Hauts-de-France est directement concernée par cette filière qui participe, de par son importance, à l'identité de la façade maritime.

D'une part, les activités liées à la filière des produits aquatiques y sont nombreuses et diversifiées, de même que les activités qui s'y rattachent directement ou indirectement (de la pêche du poisson à la logistique en passant par la transformation des produits). Boulogne-sur-Mer est non seulement le 1er port de pêche français (en volume) avec une flottille diversifiée, il constitue aussi aujourd'hui un véritable hub à l'échelle européenne réceptionnant des produits du monde entier. Le port de Boulogne dispose aussi d'une halle à marée partenaire du programme "Mr. Goodfish", programme porté par Nausicaa et le Centre National de la Mer, œuvrant pour la consommation raisonnée des produits de la mer.

D'autre part, la CCI Littoral Hauts-de-France participe au fonctionnement et à l'exploitation d'infrastructures portuaires. Sa filiale, la SEPD (Société d'Exploitation des Ports du Détroit) assure la gestion, l'exploitation, la maintenance ainsi que le développement des superstructures du port unique Boulogne-Calais.

Enfin, Boulogne-sur-Mer accueille à terre une zone d'activités dédiée de près de 140 ha où sont implantées 200 entreprises et 5 000 emplois. Cette spécificité explique la présence de l'unique pôle national de compétitivité des produits aquatiques, AQUIMER, qui est un acteur prépondérant dans la gestion durable des ressources biologiques marines.

POUR UNE PÊCHE RESPONSABLE EN MER DU NORD

Très concernée par l'environnement et le développement durable, mais aussi par les activités de pêche très nombreuses sur les différents ports du littoral, la CCI est ainsi favorable aux mesures d'encadrement d'une pêche responsable.

Dans ce sens, la CCI a donc clairement rejoint la position des pêcheurs du Littoral Hauts-de-France qui comme, l'ensemble des pêcheurs français, refusent l'utilisation de la pêche électrique même à titre expérimental.

En effet, en l'absence d'étude scientifique permettant une perception objective de cette technique, la CCI Littoral Hauts-de-France considère qu'une attitude responsable de préservation des ressources est primordiale de la part de tous les états membres.

Si le Parlement européen a demandé l'interdiction de la pêche électrique dans les eaux de l'Union européenne en janvier dernier, ce vote ne constitue qu'une étape sur le long processus législatif au sein de l'UE.

Il importe pour l'avenir que les pratiques de pêche continuent à s'inscrire dans un modèle de développement respectueux des ressources naturelles et de l'environnement.

Energy Observer, premier bateau électrique à hydrogène a fait une escale exceptionnelle à Boulogne en juillet dernier.

Ce catamaran à deux moteurs électriques de 30 mètres sillonne actuellement les océans du Globe pour une mission scientifique de cinq ans.

© Kadeg_Boucher

DES FILIÈRES MARITIMES PERFORMANTES

La façade littorale bénéficie de facteurs favorables au développement de **projets d'énergies marines renouvelables** (EMR) et peut, de fait, intéresser le développement de la **politique de transition énergétique impulsée par l'Etat.**

Nombreux et diversifiés sont les projets ou expérimentations qui existent à ce jour (éolien off-shore, marémoteur en lagon, hydrolienne etc…) conférant au littoral Hauts-de-France une place légitime dans cette réflexion de faire émerger des **filières maritimes novatrices et performantes.**

DES PROJETS ET FILIÈRES PORTEUSES POUR LE TERRITOIRE

Si la CCI est bien évidemment favorable au développement de grands projets sur son territoire, considérant qu'il s'agit de véritables occasions de promouvoir le littoral Hauts-de-France mais aussi de le positionner dans une démarche avant-gardiste, elle demeure néanmoins très attentive à ce que ces investissements puissent répondre à certaines exigences dans l'intérêt du territoire et de ses acteurs locaux.

D'une part, il importe que ces projets s'accompagnent de réelles retombées économiques pour les entreprises locales et régionales durant les phases de chantier et en termes d'emploi pour la période d'exploitation post-chantier. La CCI, de par son expertise d'animation de réseaux et de par sa proximité avec le tissu économique, peut dans ce cadre favoriser les échanges entre entreprises et grands donneurs d'ordre.

Une journée d'affaires dédiée à l'éolien off-shore a ainsi été organisée à l'automne dernier à Dunkerque permettant à une cinquantaine d'entreprises régionales de rentrer en contact avec une quinzaine de donneurs d'ordre.

D'autre part, la poursuite de projets structurants, qu'ils soient terrestres ou maritimes, ne peut échapper à une considération des activités et caractéristiques économiques, environnementales et sociétales du territoire (pêche, tourisme, etc…).

Dans ce sens, il est indispensable que toute réflexion s'accompagne d'une phase préalable de concertation avec les acteurs locaux, dont la CCI, et qu'un équilibre soit respecté entre des activités traditionnelles que l'on souhaite garantir et des filières nouvelles répondant à des enjeux contemporains que l'on souhaite accompagner.

ACCOMPAGNEMENT DES FILIÈRES EN DEVENIR ET EN MUTATION

Le développement de projets autour des EMR peut aujourd'hui s'accompagner de compétences présentes sur le territoire du littoral (pour l'installation, la maintenance et l'exploitation). Pour autant, constat peut être fait sur la nécessité de développer encore de nouvelles filières de formation initiales et continues répondant à l'émergence de nouveaux besoins en main d'œuvre et métiers.

Pour ce faire, il conviendrait d'augmenter le niveau de connaissance de ces filières d'avenir en travaillant sur l'attractivité des métiers de la mer qui souffrent encore à ce jour d'un déficit d'image.

La sensibilisation d'un large public, en mobilisant notamment les acteurs économiques, les fédérations sportives, les associations d'usagers et de protection de la nature, le monde enseignant constitue une première piste pour faire du développement durable de la mer et du littoral, un sujet familier et pour développer l'attractivité de certains métiers.

Parce que l'innovation énergétique revêt un enjeu majeur pour diversifier les modèles de production d'énergies et parce que le littoral peut, dans ce domaine se positionner comme un territoire "pilote" et avant-gardiste, la CCI apporte une attention et un appui particulier à toutes les initiatives de production d'énergie durable maritime et terrestre dans le respect de l'environnement et des activités en place.

De même, il importe d'accompagner l'émergence de ces nouvelles filières par le développement de formations dédiées et simultanément par la promotion de ces métiers auprès d'un large public.

-

LE BON ETAT ECOLOGIQUE DES MILIEUX ET DES ECOSYSTEMES MARINS ET LITTORAUX ET UN LITTORAL ATTRACTIF

-

LE DÉVELOPPEMENT D'UN TOURISME LIÉ AUX SPÉCIFICITÉS DU TERRITOIRE

Les caractéristiques de la façade littorale constituent autant de leviers à valoriser pour développer encore l'économie touristique. Il peut ainsi répondre aux besoins de clientèles eurorégionales attirées par un espace de ressourcement et de relaxation.

Ses atouts sont :

- L'environnement et la nature, en s'appuyant à la fois sur des équipements (type Nausicaa ou Maréis,...), sur des événements (Festival de l'Oiseau, cerfs-volants de Berck) et sur la présence d'espaces de nature (Grands Sites, Parc du Marquenterre,..)
- Les activités ludiques et sportives (nautiques, golf, etc.)
- Les activités économique du territoire, en renforçant le lien entre tourisme et certaines filières (tourisme et pêche/ transformation des produits de la mer; tourisme et santé etc.)
- La culture et ce, même si certaines destinations sont plus présentes sur ce segment touristique.

L'OPPORTUNITÉ DE MISER SUR UN TOURISME DÉ-SAISONNALISÉ

Si les atouts de la façade littorale permettent d'attirer des visiteurs, un des enjeux réside aussi dans l'étalement de cette fréquentation tout au long de l'année, limitant ainsi les impacts environnementaux et favorisant le développement de l'économie touristique et des nombreuses activités qui s'y rattachent. Le principe d'une dé-saisonnalité est un axe qu'il convient de conforter en :

- Ciblant les clientèles de proximité (notamment urbaines) pour des courts séjours ;
- Promouvant les activités hors saison (type tourisme d'affaires ou golf), ce qui implique l'invention de nouvelles activités (outdoor mais aussi et peut-être encore plus indoor) ;
- Facilitant l'accès / la desserte sur le territoire, notamment pour les courts séjours.

LE TOURISME CÔTIER ET LA FILIÈRE NAUTISME : UN DOMAINE D'ACTIVITÉ NON SUFFISAMMENT PRIS EN COMPTE À CE JOUR

Le littoral Hauts-de-France a la particularité de posséder de nombreux ports de plaisance et prestataires de sports et de loisirs nautiques qui constituent autant de leviers de développement de cette filière.
Pour autant, le nombre d'emplois et l'économie qui y sont rattachés peuvent encore être développés d'autant qu'après quelques années de baisse (2012-2013), le secteur nautique a montré des signes de reprise doublés d'un changement de pratiques : passage d'une économie nautique de la propriété à celle de l'usage.

Les axes de développement sont réels et diversifiés :

- Le développement des prestations et des services dans le domaine du tourisme nautique constitue une opportunité de croissance et d'emploi qu'il convient d'accompagner pour répondre aux nouveaux besoins et attentes des clientèles des loisirs nautiques ;
- Les ports de plaisance, éléments majeurs de l'aménagement du territoire, doivent poursuivre leur mutation en intégrant de nouveaux services spécifiques aux visiteurs et aux utilisateurs des ports (plaisanciers résidents et plaisanciers touristiques), renforcer leur rôle de "portes d'entrée à l'hinterland". Pour ce faire, la CCI travaille au rapprochement des différents ports de plaisance maritimes et fluviaux dans une association régionale mise en place fin 2017, qui va permettre de donner un véritable essor au développement économique et touristique autour de cette filière.

Ces pistes sont donc essentielles pour permettre à l'économie nautique en Hauts-de-France de demeurer une filière économique d'excellence, porteuse d'activités et d'emplois pour le territoire.

UNE RELATION "GAGNANT-GAGNANT" ENTRE LE TERRITOIRE ET LE CLIENT

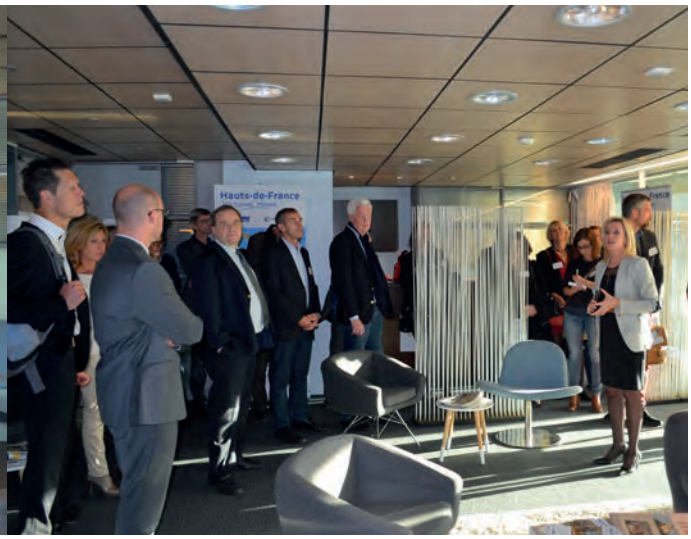
Nombreuses sont les conditions qui permettent de développer l'attractivité du littoral :

- Des entreprises pleinement engagées dans le développement touristique du territoire, et qui partagent la vision de son développement (en réponse à la promesse au client) ;
- L'identification de sites propices à l'implantation (raisonnée) de projets touristiques et en harmonie avec le cadre environnemental ;
- Une population locale qui accepte le développement touristique, et encore mieux qui y participe ;
- Une destination exemplaire sur le développement des circuits courts, des mobilités douces, de l'économie de la fonctionnalité (adoption des principes Rev3).
- Un tourisme qui impacte positivement le client, pour le fidéliser.

L'attractivité du littoral est double, pour la CCI, à savoir résidentielle et touristique.
D'une part il convient d'attirer de nouveaux habitants (répondant ainsi à des besoins en main d'œuvre, en matière grise d'entreprises locales) en leur offrant de nouveaux espaces d'habitat et de travail, des solutions de mobilités et de miser sur un cadre de vie agréable.

D'autre part, le développement d'une offre touristique basée sur le développement de la plaisance, des évènements et des espaces porteurs, doit permettre de capter de nouvelles clientèles.
Ces 2 démarches, peuvent raisonnablement s'inscrire dans une stratégie globale d'attractivité et de marketing territorial visant à attirer plus d'entreprises, de talents, de compétences, de touristes, d'événements, de congrès, de capitaux, d'étudiants, d'organisations et à développer une image positive du territoire tant auprès de sa population qu'au-delà de ses frontières.
Il importe enfin que la population du littoral se réapproprie pleinement ce territoire maritime dans toutes ses composantes (économiques, environnementales...). Un objectif qu'il convient de partager avec le plus grand nombre d'acteurs.

LA MISE EN OEUVRE DU BREXIT



Dans le contexte du BREXIT, il importe de pouvoir connaître le plus en amont possible les dispositions qui seront retenues pour la mise en œuvre de celui-ci afin d'anticiper, autant que possible, les changements qu'il conviendrait d'opérer pour certaines activités. Toutefois, en ce qui concerne l'activité « pêche », filière économique majeure au niveau régional et national, celle-ci ne doit pas être oubliée des négociations (importance du maintien des zones de pêches actuelles), ni même variable d'ajustement des discussions avec le Royaume-Uni qui, à l'avenir, doit mettre en place une politique de la pêche cohérente avec la politique communautaire.

UN PARADOXE : OPPORTUNITÉS MAIS MANQUE DE VISIBILITÉ POUR L'ÉCONOMIE

Si le BREXIT peut laisser entrevoir des opportunités de relocalisation d'activités dans les Hauts-de-France, de renforcement des relations entre les entreprises du littoral et celles du Kent, d'autres aspects économiques souffrent encore d'un manque de visibilité.

La Région, NFI, Nord France Convention et la CCI Hauts-de-France ont installé un bureau de représentation de la région Hauts-de-France à Londres afin d'avoir un relais d'information permanent et accroitre la visibilité de la région au Royaume-Uni. Celui-ci permet de renforcer les liens existants entre la Grande-Bretagne et les Hauts-de-France et de faciliter l'accès au marché européen des investisseurs et cadres britanniques, et également de développer des partenariats de longue durée, commerciaux, industriels et technologiques pour renforcer les échanges franco-britanniques.

Simultanément, les conditions de mise en œuvre du BREXIT manquent de visibilité pour certaines activités économiques du littoral, comme c'est le cas pour les professionnels de la pêche, très nombreux sur le littoral Hauts-de-France, et inquiets quant à une restriction d'accès aux eaux britanniques, dont ils sont très dépendants.

En effet, près de la moitié de la valeur de la pêche de Bretagne, Normandie et des Hauts-de-France provient des eaux territoriales britanniques (20 minutes après leur sortie du port, les fileyeurs de Dunkerque ou Calais se trouvent dans les eaux britanniques).

Ce manque de visibilité est source d'incertitude pour la pérennité de certaines entreprises et les emplois qui y sont rattachés, de même que pour les activités à terre (mareyage et transformation) pourvoyeurs de nombreux emplois sur le littoral. Un contexte qui ne favorise pas non plus la naissance de vocation dans l'activité spécifique de pêche alors que près de 30% des chefs d'entreprises partiront en retraite d'ici 2020 selon le comité national des pêches.

Il s'avèrera d'être extrêmement flexible et agile au fur et à mesure des décisions autour de la mise en place du BREXIT.

Le BREXIT s'il est mis en œuvre et quelle que soit la forme qu'il prendra, aura incontestablement un impact sur nos ports et sur un certain nombre d'activités économiques.

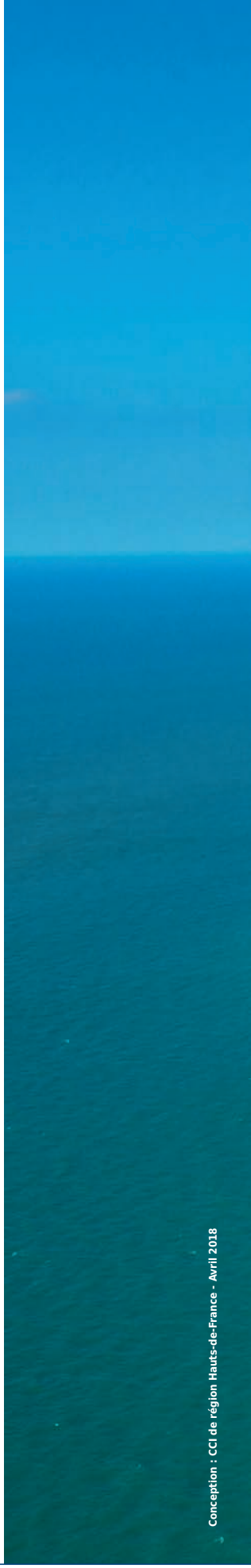
CONCLUSION

Représentante du monde économique et convaincue du potentiel de “la croissance bleue” sur notre territoire, la CCI Littoral Hauts-de-France est résolument engagée pour accompagner les nombreux projets liés à l’économie maritime, de la filière de valorisation des produits de la mer à celle du tourisme côtier. La CCI a ainsi initié la création d’EURAMER, technopôle de l’économie maritime, destiné à accompagner les perspectives de la croissance bleue.

La volonté de la CCI Littoral Hauts-de-France est de contribuer à maintenir sur le littoral Manche est – Mer du Nord les activités traditionnelles tout en faisant émerger les nouvelles filières, dans un souci de respect des équilibres écologiques, économiques et sociétaux.

La CCI a choisi de participer à cette démarche engagée par le Ministère de la mer et associant la contribution citoyenne à la réflexion stratégique de la façade maritime, afin que toutes les pistes de développement et de valorisation de l’économie maritime et des littoraux soient prises en considération.

Pour l’avenir, la CCI Littoral Hauts-de-France souhaite participer aux travaux et réflexions s’inscrivant dans la poursuite de cette consultation afin d’affirmer son implication au service du développement économique de la façade maritime du littoral Hauts-de-France et dans l’intérêt des nombreuses activités qui s’y trouvent.



CCI LITTORAL HAUTS-DE-FRANCE
24 boulevard des Alliés CS 50199
62104 CALAIS CEDEX
T. 03 21 46 00 00

littoral-hautsdefrance.cci.fr

facebook
@cci.littoralhautsdefrance

linkedin
CCI Hauts-de-France

twitter
@cci_littoralhdf

Conception : CCI de région Hauts-de-France - Avril 2018

CCI LITTORAL HAUTS-DE-FRANCE

CCI OCCITANIE

ASSISES NATIONALES DE L'ECONOMIE DE LA MER

Intervention du Président DI CRESCENZO

TABLE-RONDE

« L'économie maritime, levier du développement économique méditerranéen »

Chiffres clés Economie de la mer, *niveau national*

- Plus long linéaire côtier d'Europe, la France dispose de 11 millions de km² d'espaces maritimes, ce qui en fait le deuxième espace maritime de la planète par ses zones économiques exclusives ; situation de carrefour au centre de l'Europe de l'Ouest ouvert sur quatre façades maritimes ;

- Au niveau national, l'économie de la mer représente 270 Mds €, 820 000 emplois et 14 % du PIB national (Baromètre de la maritimisation de l'économie française réalisé par le Boston Consulting Group) ;

- Economie de la mer = trois fois le chiffre d'affaires de l'industrie automobile française ; six fois celui de l'industrie aéronautique.

Chiffres clés Economie de la mer, *niveau régional*

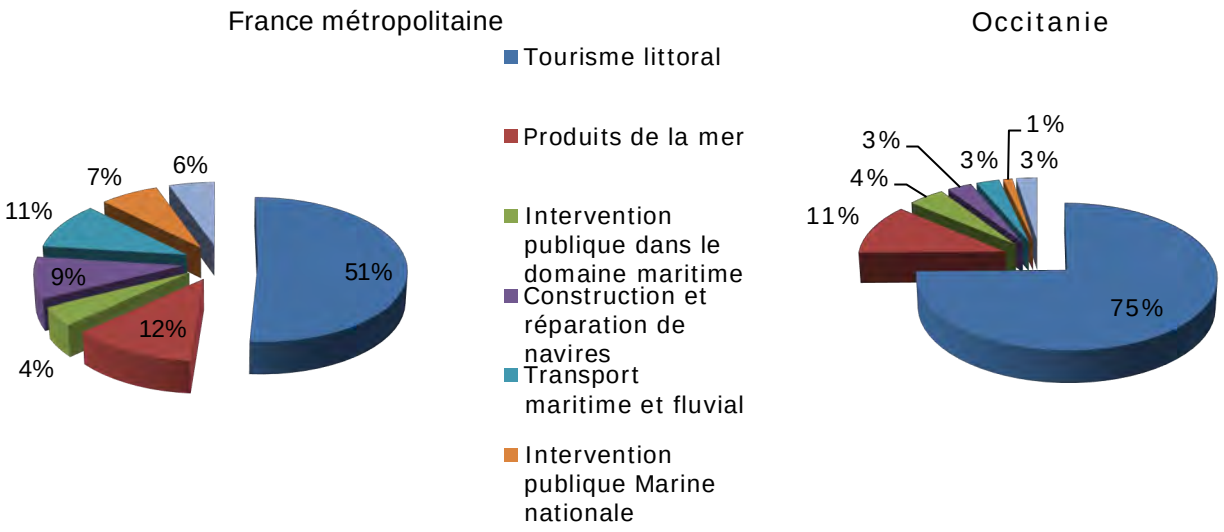
- Le potentiel de l'économie maritime de l'Occitanie s'appuie sur 220 km de rivages, 70 ports, 30 000 anneaux, 4 ports de pêche et la 1ère flottille de pêche de Méditerranée, 3 ports de commerce, 1 port fluvial, 20 stations balnéaires et 1 parc naturel marin dans le Golfe du Lion ;

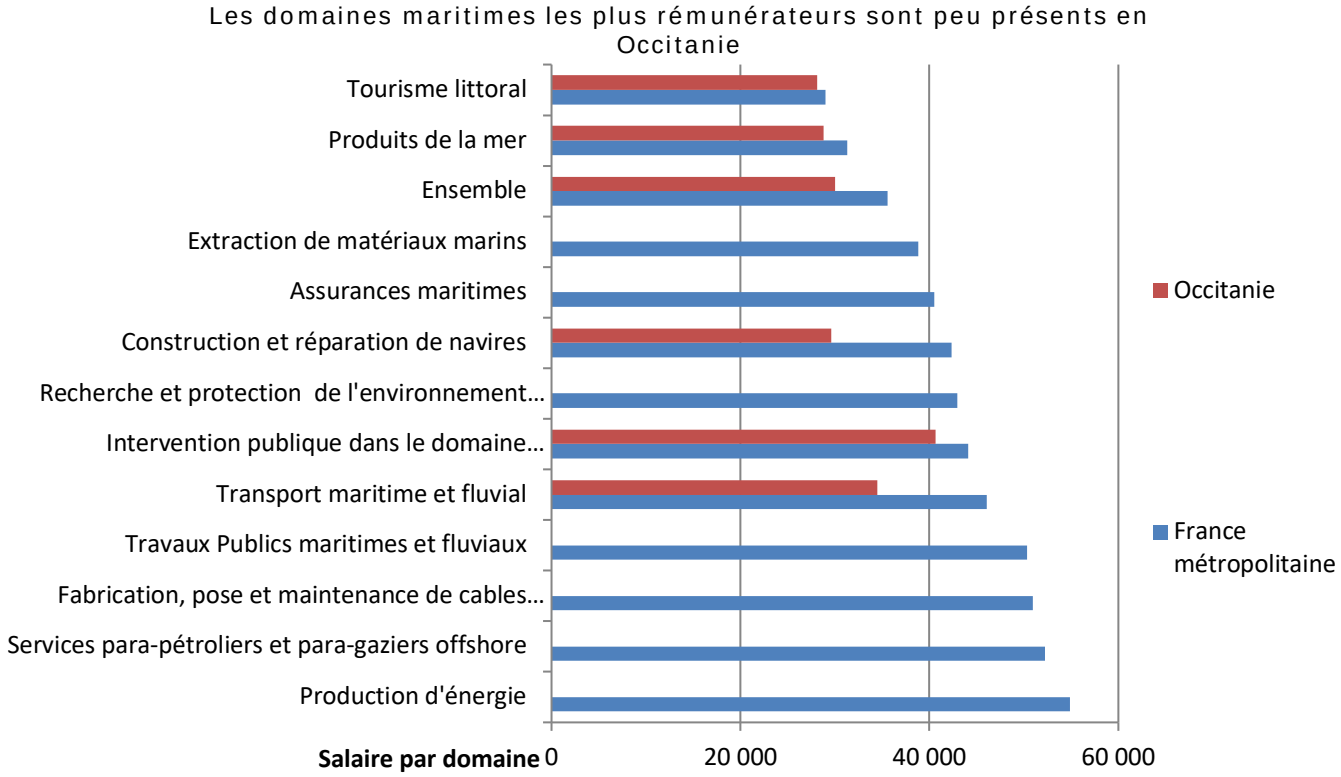
- Mais, région moins bien lotie en façade maritime que la plupart des autres régions littorales métropolitaines :
    - 26 800 emplois maritimes en 2013 (INSEE), soit 6,5% de l'emploi maritime de France métropolitaine (4,5 fois moins qu'en PACA et presque deux fois moins qu'en Nouvelle-Aquitaine) ;
    - 650 établissements employeurs (soit 6,7% du niveau national) hors tourisme littoral et Marine Nationale ;
    - 1790 entreprises dans le nautisme soit plus de 6600 emplois + Kitesurf ;
    - salaire moyen dans l'économie maritime inférieur de 16% à la moyenne nationale (30K€ annuels contre 35,6K€), du fait d'une part, de l'importance de l'activité touristique et de la valorisation des produits de la mer, moins rémunératrices, et de l'absence de grands établissements sur le territoire.

- Une économie maritime basée essentiellement sur le tourisme littoral et les produits de la mer (20 000 emplois dans le tourisme littoral) mais qui se diversifie (construction et réparation de navires, transport maritime et fluvial, production d'énergie…) sous l'impulsion du plan Littoral 21 ;
    - Un trafic de marchandises en progression de 5,1% entre 2016 et 2017 dans les 3 ports d'Occitanie ;
    - Des flux passagers en croissance à Sète (+39,6% en passagers débarqués et + 36,1% en passagers embarqués en 2017) ;

- 2 fermes pilotes d'éoliennes flottantes d'ici 2020-2021 à Gruissan et au Barcarès et une filière professionnelle qui se structure.

Répartition des emplois maritimes suivants les secteurs d'activités





I QUELS SONT LES POTENTIELS DE L'OCCITANIE POUR LE DEVELOPPEMENT DE L'ECONOMIE MARITIME ?

Situé au cœur d'un axe fortement structurant du sud de l'Europe, la région Occitanie occupe une position géostratégique d'organisation des échanges et de transit entre l'Europe du Nord et le bassin méditerranéen. Cette situation, exacerbée par les phénomènes de saturation des espaces d'échanges de l'Arc méditerranéen autour du littoral (congestions des infrastructures portuaires de Barcelone et Gènes, difficultés au niveau de l'environnement de la production sur Marseille-Fos, congestion routière, manque de foncier logistique multimodal…), positionne le territoire régional comme la clé de voûte potentielle d'une zone d'intégration économique euro-méditerranéenne qu'il reste pour autant à matérialiser.

Des ports de commerce au carrefour des échanges

Porte d'entrée pour les flux de marchandises grâce à la présence de trois ports de commerce - Sète, Port-la-Nouvelle et Port-Vendres - et d'un port fluvial - Le port de Laudun l'Ardoise -, la région Occitanie témoigne d'une vocation portuaire et logistique forte que l'économie régionale n'a jusqu'à présent qu'insuffisamment valorisée. Malgré le formidable potentiel de croissance lié à la captation des flux qui transitent face aux côtes méditerranéennes, l'ensemble des 3 ports de commerce n'a ainsi traité qu'un peu plus de 6 millions de tonnes de marchandises en 2018, un chiffre encore faible si on le rapproche des trafics de Marseille-Fos ou de Barcelone.

Pourtant, lieux d'interface modaux, les ports de commerce et fluviaux témoignent d'un impact économique direct et indirect certain en créant de la valeur ajoutée par transformation ou intégration de services à l'usage du client final (stockage de marchandises, transformations et reconditionnements -palettisation, emballage, étiquetage...).

- Ils sont le point d'ancrage de l'ouverture régionale sur le Mer Méditerranée où transitent chaque année 25% du volume mondial de transport maritime commercial et 30% du trafic mondial pétrolier ;
- Ce sont des outils de communication, des lieux d'échange intermodaux et des zones d'activités où les produits peuvent être stockés, manutentionnés et transformés, constituant à cet égard de véritables piliers du développement de l'économie régionale ;
- Hormis leur rôle essentiel au niveau de la massification des flux, les plates-formes portuaires maritimes et intérieures doivent s'affirmer comme de véritables « usines logistiques », et jouer un rôle stratégique en tant que moteurs d'une nouvelle dynamique du développement régional pour autant qu'elles soient dûment équipées et correctement interfacées à leur hinterland ;
- Les principaux enjeux en ce domaine consistent donc à faire des ports, aujourd'hui simples lieux de passage et d'éclatement pour les marchandises en transit, de véritables leviers de croissance pour saisir l'opportunité de développement liée à la mondialisation des échanges et au développement des flux containerisés en renforçant l'accessibilité multimodale du territoire et en intégrant les stratégies des chargeurs pour optimiser l'offre de services ;
- La politique structurelle d'accompagnement de la mutation des plateformes portuaires menée dans le cadre du plan Littoral21 est donc éminemment nécessaire pour développer leurs performances logistiques ;
- Elle doit se doubler d'un effort particulier pour tirer le meilleur parti des opportunités de la Grande Région en intégrant la recherche de meilleures synergies entre acteurs publics et privés des territoires, et le développement de l'hinterland pour favoriser le report modal vers le ferroviaire et la massification des flux.

Capitaliser sur les filières traditionnelles et émergentes

Il est essentiel d'œuvrer pour diversifier l'économie littorale tout en préservant et en valorisant les filières traditionnelles.
L'exploitation des potentiels du secteur des énergies marines renouvelables (dont l'éolien off-shore), de celui liés aux industries du nautisme (fabricants, constructeurs, motoristes, équipementiers, accastillage,), aux filières

de la pêche, de la conchyliculture et de l'aquaculture, est susceptible de permettre à ces secteurs de constituer de nouveaux leviers de croissance bleue pour le développement régional, attendu que leur environnement de production soit optimisé et leur développement soutenu ;

- Avec plus de 220 km de côte, la Région dispose ainsi de forts atouts géographiques et d'infrastructures (33 000 anneaux, 40 ports maritimes et fluviaux) qui lui ont permis de développer une filière nautique dynamique et innovante : filière kite surf, nouvelles gammes de voiliers… En région Occitanie, la production de bateaux se caractérise ainsi par la présence de plusieurs fabricants de catamaran de grande croisière de renommée mondiale (Outremer, Catana, Swiss Catamaran, Ocean Voyager, Gun Boat...), de bateaux pneumatiques (Zodiac), plusieurs chantiers de bateaux à moteur (une vingtaine au total) et des équipementiers très performants tels que tels que ICOM, TRILAM, Delta Voiles ou Tenderlift...

- Dans l'industrie du nautisme (qui concentre 6 600 emplois) interviennent également de nombreux métiers périphériques tels que ceux relatifs aux matériaux et au textile, aux technologies numériques, au design… des activités diverses et variées qui dessinent le contour de marchés portés par des dynamiques innovantes, que l'on considère le volet technique et technologique (Design et architecture, Eco matériaux, composites, enduits, laques, Electronique, mécanique et plasturgie, Production d'énergie propre, capteurs, instruments de navigation, équipement pilotage automatique), le volet marketing (Renouvellement de la clientèle, captation de nouvelle part de marché, marché international, nouveaux usages de consommation) ou même le volet social (formation et apprentissage, démocratisation des pratiques).

- Il ne faut pas omettre de citer les nombreuses entreprises présentes en région, intervenant au sein de la filière en cours de structuration des sports de glisse et de vent (voile, Kite, paddle, windsurf, motonautisme, ski nautique, joutes, aviron, surf, pêche sous-marine et sportive, surf, etc.), équipant, initiant et entrainant les 40 000 licenciés recensés sur le territoire et les nombreux touristes et passionnés, pratiquants de loisir. Ce vivier de professionnels disposant d'une forte expertise constitue un volet essentiel de l'économie de la mer dont le dynamisme et la capacité d'innovation doit être soutenu, amplifié et structuré.

L'écosystème de notre région est, en effet riche des visions et des savoir-faire de ses entreprises mais aussi des travaux de recherches de ses laboratoires, de l'enseignement de ses Écoles, de la force de ses pôles et clusters… Dépollution, développement des énergies renouvelables comme l'éolien flottant, renouvellement de la ressource halieutique avec la création de récifs artificiels respectueux de l'environnement, désalinisation innovante et « pêche » d'eau, traction éolienne des navires de commerce, valorisation de la végétation (algues et plancton) dans la cosmétique, l'agroalimentaire… : quelle que soit leur taille, les entreprises d'Occitanie tournées vers la mer s'affirment comme des acteurs essentiels du développement de l'économie bleue.

Exemple :

Les courses à la voile autour du monde sont les épreuves les plus exigeantes et probantes technologiquement, mécaniquement, humainement… l'Occitanie est peut-être la seule région dans le monde à concentrer l'ensemble de la chaîne permettant les exploits des marins. Calculs de résistance des matériaux et simulations, mise en œuvre des composites, prévisions météo, tracking satellites et géolocalisation, balises de détresse, télémédecine maritime… : le visage des courses modernes, préfiguration de la performance maritime de demain, se dessine en Occitanie.

II Quels sont les potentiels de l'écosystème entrepreneurial régional au niveau de l'économie de la mer ?

La croissance bleue constitue un important vecteur d'innovation en Occitanie, d'activité industrielle, de croissance et de création d'emplois, et la région dispose d'un grand nombre d'atouts pouvant lui permettre d'affirmer son leadership.

Les filières émergentes

- Energies marines renouvelables : Grâce à la présence de vents relativement constants et réguliers balayant des zones maritimes profondes, le littoral de la région Occitanie s'affirme comme une des zones de gisements les plus favorables pour le développement des énergies marines renouvelables et, plus spécifiquement, des technologies de l'éolien flottant. Avec de nombreux acteurs reconnus et innovants, d'ambitieuses initiatives sur le stockage de l'énergie et des compétences rares sur les systèmes embarqués et les systèmes énergétiques intelligents, la région est à même d'acquérir une maîtrise globale de la chaîne des EMR et de s'affirmer comme une vitrine économique de cette nouvelle industrie.

Focus sur l'Eolien Offshore

En effet, Si la France bénéficie d'un potentiel de développement des énergies marines renouvelables parmi les plus importants d'Europe (notre pays possède le deuxième espace maritime au monde, avec 11 millions de km²), notre pays est en retard par rapport à ses voisins : alors que plus de 4 000 éoliennes en mer tournent en Europe et que notre pays possède la première façade maritime du continent, l'Hexagone ne compte toujours aucune éolienne offshore en activité... Véritables opportunités économiques pour le développement durable de la France, les technologies de rupture liées à l'éolien flottant sont pourtant au fondement d'une filière industrielle émergente à fort potentiel qui devrait générer d'après les études, la création de plus de 17 000 emplois à l'échelle nationale au sein de 38 métiers répertoriés (dont plus de **10 000 en région Occitanie**).
La mise en œuvre des projets pilotes d'éoliennes offshore dans le Golfe du Lion constitue donc une opportunité indéniable de déploiement d'une nouvelle filière stratégique autour de l'éolien flottant, propice à diversifier le développement régional tout en renforçant la croissance économique et l'emploi.
En effet, l'industrie éolienne a grand besoin de R&D et d'ingénierie et mobilise des connaissances très pointues dans les domaines de la mécanique des fluides, des matériaux, de l'électronique, etc. une occasion intéressante de diversification de production pour nos entreprises régionales spécialisées qui pourront utiliser leurs savoirs de pointe dans ces domaines pour l'adapter à cette nouvelle demande industrielle.

Ces projets sont également porteurs d'une dynamique de fertilisation croisée qui permettra d'accompagner le développement de l'activité dans différents autres domaines mobilisant les savoir-faire régionaux :

- en métallurgie, chaudronnerie, mécanique et mécatronique (mât, système d'orientation, etc.),
- en aérodynamique pour les pâles (des expertises qui se retrouvent dans les entreprises d'aéronautiques et de constructions navales) ;
- en électronique pour les systèmes embarqués ;
- et même dans le BTP (pour la création des fondations des éoliennes, par exemple).

Au final, après la fermeture de nombreux sites industriels, l'émergence et la structuration d'une filière autour des technologies de l'éolien flottant est l'occasion de redynamiser la création d'emplois et la croissance industrielle sur l'ensemble de nos territoires, mais aussi de maintenir et remobiliser les savoir-faire accessibles au niveau de la production nécessitant une expertise importante.

Outre une mobilisation accentuée de la recherche et de l'innovation, la mise en œuvre prochaine des parcs éoliens engendrera également une forte création d'emplois pour assurer la construction des dispositifs, la logistique, la production et l'assemblage, mais également la maintenance des sites et, par voie de conséquence, le renforcement des qualifications et l'adaptation des formations essentielles à la réalisation des projets et à la structuration de cette nouvelle filière industrielle.
Dans ce cadre, les projets pilotes d'éoliennes offshore contribueront à favoriser l'émergence d'un nouveau secteur industriel de pointe à l'échelle nationale renforçant et affirmant la compétitivité et les performances technologiques de la France dans le domaine des énergies renouvelables.
Opportunité sans précédent de revitaliser l'économie industrielle et de soutenir la création d'emplois qualifiés, ils permettront en outre d'affirmer et d'affiner les savoir-faire de nos entreprises au sein d'une filière d'avenir dont le potentiel marchand est actuellement le plus important des énergies renouvelables, toutes filières terrestres et maritimes confondues.
Précisons également qu'aujourd'hui l'ensemble de la chaine de réalisation des éoliennes flottantes est de conception française, depuis la phase d'études, en passant par la conception et la construction du flotteur et des ancrages, sans oublier l'ingénierie, la construction des turbines et des pales, l'assemblage et la maintenance, une initiative nationale qui se doit donc d'être activement encouragée et soutenue.

- Les projets de fermes pilotes visant au déploiement d'éoliennes flottantes au large de Gruissan et Leucate, ouvrent en effet la voie au développement de filières industrielles d'avenir, prometteuses pour l'emploi local et susceptible de permettre de créer à terme une nouvelle filière portuaire locale génératrice d'emplois et de développement économique, notamment avec l'implantation des usines d'assemblage (le port régional de Port-La-Nouvelle joue un rôle stratégique en accueillant la chaîne logistique pour la construction et la maintenance de ces fermes -135 millions d'euros du programme des investissements d'avenir mobilisés par l'Etat pour soutenir ces projets).

<u>Les filières traditionnelles</u>

- L'aquaculture et la conchyliculture restent très présentes. La région Occitanie assure plus des trois quarts des quantités produites (huîtres et moules) au niveau national, contre 16% pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et 7% pour la Corse. Ce secteur d'activité représente près de 500 entreprises, 1 200 emplois permanents et 500 emplois saisonniers ;

- Concernant la pêche, La région Occitanie regroupe la 1ère flottille de pêche de Méditerranée (684 navires de pêche, soit 46% de la flotte de la façade méditerranéenne -15% du total national) ; Elle se caractérise en outre par une activité plus intensive qu'en PACA ou en Corse (65 % de la flottille chalutière et la majorité des 17 thoniers senneurs qui pêchent le Thon rouge, d'après la DIRM) ;

- On notera que l'installation de champs de fermes d'éoliennes offshore, offrira prochainement une superstructure propice pour favoriser le développement d'un modèle d'aquaculture en « mer ouverte », plus compétitif et performant (actuellement en cours de réflexion avec l'ensemble des acteurs du secteur).

En outre, on notera

- La présence d'une offre de formations : Les lycées de la mer à Sète et au Canet forment aux métiers de la pêche et du nautisme, ainsi que l'Institut Nautique de Méditerranée (I.N.M) créé en 2003, à l'initiative de la CCI des Pyrénées-Orientales et des trois fédérations professionnelles de la filière nautique (Fédération des Industries Nautiques, Fédération Française des Ports de Plaisance, Fédération Française de Voile), afin de doter la région d'un outil de formation professionnelle qui permette d'apporter une réponse aux besoins en compétences des entreprises de cette filière.

En effet, la création de nouvelles formations sur le territoire est nécessaire pour accompagner le développement de l'économie maritime. Il existe 75 métiers de la mer et la Région et l'Onisep ont recensé les formations existantes (150) à travers l'édition d'un guide. Dans le cadre du plan Littoral 21, un campus des métiers de la mer va être développé.

La Région Occitanie a pour ambition de devenir un modèle d'innovation, un laboratoire d'expérimentation de produits et services innovants de l'économie littorale. L'économie du littoral et de la mer constitue sans contexte un potentiel de marché important pour les entreprises innovantes, encore insuffisamment exploré. Notre principal enjeu consiste donc à offrir de nouvelles perspectives de marché et de croissance aux entreprises innovantes régionales, quel que soit leur secteur d'activité.

En synthèse

L'un des leaders de la fabrication de chaînes de bateaux est implanté en Tarn-et-Garonne ; l'Aveyron abrite un fabricant de textiles en matériaux composites dont les voiles équipent nombre de bateaux du Vendée Globe ; le Tarn héberge le numéro 3 de la mode marine en Europe ; Toulouse est le port à sec de Barcelone ; c'est dans les Hautes-Pyrénées que seront fabriquées les ailes qui tracteront les premiers cargos équipés… : l'irrigation par le maritime de l'intérieur des terres d'Occitanie est déjà une réalité !

Tout comme l'existence de synergies entre les trois éléments de notre ADN Air-Mer-terre. Il faut bien sûr aller plus loin et systématiser la fertilisation croisée des connaissances et des savoir-faire entre le littoral et les terres. Et comme je le répète inlassablement, l'Occitanie doit « chasser en meute ». Même si cela est moins spontané que de se tourner vers une autre région maritime, commencer par vérifier si le produit ou le savoir recherché existe sur notre territoire créé un cercle vertueux qui bénéficie à l'ensemble de l'économie régionale. La performance de filières comme l'aéronautique ou le spatial peuvent, par exemple dans le domaine de l'ingénierie, du calcul, de la maîtrise des matériaux, de la simulation, être mis au service de la construction navale. Pour notre région, la conquête de cette nouvelle frontière économique telle que la mer passe par l'abandon de certains réflexes ou à priori. Elle passe également par une réflexion sur le branding maritime du territoire à mener ensemble, collectivités, institutions, entreprises…

POSITIONNEMENT CCIO SUR L'ECONOMIE DE LA MER ET LA CROISSANCE BLEUE

- Membre du comité de pilotage des **Assises de l'Economie de la Mer 2019** (*3 et 4 décembre 2019* à Montpellier) ;

- Membre actif du **Parlement de la Mer :** définition et appui à la mise en œuvre de la stratégie régionale dans tous les domaines de la croissance bleue ;

- Membre actif du **Conseil Maritime de Façade Méditerranée ;**

- Positionnement important du réseau régional au niveau de la ***formation aux métiers de la mer*** afin d'apporter une réponse aux besoins en compétences des entreprises des filières : **Institut Nautique de la Méditerranée** (I.N.M) créée à l'initiative de la CCI des Pyrénées-Orientales et des trois fédérations professionnelles de la filière nautique (Fédération des Industries Nautiques, Fédération Française des Ports de Plaisance, Fédération Française de Voile)

Dans le domaine du développement de l'éolien offshore :

- Animatrice du GTR Eolien Offshore Flottant (composé des CCI, d'Ad'Occ, de la Région, des pôles de compétitivité Aérospace Valley, MER, DERBI, et des porteurs de projets des fermes pilotes, Quadran et Engie) ;

- partie prenante des travaux du **Comité de Coordination Régional de l'Eolien Offshore flottant** (Ad'Occ, Région Occitanie, Préfecture de région, DREAL...) ;

- Organisatrice des deux **Rencontres régionales BtoB de l'éolien offshore flottant** (prochaine session le 31 janvier) ;

- Membre du comité de pilotage du **FOWT 2019** (*Floating Offshore Wind Turbine*, 24,25 et 26 avril 2019 à Montpellier) ;

5 PROPOSITIONS POUR L'ECONOMIE MARITIME DE DEMAIN

Contribution nationale du réseau des CCI à la concertation nationale de la communauté maritime

15 juin 2020

Dans le cadre du rapport destiné au Président de la République et consacré à l'économie maritime de demain, la députée de Gironde Sophie PANONACLE a consulté CCI France pour faire émerger de nouvelles propositions visant à favoriser le développement de l'Economie de la Mer.

En tant que gestionnaires de ports et acteurs de l'accompagnement des filières et des activités économiques littorales, les CCI sont légitimes à participer à cette réflexion sur l'économie maritime et proposer des ambitions et des perspectives nouvelles pour le « monde d'après ».

Dans le cadre du rapport, 10 CCI ont fait parvenir leurs contributions individuelles, permettant de révéler la variété des problématiques liées à l'économie maritime, en fonction de la façade littorale concernée, du contexte et de l'échelle de la gouvernance locale, du statut du port (Grand Port Maritime, port de commerce, de pêche ou de plaisance), des activités du port et de leurs évolutions, ainsi que des dynamiques spécifiques de développement des filières traditionnelles et émergentes.

Afin de témoigner de la diversité de ces réalités, les contributions des 10 CCI sont disponibles en annexe et méritent une approche différenciée des pouvoirs publics selon les territoires :

Façade atlantique :

- CCI Littoral Hauts de France
- CCI Bretagne (réception attendue pour le 16/06)
- CCI Côtes d'Armor (réception attendue pour le 16/06)
- CCI Nouvelle Aquitaine
- CCI Bordeaux-Gironde

Façade méditerranéenne :

- CCI Marseille-Aix Marseille Provence
- CCI Var (réception attendue pour le 16/06)
- CCI Nice-Côte d'Azur
- CCI Occitanie
- CCI Hérault

A partir de ces contributions, CCI France a réalisé un travail de synthèse afin d'identifier les principaux freins au développement de l'économie bleue et faire émerger des propositions susceptibles de concerner la majorité des littoraux français.

Proposition 1 : Mieux connaître et valoriser l'Economie de la Mer et sa diversité

- Développer des Observatoires de la Mer, afin d'identifier les activités en présence dans les ports, leur potentiel de développement et les passerelles possibles entre secteurs d'activité ;

DOCUMENT DE TRAVAIL

Exemple : la CCI Bretagne a créé en 2018 l'Observatoire de l'Economie Maritime, en partenariat avec les agences locales de développement. Cet observatoire embrasse la totalité des activités économiques liées à la mer et au littoral, dans la perspective d'une stratégie régionale de la mer rompant avec une segmentation par secteurs d'activité.

- Renforcer l'intégration territoriale et l'acceptabilité sociale des ports grâce au développement de démarches d'information et de médiation destinées au grand public ;

- Améliorer la représentation de certaines filières au niveau régional. Il pourrait par exemple être intéressant d'accompagner activement la structuration de filière régionale autour des métiers du nautisme, en partenariat avec la FIN et les CCI, afin de permettre la définition et la mise en œuvre de projets structurants et novateurs (promotion-communication, création d'Innovation Labs pour les entreprises, soutien au développement-aménagement de zones dédiés, etc.)

Proposition 2 : Renforcer l'ambition stratégique et financière de l'Etat en matière d'infrastructures portuaires

La stratégie : amplifier le rôle de hub des infrastructures portuaires pour désengorger le trafic routier

- Mieux structurer l'aménagement national des ports, pour un maillage équilibré et efficace des Grands Ports maritimes, des ports maritimes secondaires et des ports intérieurs ;

- Constituer des hubs logistiques dans les hinterlands des ports, afin de disposer de véritables « plateformes logistiques » capables de jouer un rôle stratégique dans le développement régional pour autant qu'elles soient dûment équipées et correctement interfacées ;

- Renforcer l'accessibilité multimodale du territoire (développement de plates-formes multimodales proches pour traiter et acheminer les flux en transit) ;

Exemple du projet L'Ardoise Eco-Fret en Occitanie.

- Intégrer les stratégies des chargeurs pour optimiser l'offre de services (réalisation de zones d'éclatement des marchandises et soutien à l'implantation d'une offre de logistique fine permettant une valorisation locale des marchandises) ;

- Préserver la domanialité portuaire pour éviter le morcellement ou la réduction des espaces dédiés, la question des conflits d'usage étant récurrente.

Le financement : renforcer les investissements dans les infrastructures portuaires françaises pour maintenir leur qualité, leur sécurité et leur compétitivité par rapport aux autres ports européens

- Déployer un programme d'investissements en infrastructures et en capacités d'accueil des activités et des publics. Ces investissements pourraient avoir pour objectifs de :
    - Faciliter la mise à niveau des infrastructures portuaires pour accueillir les navires de nouvelle génération ; adapter les infrastructures structurantes (ex : Port de Nice) ;
    - Améliorer la compétitivité et l'attractivité des ports ;
    - Renforcer et diversifier les services aux navires (et aux passagers).

DOCUMENT DE TRAVAIL

Certaines CCI regrettent le niveau d'investissement dans des infrastructures portuaires pourtant vieillissantes. Elles n'ont pas toujours la capacité, en tant que gestionnaires de ports, de mobiliser l'ingénierie nécessaire pour accéder aux financements régionaux et/ou européens.

Proposition 3 : Assouplir le cadre réglementaire et fiscal pour trouver un juste équilibre entre préservation de l'environnement et développement des activités économiques

- L'accès au foncier en bordure littorale doit être facilité par une fiscalité plus adaptée :

  - Créer des zones franches maritimes ou industrialo-portuaires (sur le modèle des zones commerciales et des zones industrielles) pour y faciliter l'installation d'activités, densifier la zone industrialo-portuaire, créer des zones logistiques et des plateformes de services. Dans ces zones, la fiscalité foncière doit être adaptée et allégée, afin de maintenir la compétitivité des activités existantes et assurer les besoins de relance d'implantation des entreprises productives.

- Les acteurs sont également en demande d'une plus grande stabilité réglementaire et de dispositions législatives moins contraignantes, car elles fragilisent l'attractivité de la France.

  - Adapter la réglementation relative aux zones sous PPRI situées à proximité des Ports de plaisance existants pour permettre le développement des chantiers navals et d'autres activités liées (ports à sec…), sous contrainte du respect strict de normes spécifiques par les entreprises ;

  - Adapter la nomenclature ICPE pour simplifier le développement d'activités économiques en bord de mer et/ou de fleuve, à proximité le plus souvent de zones urbaines et/ou d'espaces protégés : soutenir l'intégration des moyens et compétences nécessaires au sein des Ports pour assurer la maîtrise d'ouvrage des études d'impact, des études d'incidence et des évaluations environnementales, simplifier la procédure, limiter la fréquence et la portée des recours en organisant différemment la concertation, etc. ;

L'exemple des croisières : la conciliation possible entre développement de la filière et problématiques environnementales et sociétales associées (pollution de l'air et de l'eau notamment)

- Déployer des branchements électriques à quai afin que les bateaux de croisière puissent s'y alimenter et ainsi supprimer les émissions de fumées émises par les moteurs des groupes électrogènes ;
- Développer les propulsions alternatives pour les navires, notamment le GNL qui constitue une véritable voie d'avenir à court terme, ou encore les propulsions hybrides pour certains types d'usages (navire type Ro/Ro par exemple) ;
- Créer des hubs GNL permettant de satisfaire les besoins des transporteurs routiers et maritimes ;
- Encourager l'installation de scrubbers permettant de filtrer les différents polluants atmosphériques.

De nombreuses CCI créent, structurent et animent des Clubs Croisières pour soutenir la filière. Exemple de la CCI du Var.

Au-delà des enjeux environnementaux, la crise du covid-19 pose avec acuité la question de l'attractivité des ports français. Certaines mesures de compétitivité exceptionnelles pourraient être envisagées comme le gel des droits de ports et des tarifs d'escale pendant 5 ans, notamment dans les Grands Ports Maritimes. Comme le souligne la CCI de Bordeaux Gironde, cela suppose pour les GPM d'avoir un support

DOCUMENT DE TRAVAIL

financier et notamment le financement assuré du dragage. A Bordeaux, pour les services aux navires et la manutention, il est nécessaire de trouver un mécanisme de soutien financier, permettant le gel des tarifs, afin que le coût de l'escale Bordelaise soit soutenable pour les entreprises de service aux navires.

Proposition 4 : Encourager l'innovation, la recherche et la formation dans les filières traditionnelles

Pour l'ensemble des secteurs traditionnels

- Développer la formation et les programmes de recherche autour des enjeux portuaires et maritimes

Exemple : mise en place à Marseille d'une Brain Port Community, avec les acteurs de la formation, de la recherche et du développement ;

- Développer des programmes d'innovation ouverte, d'accélération et de financement des entreprises innovantes ;

Exemple : la CCI Hérault a pour projet de développer un centre d'accélération « Economie bleue » qui mettra en relation les PME et ETI avec l'écosystème innovant : fournisseurs de technologies, start-ups, centres de formation (universités, écoles, CFA, etc.), réseau d'accompagnement, organismes de financement, fablab, etc… Il constituera un offreur de solutions aux besoins et problématiques sur les thématiques suivantes : Produits & coproduits de la Mer ; Plaisance, filière nautisme & Sports Nautiques Légers ; Cleantech – Protection & valorisation de l'environnement marin – Transition écologique ; Thermalisme – Sports, bien-être, santé ; Port du Futur ; Equipements & Habitats flottants.

- Créer un écosystème favorable à l'utilisation de l'IA, du Big Data, l'IOT… pour produire et partager des données publiques et privées pour développer de nouveaux services et applications.

Construction et réparation navale : privilégier un positionnement à haute valeur ajoutée pour maintenir la compétitivité

- Faciliter les échanges, les accords, la prospective entre les constructeurs, les armateurs et les acteurs portuaires pour une meilleure cohérence et synergie ;
- Développer des navires de nouvelles générations bien en phase avec les enjeux environnementaux et énergétique, pour améliorer l'acceptabilité des citoyens et riverains ;

- Former les futurs actifs de la réparation navale, notamment dans les métiers en tension suivants : chaudronnier, soudeur, tuyauteur, hydraulicien, mécanicien naval, dessinateur projeteur mécanique industrielle, frigoriste navire, tôlier/traceur, peintre naval et chef de bord-chef de projet.
- Accentuer les filières de formation des personnels des industries navales aux technologies numériques afin de répondre aux besoins de compétences pointues en matière d'intégration digitale dans la filière navale ;
- Permettre aux entreprises sous code NAF 30.1 (construction de navires, de bateaux et de structures flottantes pour le transport ou d'autres usages commerciaux, ainsi que pour le sport et les loisirs) de bénéficier des dispositifs d'aides et/ou de garantie d'investissement dont elles sont souvent exclues (ex : contrat de garantie signé avec BPI France adossé au fonds de garantie « France Investissement Garantie » doté par la Caisse des dépôts et consignations) ;

- Sanctuariser un itinéraire routier pour les transports de gros volumes tels que les bateaux transitant des chantiers de l'Atlantique à la Méditerranée, mais également les transports exceptionnels de pièces volumineuses (pales éoliennes, turbine, grosse pièces industrielles…) ;

DOCUMENT DE TRAVAIL

- Connecter les réparations navales industrielle et grande plaisance avec les projets économiques structurants sur le territoire et les infrastructures existantes ;
- Attirer les acteurs de la grande plaisance en s'appuyant et en valorisant les atouts du territoire métropolitain (renforcer notamment la notoriété des places de réparation navale du territoire).

Recyclage de bateaux : une nouvelle offre prometteuse dans la filière Réparation navale

La structuration d'une activité de déconstruction de navires (notamment de petite taille) hors d'usage et de valorisation des matériaux et équipements apporterait une réponse à la problématique environnementale. Cette dynamique impliquerait de :

- Favoriser des circuits d'économie circulaire (ressourcerie marine, etc.), recyclage matière ;
- Soutenir la recherche et l'innovation dans le domaine du recyclage des matériaux composites ;
- Développer des formations qualifiantes, autour des nouveaux métiers de la dépollution marine.

Plaisance : faire du port un intégrateur de services et d'événements nautiques

- Proposer des services de meilleure qualité auprès des plaisanciers (identification des places disponibles facilitées, système « click and collect » pour la réservation de produits d'avitaillement, locations de navires)
- Favoriser l'interaction ville- port (mise en place de solutions de mobilité connectées entre le centre-ville et le port, etc.).
- Valoriser les entreprises et innovations locales en matière d'économie bleue « connectée » ;
- Mettre en place des évènements nautiques d'envergure et ouverts à tous (compétition de sport nautiques, conventions d'affaires, évènements culturels autour du yachting, etc.)

Pêche : accompagner l'activité dans une démarche durable et de diversification

- Soutenir le développement des aménagements pour des ports de pêche écoresponsables permettant la récupération et le recyclage des déchets liés à l'activité et la mise en œuvre de modèles de pêche plus durable ;

- Autoriser une diversification de l'activité des pêcheurs et des aquaculteurs pour favoriser le développement d'une nouvelle offre touristique liée à la mer (pescatourisme, ittitourisme, commercialisation directe des produits de la mer, etc.)

- Adapter le statut des pécheurs et aquaculteurs pour autoriser une diversification de leur activité professionnelle (et de leurs revenus) et le développement d'une nouvelle offre touristique directement liée à la mer (pescatourisme, ittitourisme, commercialisation directe des produits de la mer, etc.) : formation initiale et continue des professionnels, aide aux porteurs de projets locaux, mobilisation des financements, informations touristes et consommateurs…

- Proposer des aides financières pour le renouvellement de la flotte côtière ;

- Développer de la labellisation/certification des productions locales des filières de pêche et de cultures marines afin améliorer la lisibilité de l'offre pour les consommateurs (produits, points de

DOCUMENT DE TRAVAIL

vente, label de qualité ...), et accompagnement des professionnels dans l'accomplissement de ces certifications.

Proposition 5 : Soutenir et accélérer le développement des filières émergentes

Eolien off-shore flottant

- Mettre en œuvre le déploiement de la PPE, freiné par la complexité des procédures et autorisations administratives et les délais d'instruction associés, sans compter la problématique des recours, malgré un travail de concertation particulièrement poussé.

La CCI Aix Marseille Provence avec ses partenaires le Pôle Mer Méditerranée et France Energie Eolienne, organise annuellement depuis 5 ans, le plus grand évènement mondial dédié à l'éolien offshore flottant, réunissant les acteurs et experts internationaux de cette filière et permettant de valoriser l'excellence de la filière française.

Même constat de la CCI Bretagne.

- Encourager la co-activité à partir des activités en présence afin que les constructeurs d'éoliennes et les pêcheurs partagent des intérêts économiques communs et non-antagonistes. Par exemple, développer l'aquaculture sous les éoliennes flottantes, pour en faire des zones de pêches par l'intermédiaire de la technique de pêche à la senne.

Plusieurs CCI accompagnent l'émergence et la structuration de la filière de l'éolien offshore flottant sur le territoire. Exemples : la CCI Aix-Marseille-Provence soutient notamment le développement de Provence Grand Large, le projet de ferme pilote au large de Port-Saint-Louis-du-Rhône ; la CCI Occitanie soutient le projet de Grand Port éolien à Port-La-Nouvelle et la mise en œuvre des projets pilotes d'éoliennes offshore dans le Golfe du Lion, opportunité pour le déploiement d'une nouvelle filière stratégique autour de l'éolien flottant.

Activités sous-marines

- Constituer une véritable filière liée aux activités sous-marines, adossées à des technologies et savoir-faire de pointe (robotique, numérique, matériaux, mécanique, optique-photonique) et applicables et au service de différents segments de valeur et stratégiques, dont l'offshore (minier et énergétique), les énergies marines renouvelables, l'archéologie sous-marine, l'océanographie, la pisciculture / aquaculture, les activités sous-marines de loisirs.

Algues

- Soutenir la culture et l'exploitation des algues à des fins pharmacologiques et cosmétiques ou énergétiques (bio-carburants).

* * *

Le développement de ces propositions permettrait de faciliter les fertilisations croisées entre les entreprises, les pouvoirs publics et la société civile mais aussi de capter différents investisseurs nationaux et internationaux en la matière.

DOCUMENT DE TRAVAIL

ORGANISATIONS SYNDICALES

Visioconférence du lundi 25 mai 2020

Des échanges réguliers entre les partenaires sociaux et le travail fourni par l'administration ont été un appui important pendant le confinement. Toutefois, le dialogue social doit s'améliorer au niveau des branches. Des blocages demeurent et traduisent des points de tension qu'il sera indispensable de résoudre pour l'après-crise. Une attention particulière devra être portée sur des problèmes identifiés pendant la crise sanitaire. Les sujets liés au temps d'embarquement des marins, à l'espace maritime européen et au cabotage, à la lutte contre le dumping social, à la transparence des modèles économiques, à la réactivation du Conseil national des transports ou encore à l'amélioration de la représentation des marins dans les instances restent des thématiques majeures pour l'après-crise. Les questions de formation seront également primordiales : une formation maritime de qualité, compétitive et valorisant les passerelles professionnelles est essentielle pour accueillir l'émergence des métiers maritimes de demain.
Plus généralement, le volet social devra être l'un des piliers de la relance à court et long-terme. Les impératifs sociaux ne doivent pas limiter la prise en compte des enjeux environnementaux.

Pierrick SAMSON
Secrétaire général, FNSM CGT

Un travail a été amorcé sur les questions de formation. Une contribution écrite est en cours et sera partagée prochainement.

Jean-Pierre CHATEIL
Secrétaire général, FOMM/UGICT/CGT

Une contribution écrite est également en train d'être finalisée. L'une des propositions concerne particulièrement l'espace maritime européen et les questions de cabotage. Une rencontre entre ETF et les parlementaires pourraient d'ailleurs être pertinente, compte tenu des deux rapports qui ont été faits l'année dernière sur l'emploi et la formation, le cabotage européen, les taxes au tonnage ou encore les aides d'État.

Concernant le dialogue social, une réunion a récemment eu lieu avec Armateurs de France en visioconférence. Ces échanges ont été caractérisés par des blocages non-négligeables, notamment au sujet des temps d'embarquement qu'il serait souhaitable de mettre à jour (les derniers documents datant de 1973). Ces blocages posent de réelles difficultés et fragilisent grandement le dialogue social pourtant indispensable à l'après-crise. Il faut garder à l'esprit qu'un temps d'embarquement trop long, notamment de 6 mois, représente un risque majeur de voir de nombreux officiers et marins français quitter la navigation. Ce qui est vrai pour les marins européens est aussi vrai pour les marins d'autres pays du monde. Certains marins

indonésiens, philippins, indiens ou pakistanais ont des contrats de 9 à 10 mois voire même de 12 ou 13 mois. Mis à part ETF, l'OMI et l'OIT, les acteurs à aborder ces questions sont malheureusement peu nombreux. S'il ne devrait pas y avoir de problèmes sur les navires français accueillant des marins étrangers, une vigilance particulière doit être portée sur les autres pavillons (par exemple libériens panaméens ou encore grecs et chypriotes).

Concernant la formation, une rencontre avec la directrice de l'ENSM gagnerait à être organisée. Des premiers échanges ont eu lieu en janvier mais n'ont pas connu de suites particulières. Des propositions ont été faites et sont toujours en attente d'un retour.

Thierry LE GUEVEL
Secrétaire général, UFM/CFDT/FGTE

Il est regrettable de constater que le dialogue social est difficile. Une certaine inclination de la nouvelle présidence d'Armateurs de France pour faire avancer le dialogue social a été ressentie mais cela ne s'est pas confirmé sur le terrain. La proposition sur les temps d'embarquement faisait pourtant consensus car elle ne représente pas d'enjeu particulier pour les armateurs. Une réunion avec la nouvelle présidence d'Armateurs de France sera prochainement organisée et sera un préalable important pour faire progresser le dialogue social de branche aujourd'hui difficile.

L'administration a fait un très bon travail sur les questions de relèves d'équipage et il est important de le souligner. Malgré quelques problématiques qui demeurent dans le Pacifique et l'Australie, de vraies améliorations ont été constatées et l'on progresse vers quelque chose qui permettrait d'éviter les quatorzaines pour les marins.

Le monde d'après invite à réfléchir à la formation des métiers. Une présentation des travaux EDEC/OPCO à été organisée au niveau d'Armateurs de France afin d'aborder cette nouvelle organisation de formation regroupant notamment toutes les mobilités. Le sujet des passerelles entre les métiers est en train d'émerger, et ce dans tous les secteurs (aérien…). Il faudra être attentifs à cette question émergente des passerelles vers d'autres secteurs car elles seront particulièrement importantes pour les métiers du futur et la formation maritime.
Autre sujet important, les futurs métiers du maritime avec notamment la perspective des navires autonomes font l'objet de plusieurs travaux au sein de la branche mais également de l'OMI. Les organisations syndicales ne sont malheureusement pas associées à ces travaux, alors même que les marins sont eux aussi bien placés pour évoquer les questions de formation.

Un autre enjeu concerne la flotte stratégique. La réactivation du Conseil national des transports, une concertation des usagers, des représentants syndicaux, des partenaires sociaux et de l'ensemble des acteurs concernés, doit être sérieusement envisagée pour avoir une vision globale de la mobilité et des transports. La notion de flotte stratégique pourrait en émerger : les travaux, aujourd'hui à l'arrêt, mériteraient d'être lancés à nouveau.

Le dumping social est également une problématique majeure. Le travail doit se faire au niveau européen et une rencontre entre ETF et les parlementaires serait, en ce sens, très intéressante.

La CFDT a également travaillé sur une contribution dans le cadre du Conseil national de la mer et des littoraux (CNML).

Aussi, un rapport a été édité avec de nombreux interloctueurs (organisations syndicales, ENIM, Conseil supérieur des gens de mer…) et envoyé à tous les ministres pour monter la branche AT-MP au niveau du maritime. Toutefois, là encore de nombreux blocages demeurent au niveau des armateurs et de la pêche.

Pierre MAUPOINT DE VANDEUL
Président, CFE-CGC MARINE

Le dialogue social pose un réel problème de fond. Est-ce normal que les organisations syndicales, qui défendent au quotidien leurs branches et les affaires maritimes, rencontrent des difficultés sur l'instance même de la branche ? Force est de constater qu'il est plus utile aujourd'hui de plaider et d'obtenir des résultats en urgence auprès du Cluster Maritime Français, des Affaires maritimes ou encore des parlementaires qu'au niveau des instances de branche. Le blocage est général : des propositions de rattrapage ont été faites sur la base de mesures déjà appliquées par tous, mais certains prétendent avoir des accords sans que ce ne soit le cas et donc cela n'est pas réellement exploitable pour les navigants. Certains n'ont également de cesse de se rapporter au dialogue social d'entreprise alors qu'il est très difficile à mettre en place. Plus généralement, des signaux très négatifs ont été envoyés de la part de certains armateurs qui poussaient à obtenir un procès verbal de désaccord. Il y a un vrai problème de fond au niveau du dialogue social dont la résolution est une priorité.

Aussi, d'autres sujets méritent d'être abordés :

- Les mesures d'urgence : le secteur maritime est en proie à des fermetures ou des réductions d'activités liés à des décisions réglementaires. Si les mesures du mois de juin sont attendues, il sera nécessaire d'avoir un regard particulier sur tous les secteurs pour mettre en place des aides urgentes et immédiates. La seconde aide dans le cadre du plan de relance concerne les Prêts garantis par l'État. Quelques inqiétudes en découlent : il serait inacceptable que des gens bénéficient de l'effort national pour de l'évasion fiscale. Un armateur a pu, par exemple, racheter la compagnie à ses actionnaires en s'endettant auprès du sortant par l'utilisation de dispositifs français fiscaux. Plus précisément, il a pu s'agir d'un recours au refinancement de navire via le régime de l'article 39 c du Code général des impôts. Un ensemble de compagnies peut donc payer des loyers de navire, mais il n'y a aucun emploi en France si ce n'est au siège social. Il faut donc être très vigilant pour l'après-crise et raisonner en matière d'environnement et d'emploi. Ces deux volets devront être le pilier de la politique d'aide de court-terme et de long-terme. Il est essentiel de ne pas laisser tomber les programmes de transition énergétique et dans le même temps de préserver l'emploi avec des aides et des garanties.

- Le dumping social, indissociable des questions de formation. Certaines mesures engendrent des coûts et d'autres peuvent en apporter *in fine*. Il est possible de lier, dans une politique commune, lutte contre le dumping social et formation. Nous aurons besoin de fonds pour financer la formation et le redéploiement de certains métiers. Pour trouver ces financements, il sera nécessaire de lutter contre le dumping social et réfléchir, par exemple, à des taxes d'équivalences pour remettre sur un pied d'égalité les armateurs sur un même marché. Avec la loi de 1992, les opérateurs pétroliers qui n'ont pas un pavillon français contribuent en versant à l'association de gestion en charge de ce dispositif, laquelle va reverser à des armateurs qui eux vont faire le choix du pavillon français. Il y a un réel travail à engager sur la façon de trouver les fonds pour financer

la politique que l'on veut mener. Nous savons que nous avons une formation coûteuse, mais elle est coûteuse parce qu'elle est riche : nous ne voulons pas des enseignants mal payés mais des enseignants d'un bon niveau, parfois des anciens naviguants, parfois des ingénieurs. Cela a un coût et implique de cibler des niveaux de brevets assez élevés. Les niveaux inférieurs et les niveaux limités, soit en jauge soit en fonctions, pourraient être plutôt redestinés à la formation professionnelle, la validation d'acquis d'expérience (VAE) ou encore en engageant les armateurs dans ces programmes de VAE et de formation professionnelle. Cet accompagnement des armateurs doit être soutenu concrètement.

Il faut également noter une belle volonté de l'administration d'aborder des sujets de manière beaucoup plus concrète. Si cela s'accompagne en plus d'un soutien des parlementaires sur certaines choses pouvant apparaître comme des évidences (principe d'établissement des activités régulières, principe de nouvelle barrière pour éviter des effets d'aubaine fiscale…), nous serons sur un terrain favorable pour l'après-crise.

Le CDD dans le maritime est extrêmement dérogatoire. Si la branche est déficitaire et n'invite pas spécialement à entamer dès demain des négociations sur les CDD, c'est un sujet qu'il faut garder à l'esprit. Il est notamment lié à la question de l'attrait de la profession. Particulièrement si les politiques mises en œuvre pour la formation et la lutte contre le dumping social fonctionnent, car nous avons la capacité de doubler voire de tripler l'emploi maritime en France. La question des CDD pourra un jour devenir un chantier de travail consistant à identifer les curseurs à ajuster, sans que cela devienne un obstacle au pavillon français. Au contraire, pour le sécuriser davantage. Il est anormal de devoir faire 3-4 ans de CDD, si ce n'est davantage dans l'hôtellerie, pour obtenir sa stabilisation dans une entreprise. Cela témoigne du fait que le caractère dérogatoire a été poussé à l'extrême.

Concernant l'Europe, il est indispensable d'affronter politiquement les craintes dès aujourd'hui, de mettre sur la table le modèle économique et fiscal de certaines entreprises. Il s'agit de mettre en œuvre des contraintes similaires à ce qui a été fait il y a quelques années dans l'aérien par rapport au « triangulaires d'opportunités » (Marseille-Brest via l'Irlande). En coulisses, il faut faire comprendre à certaines sociétés que la multiplication des contentieux et des appels à la médiation de Bruxelles va amener la France à une politique beaucoup plus protectionniste et cela n'est pas souhaitable.

Étienne CASTILLO
Responsable confédéral, SNIPECT/FO JEUNES

Concernant le déconfinement et le dialogue social, les réunions régulières avec les Affaires maritimes ont beaucoup apporté et cela mérite d'être souligné. Les compte-rendus réguliers ont représenté un appui important pour faire avancer les choses, notamment sur les recommandations de protection sanitaire des marins.

Un élément a particulièrement animé les discussions du dialogue social et pour lequel l'action intersyndicale a été nécessaire bien avant la crise du covid-19. Il s'agit de la représentation des marins dans les instances comme le Comité économique, social et environnemental ou encore la Commission santé, sécurité et conditions de travail. Auparavant, les collèges de représentation des marins étaient systématiques mais ceux-ci ont été supprimés. Il a fallu se battre localement, souvent en intersyndicale, pour obtenir une représentation des marins.

Représenter toute la diversité des situations de travail afin qu'elles soient prises en compte et correctement traitée est indispensable. Dans les ports par exemple, certains marins ne sont pas ou peu représentés. Pérenniser la représentation des marins par des collèges maritimes est un sujet sur lequel il sera nécessaire d'intervenir à l'avenir.

Un autre sujet concerne la flotte stratégique, qui a fait l'objet de plusieurs travaux au niveau des instances nationales. Beaucoup semble avoir été dit sur la flotte au sens des navires et des navires indispensables mais peu de réponses ont été apportées sur la question du maintien des compétences.

Aussi, une initiative sur l'espace maritime européen a été lancée par ETF. Elle aborde plus précisément la nécessité d'imposer des règles sociales minimales afin d'entraîner une moindre menace sur les marins, notamment français. Cela renvoie également à la flotte stratégique et à la capacité de notre pays à avoir un effectif de marins suffisant pour assurer les liaisons indispensables et les approvisionnements dont la population a besoin.

Il apparaît également nécessaire de revenir aux enseignements de cette crise. Cette période a révélé la dépendance de la France à d'autres pays dont on ne maîtrise pas les politiques, que ce soient les politiques actuelles de confinement ou les politiques industielles générales. Il ne faut pas non plus oublier qu'une autre crise s'annonce : la crise écologique. Quoi qu'il en soit, cela montre à quel point pérenniser le vœu de relocalisation dont certains parlent impliquera aussi d'engager une réflexion plus globale, notamment sur le transport maritime et les contraintes à lui imposer au niveau social et environnemental. Si l'on impose davantage de contraintes sociales et environnementales à ce secteur, cela mettra un frein au dumping social et permettra donc de relocaliser les emplois. Les conditions d'emploi des marins français seront plus compétitives, en tous cas, moins pénalisantes.

La réactivation du Conseil national des transports est également une proposition à encourager car il paraît impossible, aujourd'hui, de distinguer le transport maritime du reste des modes de transport. Envisager le transport maritime de manière isolée ne semble pas pertinent.

Aujourd'hui, il coûte moins cher de transporter une marchandise de Paris à Anvers que de Paris au Havre parce que pour le transport routier, les règles de péage et de tarifs de circulation ne sont pas les mêmes. Cela permet de s'y retrouver sur le prix global, avec à nouveau du dumping social dans le secteur du transport routier qui permet de neutraliser le coût du travail. Il est indispensable de mener une réflexion sur ces sujets. Il est anormal que des vins de Bordeaux exportés vers la Chine montent jusqu'à Anvers, passent par la Manche déjà saturée pour ensuite passer au large Bordeaux et finalement partir vers la Chine. Ce genre de fonctionnement génère du trafic et de la pollution qui pourraient être évités et cela permettrait de faire vivre des ports comme celui de Bordeaux, actuellement en difficulté économique.

Toujours concernant les ports, l'autre question qui se pose est celle de la notion de service public. Aussi bien sur le GASPE ou les passages d'eau que sur le secteur portuaire, force est de constater qu'il a fallu coûte que coûte maintenir les liaisons pour desservir une population ou desservir une centrale nucléaire par exemple, et qu'il n'était pas envisageable de couper. Il a donc fallu maintenir, même si ce n'était pas rentable. Aujourd'hui, le risque est de se retrouver avec des entreprises sous délégation de services publics ou bien des services publics organisés sous forme de régie et à qui l'on impose des règles de rentabilité. Ce fonctionnement autonome et indépendant malgré l'absence de rentabilité des liaisons a entraîné l'accumulation d'un déficit conséquent. Toute la question sera de savoir comment résoudre ce déficit à la fin de

l'année. Cette autonomisation d'un service, qui est public car indispensable, a ses limites. La remarque s'applique également aux ports : les Grands Ports Maritimes ont été autonomisés, mais des ports comme le port de Marseille ont commencé à faire de l'activité foncière pour des raisons de rentabilité afin de dégager une rentrée budgétaire nécessaire à l'investissement portuaire, aux infrastructures, au fonctionnement du port et de la masse salariale. Est-ce la vocation d'un port de faire de la location d'espaces commerciaux ou de restauration ? Aujourd'hui, les rentrées financières des « Terrasses du Port » à Marseille sont négligeables. Imposer une rentabilité aux ports et les amener à chercher des sources de bénéfices ailleurs a pour conséquence de les fragiliser.

L'éco-conditionnalité est légitime, mais sera très vite limitée sans règles européennes ou internationales. Imposer des conditions environnementales à une entreprise en concurrence internationale avec des compagnies n'ayant pas ce type de contraintes, même si une aide sera apportée, pourra être source de difficultés.

Conseil National de la Mer et des Littoraux

Réflexion prospective

«Situation et monde de l'après crise sanitaire »

CONTRIBUTION CFE-CGC MARINE

ENJEUX SOCIAUX DE LA POLITIQUE DE TRANSPORTS MARITIMES POST COVID

(Complète la contribution CFE-CGC plus large faite en suivi des travaux 2019 du CNML)

Introduction : Regard de la CFE-CGC MARINE sur la place du dialogue social en outil de gestion de cette crise sanitaire inédite

Le dialogue social apparait très nettement comme un outil de gestion de crise indispensable. Quand il est structuré, avec des OS, respectées, formées et responsables, nous constatons une très bonne réaction du corps social pour affronter les difficultés et s'adapter. A l'inverse sans IRP, où avec un dialogue social dégradé, le résultat est sans appel en terme de perte de confiance des salariés vis à vis de leur Direction et la mise en œuvre de plans de sauvegarde puis de reprise d'activités apparait plus complexe.
Préparer les plans de gestions de crise avec les IRP, en s'engageant avec les Directions vis-à-vis des salariés sur les moyens et méthodes, et en s'accompagnant des recommandations de l'administration, des confédérations et autres conseils. Ce fut la recette principale des réussites collectives multiples pour le secteur maritime. Alors que bon nombre de travailleurs du maritime à terre comme en mer, ont participé à la continuité économique du pays, avec un risque individuel incontestable, très peu d'entre eux ont eu à faire valoir leurs droits de retraits. La CFE-CGC MARINE tient donc à féliciter l'ensemble des acteurs du dialogue social maritime et appelle en conséquence à maintenir et accroître toutes les dynamiques de gestions paritaires et gouvernances partagées du niveau local au niveau national, à l'image par exemple du mode de fonctionnement que nous connaissons au sein du CNML.

La dialogue social doit, avec l'environnement, être au cœur des évolutions post COVID-19. La gouvernance partagée du CNML en est un exemple. Saluée par tous, lors de nos travaux 2019, elle doit être renforcée dans son rôle de catalyseur et conseil du gouvernement.

Plus que jamais nous appelons à ancrer des modes de fonctionnement, en politique comme dans les entreprises, où l'atteinte d'objectifs sociaux et environnementaux est considérée comme préalable à toute recherche de profits.

1- Mesure d'urgence dans le cadre d'un plan de relance maritime post COVID.

Les enjeux environnementaux de notre secteur, avec la transition écologique des navires pour réduire leurs émissions atmosphériques, ne doivent pas être mis de côté.
Les armateurs utilisent souvent aujourd'hui leurs réserves financières initialement dédiées aux lourds investissements d'adaptation et renouvellement de leurs navires.
Nous attendons donc que le plan de relance du gouvernement pour les transports maritimes permette la mise en œuvre de financements nécessaires pour maintenir puis accélérer cette transition. Nous demandons sur ce point de prioriser les financements de projets associant aussi une politique ambitieuse en terme d'emplois maritimes.

- **Mesure d'urgence :** La CFE-CGC MARINE a demandé, via la DAM, le maintien à court terme du dispositif d'Activité Partielle, sous les conditions de prises en charge exceptionnellement fixées depuis mars, pour les secteurs sujets à interdiction ou réduction d'activité par décisions réglementaires. L'arrêt des lignes à passagers hors espace Schengen, où l'impossibilité d'effectuer des relèves de navigants à cause des réglementations des différents Etats, nous semblent être des motifs justifiant une considération particulière de l'Etat.

- **Conditionner les aides à la relance par des contreparties sociales et environnementales fortes :**

    - Les prêts garantis par l'Etat doivent servir en priorité aux projets de transition énergétique largement amorcés avant la crise.

    - Réserver les aides aux armateurs ayant leurs navires sous pavillon français avec un minimum de contrats d'engagement maritimes français à bord de leurs navires. Il serait absolument anormal que l'effort national du plan de relance puisse servir de support de trésorerie à des armateurs sans navire ni marin Français…

2- Dialogue social

Notre constat en introduction sur l'importance d'un dialogue social renforcé nous amène à faire les demandes suivantes pour le secteur des Transports Maritimes :

- Renforcement du rôle des branches: Cette crise a agi en révélateur. Comme de nombreux secteurs, nous avons pu constater les inégalités de moyens et méthodes entre les entreprises. A vouloir trop regrouper on s'éloignerait des spécificités métiers et les branches perdraient la capacité à agir en régulateur.

- Pour l'emploi navigants : Maintien d'une représentation dédiée avec des collèges navigants dans les entreprises d'armement maritime. Dans ce cadre la CFE-CGC MARINE est prête à travailler à la création d'une branche « personnels navigants » la plus large possible.

- Après la suppression des CHSCT, présents au sein des armements de plus de 50 salariés, et désormais une situation très disparate quant au suivi par les CSE des questions de santé et sécurité, nous demandons la mise en place de CSSCT maritimes entre 50 et 300 salariés.

3- Evolution du cadre social et lutte contre les effets de dumpings

Pour les secteur des Transports Maritimes cela passe par :

- **Un challenge politique à mener au niveau européen pour convaincre de la nécessité d'une réforme protectrice du cabotage communautaire.** Nous avions déjà porté au niveau d'un groupe de travail du CSGM, puis lors des travaux 2019 du CNML, la demande de protection du cabotage intra-communautaire. La situation actuelle qui appelle des changements impératifs de vision européenne nous invite à insister sur ce point. Nous devons nous inspirer du « Jones Act » qui impose le pavillon national pour tout cabotage entre 2 ports Américains.

    - Il manque actuellement un socle de règles communes entre le cabotage national et l'international. Sans changement de cap au niveau européen, nous craignons un retour encore plus fort des problématiques de dumping social.
      La dégradation rapide du droit social de certains pays d'Europe de l'Est, en quelques semaines, au motif de la crise sanitaire, et sans garde-fou, risque d'accroitre les écarts intracommunautaires. (Premiers cas concrets constatés en suivi de la crise dans le secteur de l'offshore, où les écarts se creusent entre les conditions françaises et le freelance, tant sur les rémunérations que sur les conditions de travail)

    - Urgence d'une harmonisation fiscale sur le cabotage intracommunautaire, notamment par l'établissement d'un socle commun de prélèvements sociaux et droits associés.

    - Lutte contre la dérive d'attribution des registres : Il faut redéfinir le lien entre l'activité d'un navire et son pavillon. L'établissement d'un pavillon devrait être la conséquence d'un lien préalable incontestable entre cet état et l'opérateur du navire ou son l'activité économique. Actuellement le lien se crée par l'attribution d'un pavillon. Il faut cesser cette logique inversée et revenir au principe initial du Droit de la Mer, équivalent aux règles de détermination ou d'attribution de la nationalité.

- L'imposition du cadre social Français, sous toutes ses composantes réglementaires ou conventionnelles, pour les activités régulières en France ou entre des ports Français :

    - Il est anormal que des opérateurs sous registres internationaux puissent opérer de manière régulière des dessertes ou des activités en concurrence frontale avec des navires sous pavillon Français premier registre. L'exemple le plus

évident étant la concurrence déloyale sur la desserte de la Corse avec la Compagnie Corsica Ferries opérant sous Registre International Italien.

- Application du principe d'équivalence qui devrait d'ores et déjà permettre l'interdiction des registres internationaux là où le Registre International Français n'est pas autorisé.

- Redéfinition du principe « d'activité régulière » pour éviter que l'organisation de « triangulaires d'opportunité » puisse contourner les protections souhaitées sur ces lignes.

- Dans le cadre de recours à des sociétés étrangères de placement de personnels. Il faut interdire le recours aux personnels free-lance et s'assurer d'un niveau de contrat, protection et représentation, équivalent à celui pratiqué en France.

- A défaut d'harmonisation des charges, une taxe de compensation pourrait être instaurée par la France dès lors que l'opérateur bénéficie d'un allègement de charges plus important par l'état de son pavillon.

- Un travail de modernisation des conditions sociales sous registre Français Wallis et Futuna devrait être fait. L'accès à l'ENIM pour tous les résidents Français, navigant sous ce registre, doit être garanti (s'il est encore des situations bloquantes aujourd'hui ?). La volonté de PONANT de mettre en place des contrats de travail à durée indéterminée de Droit Wallisien pour ses navigants, est une évolution intéressante qui montre que le développement de la Croisière Française peut se faire avec un niveau de protection sociale supérieur au statut de « free-lance ».

    - Nous proposons d'ouvrir une réflexion avec la DAM sur une convergence pour les navigants entre le code du travail des travailleurs d'outremers et le livre V du code des transports.

    - L'extension des champs d'application des Conventions Collectives Nationales (CCN) navigants aux contrats d'engagement maritime de droit wallisien est aussi une piste complémentaire sur le champs conventionnel. Le projet d'une branche commune à tous les navigants pourrait intégrer aussi cette nouveauté si elle n'est pas mise en œuvre d'ici là.

4- Politique de Formation

Cette crise sanitaire nous a montré à quel point la flotte Française est stratégique pour la sécurité des approvisionnements. Elle l'est tout autant par ses navires que par ses navigants !

L'ensemble des mesures proposées ci-dessus visent à développer la flotte sous pavillon français avec un nombre croissant de navigants.

- Un « **plan Marshall de la formation maritime »** devra donc accompagner cette dynamique.

- Parmi les mesures proposées ci-dessus, nous avons évoqué le principe de taxes d'équivalence visant à harmoniser les règles du jeu sur un même marché. Nous pourrions envisager en parallèle **la création d'un fond maritime de formation et de lutte contre le dumping social.** Ce fond permettrait la mise en œuvre de mesures de prise en charge et partenariats entre l'état et les armateurs Français pour la mise en œuvre du plan de formation et de redéploiement des emplois maritimes français.

Pour les officiers, nous sommes aujourd'hui dans une phase d'offres d'emplois sous contrat français plus importante que de navigants disponibles. La dynamique semble donc amorcée, et nous sommes confiants sur un maintien de la flotte Française post crise COVID.

- Il serait donc regrettable que nos ambitions soient freinées par la capacité à se former.

- Il faudra aussi accompagner ce plan par une communication sans précédent autour des métiers de navigants. Nous craignons en effet un après-crise difficile sur la question de l'attrait de la profession. Un travail devra être fait pour que les navigants de demain soient assurés de naviguer dans des conditions minimales correctes. L'engagement des armateurs devra se traduire par des actes concrets au niveau de la branche comme dans la négociation collective d'entreprise.

Avant même de parler formation, il faut que les armateurs ayant des navires sous RIF acceptent une certaine logique de parcours de carrières :

Pour avoir des Capitaines, ou des Chefs, formés tant à leurs métiers qu'aux exigences compagnies et clients, il faut raisonnablement assurer le parcours aux fonctions inférieures de lieutenants puis seconds aussi bien au pont qu'en machine, soit à minima 6 postes. Même si cette logique est assurée par les principaux armateurs sous RIF pour le service « Pont », son extension aurait un effet bénéfique sur l'emplois et revitaliserait la filière « Machine »

- Nous demandons donc à ce que cette cible d'effectif à 6 officiers sous contrat d'engagement maritime de droit français soit fixée en objectif minimum pour tout navire RIF. Cette mesure motivée par la nécessité d'un parcours de formation embarqué cohérent pourrait faire l'objet d'un plan de mise en place progressive et aidée.

Par ailleurs la CFE-CGC ne se résout pas à imaginer une flotte française à l'international qui serait pourvoyeuse d'emplois uniquement pour les officiers. Le développement des emplois français en free-lance à la grande plaisance montre une nouvelle génération de marins

français qui a passé les barrières linguistiques. Il faut permettre des parcours de carrière aussi au commerce dans des conditions équivalente à ce qui se fait avec succès sous 1er registre.

- Il faut donc travailler à un redéploiement de l'ensemble des métiers navigants sur les navires Français. Cette ambition doit motiver aussi les démarches nécessaires au niveau européen pour réduire les effets de dumping intracommunautaire.

- Mettre en place une politique incitative à l'embauche de personnels PEX sous RIF : Quantifier les écarts de compétitivité et travailler à l'établissement de compensations financières.

- Les cursus actuels de formation devrait intégrer cet objectif de navigation avec équipage non francophone. Le manque de formation est à la fois cause et conséquence du dumping social. La mise sur le marché du travail de personnels bien formés serait un outil important de lutte contre le recours à une main d'œuvre à bas coûts.

Plus largement concernant l'ENSM, les programmes de formation, et les effectifs à former :

- Intégrer les Organisations Syndicales Représentatives de navigants au niveau du Conseil d'Administration de l'ENSM. Les retours des navigants seront complémentaires à ceux des armateurs pour le suivi et l'évolution des programmes et effectifs. Que ce soit en membres du CA, ou en personnalités qualifiés, ce regard sur les besoins, sous un angle complémentaire, pourtant présent dans les autres instances maritimes, manque cruellement.

- Pour les officiers, au niveau de l'ENSM, prioriser les cursus illimités pour lesquels il y a une garantie d'emploi derrière. Le marché de l'emploi en CDD et CDI Français, comme le coût de la formation, ne nous invitent pas aujourd'hui à plébisciter les formations de brevets intermédiaires. Elles ont été mises en place pour répondre à des besoins localisés et peuvent créer des impasses.

- Les brevets d'officiers aux prérogatives de fonction, de jauge, ou de puissance, limitées doivent être repositionnés majoritairement sur le secteur de la formation continue, avec des sources de financement différentes, et aussi par les parcours de VAE qu'il faut consolider massivement en les associant, le plus souvent possible, à des périodes de transition en formation embarquée.

Le 24 mai 2020,
Pierre MAUPOINT de VANDEUL
Président CFE-CGC MARINE
Représentant CFE-CGC au CNML

Construire le transport maritime et portuaire de demain

Protéger les gens de mer et s'attaquer au dumping social international
Le transport maritime assure aujourd'hui dans le monde la libre circulation des marchandises.

Ce secteur économique est particulièrement exposé à la déréglementation sociale et environnementale pour plusieurs raisons:

- La logique de concurrence entre pavillons entraîne, comme en matière fiscale, une optimisation par les armateurs, à la recherche des conditions économiques et sociales les moins disantes (pavillons dits de complaisance).
- Le faible coût du transport maritime a permis la délocalisation des productions au détriment des travailleurs, au chômage d'un côté et dont les droit fondamentaux sont bafoués de l'autre.

Ce commerce mondialisé, organisé entre pays exportateurs et importateurs est aujourd'hui défendu par les Etat et les entreprises, au bénéfice des plus riches, accroissant partout les inégalités et la pauvreté.

Au niveau international, malgré la création en 2006 de la première Convention du Travail Maritime, les conditions sociales d'emploi et de rémunération des marins restent insuffisantes. De même en matière environnementale, le transport maritime reste trop souvent en dehors des négociations et des engagements sur le climat.

L'assouplissement inacceptable de la réglementation du travail en France au motif de crise sanitaire (temps de travail hebdomadaire maximum, repos, contentieux, etc.) n'a pas concerné les gens de mer. Les dispositions du Code des Transport, que la FEETS FO dénonce, permettent déjà d'aller bien au-delà des limites prévues par le Code du Travail (84 heures par semaine).

Les chaînes de production délocalisées, la recherche permanente du profit en toute matière ont conduit la France à une extrême vulnérabilité face à l'épidémie de COVID19 (équipement de protection, matériel médical, etc.).

La relocalisation des productions ne sera possible et durable que par une remise en cause profonde de la concurrence internationale, notamment via une amélioration des conditions de travail et de rémunération des gens de mer et la lutte contre les pavillons de complaisance qui rendront les délocalisations économiquement inintéressantes.

En Europe, le cabotage entre deux états est considéré comme international et relève des règles du pavillon. La création d'un espace maritime européen permettra d'imposer un pavillon européen ou les règles de l'état d'accueil, luttant localement contre le dumping social international et ouvrant la voie à une véritable réglementation sociale pour les gens de mer en Europe.

Enfin, la FEETS FO revendique la constitution d'un flotte stratégie. Notre pays doit être capable, en toutes circonstances de pouvoir aux besoins essentiels de sa population. Cela nécessite d'avoir des navires sous pavillon français premier registre, selon leurs spécialités, avec des marins formés en nombre suffisant pour les exploiter.

Mettre un terme à la concurrence portuaire européenne et nationale
Si l'approvisionnement essentiel de la population a pu se faire, notamment via les ports français dont les salariés sont resté mobilisés tout au long de la crise, la situation n'en demeure pas moins fragile.
Cette épidémie révèle à quel point la concentration des trafics maritimes sur quelques places portuaires européennes est un non-sens social et environnemental.

Encore une fois motivée par la baisse des coûts, obtenue par l'automatisation et la casse des acquis sociaux des travailleurs portuaires, la concentration des trafics maritimes génère une augmentation artificielle des trajets maritimes et un trafic terrestre supplémentaire transeuropéen lui aussi à bas coût grâce au dumping social en Europe. Cette organisation a de fait

46, rue des petites écuries 75010 Paris
contact@feets-fo.fr | www.feets-fo.fr | Tél: 01 44 83 86 20 | Fax: 01 48 24 38 32

fragilisé les approvisionnements des populations avec le rétablissement des frontières et le confinement des pays, tout en facilitant la propagation du virus entre « foyers épidémique ».

La même logique de concurrence prévaut au niveau national, où la mise en concurrence des places portuaires a supprimé toute possibilité de stratégie de façade maritime (la France possède pourtant une des plus fortes densités portuaires sur son littoral). Plus globalement, la décentralisation et la privatisation de services de transport tous modes pourtant d'intérêt essentiel pour la population ont rendu l'Etat incapable de construire aujourd'hui une politique portuaire et plus largement de transport efficace, qui puisse tenir compte des enjeux sociaux et environnementaux (emplois locaux, circuits courts, gestion du littoral, etc.).

Aujourd'hui, chaque port a déployé sa stratégie commerciale, diversifié ses trafics et ses activités (notamment foncières) plus par souci de chiffre d'affaire et de rentabilité que par volonté d'améliorer le service à la population. Avec la crise sanitaire, certains ports, publics et privés, se retrouvent en difficulté économique du fait de l'arrêt de certaines activités commerciales, et risquent d'être durablement pénalisés alors même que les besoins de la population demeurent et demeureront.

La FEETS FO revendique la fin de la concurrence entre ports français. Une stratégie de transport nationale doit permettre l'optimisation des distances et des flux de marchandise à l'opposé d'une concurrence européenne alimentant le dumping social. La gestion portuaire doit revenir à ses fondements de service public.

Redonner à la continuité territorial son statut de service public

La nécessité dans la crise sanitaire de maintenir coûte que coûte la continuité territoriale a démontré -s'il le fallait- à la fois l'importance de ces liaisons maritimes de passagers et leur fragilité. Laissées à des compagnies privées sous délégation de service public ou à des collectivités locales, ces liaisons sont aujourd'hui remises en cause par le déficit créé du fait la crise. Optant tantôt pour une privatisation sous conditions, tantôt pour une décentralisation, l'Etat a fait le choix de soumettre un service public aux lois pourtant incompatibles de la « rentabilité ».

Pour la FEETS FO, la crise doit être l'occasion de renforcer la nature publique des services des passages d'eau.

Partout construire le rapport de force

Quel que soit le secteur, la poursuite des marges financières ou des économies budgétaires ont conduit à la réduction systématique des effectifs.

L'épidémie de COVID 19 a démontré que les entreprises et les services où les salariés avaient pu défendre l'emploi ont été ceux qui ont pu maintenir au mieux le service à la population en organisant des roulements entre travailleurs pour limiter l'exposition tout en préservant les salariés pour tenir dans la durée.

Il n'en reste pas moins que partout les syndicats ont du s'imposer dès les premières heures de l'épidémie pour être entendus, pour mobiliser et in fine forcer les directions à assumer leurs responsabilités, à savoir garantir la sécurité et la santé des salariés.

L'engagement syndical, la liberté et l'indépendance des syndicats sont seul à même de porter les revendications des salariés en toutes circonstances.

46, rue des petites écuries 75010 Paris
contact@feets-fo.fr | www.feets-fo.fr | Tél: 01 44 83 86 20 | Fax: 01 48 24 38 32

CADRES CGT
FÉDÉRATION DES OFFICIERS DE LA MARINE MARCHANDE

CONTRIBUTION A
MADAME LA DEPUTE
SOPHIE PANONACLE

Le Havre, le 04 juin 2020

SAUVER L'EMPLOI DES MARINS FRANCAIS

Plus que jamais, la crise actuelle nous démontre le rôle essentiel des marins de commerce pour garantir la résilience de l'ensemble de la chaîne logistique, indispensable à de nombreux secteurs clés de l'économie et à la stabilité de notre pays.
Pourtant, depuis de nombreuses années, notre secteur souffre face à la concurrence féroce et déloyale de nombreux Etats dont les normes sociales, fiscales et environnementales sont extrêmement faibles, voire inexistantes ou inappliquées.

Difficile de survivre, dans ce contexte, pour le marin et le pavillon français.

Dans le cadre de l'harmonisation des politiques communautaires, un registre d'immatriculation des navires de commerce au long cours, au cabotage international et aux navires armés à la plaisance professionnelle de plus de 24 mètres, le Registre International Français a été créé par la loi du 3 mai 2005. Depuis le 19 avril 2005, l'ITF a classé le RIF pavillon FOC (*flag of convenience*) en raison des conditions sociales des marins étrangers (contrats internationaux …) et du plan social d'une ampleur considérable que cela a représenté. La France et son pavillon est le seul pays européen à avoir connu une chute aussi drastique du nombre de marins français à bord de sa propre flotte.

RIF & Bilan

Selon la partie ***Transport et navigation maritime*** du ***Code des transports,*** au ***«*** *Titre 1 : Dispositions générales,* ***Article 3 :*** *Est considéré comme marin, pour l'application de la présente loi, quiconque s'engage, envers l'armateur ou son représentant, pour servir à bord d'un navire.* ***A bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse.*** *(…) Les membres de l'équipage sont ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la mer. ».*

Dès lors, quel bilan tirer du classement en pavillon de complaisance du RIF ? Les effectifs de ressortissant français ne cessent de diminuer au long court comme au cabotage international, remplacés par des marins aux contrats internationaux dérogatoires de toute sorte et de toute nationalité.

Cette situation s'est encore aggravée depuis :

Article L. 5612-3 du code des transports. Calcul de la proportion de marins communautaires à l'échelle de la flotte sous RIF. Issu d'un amendement du rapporteur en commission, il prend acte du fait de la création des permis d'armement. Le respect de l'obligation d'employer, selon les cas, 25 % ou 35 % de ressortissants d'un État membre de l'Union européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un État partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail « *peut, à la demande de l'armateur, s'apprécier non par navire, mais à l'échelle de l'ensemble des navires immatriculés au registre international français exploités par cet armateur* ». L'obligation d'avoir à bord un minimum de 35% de marins communautaires ne s'applique plus à l'échelle du RIF – selon la solution retenue à l'issue des débats en commission – mais à celle de la flotte communautaire de l'armateur.

Article L5612-3

A bord des navires immatriculés au registre international français, les marins membres de l'équipage sont, dans une proportion d'au moins 35 % calculée sur la fiche d'effectif minimal mentionnée à l'article L. 5522-2, des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail.

Le pourcentage visé au premier alinéa est fixé à 25 % pour les navires ne bénéficiant pas ou plus du dispositif d'aide fiscale attribué au titre de leur acquisition.

Le respect de l'obligation mentionnée aux deux premiers alinéas du présent article peut, à la demande de l'armateur, s'apprécier non par navire, mais à l'échelle de l'ensemble des navires immatriculés au registre international français exploités par cet armateur.

Le respect de l'obligation mentionnée aux mêmes deux premiers alinéas est vérifié chaque année.

Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, garants de la sécurité du navire et de son équipage, de la protection de l'environnement et de la sûreté, sont français, ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail.

L'accès aux fonctions mentionnées à l'alinéa précédent est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et à la vérification d'un niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les conditions d'application de cette dernière disposition.

Les effets sur l'emploi d'officiers français sous RIF ont été immédiats au cabotage international, à l'offshore et au long court. Les avantages fiscaux que représentent le RIF n'ont aucune compensation en termes d'emploi de marins français. Et pourtant, ce sont bien les contribuables français qui compensent les niches fiscales et sociales des armateurs.

Deux revendications sont au cœur de nos orientations, le renforcement du pavillon premier registre dans le cadre du cabotage européen avec les ports français, que ce soit au Fret ou en passager et le renforcement des effectifs de marins français à bord de la flotte sous RIF.

Armateur de France & effectifs nationaux

C'est bien **au niveau des conventions collectives** et d'Armateurs de France que nous pouvons fixer des conditions minimales d'effectifs de résidents affiliés à l'ENIM

Dans les faits, le RIF est toujours classé en liste blanche des MOU, mais jusqu'à quand ? Armateur de France réclame un plan marshal, il est indispensable d'y intégrer les contreparties en emplois (chiffrés), en formation et en exemplarité sociale qui est la seule voie vers la fin de la politique de complaisance

L'annexe de la convention collective sur les temps d'embarquements date de 1973 ! Il est temps de la mettre à jour pour tenir compte des navigations modernisées actuelles. La crise sanitaire a été l'occasion de révéler son aspect critique et pour chacune des parties d'exprimer ses postions. Le long court au pétrole, au container ou sur navires scientifiques, le cabotage international à l'offshore, au pétrole, à la pêche, au fret ou aux passagers n'ont plus les mêmes contraintes opérationnelles. La connexion permanente des navires et l'optimisation des escales doivent garantir le respect des temps de récupération aux normes en vigueur en France.

Cabotage national

D'autres pistes pour préserver les emplois résidents nationaux

Si le transport maritime au plan intercontinental est incontestablement le plus concurrentiel, au plan inter régional, il retombe à la dernière place. Le cabotage national avec la mise en œuvre d'une flotte **répondant aux besoins des échanges inter-régionaux** prendrait pourtant en compte l'exigence d'intermodalité. Il est parti intégrante de l'aménagement du territoire. Il répondrait en particulier aux besoins de circulation des marchandises entre les ports principaux et secondaires. Il devrait se placer à ce titre en dehors de la loi classique d'attribution des marchés européens. Encore la crise sanitaire en a été le révélateur. Le cabotage côtier répond à une demande de rationalité tant du point de vue environnementale que de désaturation du réseau routier. Le plan de développement doit se faire en partenariat avec les acteurs économiques régionaux majeurs au travers les collectivités locales. Les collectivités territoriales fixant les règles, les opérateurs de navires feeder à mode de propulsion modernes et propres auraient la possibilité de constituer des équipages hautement qualifiés.

Cette stratégie de repositionnement d'un transport maritime nationale au service des échanges régionaux et européens doit se placer dans le cadre d'une flotte française sous premier registre. Les ports français doivent maitriser leurs infrastructures publiques avec un service portuaire de remorquage et de dragage national.

Nous soumettons d'autres pistes de travail afin d'enrayer une disparition de notre métier à l'échelle nationale, qui représenterait un danger grave pour l'autonomie de notre pays.

Le soutien à la formation

Tout d'abord à travers le soutien à la formation, en garantissant un enseignement supérieur de qualité qui permette de justifier la rémunération de nos marins. Il est indispensable de rendre ces formations attractives et peu couteuses pour les étudiants français, notamment grâce à un concours sélectif, des enseignants de l'enseignement supérieur, des outils pédagogiques modernes afin de former des officiers de haut niveau avec un plus par rapport aux non UE si l'on veut garder des officiers français. L'ENSM, en perdant ses logements et sa restauration collective perd un atout majeur quand les autres grandes écoles ont su les garder et les moderniser. En dehors du site du Havre, les établissements doivent être sérieusement rénovés en conservant leur place au cœur de leurs cités portuaires.

Une flotte stratégique

Mais aussi par le développement d'une véritable « flotte stratégique », évoquée depuis des années, et dont la nécessité devrait nous sauter aux yeux dans la période actuelle. Nous plaidons en faveur de mesures protectionnistes au niveau du cabotage et des dessertes locales, mais aussi pour le conditionnement des aides d'états et avantages fiscaux à l'emploi de marins français et européens. Comment convaincre les armateurs de s'engager dans une démarche plus vertueuse, si on leurs permet d'accéder librement à nos infrastructures portuaires avec des navires où toutes les règles élémentaires sont bafouées ?
Enfin la flotte de l'action de l'Etat en mer doit faire l'objet d'une modernisation et d'un développement à la hauteur des enjeux de contrôle et de surveillance du territoire.

Des normes à la pointe de la sécurité

Il est essentiel d'inciter les armateurs à un meilleur respect des normes et conventions internationales, notamment grâce à des contrôles plus drastiques des navires faisant escale dans les ports français. Les inspecteurs du travail et des affaires maritimes, en première ligne dans ce combat, ne disposent malheureusement pas de moyens suffisants.
En particulier, nous constatons que nos métiers ont évolué, la charge de travail et les compétences se sont élargies dans tous les types de navigation et les services. Les armements délèguent de plus en plus de mission aux bords. Les décisions d'effectifs doivent garantir un nombre de marins nécessaires pour assurer la sécurité en mer et en manœuvre au port. Il nous faut aussi avancer sur des postes embarqués avec de nouveaux profils de marins, que ce soit au pont ou en machine.

Au niveau européen, il faut une définition de l'espace maritime européen, un vraie politique de lutte contre le dumping social, un contrôle des aides d'états avec des contreparties en emplois (chiffrés) et de formation, garantir des conditions sociales au plus haut niveau européen.

De même comme cela est le cas dans beaucoup de pays du monde, instaurer un '' protectionnisme'' type **jones act à l'européenne** pour tout le cabotage dans l'espace maritime européen avec des normes sociales au plus haut niveau, intensifier les contrôles du Paris MOU sur tous les navires de complaisance, augmenter le safe manning (nombre de membre d'équipage) sur les caboteurs dans les eaux européennes ce qui est une sécurité pour la navigation maritime

A plus grande échelle, la France doit continuer à faire entendre sa voix pour lutter contre les pavillons de complaisance et les paradis fiscaux. Nous sommes bien conscients de l'ampleur de la tâche, mais ce combat long et difficile ne doit pas être abandonné. C'est en améliorant les conditions de travail des marins les plus mal lotis de la planète que nous réussirons à réduire l'écart avec les navigants français, à lutter contre le dumping social et fiscal, et à assurer la survie de notre métier.

Jean-Philippe Chateil
Secrétaire général de la FOMM UGICT CGT.

FORMATION ET EMPLOI

Visioconférence du mardi 26 mai 2020

En 2018, l'emploi maritime et fluvial représentait près de 461 000 salariés et plusieurs centaines de métiers. Avec la prise de conscience croissante de l'importance de la mer et l'émergence de nouveaux métiers accompagnant notamment la transition écologique et énergétique, ce chiffre pourrait atteindre 1 million en 2030.
La crise actuelle réaffirme le besoin d'engager une réflexion profonde sur la formation et l'emploi, avec une double nécessité : améliorer l'attractivité des métiers de la mer et adapter l'offre de formation aux transformations de l'emploi maritime. Les efforts déjà amorcés pour renforcer le rôle de la mer et de l'océan dans les programmes scolaires ou encore les initiatives visant à faire découvrir les métiers de la mer et à penser leur avenir doivent être encouragés. Une formation réadaptée, valorisant notamment les passerelles et les compétences transverses, constituera le socle sur lequel reposera la France maritime de demain.

Nicolas SINGELLOS
Chef du bureau de la formation et de l'emploi maritimes, MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Le sujet de la formation et de l'emploi maritimes a donné lieu à un certain nombre d'activités, notamment la conception de textes et d'instructions particulières dans le respect de nos engagements internationaux. La formation professionnelle maritime relève effectivement de conventions internationales qui sont autant de paramètres à intégrer aux réflexions sur le sujet. Il a donc fallu vérifier que les mesures envisagées de façon à permettre la réouverture des centres de formation dans les meilleures conditions soient conformes à ces conventions. Ainsi, un arrêté a été publié le 7 mai pour prévoir de nouvelles modalités de formation et la possibilité de formations et d'évaluations à distance pour les formations professionnelles maritimes, conformément aux recommandations non-contraignantes présentes dans la convention STCW. L'enjeu a été d'adapter ces recommandations au système français et aux exigences de la convention.

Le Ministère de la Transition écologique et solidaire a récemment échangé avec ses homologues européens dans le cadre d'une réunion de l'Agence européenne de sécurité maritime. Cette réunion avait justement pour objectif de préparer une révision de la convention STCW. La question du e-learning a été identifiée comme un élément fondamental à porter dans le cadre de cette révision. Bien que la révision d'une convention internationale prenne du temps (le délai estimé est ici d'environ 5 ans), la France a pris les choses en main et anticipé ces sujets à travers l'arrêté du 7 mai.

Un protocole de reprise des formations en présentiel est également paru la semaine dernière. Toutes les formations, notamment celles nécessitant la pratique d'un geste professionnel ou la maîtrise d'éléments de sécurité à la mer, ne peuvent effectivement pas être réalisées à distance.

Un protocole et des recommandations ont donc été élaborées pour le déconfinement des centres de formation agréés par les services des Affaires maritimes.

L'emploi a également été un sujet de préoccupation majeur, notamment dans le cadre du dispositif d'activité partielle. L'enjeu était de soutenir les différents secteurs, notamment celui de la pêche pour lequel il a été possible d'obtenir, au terme de plusieurs discussions interministérielles, la reconnaissance de la spécificité du secteur pêche vis-à-vis de sa rémunération (rémunération à la part). Ces discussions ont également permis de faire émerger la nécessité de définir le montant d'une indemnité fixée en fonction des différentes catégories des marins sur la base du salaire forfaitaire qui a été majoré. Pour les autres secteurs du maritime il n'y avait pas de spécificités particulières à prendre en compte et les dispositifs d'aide ont pu être directement appliqués. Des réunions régulières ont été organisées avec les acteurs des différentes filières et le Directeur des Affaires maritimes afin de présenter ces mesures de soutien.

Le principal souci concernant les formations maritimes reste leur encadrement par les conventions internationales, lesquelles sont assez précises y compris dans la façon de procéder. Du point de vue de la convention STCW, la question du « comment former » prédomine au détriment de celle du « pourquoi former ». Certaines lignes sont particulièrement strictes et fixent précisément les modalités d'apprentissage et les moyens pédagogiques à mettre en œuvre. La nécessité de souplesse est un enjeu important pour les centres de formation et ce message sera porté dans le cadre des prochains échanges avec l'OMI et les autres États parties à la convention STCW. Toutefois, il faut garder en tête l'exigence de sécurité maritime et les contraintes liées à l'enseignement des gestes professionnels qui ne peuvent pas être appris à distance.

De nouveaux enjeux et de nouveaux métiers vont apparaître. Avec l'apparition de cette crise, il y a peut-être une carte à jouer du point de vue de la communication et de la promotion des métiers. Il faudra probablement faire face à une augmentation de l'intérêt pour ces métiers de la mer, de la navigation, du lointain. Cette opportunité ne pourra être pleinement mobilisée qu'en mettant en valeur la transition écologique et en réglant des soucis d'attractivité que l'on est encore en train d'identifier (difficultés d'origine administrative ou encore au niveau du droit du travail).

Agnès DESBOIS
Cheffe du bureau des établissements d'enseignement maritime, MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Les lycées professionnels maritimes ont plutôt bien réagi face à cette période inédite et imprévisible. Des plans de continuité ont été instaurés pour garantir le paiement des salaires et le versement des bourses. Les professeurs ont fait preuve d'ingéniosité pour mettre en place la continuité pédagogique avec les outils à leur disposition. Si la formation à distance a été relativement facile à mettre en place pour les enseignements généraux, cela n'a pas été évident pour les enseignements nécessitant l'apprentissage des gestes professionnels. Ceux-ci ont donc été particulièrement impactés par la situation.

La plupart des lycées ont aujourd'hui réouverts leurs portes en tant que centres agréés pour la formation continue, et espèrent rouvrir pour la formation initiale à compter du 2 juin. Tous se

situent dans un département classé « vert » à l'exception du lycée professionnel maritime de Boulogne.

L'inquiétude réside davantage dans l'attractivité, sachant qu'il est très difficile en temps normal d'attirer les jeunes vers des emplois de navigants. Tous n'ont pas pu réaliser leurs journées portes-ouvertes et il risque d'être difficile de remplir les niveaux entrants (CAP, Première année…). Si nous sommes dans le même schéma d'exigences sanitaires au mois de septembre avec des internats à 1 ou 2 élèves par chambre, sachant que la plupart des lycées accueillent de 60 à 70% d'internes, la rentrée scolaire 2020 s'annonce très compliquée. Les effectifs vont d'une petite centaine à 270 élèves et y soustraire ce taux élevé d'internes ne laissera pas beaucoup d'élèves.

Voici le principal point d'inquiétude concernant les lycées professionnels maritimes. Il apparaît indispensable de réfléchir à des solutions d'hébergement pour accueillir les internes si les conditions ne sont pas réunies pour un fonctionnement normal en septembre.

Tristan LECOQ
Inspecteur général de l'Éducation nationale, MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE ET DE LA JEUNESSE

Pour l'essentiel, la question de l'attractivité en amont intéresse particulièrement le ministère de l'Éducation nationale et de la Jeunesse. Quelques chiffres s'avèrent tout à fait révélateurs pour mesurer la place du maritime dans l'enseignement : 45 000 professeurs d'histoire et de géographie enseignent en continu à toutes et tous, de la 6ème aux classes préparatoires, la mer à 6,5 millions d'élèves.

La question de la continuité pédagogique a naturellement été le sujet de préoccupation majeur durant cette période de confinement. Dans le cadre du dispositif de la « Nation apprenante », des cours Lumni sur France 4 ont été mis en place avec toute une série de séquences pédagogiques allant de la 6ème à la Terminale. Au total, pas moins d'une soixantaine de séquences d'histoire et de géographie auront été présentées d'ici le mois de juillet. La première de ces séquences, présentée au cours de la troisième semaine de mars, a été consacrée à la géographie des mers et des océans. Il s'agit du nouveau programme de Terminale qui doit entrer en application en septembre prochain.

Cette continuité pédagogique a permis de réaffirmer le rôle de la mer et des océans en histoire et en géographie. Depuis la mi-mars, ces questions ont été envisagées à plusieurs reprises et sous différents angles : habiter les littoraux ; un monde maritimisé dans la mondialisation ; New York : ville portuaire et mondiale ; la France : puissance maritime ; les Outre-mer… Tout cela a permis de mettre le monde de la mer et de l'océan au cœur de nos préoccupations.

Dans le même temps, les programmes d'entrée dans les écoles de gestion et d'économie ont été réformées. Il est important que nos futures élites dans ces domaines sachent ce qu'il se passe dans le monde maritime. C'est pourquoi la mer a fait une entrée très forte dans les nouveaux programmes de Classes préparatoires aux grandes écoles de commerce qui entreront en vigueur en 2021.

Caroline GRÉGOIRE
Directrice générale, ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE MARITIME

Comme la plupart des établissements d'enseignement supérieur, cet événement soudain a obligé l'école à fermer ses portes dès le 16 mars. Sur les quatre sites de l'école, l'ensemble des cours a pu être assuré à distance dans les 24 heures qui ont suivi leur fermeture. Cet enseignement à distance - sans oublier les évaluations - a fait l'objet d'un important travail avec la Direction des Affaires maritimes afin de valider ce nouveau moyen pédagogique.

Si 100% des enseignements ont pu être suivis à distance, les séances de TP et de simulateurs n'ont naturellement pas pu être assurées. Toutefois, l'ENSM a fait en sorte que les années terminales, diplomantes, puissent être réalisées au mois de juin sous réserve que les enseignants acceptent de revenir sur site. Cette période inédite amène également à évoquer les questions de recrutement, puisque l'établissement est passé d'un concours sur épreuves à un recrutement sur dossier. Néanmoins, il n'y a pas eu d'impact particulier sur le volume de jeunes intéressés par l'école dans la mesure où le recrutement était déjà lancé. Dès l'année prochaine, le recrutement s'opérera via Parcours Sup'.

Une continuité administrative a été assurée pour le paiement des salariés, des vacataires et le versement des bourses. Cette année marque les 10 ans de l'ENSM et un certain nombre d'événements ne pourront pas avoir lieu. Tous les recrutements potentiels ont également été gelés.

Un point d'attention particulier concerne la formation continue : l'établissement doit certainement s'attendre à un manque à gagner de l'ordre de 1 million d'euros, soit 60% des ressources de l'ENSM pour la formation continue. Cette mauvaise nouvelle s'accompagnera d'un autre problème : les professeurs ne seront pas forcément disponibles en septembre car ils devront assurer et rattraper les enseignements qui n'ont pas pu avoir lieu en mars, avril et mai.

Sans lien avec le covid-9, un manque à gagner considérable concerne également la taxe d'apprentissage avec une perte estimée de 2/3 de la taxe d'apprentissage de l'école. La réforme de la taxe d'apprentissage permet aux entreprises de contribuer librement sans passer par des centres territoriaux de collecte.

L'école a également accompagné ses jeunes dans l'enseignement à distance. Près de 20 000€ d'équipements ont été débloqués et mis à disposition des étudiants sur les quatre sites. Des fonds ont également permis de préparer le retour sur site des étudiants de l'établissement avec des équipements de protection individuelle (EPI) et des équipements de protection collective (EPC) de l'ordre de 70 000€.

Le contrat d'objectif et de performance de l'école prévoit la mise en place d'un conseil de perfectionnement. Les élections qui devaient avoir lieu en avril sont reportées au mois de septembre. Ce conseil de perfectionnement permettra d'avoir un rapprochement entre les attentes, l'expression des besoins des filières et les enseignements proposés.

L'ENSM propose des formations en 3 ans, des formations en 5 ans, des formations de navigants, d'ingénieurs maritimes… L'établissement souhaite aujourd'hui fluidifier les passages d'une formation à l'autre et ne pas bloquer la progression ou la réorientation des jeunes. Les métiers vont être amenés à évoluer, l'emploi également et cela garantira davantage de souplesse. Sur le plan des nouveaux métiers, l'ENSM développe actuellement un master en cybersécurité et

envisage également des formations sur la data maritime, le management des systèmes de sécurité à bord etc…

Alain POMES
Directeur, CENTRE EUROPÉEN DE FORMATION CONTINUE MARITIME

La situation est extrêmement complexe car il a fallu arrêter les formations à partir du 16 mars. Le CEFCM a été sans activité pendant quasiment deux mois. Bien qu'il soit un organisme public, le CEFCM ne vit que de son chiffre d'affaires et le manque à gagner se situera entre 800 000 et 1 million d'euros pour l'année.

L'année 2020 marquait une très grande année de formation et de validation au CEFCM où 5 000 stagiaires étaient attendus sur le centre. Face à la perte d'une partie de cet effectif, plusieurs solutions ont été envisagées :

- La formation à distance, qui n'a pas pu être mise en place rapidement dans l'établissement.

- Rester ouvert cet été et faire fonctionner le centre sur la totalité de la période estivale notamment pour les formations courtes. Sur ce point, la source d'inquiétude concerne les clients. Les stagiaires évoquent des problèmes de saisonnalité liés à leur emploi et beaucoup d'entre eux ont besoin de retourner travailler et donc ne seront pas forcément disponibles sur les périodes proposées.

- La formation est fortement corrélée au niveau de l'emploi maritime. Certains clients du CEFCM sont très fragilisés par la crise et le centre s'attend à une chute importante de son chiffre d'affaires pour l'année qui vient. Les difficultés ne concernent pas seulement les 2 mois du confinement mais les 2 à 3 ans à venir où il s'agira de repenser le modèle économique et l'équilibre d'une structure comme le CEFCM. Le centre est donc très vigilant sur les questions d'emploi et d'attractivité des métiers, ainsi que sur la possibilité de communiquer sur l'emploi ou le non-emploi dans les métiers maritimes aujourd'hui.

Globalement, des textes peu adaptés ont obligé les Affaires maritimes à faire preuve d'une grande réactivité. Si de nouvelles mesures allant dans le bon sens ont été prises en urgence, celles-ci demeurent insuffisantes et manquent encore de souplesse et de capacité d'évolution pour réellement permettre aux acteurs de la formation d'accélérer dans la transformation de leurs activités. C'est l'une des raisons pour laquelle le CEFCM n'a pas pu mettre en place la formation à distance rapidement avant l'évolution et les ajustements des différents textes publiés.

Cet aspect est devenu très important voire même stratégique pour les clients du centre. Le CEFCM envisage donc de passer la totalité de ses formations en formations mixtes de façon à pouvoir faciliter la mobilité des marins et leur accès à la formation. Un soutien très fort de la part de l'administration sera nécessaire pour concrétiser ces objectifs, notamment avec une véritable évolution des textes et de la manière de concevoir le rapport entre la formation maritime et le métier du marin. Il faut engager cette réflexion structurelle de la formation continue maritime pour l'adapter aux enjeux de demain.

Il est important de comprendre qu'il y a aujourd'hui des métiers, des emplois et des carrières. Lorsque l'on parle de métiers, nous avons tendance à restreindre les gens dans un métier et dans une activité assez longue. Or, énormément de compétences sont transverses et il serait souhaitable de favoriser les formations sur des métiers transverses. Il s'agirait de se recentrer davantage sur le transfert de compétences et de capitalisation entre les métiers plutôt que sur la création de formations sur des métiers qui, la plupart du temps, ne proposent pas grand-chose de nouveau si ce n'est un nouvel environnement situationnel. Créer de formations nouvelles autour de la transversalité demande du temps et un investissement en matière de R&D dans la formation.

Fabrice YEGHIAYAN
Directeur du développement, AFPA

L'AFPA n'intervient pas sur le champ des navigants et son ministère de tutelle est le ministère du Travail. Elle intervient davantage sur les champs de l'indsutrie navale et de l'industrie nautique, les travaux sous-marins, les activités portuaires et les ports de plaisance, mais aussi en partie sur les énergies marines renouvelables.

Pendant la période de confinement, l'AFPA a été très fortement sollicitée par le ministère du Travail et Pôle Emploi à travers l'appel d'offre « 100% à distance ». Pour la période de confinement, l'agence a déclenché en l'espace d'un mois un certain nombre d'actions de formation. Un effort très conséquent a été fourni sur la formation à distance et a permis de soulever un constat étonnant : l'AFPA s'attendait à 100 demandes par jour pour les formations lancées dans le cadre de cet appel d'offre (des habilitations électriques pour les chantiers navals par exemple) et les demandes quotidiennes se sont élevées à 800. Cet appel d'offre pesait 8 millions d'euros et a fini par en représenter 12 millions en l'espace de deux semaines. Pôle Emploi et le ministère du Travail ont donc ajouté une rallonge non-négligeable de 4 millions d'euros. Cet effort doit être souligné alors même que le ministère du Travail est généralement considéré comme peu sensible aux questions maritimes.

Les problèmes d'avant crise, notamment d'attractivité, de sourcing ou encore de recrutement ont été amplifiés avec la crise. L'AFPA avait lancé avec Pôle Emploi Guadeloupe une forte action sur des formations aux industries nautiques. Alors qu'un élan avait été lancé avec les entreprises sur place, la crise fait planer la menace d'une baisse de l'engouement qui avait été suscité.

Un autre sujet actuellement amplifié concerne la réforme des OPCO, absolument pas favorable aux secteurs et aux entreprises de l'économie maritime. Cette question est particulièrement complexe aujourd'hui. Auparavant, le secteur maritime s'appuyait sur l'OPCA Agefos très présent dans le financement d'actions en faveur des demandeurs d'emploi et pour répondre aux besoins de recrutement des entreprises. L'OPCA Agefos a été dissout en plusieurs OPCO et les entreprises qui émargaient chez Agefos (entreprises des industries nautiques, ports de plaisance…) ont aujourd'hui quelques difficultés à relancer les actions de formation financées. De longs échanges avec l'OPCO 2I, désormais en charge de l'industrie navale et de l'industrie nautique, donnent l'impression de difficultés de compréhension du fonctionnement de ces industries.

Aussi, le ministère du Travail a demandé à ce que les plateformes de formation à distance de l'AFPA ainsi que leurs contenus, notamment en ce qui concerne les formations transverses,

soient ouvertes et mises à disposition de tous les CFA qui le souhaitent afin d'assurer la continuité pédagogique. Le ministère a également chargé l'AFPA, aux côtés du CNED, de réfléchir à une digitalisation de la formation professionnelle et notamment avec une dimension maritime. L'AFPA existe depuis 60 ans : elle a aujourd'hui pris une orientation maritime et l'agence se réjouit que la formation professionnelle puisse participer à l'équipe de France du maritime.

Depuis plusieurs années, l'AFPA et plusieurs autres partenaires organisent un colloque intitulé « Compétences mer ». Il regroupe tous les acteurs de l'économie maritime dans leur grande diversité et font se croiser la formation professionnelle et l'économie maritime. Depuis 2014, cet événement fonctionne bien et le prochain Compétences Mer devra être anticipé pour lui donner une coloration davantage liée à l'après-crise.

Thierry LEMERLE
Directeur régional, PÔLE EMPLOI SUD-PACA

La Semaine de l'emploi maritime a été reportée et il est envisagé de la reprogrammer avant l'automne. La date sera fixée en collaboration avec le Secrétariat général de la mer et les autorités de tutelle. Pôle Emploi sera au rendez-vous pour organiser cette semaine aux côtés des différents partenaires.

Un document que Pôle Emploi avait réalisé à l'occasion de la semaine maritime sera envoyé prochainement. Il évoque quelques chiffres clés du monde maritime, autant en matière d'emploi salarié que de demandeurs d'emploi par catégories.

Il est important d'insister sur quatre messages :

- Dans le monde maritime comme en droit commun, des mesures fortes ont été prises dans le cadre de l'assurance chômage. La réforme qui devait s'appliquer au mois d'avril est reportée au mois d'octobre.

- La ministre du Travai a pris beaucoup de décrets pour prendre en compte la problématique des intérimaires, particulièrement nombreux dans les métiers maritimes. La décision du ministère de Travail a consisté à continuer à indemniser les intérimaires afin que les compétences ne soient pas perdues le jour où ils pourront répondre à une nouvelle offre.

- Pôle Emploi agit sur au moins trois sujets : un important appel d'offre sur les formations à distance a été lancé dont une partie concerne le maritime. Pôle Emploi est également le deuxième financeur de formations pour les demandeurs d'emploi. Là encore, certaines formations sont orientées vers la mer parmi tous les marchés ayant été passés. Le Directeur général a pour ambition, compte tenu de la situation et des problématiques d'emploi, que tous les fonds mis à disposition de Pôle emploi par le législateur et le ministère (Pôle Emploi en PACA dispose, par exemple, de 144 millions d'euros autour de la formation) continuent d'être mobilisés. Ces investissements permettront de rattraper le retard en continuant à former les demandeurs d'emploi et ce même s'il n'y a pas l'offre d'emploi associée. Quand l'économie repartira, l'idée est d'éviter les difficultés liées au manque de compétences.

- Pour les organismes de formation en lien avec le ministère du Travail et surtout les professionnels, un guide de bonnes pratiques et des gestes sanitaires nécessaires pour recommencer la formation, à distance comme en présentiel a été élaboré. Le document a été diffusé il y a une dizaine de jours et Pôle Emploi est actuellement en train de revoir les offres de services, autrement dit les commandes destinées aux organismes de formations. Celles-ci prévoient, compte tenu de la situation, un coût horaire augmenté : un organisme de formation qui devait recevoir 15 personnes en présentiel pourrait n'en recevoir aujourd'hui que 7 ou 8. Pour des raisons de viabilité économique, sous l'autorité de la ministre, Pôle Emploi financera mieux le coût horaire de formation.

Pour les entreprises qui ont eu un véritable trou d'air ou qui n'ont pas pu déployer leur business plan comme elles le prévoyaient, Pôle Emploi dispose de 5 000 conseillers relations entreprises susceptibles d'être orientés en fonction des priorités. À ce titre, Pôle Emploi a mis en place avec le ministère du Travail une plateforme intitulée « Mobilisation Emploi ». Il s'agit d'un rapprochement offre/demande rapide à réaliser, par ailleurs identique au moteur de recherche pour la semaine de l'emploi maritime. Ainsi, si les entreprises se mettent à recruter, il est possible de mettre en place un moteur de recherche spécial dans le monde maritime pour faciliter le recrutement.

Anne LE PAGE
Directrice, LA TOULINE

Les salarié.e.s de La Touline sont en télétravail depuis le début du confinement. L'activité a été maintenue tant bien que mal autour de ses trois principaux axes d'activité et particulièrement l'accompagnement vers l'emploi.

Sur ce point, une augmentation assez conséquente des appels et des demandes d'accompagnement a été constatée. Le public concerné se compose majoritairement de navigants. Généralement, ce public a réagi de deux manières : certains candidats et adhérents n'ont pas conscience de l'impact et des conséquences de la crise au niveau des entreprises. Ils sont persuadés qu'ils trouveront un emploi très rapidement et que la saison va se faire. En revanche, d'autres ont bien pris cosncience de la situation et ont utilisé ce temps « disponible » pour lancer des démarches, notamment sur le plan de la validation des acquis de l'expérience. Certaines entreprises et compagnies maritimes ont orienté un certain nombre de leurs marins vers ce type de dispositifs.

Les inquiétudes à court-terme concernent tout le secteur du transport passager. La saison dépendra des décisions qui seront prises mais également des contraintes liées aux gestes barrières comme la distanciation. Les vedettes à passagers savent qu'elles ne pourront pas accueillir du public dans de bonnes conditions. Aussi, toute la flotte du patrimoine maritime gérée par des structures associatives et des bénévoles est source d'inquiétudes concernant la pérennité des structures en question. Parler du transport passager invite également à évoquer les compagnies de ferries, notamment celles installées sur la Manche avec la menace du Brexit toujours présente.

Les difficultés liées aux relèves d'équipage sont toujours très problématiques et auront un impact psychologique sur un certain nombre de marins. Cela est particulièrement vrai lorsque l'on voit que les temps de navigation sont parfois multipliés par deux. Ces aspects pouraient avoir des conséquences non-négligeables sur l'attractivité du métier.

À moyen-terme, les inquiétudes concernent les impacts économiques pour les entreprises. La Touline a consulté près de 80 entreprises (TPE et PME essentiellement), tous secteurs confondus. Plus de 50% d'entre elles ont partiellement maintenu leurs activités et 70% n'envisagent pas de licenciement. Toutefois, le plus inquiétant reste la visibilité en matière de trésorerie. Il y a eu des reports de charges sociales et plusieurs dispositifs ont été mis en place pour soutenir les entreprises mais le remboursement des charges sociales reportées aura un impact au niveau du fonctionnement de ces entreprises et au niveau du recrutement.

Il faut également souligner un autre point : le secteur associatif doit être reconnu à sa juste valeur avec le rôle majeur qu'il joue au niveau national pour contribuer au lien social. Les valeurs humaines sont importantes et doivent être prises en considération. On constate, d'ailleurs, qu'un nombre croissant de jeunes se montre intéressé et souhaite trouver un sens à leur vie professionnelle. Le secteur maritime a un rôle fort à jouer dans ce domaine. Cela concerne particulièrement les activités liées au développement durable où l'on voit de plus en plus de jeunes créer des entreprises, malgré certaines difficultés liées à la réglementation. Il est indispensable de leur donner une vision et c'est avec une vision maritime au niveau national que l'on pourra y parvenir de manière collective.

pôle emploi

semaine-emploi-maritime.fr

#emploimaritime #VersUnMétier #AvecPoleEmploi

AVANT-PROPOS

Les activités économiques en lien avec le secteur maritime et fluvial sont en plein essor et les besoins en emploi et compétences progressent fortement. L'économie maritime mondiale pourrait représenter 3 000 milliards de dollars et 40 millions d'emplois d'ici 2030, selon un rapport de l'OCDE[1].

Avec le deuxième plus grand domaine maritime au monde (plus de 10 millions de kilomètres carrés) la France dispose d'un potentiel de développement économique majeur.

La dynamique de création d'emplois du secteur doit se confirmer dans les prochaines années en raison des évolutions technologiques et des innovations concernant les produits et services maritimes, leviers de croissance significatifs et opportunités majeures pour les entreprises de la filière.

Ainsi, parmi les 900 métiers que compte le secteur maritime et fluvial, les métiers dits « traditionnels » effectués sur mer et sur terre côtoient aujourd'hui de nouveaux emplois liés au numérique et au développement d'entreprises innovantes.

Dans ce contexte, les besoins en recrutement sont nombreux et Pôle emploi est pleinement mobilisé auprès des entreprises comme des demandeurs d'emploi. Il est en effet essentiel de mieux faire connaître ces métiers, tout comme il est primordial d'accompagner l'apprentissage des compétences nécessaires pour satisfaire les besoins.

Au cœur de cette mobilisation au service de l'emploi maritime, il y a la Semaine de l'Emploi Maritime, inscrite par le Premier ministre lors du Comité Interministériel de la Mer (CIMER) du 15 Novembre 2018 parmi les actions maritimes de l'État.

Elle est soutenue, à ce titre, par le Secrétaire Général de la Mer et l'ensemble des entreprises regroupées au sein du Cluster Maritime Français.

Cet événement est l'occasion de donner un coup de projecteur sur les métiers de la mer, de faciliter l'orientation vers les formations qui y mènent et de favoriser la rencontre entre les entreprises et les candidats.

La 5ème édition de la Semaine de l'Emploi Maritime, qui se déroule du 23 au 27 mars 2020, est organisée par Pôle emploi, ses partenaires et les entreprises du secteur, dans l'ensemble des régions et collectivités territoriales de métropole et d'outre-mer.

[1] *« L'économie de la mer en 2030 », OCDE, mai 2017*

01

ÉTAT DES LIEUX DE L'EMPLOI ET DES OPPORTUNITÉS D'EMPLOI DANS LE SECTEUR MARITIME

Un contexte favorable, de réelles perspectives de développement

L'évaluation économique du poids du secteur maritime est complexe ; une étude réalisée par le Boston Consulting Group (BCG) pour la Fondation de la Mer avance toutefois que l'espace maritime français, le deuxième au niveau mondial, générerait l'équivalent de 14 % de notre PIB, soit près de 270 milliards d'euros par an[2].
Le secteur de la mer pèserait ainsi près de trois fois plus que le secteur automobile et plus de cinq fois plus que le secteur aéronautique.

En 2018, le secteur maritime et fluvial employait près de 461 000 emplois salariés, hors personnels militaires, dans plus de 57 000 structures.

Le tourisme reste incontestablement l'activité qui génère le plus de valeur ajoutée, en considérant le potentiel encore à exploiter, notamment via le soutien des secteurs d'avenir (biotechnologies, énergies renouvelables, etc.) ou l'accompagnement de la transformation des activités « historiques » (ports, construction navale, filière pêche, etc.).
Cependant, les prévisions d'ensemble sont optimistes. En 2019, hors tourisme, 161 000 embauches ont ainsi été enregistrées au sein de la filière mer.

TOP 3 DE L'EMPLOI SALARIÉ DE LA FILIÈRE MARITIME (HORS TOURISME) EN 2018 :

41 % Services portuaires et nautiques
19 % Travaux en mer
17 % Construction et maintenance navale

TOP 3 DES EMBAUCHES MARITIMES (HORS TOURISME) EN 2019 :

64 % Services portuaires et nautiques
18 % Pêches et cultures marines
5 % Transformation des produits de la mer

Source : Acoss/Urssaf - DPAE hors intérim, Acoss/Urssaf, MSA, année 2019.

[2] *« La maritimisation de l'économie française », Boston Consulting Group – Fondation de la mer, février 2017*

Une diversité de métiers, sur terre comme sur mer

Aujourd'hui, le périmètre d'emplois considérés comme maritimes et littoraux recouvre plus de 900 métiers répartis dans dix familles d'activités : hôtellerie-restauration, activités et loisirs littoraux, construction et maintenance navale et nautique, services portuaires et nautiques, transformation des produits de la mer, pêches et cultures marines, R&D et ingénierie maritime, personnel embarqué, défense et administrations maritimes, travaux en mer.

Ces 10 familles d'activités peuvent être schématiquement présentées en trois groupes : les activités maritimes en mer, les activités maritimes sur terre et les services liés à la mer, avec d'une part des métiers « traditionnels » effectués sur mer et sur terre, et d'autre part de nouveaux métiers liés à l'innovation et aux nouvelles technologies :

- les activités maritimes en mer regroupent les métiers liés aux pêches et aux cultures marines (aquaculture, ingénierie en agriculture et environnement naturel, équipage de la pêche), le personnel embarqué (équipage et encadrement de la navigation maritime) et les travaux en mer (activités oil&gas, offshore, aménagement portuaire, énergies marines renouvelables) ;
- les activités maritimes sur terre regroupent les métiers liés aux services portuaires et nautiques (manutention, réparation, installation et maintenance…), la défense et les administrations maritimes (sécurité civile et secours), la construction et la maintenance navale et nautique (soudage, chaudronnerie, mécanique…), la R&D et ingénierie maritime (recherche, ingénierie et études) et la transformation des produits de la mer ;
- enfin, les services liés à la mer regroupent les métiers de l'hôtellerie-restauration balnéaire (métiers de la thalasso, restauration côtière…) et les activités et loisirs littoraux (animation d'activités culturelles, sportives et environnementales, activités commerciales d'équipements balnéaires…).

De forts besoins en recrutement

En 2019, plus de 231 000 offres d'emploi « Mer » ont été diffusées dans la filière maritime. Les entreprises recrutent principalement sur le littoral mais la répartition de ces emplois peut varier selon le contexte économique local (présence d'un port de pêche, d'un chantier naval, d'un port militaire…). Par ailleurs, la chaîne de valeur de l'économie maritime permet de constater que les métiers liés au maritime existent également à l'intérieur des terres (fonctions supports et aussi industries).

TOP 10 DES MÉTIERS LES PLUS RECHERCHÉS PAR LES ENTREPRISES

- Soudage manuel
- Service et restauration
- Chaudronnerie-tôlerie
- Maintenance électrique
- Management et ingénierie études, recherche et développement industriel
- Maintenance mécanique industrielle
- Personnel polyvalent en restauration
- Plonge en restauration
- Peinture industrielle
- Personnel d'étage

En termes de métiers et de compétences recherchées, les besoins sont variés (voir ci-après quelques exemples) et l'enjeu est autant d'attirer les demandeurs d'emploi vers ces métiers que de les former à les exercer, et, enfin, de les garder au sein des structures d'emplois maritimes.

CONSTRUCTION ET MAINTENANCE NAVALE

- Contrôler le fonctionnement d'un outil ou d'un équipement
- Couper les éléments et les mettre à dimensions et en forme par pliage, cintrage, oxycoupage
- Régler les paramètres des machines et des équipements

R&D ET INGÉNIERIE MARITIME

- Identifier et interpréter les données et caractéristiques géographiques et analyser les résultats
- Restituer et mettre en forme les données géographiques pour l'édition cartographique
- Sélectionner, traiter et réaliser l'analyse spatiale de données géographiques

ACTIVITÉ ET LOISIRS LITTORAUX

- Organiser ou adapter la séance d'animation selon le déroulement de la journée
- Préparer l'espace d'animation et guider les participants tout au long de la séance
- Surveiller le déroulement de l'activité et veiller au respect des consignes de jeux, des règles de vie sociale

PERSONNEL EMBARQUÉ

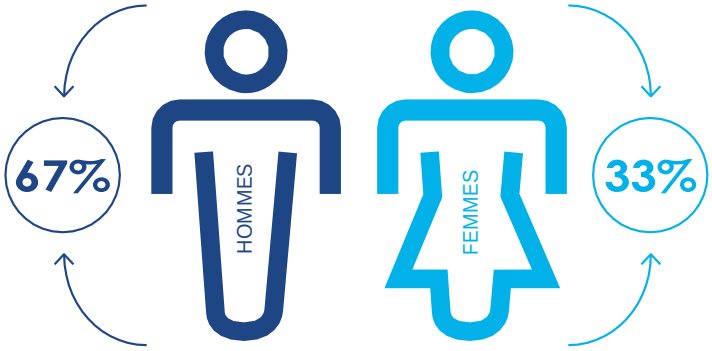
- Procéder aux manœuvres d'amarrage/largage d'amarres, de mise en fonctionnement et de conduite du bateau en lien avec l'équipage
- Maîtriser les procédures d'entretien de bateaux
- Maîtriser les procédures d'utilisation de bateaux

Les 3 compétences les plus recherchées en 2019 pour 4 familles de métiers de la filière maritime.

Source : Pôle emploi, Statistiques Mensuelles du Marché du Travail.

En 2019, 187 000 demandeurs d'emploi recherchaient un métier dans la filière maritime.

Si certains métiers maritimes nécessitent une formation spécifique, d'autres métiers nécessitent simplement d'adapter et de transférer des compétences existantes au contexte marin, et la transition peut être rapide (en passant des certificats de sécurité par exemple, ou en testant une immersion professionnelle au sein d'une entreprise marine). Les formations aux métiers de la mer et du littoral concernent ainsi toutes les filières, de la formation initiale à la formation professionnelle continue, toutes les qualifications du CAP à l'ingénieur, et tous les secteurs économiques. En 2019, près de 89 000 entrées en formation de demandeurs d'emploi ont été comptabilisées, dont près de 55 000 ont été financées par Pôle emploi.



LE PROFIL DES DEMANDEURS D'EMPLOI

16% Jeunes (moins de 25 ans)

22% Seniors (50 ans ou plus)

46% Inscrits depuis un an ou plus

37% en activité réduite (catégories B, C)

02

LE PROJET « PÔLE EMPLOI MARITIME » ET LA SEMAINE DE L'EMPLOI MARITIME

Compte tenu des perspectives fortes et du potentiel de développement que revêt l'économie bleue, la mobilisation des acteurs publics comme privés est la clé.

Le projet « Pôle emploi Maritime » est une vaste démarche au service de l'emploi sur le littoral. Dans ce cadre, la Semaine de l'Emploi Maritime est devenue, depuis les décisions du Comité Interministériel de la Mer (CIMER) du 15 novembre 2018, une des actions maritimes prioritaires de l'Etat au titre de l'attractivité des métiers.

Cette démarche interrégionale, qui concerne l'ensemble des régions et collectivités territoriales de métropole et d'outre-mer, est nécessairement partenariale puisqu'elle est doit être adaptée aux spécificités de chacun de ces territoires et agir à la fois sur l'orientation, la formation et l'emploi.

Ainsi, cette démarche vise à :

- favoriser les transitions professionnelles vers les emplois maritimes (informer sur les métiers, orienter vers les bonnes formations, faciliter la mise en relation…) ;
- développer les relations avec les entreprises du maritime et répondre à leurs besoins en recrutement ;
- contribuer à l'attractivité des territoires littoraux et accompagner la création d'activité ;
- mobiliser un écosystème de partenaires publics pour accompagner les parcours professionnels.

La Semaine de l'Emploi Maritime, qui est la plus grande manifestation sur l'emploi maritime en France, marque le temps fort de cette démarche.

Cette opération, dont la 1ère édition s'est déroulée en Bretagne en 2016, prend chaque année de plus en plus d'ampleur puisqu'elle réunira cette année 18 régions.

Elle reçoit le soutien de l'État et des collectivités, des entreprises du secteur « Mer » et de l'ensemble des partenaires de Pôle emploi pour la formation et l'accompagnement des demandeurs d'emploi et des jeunes.

SUR LE PLAN NATIONAL, ELLE EST SOUTENUE ET ORGANISÉE EN COLLABORATION AVEC :

- → Le Secrétariat Général de la Mer
- → Le Cluster Maritime Français
- → L'AFPA
- → L'APEC
- → Le Campus des Industries Navales
- → Le Comité France Maritime
- → Ecole Nationale de Voile et des Sports Nautiques
- → Le Cnam Itip
- → Workinblue
- → Le marin
- → EVOLEN
- → France Filière Pêche
- → La Fédération des Industries Nautiques
- → Le GICAN
- → La Marine Nationale
- → NAVAL Group
- → L'Ecole Nationale Supérieure Maritime
- → Centre Européen de Formation Continue Maritime
- → La Touline
- → L'institut Français de la Mer
- → Clic&Sea

03

LA SEMAINE DE L'EMPLOI MARITIME 2020 ET LES ÉVÉNEMENTS ORGANISÉS À CETTE OCCASION

La 5ème édition de la Semaine de l'Emploi Maritime aura lieu du 23 au 27 mars, dans 18 régions de France, en métropole comme en outre-mer.

LES TERRITOIRES MOBILISÉS :

- → Auvergne-Rhône-Alpes
- → Bourgogne-Franche-Comté
- → Bretagne
- → Centre-Val de Loire
- → Corse
- → Grand Est
- → Guadeloupe
- → Guyane
- → Hauts-de-France
- → Île-de-France
- → Martinique
- → Mayotte
- → Normandie
- → Nouvelle-Aquitaine
- → Occitanie
- → Pays de la Loire
- → Provence-Alpes-Côte d'Azur
- → La Réunion

Cette mobilisation exceptionnelle et simultanée de tous les acteurs de l'économie bleue vise à accompagner les recrutements des entreprises et à orienter les demandeurs d'emploi vers ces emplois via des actions de promotion des métiers, d'orientation vers les formations et des rencontres entre les entreprises et les candidats.

Pendant la Semaine de l'Emploi Maritime, de très nombreux événements et animations seront organisés dans les agences Pôle emploi ou au sein d'établissements publics et d'entreprises concernées (visites d'entreprises ou de chantiers, journées portes ouvertes dans les centres de formation, forums de recrutement, job dating, petits-déjeuners entreprises, ateliers d'information sur les métiers, etc.). A titre d'exemple :

- En Île-de-France, l'agence Pôle emploi de Brancion (15ème arrondissement) organise un job dating des métiers du maritime le 25 mars.
- En Provence-Alpes-Côte d'Azur, une visite du chantier naval de La Ciotat est organisée le 25 mars et une découverte des métiers embarqués aura lieu le 27 mars, à bord d'un bateau-école, à la Seyne sur Mer.
- Dans les Pays de la Loire, une découverte des métiers du nautisme en réalité virtuelle sera proposée ainsi qu'une action de nettoyage des plages aux Sables-d'Olonne.

Tous ces événements s'inscrivent dans l'opération #VersUnMétier, initiée par Pôle emploi en septembre 2018 afin de faire connaître aux demandeurs d'emploi les métiers ou secteurs en tension et à renforcer leur attractivité pour satisfaire les besoins en main-d'œuvre des entreprises.

En complément de ces actions en régions, élaborées dans chaque territoire avec les partenaires et les professionnels du maritime, des actions nationales communes viennent compléter le dispositif :

- Un site internet pour trouver les évènements en régions, les métiers, les formations et un Jobboard :

  http://www.semaine-emploi-maritime.fr/ ;
- Une étude statistique interrégionale sur la filière maritime.

pôle emploi

STATISTIQUES,
ÉTUDES ET ÉVALUATIONS MARS 2020 #20.011

STATISTIQUES ET INDICATEURS

LA FILIÈRE MARITIME POUR LES RÉGIONS DU LITTORAL DE FRANCE MÉTROPOLITAINE ET D'OUTRE-MER

pôle emploi

SOMMAIRE

p. 2 L'emploi salarié dans la filière maritime
p. 3 Les embauches de la filière mer
p. 4 Les offres d'emploi de la filière mer collectées par Pôle emploi
p. 5 Les compétences recherchées
p. 6 Les demandeurs d'emploi
p. 7 Les actions de formation à destination des demandeurs d'emploi dans la filière maritime
p. 8 Périmètre et méthodologie

EN 2018, LE SECTEUR MARITIME ET FLUVIAL EMPLOYAIT PRES DE

461 000

SALARIÉS

http://www.semaine-emploi-maritime.fr

Semaine de l'Emploi Maritime du 23 au 27 mars 2020

Les activités économiques en lien avec le secteur maritime et fluvial sont en plein essor et les besoins en emploi et compétences progressent fortement. En 2018, le secteur maritime et fluvial employait près de 461 000 salariés, hors personnels militaires, dans 57 000 structures. On peut distinguer trois grands groupes de métiers de la mer :

- Les activités maritimes en mer regroupent les métiers liés aux pêches et aux cultures marines (aquaculture, ingénierie en agriculture et environnement naturel, équipage de la pêche), le personnel embarqué (équipage et encadrement de la navigation maritime) et les travaux en mer (activités Oil&gas, offshore, aménagement portuaire, énergies marines renouvelables). Elles comptent pour 17% des emplois.

- Les activités maritimes sur terre regroupent les métiers liés aux services portuaires et nautiques (manutention, réparation, installation et maintenance…), la défense et les administrations maritimes (sécurité civile et secours), la construction et la maintenance navale et nautique (soudage, chaudronnerie, mécanique…), la R&D et ingénierie maritime (recherche, ingénierie et études) et la transformation des produits de la mer. 39% des emplois se situent au sein de ces activités.

- Enfin, les services liés à la mer regroupent les métiers de l'hôtellerie-restauration balnéaire (métiers de la thalasso, restauration côtière…) et les activités et loisirs littoraux (animation d'activités culturelles, sportives et environnementales, activités commerciales d'équipements balnéaires …). Ces services à tendance touristique rassemblent 44% des emplois.

Le secteur maritime et fluvial est un secteur dynamique, avec de forts besoins en recrutement. Près de 161 000 embauches, hors tourisme, ont eu lieu en 2019. Selon les régions et les zones littorales, les besoins ne sont pas les mêmes. L'économie maritime est variée et diversement spécialisée selon les territoires.

Pôle emploi est un acteur important dans l'accompagnement de la dynamique de ce secteur. Il joue ainsi pleinement son rôle d'intermédiaire du marché du travail en proposant aux 187 000 demandeurs d'emploi liés aux métiers maritimes et fluviaux, 231 000 offres d'emploi, directement déposées à Pôle emploi ou via ses partenaires. Il est aussi financeur de formations afin de permettre au mieux aux demandeurs d'emploi d'acquérir des compétences. D'octobre 2018 à septembre 2019, 89 000 formations pour les métiers maritimes ont eu lieu, à 62% financées par Pôle emploi, pour un montant de près de 96 millions d'euros.

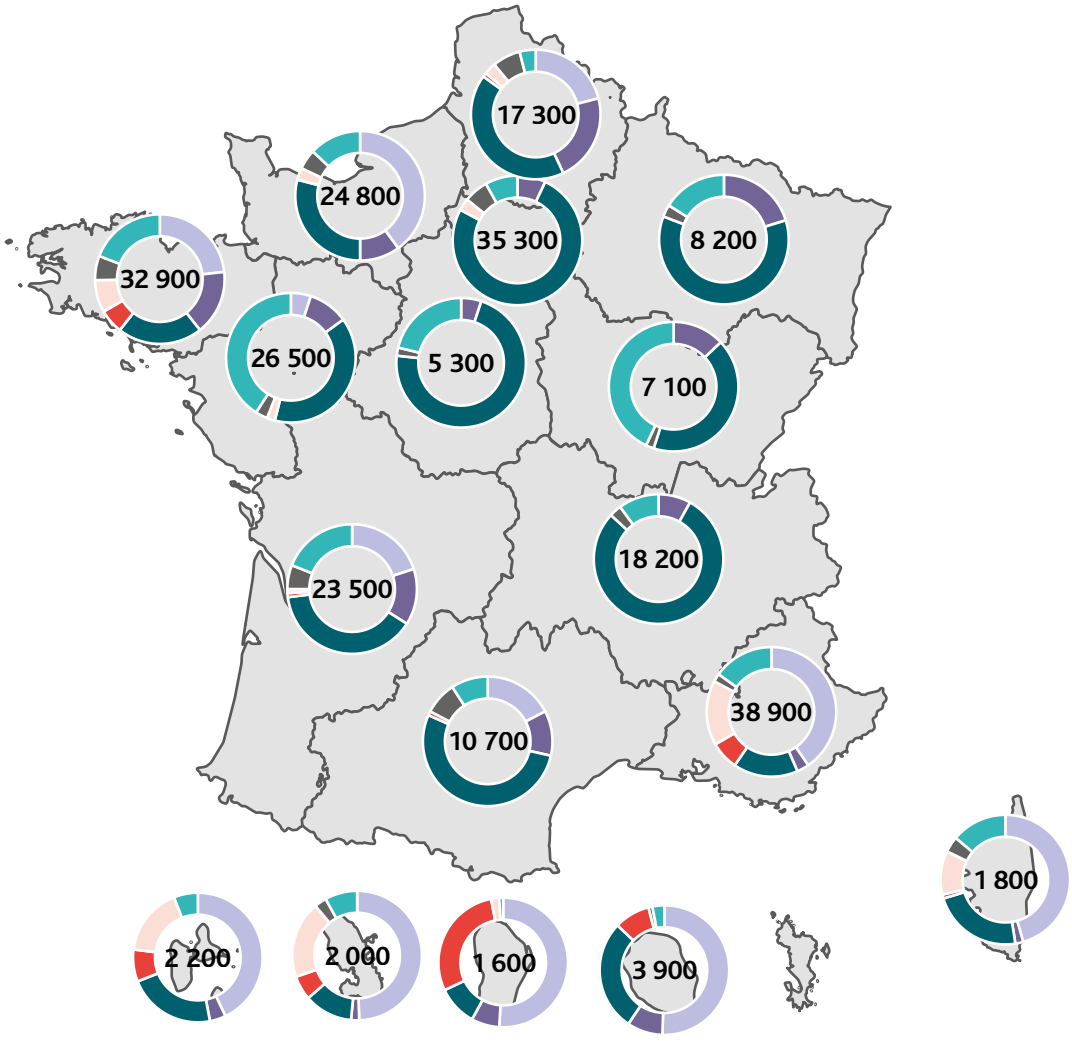
L'emploi salarié dans la filière maritime

260 100 salariés en 2018
(460 800 y.c tourisme*)

15 600 établissements
(57 000 y.c tourisme*)

Une progression marquée de l'emploi : +1,9% (+1,4% y.c tourisme*)

EMPLOI SALARIÉ DE LA FILIÈRE MARITIME - RÉPARTITION PAR FAMILLE DANS CHAQUE RÉGION COTIÈRE «HORS TOURISME»



43 300 CONSTRUCTION ET MAINTENANCE NAVALE

11 600 PÊCHES ET CULTURES MARINES

6 500 R&D ET INGÉNIERIE MARITIME

27 700 TRANSFORMATION DES PRODUITS DE LA MER

100 DÉFENSE ET ADMINISTRATIONS MARITIMES

13 200 PERSONNEL EMBARQUÉ

107 800 SERVICES PORTUAIRES ET NAUTIQUES

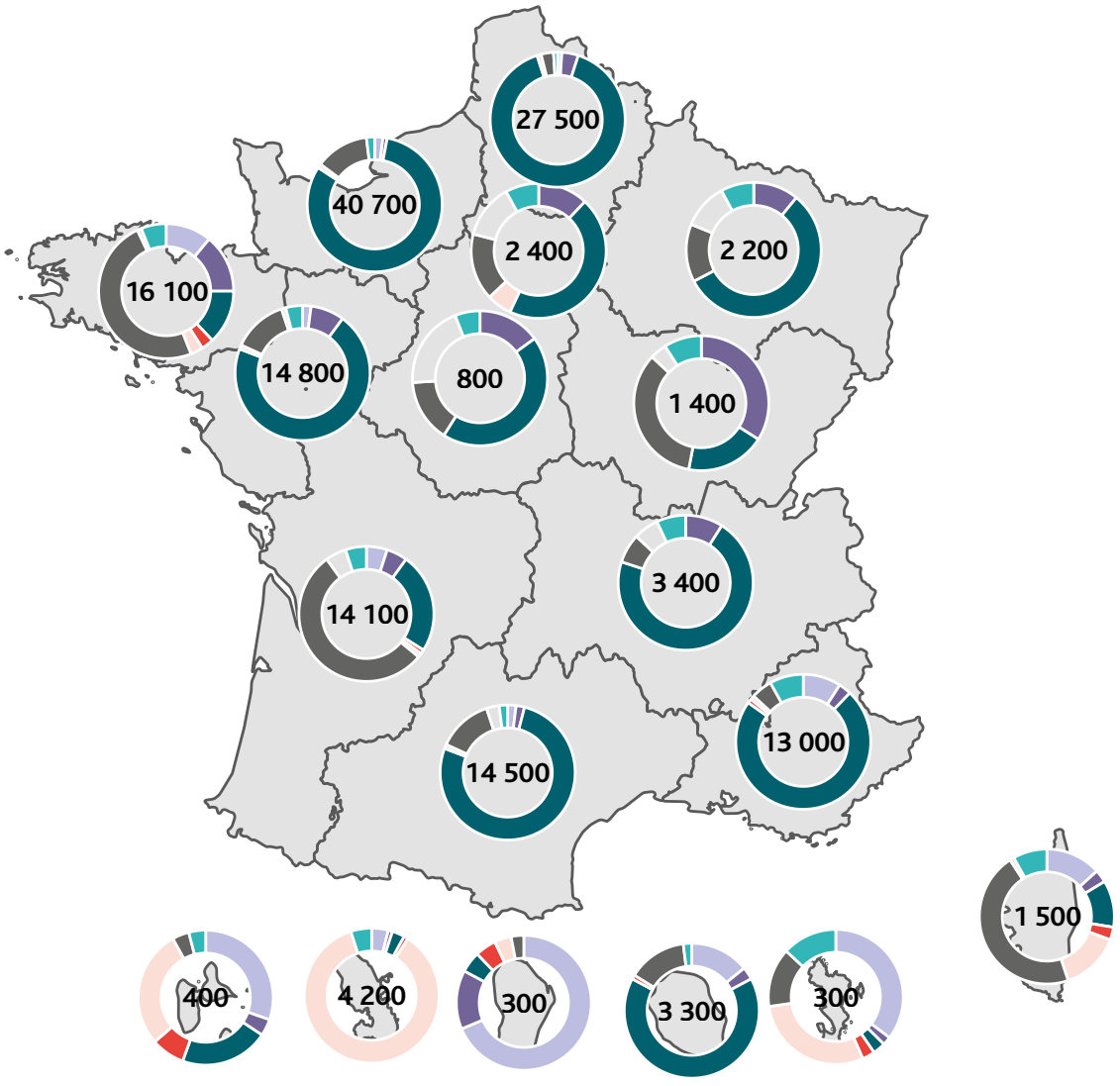
50 000 TRAVAUX EN MER

Source : ACOSS/URSSAF, 2018.
* Le tourisme représente ici l'hôtellerie-restauration et les activités et loisirs littoraux.

Les embauches de la filière mer

995 300 déclarations préalables à l'embauche (DPAE) en 2019 déposées par les entreprises dont 80% pour l'hôtellerie-restauration et 4% pour les activités et loisirs littoraux

LES EMBAUCHES SELON LE SECTEUR D'ACTIVITÉ «HORS TOURISME»



5 500 CONSTRUCTION ET MAINTENANCE NAVALE

28 900 PÊCHES ET CULTURES MARINES

1 000 R&D ET INGÉNIERIE MARITIME

8 200 TRANSFORMATION DES PRODUITS DE LA MER

2 600 DÉFENSE ET ADMINISTRATIONS MARITIMES

5 600 PERSONNEL EMBARQUÉ

102 300 SERVICES PORTUAIRES ET NAUTIQUES

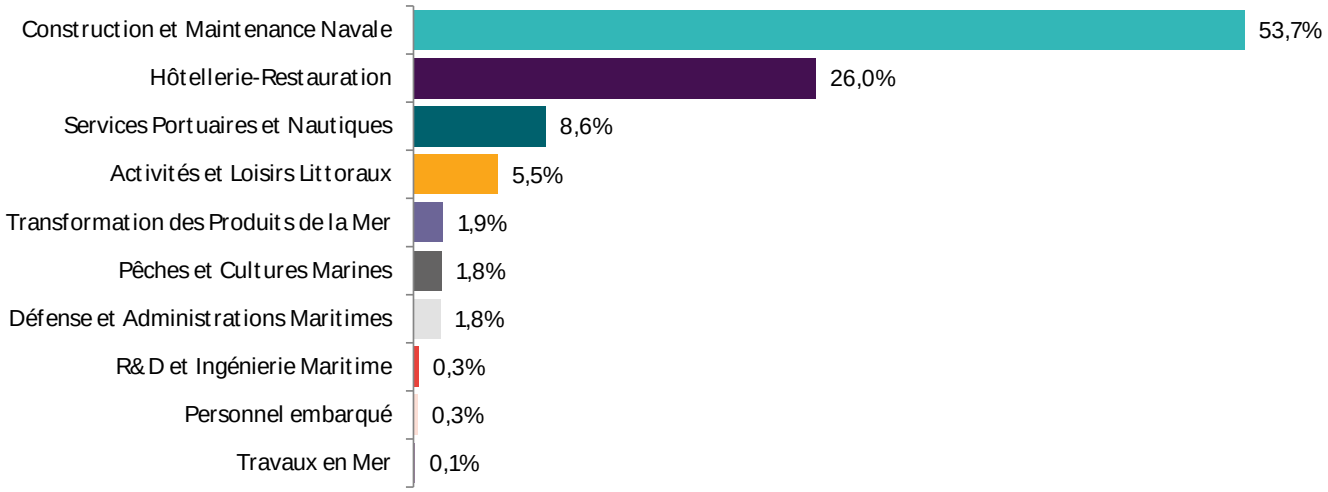
6 700 TRAVAUX EN MER

Source : DPAE hors tourisme, ACOSS/URSSAF, MSA, 2019.

Les offres d'emploi de la filière mer collectées par Pôle emploi

Plus de 231 000 offres d'emploi « Mer » collectées dans les régions maritimes en 2019 (+0,9% en un an)

OFFRES D'EMPLOI DE LA FILIÈRE MARITIME - RÉPARTITION PAR FAMILLE



TOP 10 DES MÉTIERS HORS NORME

- Soudage manuel
- Service en restauration
- Chaudronnerie - tôlerie
- Maintenance électrique
- Management et ingénierie études, recherche et développement industriel
- Maintenance mécanique industrielle
- Personnel polyvalent en restauration
- Plonge en restauration
- Peinture industrielle
- Personnel d'étage

Source : Pôle emploi, offres diffusées, 2019.

Les 3 compétences les plus recherchées en 2019 par famille de métiers

COMPÉTENCES DE LA FILIÈRE MARITIME - RÉPARTITION PAR FAMILLE

Hôtellerie - restauration

- Réaliser la mise en place de la salle et de l'office
- Débarrasser une table
- Dresser les tables

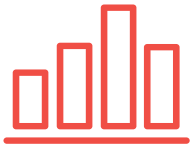
Pêches et cultures marines

- Conditionner un produit
- Préparer un produit au conditionnement
- Récolter le produit d'un élevage

Construction et maintenance navale

- Contrôler le fonctionnement d'un outil ou équipement
- Couper les éléments et les mettre à dimensions et en forme par pliage, cintrage, oxycoupage
- Régler les paramètres des machines et des équipements

R&D et ingénierie maritime



- Identifier et interpréter les données et caractéristiques géographiques et analyser les résultats
- Restituer et mettre en forme les données géographiques pour l'édition cartographique
- Sélectionner, traiter et réaliser l'analyse spatiale de données géographiques

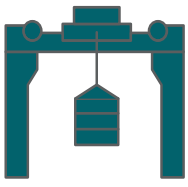
Activités et loisirs littoraux

- Organiser ou adapter la séance d'animation selon le déroulement de la journée
- Préparer l'espace d'animation et guider les participants tout au long de la séance
- Surveiller le déroulement de l'activité et veiller au respect des consignes de jeux, des règles de vie sociale

Personnel embarqué

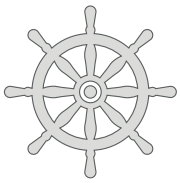
- Procéder aux manoeuvres d'amarrage/ largage d'amarres, de mise en fonctionnement et de conduite du bateau en lien avec l'équipage
- Procédures d'entretien de bateaux
- Procédures d'utilisation de bateaux

Services portuaires et nautiques



- Contrôler l'état du matériel
- Manœuvrer une grue de chantier
- Réaliser les opérations de déblocage, stabilisation sur un engin de levage

Défense et administrations maritimes



- Assurer une maintenance de premier niveau
- Entretenir un outil ou matériel
- Évaluer la situation, les risques et déterminer les actions d'assistance et de secours à personnes ou de lutte contre les sinistres

Transformation des produits de la mer

- Réceptionner un produit
- Entretenir un poste de travail
- Trier les poissons et effectuer leur préparation

Travaux en mer

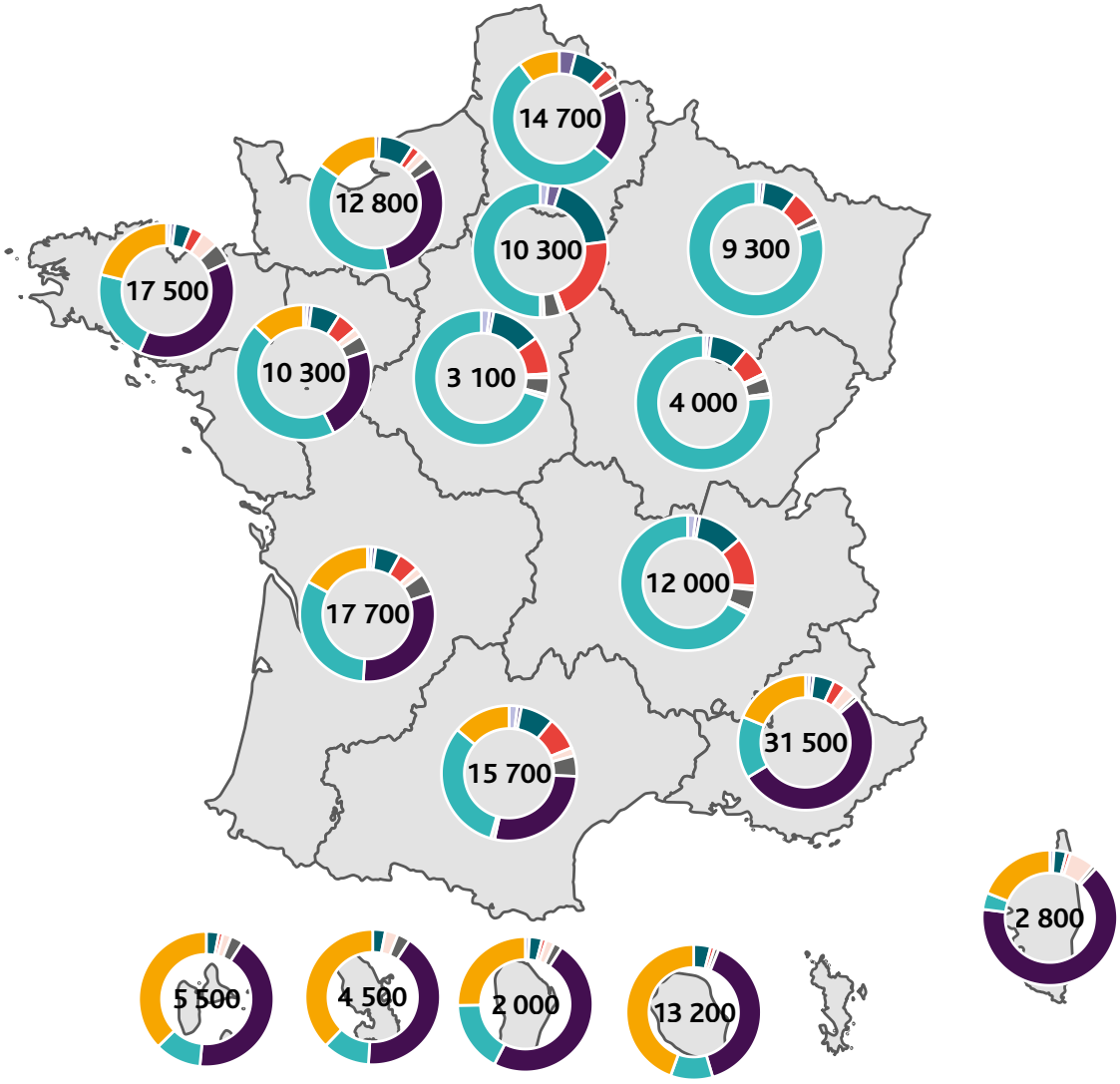
- Établir des résultats d'analyses et de mesures
- Interpréter les relevés géologiques de sols, sous-sols, roches et étudier les caractéristiques (étendues, compositions, géométrie, ...)
- Réaliser des relevés de sondage, forage, pollution des sols et sous-sols

Source : Pôle emploi, Statistiques Mensuelles du Marché du Travail.

Les demandeurs d'emploi

186 900 demandeurs d'emploi
L'évolution sur un an dans la filière maritime : - 6,4 %

DEMANDEURS D'EMPLOI DE LA FILIÈRE MARITIME - RÉPARTITION PAR FAMILLE ET ÉVOLUTION ANNUELLE



65 500 CONSTRUCTION ET MAINTENANCE NAVALE

6 100 PÊCHES ET CULTURES MARINES

9 700 R&D ET INGÉNIERIE MARITIME

2 100 TRANSFORMATION DES PRODUITS DE LA MER

800 DÉFENSE ET ADMINISTRATIONS MARITIMES

3 800 PERSONNEL EMBARQUÉ

12 800 SERVICES PORTUAIRES ET NAUTIQUES

1 900 TRAVAUX EN MER

53 900 HÔTELLERIE ET RESTAURATION

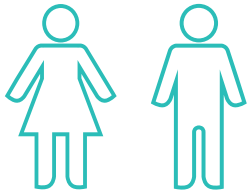
33 300 ACTIVITÉS ET LOISIRS LITTORAUX

Source : Pôle emploi, Statistiques Mensuelles du Marché du Travail, 2019, moyenne des DEFM sur 12 mois.

Zoom sur... les familles de métiers

Le profil des demandeurs d'emploi

41% 59%



Femmes Hommes

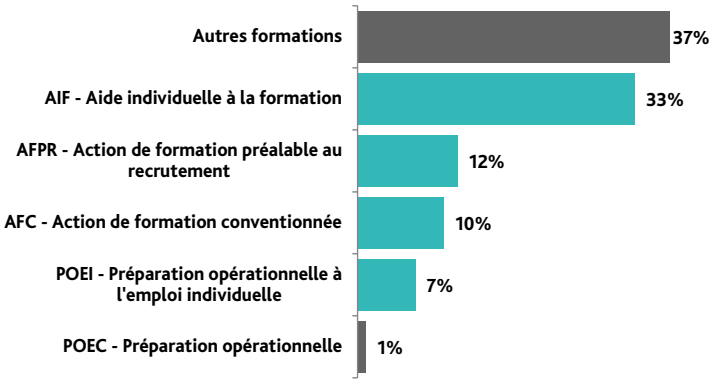
18% jeunes (moins de 25 ans)

20% seniors (50 ans ou plus)

55% inscrits depuis un an ou plus

35% en activité réduite (catégories B, C)

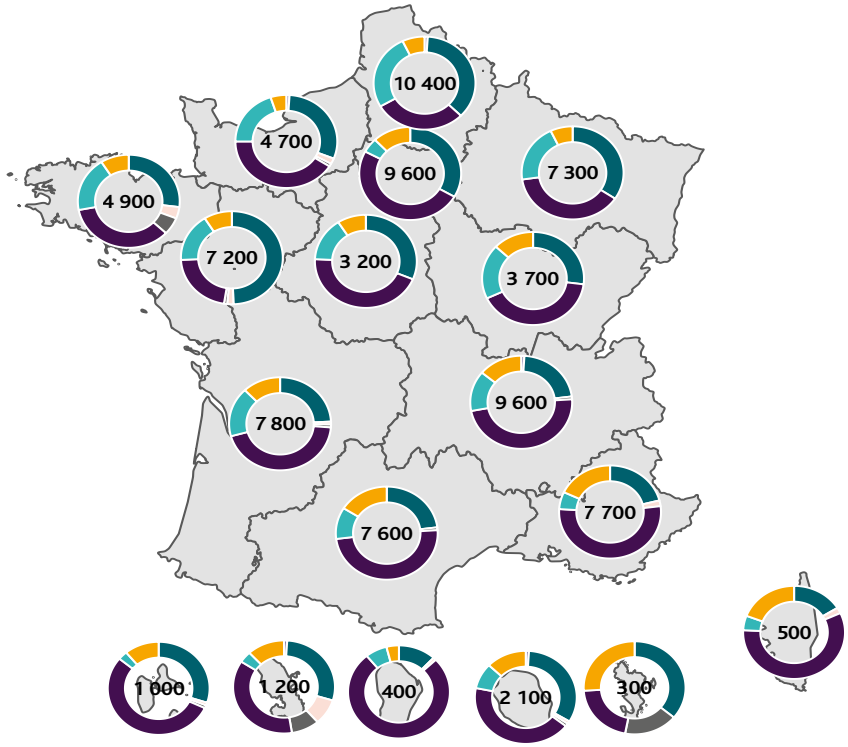
LES ACTIONS DE FORMATION À DESTINATION DES DEMANDEURS D'EMPLOI DANS LA FILIÈRE MARITIME D'OCTOBRE 2018 À FIN SEPTEMBRE 2019



89 000 entrées en formation pour les demandeurs d'emploi

55 100 formations financées par Pôle Emploi pour **96 millions d'euros**

ENTRÉES EN FORMATION DES DEMANDEURS D'EMPLOI - RÉPARTITION PAR FAMILLE



10 100 ACTIVITÉS ET LOISIRS LITTORAUX

13 200 CONSTRUCTION ET MAINTENANCE NAVALE

37 000 HÔTELLERIE ET RESTAURATION

900 PÊCHES ET CULTURES MARINES

800 PERSONNEL EMBARQUÉ

100 R&D ET INGÉNIERIE MARITIME

26 600 SERVICES PORTUAIRES ET NAUTIQUES

300 TRANSFORMATION DES PRODUITS DE LA MER

si_20.000_filière_maritime_version_8_pages.pdf 1 26/05/2020 17:18

Périmètre de la filière emploi maritime

Une filière structurée autour de 10 familles de métiers et de secteurs d'activité

- ACTIVITÉS ET LOISIRS LITTORAUX
- CONSTRUCTION ET MAINTENANCE NAVALE
- DÉFENSE ET ADMINISTRATIONS MARITIMES
- HÔTELLERIE-RESTAURATION
- PÊCHES ET CULTURES MARINES
- PERSONNEL EMBARQUÉ
- R&D ET INGÉNIERIE MARITIME
- SERVICES PORTUAIRES ET NAUTIQUES
- TRANSFORMATION DES PRODUITS DE LA MER
- TRAVAUX EN MER

Méthode de constitution des familles de métiers/secteurs

Famille de métiers recherchés : 936 appellations métier (nomenclature plus fine que les codes métiers de Pôle emploi) connectées à la filière maritime ont été sélectionnées, puis chacune a été affectée à l'une des 10 familles de métiers maritimes.

Famille de secteurs d'activité : 54 secteurs de la Nomenclature des Activités Française (NAF) connectés à la filière maritime, ont été sélectionnés puis répartis au sein des 10 familles de métiers maritimes.

Restriction littorales : Pour certaines familles de métiers, il n'est pertinent de les considérer au sein de l'emploi maritime que lorsqu'on se situe sur le littoral. Ainsi une liste de cantons-villes littoraux a été construite.

Pour l'ensemble des statistiques relatives aux entreprises (emploi, offres, compétences demandées, embauches), les travaux en mer, les activités et loisirs littoraux, la R&D et ingénierie ainsi que l'hôtellerie-restauration sont circonscrits aux cantons littoraux. Pour la demande d'emploi, on restreint les familles de l'hôtellerie-restauration et des activités et loisirs littoraux à ces mêmes zones.

Sources des données

Demande d'emploi : Pôle emploi (statistique du marché du travail), 2019.

Offres d'emploi diffusées : Pôle emploi (statistique du marché du travail), 2019.

Entrées en formation : Pôle emploi, d'octobre 2018 à septembre 2019.

Emploi salarié : ACOSS/URSSAF, 2018.

Déclarations préalables à l'embauche : ACOSS/URSSAF, 2019.

Enfin, concernant les deux familles de secteurs d'activité :

- la famille des Pêches et cultures marines ne contient pas les données de la MSA, ce qui sous-estime les effectifs salariés réels ;
- l'emploi salarié dans la Défense et les administrations maritimes n'est pas disponible.

Directeur de la publication
Jean BASSÈRES

Directeur de la rédaction
Cyril NOUVEAU

Réalisation
Direction des Statistiques, des Études et de l'Évaluation

Pôle emploi,
1 avenue du Docteur Gley
75987 Paris cedex 20

www.pole-emploi.org

pôle emploi

ISSN 2555-8404

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE MARITIME

POINT DE SITUATION ET PERSPECTIVES DE REPRISE

Quelques chiffres « journal du COVID19 »

Sur la période, en moyenne : 82 % des agents sont en télétravail et 13 % en autorisations spéciales d'absence (ASA)
1 seul cas de COVID à l'ENSM depuis le 16 mars, date de fermeture de l'école
0 droit de retrait exprimé
100 % de réalisation des cours en Enseignement à distance (EAD) hors zones blanches, cours théoriques, hors TP
1 CA, 3 CHS et 3 CT réalisés à distance depuis le 16 mars 2020
1 commission d'aide spéciale COVID 19 (une dizaine d'étudiants soutenus)
10k€ de matériel informatique (tablette et clé 4G) pour les étudiants en difficulté
70 k€ EPI et EPC adaptés notamment aux salles de simulateurs, les commandes sont renouvelées en tant que de besoins.

Calendrier

16 mars : fermeture des quatre sites de l'ENSM

17 mars : mise en place de l'enseignement à distance, EAD, Validation par la tutelle et l'inspection générale d'enseignement maritime.

11 mai : réouverture des sites ENSM, retour d'agents techniques et administratifs (10à 15 par site, soit 20 %), quelques enseignants

2 juin : retour de certains élèves pout TP diplômants (Formation professionnelle principalement)

Demande de dérogation spécifique pour les séquences pédagogiques ne pouvant se réaliser à distance pour les élèves des sections d'officier chef de quart passerelle international (OCQPi) et d'études supérieures de la marine marchande (DESMM). Sans la réalisation de ces formations obligatoires, les élèves de dernière année de formation à l'ENSM (OCQPI et DESMM) ne pourront terminer leur scolarité et se voir délivrer le diplôme nécessaire à :

- La poursuite de leur carrière ;
- La réalisation de leurs engagements contractuels auprès des armateurs ;
- Aux relèves des marins embarqués pour assurer la continuité du transport maritime nécessaire à l'approvisionnement stratégique ;
- La stabilisation du système de recrutement des nouveaux officiers au sein des navires sous pavillon français ;
- Au respect des saisonnalités des embarquements

1er septembre : retour général selon situation COVID19

Instances et dialogue social

L'ENSM est dotée d'un PCA, plan de continuité d'activités et d'un PRA, plan de reprise d'activité avec annexe par site- COVID19, validé en CHSCT et CT. Ces dispositions s'appliquent aux locataires des locaux de l'ENSM et aux visiteurs. L'école bénéficie d'une mention spécifique dans l'annexe 3 du PRA MTES afin de poursuivre ses enseignements de travaux pratiques en simulateur notamment
CHSCT / CT exceptionnels : 10 avril, 28 avril, 20 mai, 26 mai
CHSCT : 29 mai
CT : 3 juin
Mise en place d'une commission d'aide COVID19
Aides aux agents : 2 en cours
Aide aux étudiants : 8 en cours

Continuité pédagogique

Les circonstances sanitaires exceptionnelles liées à la propagation du Covid19 ont amené notre gouvernement à acter le 13 mars la fermeture des sites d'enseignement supérieur aux étudiants, puis le 16 mars le confinement au niveau national.

Compte tenu de la demande de la ministre en charge de l'enseignement supérieur de maintenir la continuité de l'enseignement, l'ENSM, en accord avec la DAM, sur avis de l'IGEM, a trouvé des solutions pour mettre en place en urgence l'enseignement à distance (EAD).

Ainsi, l'équipe pédagogique de l'ENSM a travaillé à l'organisation de la dispense de cours à distance et a déployé tous ses efforts pour répondre à la demande, relayée par la décision **N° 058/DG/2019-2020** de la directrice générale de l'ENSM, décision qui par ailleurs formalise également le passage à l'EAD.

L'EAD n'étant pas prévu systématiquement dans les modalités d'enseignement (règlement des études relatif aux formations initiale et professionnelle), sa mise en place a représenté un réel défi pour l'équipe pédagogique, les enseignants et les élèves.

Outils

L'ENSM disposait des outils nécessaires pour mettre en œuvre les modalités de l'EAD, plateforme pédagogique, systèmes de visio, mails, … Toutefois un projet de « professionnalisation » de ces moyens est à étudier notamment pour garantir les évaluations à distance. Le recrutement d'un ingénieur pédagogique assurera cette action.

Cours et TP

100% des cours académiques ont eu lieu.

Le problème se pose réellement pour les travaux pratiques : l'ENSM a demandé une disposition spéciale portée au PRA du MTES afin de pouvoir réaliser les TP simulateurs principalement ces années terminales des cursus, aboutissant à un diplôme. Il est donc prévu le retour de certains élèves au 2

juin, sous réserve de la disponibilité des EPI, de l'installation des EPC. Les prestations pédagogiques se réaliseront par petits groupes en appliquant les gestes barrière. Une analyse des risques a été menée.

Pour les élèves en FP, autorisation du MESRI et MTES. Elèves concernés :

A Nantes pour les Capitaines 3000 à Nantes (élèves issus OCQP de la même année),

A Saint-Malo, des OCQM CM3000kW (élèves issus OCQM de la même année) et Chef 8000 kW, et les Probatoires OCQM, possiblement et uniquement sur un examen de trois jours, qui se déroulera dans les centres des affaires maritimes d'Outre-mer, pour les Ultramarins.

Pour les élèves en formation initiale : l'autorisation (annexe 3 du PRA) devrait être annoncée le 15 mai. Elèves concernés :

Au Havre pour les classes de M2A et d'OCQPI-3

A Saint-Malo pour les EOM-3 (OCQM-CM8000 kW_3) et MASEN

Pour la formation continue : le site du ministère du travail annonce la réouverture des centres de formation continue à compter du 11 mai.

Nos élèves doivent suivre des stages de formations continues courtes STCW pour être diplômés/brevetés et pouvoir embarquer.

Les navigants doivent suivre des formations pour maintenir leurs brevets ou obtenir des certificats pour embarquer sur certains types de navires.

Les armateurs doivent dérouler leur plan de formation pour conforter l'avenir.

L'ENSM doit répondre à ses clients internes et externes et montrer son aptitude à s'adapter, dans un cadre garantissant la qualité des formations et la sécurité des formateurs et des stagiaires.

Impact financier

Une première ébauche de l'impact financier fait ressortir des moindres dépenses (déplacements, fluides, frais d'emploi de vacataires ..) mais surtout un manque à gagner en prestation de formation continue qui pourrait atteindre 1 million d'euros pour l'année 2020.

En conclusion : ce qui anime les acteurs de l'ENSM pour la continuité pédagogique et la reprise d'activités

- Identifier les mesures sanitaires nécessaires à la reprise des différentes activités en présentiel et les mettre en place ;
- Assurer et organiser la reprise progressive des activités de l'école, pédagogiques, administratives et techniques avec notamment la perspective de la rentrée scolaire 2020 ;
- Accueillir les agents, enseignants, élèves de l'ENSM et autres usagers dans des conditions optimales de sécurité sanitaire ;

- S’assurer de la continuité des activités de l’établissement en cas de nouvelle vague de contamination.

- Capitaliser sur les actions et mesures mises en œuvre (enseignement à distance, télétravail, …)
- Rester en lien avec les armateurs pour suivre le bilan des embarquements obligatoires à la scolarité des jeunes, d’une part, et aux emplois à venir, d’autre part.

c.e.f.c.m
CENTRE EUROPÉEN DE FORMATION CONTINUE MARITIME
EUROPEAN MARITIME TRAINING CENTER

CHANGER DE REGARD SUR LA FORMATION CONTINUE MARITIME

Face à la crise sanitaire de la COVID 19, il était important d'agir vite avec souplesse et capacités d'adaptation. Cela a été difficile pour les organismes agréés de formation continue maritime car la réglementation complexe et contraignante qui encadre ces formations professionnelles ne permet pas des évolutions rapides. Ces difficultés sont un symptôme de l'inadéquation des principes d'encadrement, de contrôle et de gouvernance de la formation professionnelle maritime à la mise en œuvre des bonnes pratiques en matière de formation continue.

Il est nécessaire de faire évoluer ces pratiques et pour cela de changer de regard sur la formation continue.

1. Cesser de considérer que la formation est une activité d'appoint au service des besoins immédiats et endogènes des entreprises maritimes mais la considérer comme une activité économique à part entière. La formation continue est une branche des industries de service, créatrice de valeur, de chiffre d'affaire, de marges, de bénéfices, d'emplois ; exportable, adaptable, capitalisable, facteur de progrès et d'innovation ; intégrée dans des filières d'activité comme un maillon essentiel de la chaîne de valeur ; indispensable au développement des projets et des compétences de l'économie maritime.
2. La formation continue ne doit pas être gérée comme la formation initiale car c'est un métier très différent qui n'a rien à voir avec le premier. La relation au client, au financeur, au commanditaire, à l'enjeu, au savoir acquis et aux expériences vécues du stagiaire, les méthodes et temps d'apprentissage, les situations et environnement pédagogiques à créer, l'intégration dans des parcours de professionnalisation et d'insertion dans les entreprises, l'obligation de résultats sont sans commune mesure avec les paramètres de la formation initiale.
3. Lors de la crise sanitaire nous avons souhaité passer rapidement à la formation à distance. Outre les difficultés techniques, pédagogiques, de disponibilité et d'accès des stagiaires et formateurs, d'investissement rapides nécessaires, de transformation des contenus et pratiques, il nous a fallu recueillir l'agrément des autorités maritimes. Ce fut le point bloquant, malgré la vitesse de réaction de l'administration, il fallait adapter les textes car ceux-ci ne sont pas faits pour ce type de situation, tout simplement parce qu'ils se trompent d'objet. Il nous a par exemple été communiqué une suspension des formations, puis une capacité à continuer à distance des formations entamées pas d'en démarrer des nouvelles alors que l'essentiel de nos formations sont extrêmement courtes et enfin l'autorisation de poursuivre à distance les « cours et TD » pas les « TP » ni les « évaluations ». Un texte très récent vient d'assouplir et d'élargir ces possibilités. Le problème n'est pas le temps de réaction de l'administration des affaires maritimes mais le fait que ces concepts ne sont pas adaptés à la formation continue d'adultes. « Cours, TP, TD, Evaluations » ne veulent rien dire en formation continue où l'adulte ne sait pas décloisonner les connaissances, où il a besoin de relier en permanence tout nouvel acquis à ses connaissances antérieures, où il n'y a pas de délimitation entre théorie et pratique, où l'évaluation doit être formative et non une sanction et accompagner le stagiaire tout au long de la formation. Les textes ne sont pas conçus pour s'appliquer à de la formation continue

mais à une formation initiale continuée idéalisée et déconnectée des pratiques efficaces, actives et modernes de la formation continue.

4. Pourquoi ce constat. Tout simplement parce que, comme je l'ai dit ci-avant, les textes se trompent d'objet. Ils décrivent les contenus de formation et les modes de dispensation qui doivent être mis en œuvre par les centres de formation. Pour être agréé un centre de formation maritime doit faire valider son matériel – et n'est donc pas libre de ses investissements, ses formateurs – dont la compétence technique prévaut toujours au regard de l'administration sur leur compétence pédagogique, ses supports pédagogiques - qui sont analysés en termes de contenu et pas de destination, ses examens – dont il doit produire le double que nécessaire et ne peut mettre en œuvre ceux adaptés à sa pédagogie puisque ensuite tirés au sort dans un pot commun, la durée de chaque matière ou module, ses locaux de formation, sa direction, etc… La centration des agréments se fait sur le COMMENT faire la formation, la mettre en œuvre, ce qui est une négation complète de la compétence des centres de formation, de leurs ingénieurs pédagogiques, de leurs formateurs, de leur capacité d'évolution et d'adaptation. Elle est basée sur le principe que celui qui détermine le processus est plus compétent que celui qui le met en œuvre ce qui est rarement vrai dans les faits en ce qui concerne le champ de la formation continue. Une fois les organismes de formation référencés pour leur capacité à mettre en œuvre des formations de qualité, ce devrait être leur travail de savoir quoi faire pour atteindre les objectifs de formation car c'est leur métier. Ainsi le fait de poursuivre une formation en partie à distance ou pas est un choix de mise en œuvre de méthode pédagogique qui ne devrait incomber qu'à l'organisme de formation.
5. Le travail de l'administration et des commissions professionnelles devrait être de se pencher sur le POURQUOI, c'est-à-dire le but et non le comment faire de la formation en laissant cela aux professionnels dont c'est le métier. Se centrer sur le pourquoi signifie donner des objectifs aux centres de formation relatifs aux problématiques générales de la formation : former des primo-entrants dans les métiers maritimes, accompagner leurs transferts de compétences quand ils viennent d'ailleurs ; perfectionner, promouvoir, habiliter, revalider ceux qui sont en activité ; résoudre les problématiques de développement, de transformation, de compétitivité, d'adaptation et de résolution des problèmes des entreprises ; accompagner les politiques d'emploi, de recrutement, de gestion des ressources humaines et de compétences des entreprises. Pour ce faire les consignes à donner aux centres de formation doivent être donnés en OBJECTIFS et REFERENTIELS de COMPETENCES et non en référentiels de formation et de façon de mettre en œuvre la formation. La formation n'est pas qu'un outil au service des professionnels, elle est elle-même l'œuvre de professionnels, compétents dans leur métier et souvent de très haut niveau. L'ensemble du dispositif, pour être simple, efficace, réactif, souple et adaptable – ce qui est plus que jamais nécessaire dans cette période mais également utile de tout temps – manque d'une donnée simple : la CONFIANCE. Faire confiance aux organismes de formation et leur laisser faire leur métier.
6. Les « professionnels » des activités maritimes doivent eux-aussi changer de regard et de façon de consommer de la formation continue. La formation ce ne sont pas que des obligations légales, des « papiers » qu'il faut aller chercher mais avant tout des compétences qui vont permettre à l'entreprise de fonctionner et de se développer. Il n'y a pas d'un côté la formation dans des « écoles » et de l'autre la compétence qu'il faut acquérir « à bord ou sur le terrain » parce que « dans les écoles ils ne sont jamais bien formés » mais des parcours de professionnalisation qu'il nous faut construire ensemble, avec des alternances entre les centres de formation et les entreprises, des adaptations des contenus aux caractéristiques et

objectifs spécifiques de chacun, l'utilisation de tous les moyens permis par la loi : validation des acquis de l'expérience, positionnement, bilans de compétences, parcours de formation, stages en entreprise, actions de formation et de professionnalisation en entreprise, tutorat, apprentissage, formation à distance. Chaque formation doit être une co-construction entre l'apprenant, l'entreprise, le centre de formation, la branche professionnelle. C'est pour cela que nos formations doivent être modulaires, adaptables, organisées en unités capitalisables sous différentes formes, différentes modalités et dans des temps différents et que la formation des navigants ne doit pas dissocier les diplômes d'un côté et les brevets de l'autre, croyant que la théorie s'apprend à l'école et la pratique à bord mais lier par un contrat les différents partenaires : apprenant, employeur, financeur, centre de formation, jusqu'au brevet et à la reconnaissance de la professionnalisation.

En résumé ce que je demande :

- Des référentiels de compétences, déclinés en unités capitalisables et modulaires entre sites, accessibles sur une durée longue – sur le modèle du CNAM ou des ECVET de l'industrie automobile.
- La liberté pour les centres de formation de mettre en œuvre ces programmes comme ils le souhaitent en s'engageant sur le résultat et en étant référencés sur leurs pratiques de qualité, en conformité avec les engagements internationaux.
- La création de parcours de professionnalisation, par alternance, menant aux brevets maritimes.

Alain POMES, directeur du Centre Européen de Formation Continue Maritime

PERSPECTIVES D'EMPLOI ET DE FORMATION DANS LA MARINE NATIONALE AU LENDEMAIN DE LA CRISE COVID-19

MINISTÈRE DES ARMÉES
Liberté
Égalité
Fraternité

MARINE NATIONALE

REJOIGNEZ L'ÉQUIPAGE

ETREMARIN.FR

LA MARINE NATIONALE, UN EMPLOYEUR AU SERVICE DE LA NATION

La France compte le deuxième domaine maritime du monde derrière les États-Unis.
Cet espace maritime est aussi :

- un espace de liberté et de manœuvre qu'il faut maîtriser et occuper ;
- un lieu de passage et d'échanges qu'il faut sauvegarder et sécuriser ;
- un espace de richesses et de prospérité qu'il faut défendre et protéger.

C'est pour réaliser tout cela que les 39 000 marins sont prêts à partir en mission sur tous les océans et mers du globe 365 jours par an, 24h sur 24.

Chaque jour, 5000 marins interviennent sur, sous et au-dessus de la mer pour garantir la sécurité des Français et protéger les intérêts de la France grâce à :

- 35 bâtiments et au moins 1 sous-marin nucléaire lanceur d'engins à la mer ;
- 5 aéronefs en vol ;
- des fusiliers marins et commandos Marine déployés.

En mer, sur terre et dans les airs, les marins sont mobilisés pour accomplir chaque jour des missions de renseignement, de prévention, d'intervention, de protection et de dissuasion.
Ils sont des femmes et des hommes engagés et unis dans l'action, déterminés à défendre leur pays, protéger les Français et leurs intérêts.

UN CONTEXTE INÉDIT

Notre pays fait face aujourd'hui à une crise sanitaire de grande ampleur, la plus grande depuis un siècle. C'est une situation inédite, nous n'en connaissons pas toutes les conséquences. A la demande du Président de la République, les marins comme tous les concitoyens ont eu leur vie quotidienne bouleversée, dans le but de combattre le coronavirus.

Dans ce contexte, le premier enjeu pour la Marine est d'endiguer la maladie. L'endiguer grâce aux changements des comportements personnels, des comportements sociaux et familiaux, mais aussi en changeant les habitudes professionnelles.

Puis le deuxième enjeu est de poursuivre les opérations prioritaires de la Marine en continuant d'assurer la permanence à la mer de la dissuasion, d'exercer les taches de sauvegarde maritime, de surveiller les frontières maritimes, de surveiller les intérêts de la France à la mer.

Enfin le troisième enjeu c'est d'être capable de contribuer à la résilience de la Nation en participant à des missions auxquelles la Marine n'est pas habituée, mais y est préparée.

Ce contexte inédit est marqué par plusieurs éléments externes qui vont impacter la Marine nationale en tant qu'employeur :

- **s'agissant du contexte économique global,** c'est une période de crise économique soudaine et majeure qui s'ouvre, nécessitant de s'inscrire plus que jamais comme un employeur responsable.
- **s'agissant du marché de l'emploi,** c'est une période marquée par une remontée brutale du chômage. La Marine propose un panel de contrats engageants, avec un statut militaire.
- **s'agissant du monde de l'éducation et des formations supérieures,** c'est l'année de la réforme du baccalauréat pour les lycéens qui place bon nombre d'entre eux (et leurs parents) dans une situation d'incertitude et de questionnement plus grande au moment des choix d'orientation. L'offre de la Marine pour un emploi débute avec une formation qualifiante rémunérée.
- **s'agissant du contexte sanitaire relatif au Covid-19,** il imposera sans doute encore un format spécifique auquel la Marine s'est adapté pour protéger ses équipages.

LA RAISON D'ÊTRE DE LA MARINE ET DE SES MISSIONS EST INCHANGÉE

DANS UN MONDE PLUS DANGEREUX

Comme de très nombreux secteurs d'activité, les hôpitaux, les forces de sécurité, l'ensemble de la société, la Marine a été surprise par l'ampleur des conséquences de ces changements brutaux sur nos manières de vivre et de travailler.

Mais les opérations de la Marine ont continué tout au long de la crise, à un rythme élevé. Elles ont directement contribué à la protection des Français, des rues de Marseille aux départements d'outre-mer, à l'effort sanitaire national.

Aujourd'hui comme hier, la Marine a plus de 35 unités déployées en permanence à la mer : ses sous-marins dissuadent, ses sémaphores veillent, ses frégates et aéronefs patrouillent, ses fusiliers protègent et le sous-marin nucléaire d'attaque Suffren a plongé pour la première fois.

Pour le moyen terme, le recrutement a repris, les chantiers d'entretien ont redémarré, les activités de préparation des opérations militaires de demain ont rouvert.

Mais la crise n'a pas rebattu toutes les cartes. La dangerosité du monde, en particulier à la mer, reste d'actualité. Notre monde est dangereux, incertain. Nous le constatons chaque jour en mer et sur les littoraux : des arsenaux se constituent, les comportements sont plus agressifs, les technologies prolifèrent. Notre société, elle aussi, change : révolution numérique, modification de l'équilibre vie professionnelle / vie privée, transformation en profondeur du marché de l'emploi.

ELLE S'ADAPTE POUR GARDER L'AVANTAGE

En 2030 comme aujourd'hui, du goulet de Brest à la mer de Chine méridionale, de la protection des porte-conteneurs à celle des câbles sous-marins, notre marine restera indispensable à la défense de notre pays, de nos concitoyens et de leurs intérêts tous les jours, sur toutes les mers du monde. Mais pour tenir ce rôle, la Marine se prépare à affronter des menaces plus dures. Pour garder le dessus, elle doit conserver, et dans certains domaines conquérir, l'avantage par la technologie et l'innovation. Et en 2030 comme aujourd'hui, cette Marine de combat, cette Marine en pointe, reposera avant tout sur des marins exceptionnels, formés, aguerris, amarinés et épanouis.

Pour que la Marine nationale soit au rendez-vous de demain, l'amiral Christophe Prazuck, son chef d'état-major a décidé l'adoption d'un nouveau plan stratégique.

Le plan Mercator accompagne la loi de programmation militaire. Il s'agit d'un plan stratégique pour une marine opérationnelle qui œuvre au quotidien pour la sécurité des Français, prenant en compte des opérations plus dures, une compétition technologique plus intense, une exigence humaine accrue envers les marins comme envers leurs familles.

L'amiral Christophe Prazuck considère que l'enjeu le plus important dans les 10 prochaines années est celui des ressources humaines. Le plan Mercator dispose d'un volet visant à mieux prendre en compte la vie personnelle des marins afin qu'ils n'aient plus à choisir entre leur vie professionnelle ou leur vie personnelle. Certaines unités auront des équipages doubles. Les marins auront ainsi une meilleure visibilité sur les programmes. Ils sauront lorsque leur équipage est en charge, ou lorsqu'il ne le sera pas. Ils pourront alors être en permission, poursuivre leur formation, programmer des activités personnelles ou familiales et, être chez eux le soir.

Le volet « RH » du plan mercator est structurant. La marine compte sur chacun de ses marins.

LA VALEUR DE L'ENGAGEMENT

S'engager dans la Marine, c'est :

- porter l'ancre sur son uniforme et dans son cœur
- être au service de la nation, en tout temps et en tout lieu
- participer à la défense de son pays et protéger les Français et leurs intérêts

Les jeunes recrues qui signent leur premier contrat d'engagement ont déjà franchi un certain nombre d'étapes : ils se sont intéressés à la Marine, ont rencontré un ou plusieurs marins, ont fait la démarche de candidater et ont réussi l'ensemble des tests du parcours de recrutement.

L'ESPRIT D'ÉQUIPAGE

Ce qui caractérise la nature des ressources humaines d'une Marine, c'est la notion d'équipage. Un équipage, c'est le rassemblement du plus grand nombre de compétences dans le plus petit volume physique et humain, pour naviguer et combattre loin et longtemps, en toute autonomie.

En tant que marins, nous partageons l'esprit d'équipage et puisons dans cet état d'esprit pour vivre, travailler ensemble et surmonter l'adversité.

Cet esprit d'équipage se traduit aussi par un sens de la transmission : les marins aguerris ont à cœur de partager leur expérience aux plus jeunes pour avancer ensemble. Enfin, cet esprit d'équipage est aussi un moteur au quotidien, car le marin a envie de donner le meilleur de lui-même au service des autres.

CE QUE LA MARINE OFFRE AUX JEUNES FRANÇAIS QUI VEULENT S'ENGAGER DANS LA DÉFENSE DE LEUR PAYS

Ouverte à tous, la Marine recrute et forme chaque année plus de 3 500 femmes et hommes de niveau 3e à Bac+5, âgés de 16 à 30 ans, dans plus de 50 métiers et 4 grands domaines d'emploi. Animée par le besoin constant de recruter, elle est un acteur majeur de la cohésion nationale et de l'emploi des jeunes, auxquels elle propose des contrats de 1 à 10 ans et des formations tout au long de leur carrière de marin.

Tous les profils ont leur place dans la Marine. Pour postuler, il suffit de disposer de la nationalité française, et d'avoir effectué sa journée de défense et citoyenneté (JDC).

Par exemple, avec un bac, un jeune français peut devenir :

- Quartier maître de la flotte ;
- Officier marinier en intégrant l'école de maistrance ;
- Officier après une classe préparatoire ou à partir d'un Bac+3.

Pour mener à bien cette mission, la Marine met en œuvre, pour l'accueil et l'orientation des futurs candidats, un réseau de 200 marins conseillers en recrutement présents dans 54 Centres d'Information et de Recrutement des Forces Armées (CIRFA) situés en métropole et outre-mer.

Dans le cadre de sa campagne de recrutement actuelle, la Marine met en valeur l'esprit d'équipage - un élément central de l'identité de la Marine - qui souligne tout ce que peut apporter la vie de marin à la jeune génération : un métier dans lequel s'accomplir tout en étant utile aux autres, au sein d'une structure qui fait grandir et qui accompagne tout au long de la vie.
« Ensemble nous sommes marins » est la signature de cette campagne.

ACCESSIBILITÉ DE L'OFFRE RH DE LA MARINE

L'ensemble de l'offre RH de la Marine est disponible à partir de son site de recrutement www.etremarin.fr où les candidats peuvent à la fois découvrir les postes proposés, candidater en ligne ou prendre rendez-vous auprès du CIRFA le plus proche de chez eux. Ils peuvent également échanger avec des marins ambassadeurs qui partagent leur expérience et leur parcours à partir de ce site.

Les candidats peuvent également prendre rendez-vous à partir de la plateforme www.myjobglasses.com pour échanger en ligne, par téléphone ou en présentiel avec des marins ambassadeurs.

Sur les réseaux sociaux, les comptes officiels de la Marine nationale sur Linkedin et Instagram, la page Youtube Etre Marin ainsi que les comptes Twitter et Facebook EtreMarin permettent aux candidats potentiels de s'informer sur les carrières et parcours proposés par la Marine.

50 MÉTIERS DANS 4 DOMAINES D'EMPLOI :

MÉTIERS DES OPÉRATIONS NAVALES : observer les mouvements autour des unités de la Marine, identifier les menaces, réagir immédiatement en cas de besoin.

MÉTIERS Matelot opérations navales, détecteur anti-sous-marin, technicien armes et munitions, officier conduite des opérations.

MÉTIERS DES FORCES DE SURFACE ET SOUS-MARINES : exploiter, entretenir, contrôler et réparer des équipements et les systèmes de propulsion, de production et de distribution d'énergie des bâtiments de combat.

MÉTIERS Technicien de maintenance navale, mécanicien, électrotechnicien naval, technicien de conduite et de maintenance nucléaire, équipier mécanique et électricité.

MÉTIERS DE L'AÉRONAUTIQUE NAVALE : mettre en œuvre des avions et des hélicoptères de la Marine nationale, réaliser la maintenance des aéronefs, à terre et sur des bâtiments en mer, conduire des opérations pour la maîtrise de l'espace aéromaritime.

MÉTIERS Pilote de l'aéronautique navale, technicien (avionique, cellule, moteur), opérateur de maintenance, personnel navigant tactique, contrôleur aérien, opérateur de manutention des aéronefs.

MÉTIERS DU SOUTIEN : assurer le bon fonctionnement des unités à terre et en mer (postes dans les domaines de la restauration collective, les ressources humaines, la logistique, l'informatique…)

MÉTIERS Gestionnaire des ressources humaines, technicien comptabilité et logistique, assistant administratif, gérant d'établissement de restauration collective, technicien des systèmes d'information, des réseaux et des télécommunications.

LE RECRUTEMENT LOCAL, UN NOUVEAU MODE D'ENGAGEMENT

Depuis la rentrée de septembre 2019, la Marine nationale offre la possibilité pour des jeunes femmes et hommes âgés de 17 à 30 ans de rejoindre ses équipages et de vivre une première expérience professionnelle riche près de chez eux. Le recrutement local, nouveau mode de recrutement pour l'institution, garantit aux jeunes marins une stabilité géographique pendant la durée de leur premier contrat de 2 ou 4 ans.

Ce recrutement local permet aux jeunes marins de s'engager, d'acquérir une première expérience et de développer des compétences dans le cadre unique de la Marine nationale en tant que matelot ou quartier-maître de la flotte, tout en restant dans leur région d'origine. A l'issue de ce premier contrat, les jeunes marins pourront confirmer leur implication et leur détermination à servir et s'engager pour une carrière plus longue au sein des forces de la Marine. Ils pourront alors être déployés sur un large spectre de missions sur toutes les mers du globe.

UNE OFFRE COUPLÉE « FORMATION EMPLOI »

La génération des compétences des marins commence avant leur recrutement et se poursuit dans la Marine par la formation initiale, les entraînements et la mobilité fonctionnelle dans les emplois occupés. Elle n'est pas uniquement liée à la phase de formation initiale mais est le fruit d'un continuum cohérent sur l'ensemble de la carrière.

Les opérations navales sont difficiles et exigeantes sur les plans humain et professionnel, ce qui oblige la Marine à disposer d'équipages jeunes pour garantir sa capacité opérationnelle. Pour cela, elle entretient un flux d'entrée adapté tout en organisant un flux régulier de retour à la vie civile aux divers jalons de la carrière des marins. Cette logique de flux (10% de renouvellement des effectifs par an) permet à la Marine de maintenir une moyenne d'âge de 28 ans sur ses bateaux et de stabiliser le volume global de ses effectifs.

La Marine offre des formations qualifiantes et reconnues dans le secteur civil tout au long de la carrière. Elle propose ainsi un réel escalier social pour de nombreux marins. Aujourd'hui le répertoire national des certifications professionnelles (RNCP) reconnaît 55 titres pour la Marine. Les qualifications des marins sont reconnues et prisées à l'extérieur de l'institution. La formation initiale et continue pour exercer un métier et évoluer au sein de la Marine et au-delà, constitue un véritable passeport pour les carrières de chacun.

Seule armée à opérer à la fois dans les milieux maritime, subaquatique, aérien, terrestre et cyber en mettant en œuvre des équipements de haute technologie, la Marine doit disposer d'un large panel de savoir-faire. Dans ce contexte, générer ces compétences impose un modèle fondé sur une progression professionnelle continue et une organisation performante, regroupant 6 écoles et 14 centres de formation et de transformation spécialisés. En formant tous les marins recrutés, quel que soit leur niveau d'études, dans l'ensemble de ses métiers, la Marine est un acteur majeur de la formation.

Partenaire de l'Education nationale, la Marine développe des partenariats de type « Bac pro Marine » et « BTS et DUT Marine » dans près de 90 établissements partout en France. Un tel investissement place la Marine nationale en correspondant de l'enseignement professionnel et acteur majeur de l'emploi des jeunes. Il permet à la Marine de recruter des jeunes qui disposent déjà, en amont de leur engagement, d'un bagage de connaissances techniques utile pour leur futur métier de marin.

A PROPOS DE L'ÉCOLE DE MAISTRANCE

En 2019, la Marine nationale a recruté et formé à l'École de Maistrance plus de 1000 jeunes au métier de marin militaire dans 27 spécialités. Ouverte à tous les hommes et femmes entre 17 et 30 ans, l'Ecole de maistrance est accessible aux titulaires du baccalauréat, sans exigence de filière.

LA FORMATION DES MAISTRANCIERS :

- S'effectue tout au long de l'année et concerne 4 promotions d'élèves réparties sur deux campus de formation : à Brest dans le Finistère (29) et à Saint-Mandrier dans le Var (83).
- Comprend :
  - une formation militaire (tir, fondamentaux du cadre militaire, formation au leadership et exercices d'aguerrissement), maritime (permis côtier et apprentissage de la navigation, embarquements et visites d'unités opérationnelles), sportive et de sécurité qui développe l'esprit d'équipage, la prise d'initiative, le sens de l'organisation et le dépassement de soi ;
  - une formation au management qui prépare à l'encadrement de proximité d'une équipe de travail ;
  - une formation en sciences humaines qui développe les capacités d'adaptation à l'environnement professionnel.

Cette formation complète se traduit par un taux de 98% de réussite aux épreuves de fin de scolarité et ouvre de nombreuses perspectives d'évolution.

Contribution de WISTA France, les femmes du maritime

Par Marie-Noëlle Tiné-Dyèvre, Présidente de WISTA France

WISTA France, association française du réseau WISTA International (*Women's International Shipping & Trading Association*) réunit des femmes à responsabilités du secteur maritime. Ce réseau rassemble 4000 femmes dans 50 pays couvrant les cinq continents. En France, l'association a fêté ses 15 ans en 2019. Elle compte près de 150 membres, représentant la diversité des métiers de la filière maritime, et des places maritimes et portuaires. WISTA France est membre du Cluster Maritime Français.

Les recommandations de WISTA France pour la filière maritime, vecteur incontournable de la relance économique de la France,

Selon les projections de l'OCDE, l'économie maritime mondiale pèse 1500 milliards de dollars et devrait doubler d'ici 2030. En France, la filière maritime a réalisé un chiffre d'affaires de 91 milliards d'euros et représente 500 000 emplois en incluant le tourisme (chiffres 2019).

Pour faire de la croissance bleue durable un levier de sa relance économique, la France peut et doit s'appuyer sur les acteurs publics et privés de la filière maritime, qui sont apporteurs de solutions et indispensables au soutien de l'économie.

En effet, l'ensemble des acteurs publics et privés de la filière ont pleinement conscience des enjeux induits par de telles projections et un tel poids économique. La féminisation des filières maritimes est le fruit d'une volonté politique nationale et européenne qui vient asseoir le principe égalité homme/femme, et il convient de le concrétiser. Illustration de cette mobilisation, le Comité France Maritime, copiloté par le SGMer et le président du Cluster Maritime Français, témoigne d'une mobilisation intersectorielle forte au profit d'une compétitivité renforcée de l'ensemble de la filière maritime.

L'action de WISTA France s'inscrit en cohérence avec cette tendance de fond, notre association prônant une approche sociale innovante, en faisant de la filière maritime, culturellement dominée par les hommes, une filière inclusive et attractive pour les femmes de tous horizons sociaux.

Mixité, féminisation et égalité professionnelle sont autant de gages de performance et d'équilibre social au sein des entreprises et établissements. La filière maritime n'échappe pas à cette réalité et a tout à gagner à mixer équipes et équipages à tous les niveaux de responsabilités.

WISTA promeut le rôle des femmes dans le domaine maritime, et encourage l'emploi des femmes aux postes à responsabilité : elle œuvre pour leur accessibilité, leur attractivité.

Le gouvernement a montré l'exemple en instaurant la parité parmi ses membres. Cet exemple doit être décliné dans les services de l'état en charge de la filière maritime et les entreprises doivent être incitées à engager une féminisation volontariste de leurs instances d'ici 2030.

Afin de rendre encore cette réalité plus palpable et de renforcer ainsi l'attractivité des métiers de la mer – métiers souvent hautement qualifiés et qui constituent à ce titre une valeur ajoutée certaine pour l'économie nationale, WISTA propose que soient portées au prochain CIMER des mesures favorisant la féminisation à tous les échelons des services de l'Etat et des entreprises de la filière maritime :

Propositions :

- Accélérer la mixité des équipes en réservant des quotas de places aux jeunes femmes dans les écoles formant aux métiers du maritime : lycées maritimes, école des administrateurs des affaires maritimes, Ecole nationale supérieure maritime, Ecole navale, …

- Conditionner le versement de fonds public à la mixité des conseils d'administration des associations du maritime. Imposer l'alternance H/F à chaque mandat.

- Favoriser la mixité :
  - A tous les échelons en créant un groupe de travail public-privé, lui-même mixte, avec un(e) référent(e) représentant chaque acteur, afin de partager les bonnes pratiques.
  - Des directions des services et des établissements publics, et les instances de gouvernance des entreprises privées (conseil d'administration et COMEX) à hauteur de 40% des postes de cadres et dirigeantes en s'appuyant sur la loi Copé-Zimmerman, l'index de l'égalité femmes-hommes.

- Mesurer jusqu'en 2030 l'évolution de la place des femmes dans la filière maritime, en s'appuyant sur l'Observatoire « Cap sur l'égalité professionnelle femmes-hommes » du Cluster Maritime Français et partager les bonnes pratiques.

- Publier annuellement un répertoire des organisations et entreprises maritimes qui ont les meilleures performances en termes de féminisation.

RÉFLEXIONS SUR L'APRÈS-CRISE

La Touline reste convaincue que les valeurs humaines, l'écoute seront essentielles pour les jours, semaines et mois à venir.

Il est primordial que le métier de marin soit reconnu comme essentiel à la vie économique de notre pays, cela contribuera notamment à l'attractivité des métiers de navigants.

La formation à distance, le e-learning est une réponse mais pas LA réponse. Il faut être vigilant sur la dématérialisation et éviter qu'elle ne devienne la seule option. Une partie du public que nous accompagnons n'est pas familière avec l'informatique professionnelle, cela joue sur la motivation.

L'accompagnement de proximité, de terrain, individualisé est essentiel. Il faut trouver un juste équilibre et s'attacher à développer des actions, prendre des mesures contribuant à éviter ou du moins à atténuer que nous soyons de nouveau confrontés au type de situation que nous vivons actuellement.

La confiance est l'une des clés pour avancer.

Il nous faut travailler des scénarios de transformation/adaptation/mutation des métiers. Les ressources existent.

Pour le monde maritime cela pose des questions majeures. : par exemple, plus de circuits courts, de gestion des ressources halieutiques, de protection des environnements marins et littoraux, tout en maintenant les équilibres et les enjeux des filières.

À La Touline, nous sommes prêts à contribuer en apportant notre expertise, notre compétence basées sur nos échanges et la vision du métier/des métiers apportée par des marins en activité.

LA DIRECTRICE

Le 8 juin 2020

Cabinet de la directrice

CONCERTATION NATIONALE DES ACTEURS DU MARITIME
CONTRIBUTION DE L'ENIM

En tant qu'organisme de protection sociale, l'Enim assure la couverture des risques santé et retraite des marins, met en œuvre une action sanitaire et sociale, et assure la taxation et le recouvrement des cotisations sociales auprès des employeurs et des marins non-salariés.
Lors de la crise du coronavirus, l'Enim a appliqué de manière réactive les textes législatifs et réglementaires et relayé les mesures prises par le Gouvernement. L'Etablissement a également mis en place des dispositions particulières sur son initiative ou en partenariat avec la Direction des affaires maritimes (partie I).
Des réflexions sont également en cours à l'Enim pour soutenir durablement les filières du maritime après la crise (partie II).

I. L'accompagnement de l'Enim durant la crise du Coronavirus

I. 1. Des mesures de soutien pour les actifs et les pensionnés

I.1.a. La mise à disposition d'outils et d'information en ligne

Pour favoriser l'accès aux droits des actifs et pensionnés de l'Etablissement, des actualités ont été diffusées en temps réel sur le site Enim.eu. Des newsletters ciblées ont également été envoyées aux ressortissants.
Afin de répondre aux questionnements les plus fréquents et autonomiser les usagers dans leurs démarches, des Foires aux questions ont été réalisées et mises en ligne sur le site internet.
Le détail et les liens vers les actualités et les Foires aux questions sont disponibles en ***annexe 1***.

Les plateformes téléphoniques de l'Enim ayant dû être fermées durant la période de confinement, les ressortissants ont pu poser leurs questions par mail directement depuis leur

Espace personnel accessible sur le site Enim.eu. Près de 1000 demandes ont ainsi été traitées chaque semaine avec un délai de réponse inférieur à 48 h.

I.1.b. Des aides spécifiques dans le cadre du Règlement d'action sanitaire et sociale (RASS)

Lors de sa séance du 27 mars 2020, le Conseil d'administration de l'Enim a adopté 2 mesures visant à éviter les ruptures de droit de ses actifs et pensionnés :

- une adaptation des modalités de versement de l'aide financière spécifique du RASS :
  par exception, pour les demandes d'aide financière spécifique en lien avec la crise sanitaire du Covid-19, les ressources sont appréciées par rapport à celles perçues le mois de la demande et celles estimées le mois suivant la demande au regard de la justification de la situation professionnelle et personnelle du foyer dans le cadre de ce contexte sanitaire et des dispositifs compensatoires déployés par les pouvoirs publics. Dans ce cadre, le versement de l'aide prend la forme d'une provision accordée par la Directrice de l'Enim ou son délégataire. La demande fait l'objet d'une décision définitive en Commission d'action sanitaire et sociale. Ce dispositif exceptionnel a pris fin de plein droit depuis la levée des mesures de confinement adoptées par les pouvoirs publics ;

- une avance financière sur prestations légales :
  à titre exceptionnel, une avance financière sur prestations légales est accordée aux ressortissants pour lesquels une demande de prestation légale était en cours d'instruction à l'Enim. Cette avance vise à garantir au bénéficiaire une continuité de ressources (début mai 2020, 6 demandes avaient été reçues, instruites et acceptées pour un montant d'aide totalisant 5 977 €).

Par ailleurs, il est à rappeler que l'Etablissement a maintenu l'organisation régulière de ses commissions d'action sanitaire et sociale, pendant la période de confinement, pour statuer sur les cas litigieux des ressortissants et éviter les ruptures de droit.

I. 1. c. Une offre de service solidaire auprès des pensionnés vulnérables

Depuis le 26 mars, l'Enim a mis en œuvre des campagnes d'appels téléphoniques sortants en direction de ses pensionnés identifiés comme particulièrement vulnérables (âgés de 80 à plus de 100 ans). L'objectif est tout d'abord de prendre des nouvelles de leur état de santé et d'identifier les situations préoccupantes, puis de les rassurer sur le paiement en temps et en heure de leur pension de retraite.
En cas de détection de situation d'isolement, de fragilité, ou nécessitant une prise en charge urgente, les agents de l'Enim contactent les services médicaux et sociaux adéquats (Samu, ARS, assistante sociale du SSM ou de la mairie de résidence…).
Jusqu'à 30 agents ont été mobilisés pour réaliser plus de 3800 appels (données à début juin).
Les pensionnés contactés expriment leur grande satisfaction vis-à-vis de cette offre attentionnée.

I.2. Des mesures pour accompagner et soutenir les entreprises

I.2.a. Des reports de charges

Pour tenir compte de l'impact de l'épidémie de coronavirus sur l'activité économique, et conformément aux annonces du Gouvernement, l'Enim a mis en place un dispositif exceptionnel de report de charges concernant les échéances dues en mars, avril et mai 2020. Les cotisations dues en mars et en avril peuvent ainsi être réglées sans pénalité ni intérêt de retard jusqu'au 30 juin 2020, tandis que les charges dues en mai peuvent être réglées jusqu'au 31 juillet 2020, dans les mêmes conditions.
Ce dispositif est renouvelé pour les échéances dues en juin sur demande.

Fin mai 2020, 399 armateurs ont demandé, et automatiquement obtenu un report de charges à l'ENIM. 172 d'entre eux ont d'ores et déjà réglé l'intégralité de leur dette.
Ainsi, 227 armateurs bénéficient actuellement de ce report pour un montant cumulé de 6,2 millions d'€.

Tableau récapitulatif

DOMAINE D'ACTIVITE	NBRE D'ARMATEURS	RAR
COMMERCE	51	5 913 971 €
CULTURE MARINE	44	70 607 €
PECHE	102	189 420 €
PLAISANCE	19	28 875 €
CONJOINT COLLABORATEUR	11	7 832 €
TOTAL	**227**	**6 210 705 €**

I.2.b. La diffusion d'informations dans le cadre du Covid-19

De nombreuses actualités ont été diffusées sur le site Enim.eu, dès le début de la crise du Covid-19, pour informer les cotisants sur les dispositifs spécifiques mis en place et les démarches à réaliser.

Les informations ont essentiellement porté sur les thématiques suivantes (le détail et les liens vers les actualités sont disponibles en *annexe* 2):

- report des cotisations sociales sans pénalité ;
- indemnisations pour les salariés devant être placés en activité partielle suite à la modification du dispositif d'indemnisation ;
- dispositif d'indemnisation exceptionnelle des interruptions de travail et modalités déclaratives à compter du 1er mai 2020, pour les propriétaires embarqués / non salariés ;
- arrêt temporaire aidé des activités de pêche et cultures marines (pièces à fournir et modalités déclaratives)[1] ;
- mesures immédiates de soutien aux entreprises (mesures Gouvernementales),
- démarches à réaliser en cas d'arrêt de travail, indemnités journalières et modalités de déclaration sociale en fonction de la situation.

I.2.c. La réalisation d'une FAQ spécifique

[1] Il est à noter que le Département recouvrement de l'Enim envoie rapidement les listings des armements à jour de leurs cotisations sociales aux DML pour faciliter le versement de l'aide.

Une réunion a été organisée dès le 1er avril 2020 entre la DAM et l'Enim d'une part, et Armateurs de France et des organisations syndicales d'autre part, pour répondre aux questions les plus fréquentes des représentants du monde maritime.
Les échanges et questionnement formulés ont amené à la formalisation d'une Foire aux questions, diffusée auprès des représentants du monde maritime et sur le site Enim.eu.
Cette FAQ est disponible en *annexe 3*.

I.2.d. Des appels sortants pour rappeler les échéances de recouvrement des cotisations

Le département recouvrement de l'Enim a réalisé une campagne de contact personnalisé vers les armateurs en DMIST (déclaration mensuelle) dont la dette s'est accrue du fait des mesures de report des cotisations sociales décidées par le Gouvernement. Cette campagne s'est déroulée entre le 25 et le 29 mai 2020, afin de prendre en compte les créances liées aux DMIST d'avril.
90 armateurs ont été contactés, représentant une dette de 6,5 millions d'euros afin de leur rappeler les échéances à venir (montant et date), à savoir le 30/06 pour les DMIST de février et de mars, et le 31 juillet pour les DMIST d'avril.
L'intérêt de cette démarche proactive a été souligné par les armateurs qui ont fait part de leurs retours positifs.

II. Propositions de l'Enim pour soutenir durablement les filières du maritime après la crise

Plusieurs pistes de soutien durable des entreprises du monde maritime sont à l'étude à l'Enim. Il convient cependant de rappeler les aides dont bénéficient ces entreprises :

- les entreprises de pêche peuvent, sous conditions, bénéficier d'arrêts temporaires financés par le FEAMP[2] ;
- les navires de commerce soumis à concurrence internationale sont intégralement exonérés de charges patronales pour les risques retraite et maladie ;
- les navires enregistrés au Registre international français (RIF) bénéficient de taux de cotisations allégés, de même que les propriétaires embarqués sur des navires armés à la pêche, aux cultures marines ou en navigation côtière ;
- les périodes de chômage partiel ne donnent lieu à aucune cotisation et les titres sur les mois de mars à juin 2020 seront donc probablement peu élevés.

II.1. Actions sur la Trésorerie des cotisants

Malgré les reports de charges accordés aux entreprises (cf point I.2.a), la trésorerie de certains cotisants demeure fragile, leur activité ayant repris au ralenti. Les mois à venir feront donc l'objet d'une vigilance particulière, l'Enim envisageant en outre plusieurs mesures de soutien à la trésorerie des cotisants.

Quelques points de vigilance sont également à prendre en considération :

[2] FEAMP : Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche

1. les dates limites de paiement des charges reportées sont décalées au 30 juin et au 31 juillet 2020. Les échéances courantes seront également à honorer (échéance de juin et juillet pour les cotisants mensuels – DMIST) ;
2. les cotisations relatives aux 1er et 2ème trimestres 2020 seront à régler à un intervalle plus court que la normale :
- échéance au 12 août pour les cotisations relatives au 1er trimestre,
- échéance au 2 septembre pour les cotisations relatives au 2nd trimestre.

Il n'est pas envisageable de décaler l'échéance des cotisations relatives au 2ème trimestre sans décaler celles des cotisations relatives aux 2 trimestres suivants. Or, l'activité de taxation / recouvrement des cotisations sociales devant être transférée au 1er janvier 2021 à l'Urssaf Poitou-Charentes dans le cadre du passage à la DSN des armateurs cotisant actuellement à l'Enim, il apparaît contraire aux intérêts des cotisants de décaler le 3ème trimestre, normalement dû en fin d'année, qui se retrouverait de fait à régler en 2021, concomitamment aux premières échéances DSN.

En complément des mesures de report de charges, et afin de faciliter la reprise d'activité des cotisants touchés par la crise, l'Enim envisage 2 actions :

Propositions de l'Enim :
1. proposer aux armateurs ayant demandé un report de charge s'inscrivant dans le cadre de la crise du Covid-19 de lisser le règlement des échéances reportées sur une période pouvant aller jusqu'à 36 mois, conformément aux annonces gouvernementales ;
2. suspendre le recouvrement contentieux à l'encontre des armateurs débiteurs de créances de cotisations et contributions sociales émises en 2020 jusqu'à la fin de l'année 2020 ;

II.2. Des annulations de charges

Sous réserve qu'elles puissent faire l'objet d'une compensation par un dispositif de l'Etat, des annulations de charges pourraient être mises en place par l'Enim (annulation de cotisations patronales pour les employeurs et annulation des cotisations patronales et personnelles pour les marins-salariés). Des mesures uniformes pour tous les employeurs et tous les navires seraient naturellement plus rapides à mettre en œuvre et nécessiteraient moins d'interventions manuelles.

Les premières analyses concernant l'éventualité d'annulations de charges dans le secteur du tourisme, donc potentiellement de la plaisance pour l'Enim, ont démontré que l'Etablissement ne disposait pas d'éléments concernant les effectifs des entreprises, les salaires ou les chiffres d'affaire. L'Enim calculant les charges à partir des salaires forfaitaires, il faudrait en conséquence que les critères d'attribution des annulations de charge soient déterminés précisément et que le bénéfice ne soit accordé qu'aux entreprises qui en font la demande sur présentation des pièces prouvant leur éligibilité.

Concernant le secteur de la plaisance, l'Enim n'a d'ailleurs pas encore reçu de consignes de mise en place d'un dispositif, ce qui ne permet pas de répondre aux sollicitations des usagers.

II.3. Des exonérations de charges

Un dispositif moins couteux que des annulations de charges généralisées et cependant assez utile pourrait être l'exonération de charges sur les périodes de quarantaine des marins (exonération de cotisations patronales pour les employeurs et annulation des cotisations patronales et personnelles pour les marins-salariés). En effet ces périodes sont une véritable charge pour les entreprises maritimes dont les liaisons internationales font partie intégrante de l'activité. Faire compter ces périodes pour pension sans les soumettre au paiement des charges patronales serait un moyen de diminuer le « coût » de ces immobilisations, sans pénaliser les marins (il faudrait donc aussi que ces périodes soient prises en compte pour le renouvellement des brevets).

Projection sur les impacts financiers potentiels des exonérations de charge : voir l'*annexe 4* sur la répartition des cotisations par type d'activité.
Aide à la lecture : ce tableur présente la répartition des cotisations sociales émises en 2019 par type d'activité (ici appelé genres de navigation et regroupés en 4 grands domaines : Commerce – Pêche – Cultures marines – Plaisance) permettant d'identifier en termes de cotisations sociales et de nombre d'armateurs le poids de chaque secteur d'activité.
Les données DMIST correspondent aux armateurs qui réalisent une déclaration sociale mensuelle. Les données DTA correspondent aux armateurs qui déclarent leurs données sociales trimestriellement (via leur déclaration de services en Délégation de la mer et du littoral).
• Les onglets DTA et DMIST 2019 permettent d'avoir une vision d'ensemble du poids de chaque secteur.
• Les onglets DTA T1- T2 2019 et DMIST de janvier à avril 2019 présentent la répartition par secteur en début d'année.
• L'onglet DMIST de janvier à avril 2020 présente les dernières données disponibles.

Par ailleurs, dans un article du *Marin* en date du 4 juin 2020 (*annexe 5*), le Ministre de l'Agriculture, en charge des pêches, Didier Guillaume, a été sollicité par Philippe Le Gal, président du Comité national de la conchyliculture, sur la question des exonérations de charges pour les conchylicuteurs. Le Ministre a indiqué que des exonérations seront mises en place en fonction de la réalité des chiffres d'affaires des entreprises.
Il serait opportun d'avoir une harmonisation des mesures entre une même profession, certains conchylicuteurs étant ressortissants du régime agricole (MSA) car non embarqués, d'autres étant affiliés à l'Enim car embarqués sur des navires.

II.4. Un accompagnement via des mesures d'Action sanitaire et sociale (ASS)

II.4.a. Une annulation de dettes au titre de l'ASS

En termes de soutien des entreprises du maritime, pour éviter des fermetures de manière préventive, il serait possible d'imaginer la prise en charge par l'Enim des cotisations patronales dues par les cotisants, au titre de son Action sanitaire et sociale. Cette aide resterait à définir mais pourrait s'inspirer d'une action de la CAVIMAC :

Extrait de l'action 25 de la COG 2018-2022 de la CAVIMAC :
« La CAVIMAC est engagée auprès des collectivités religieuses qui connaissent des difficultés économiques conjoncturelles. L'objectif est de participer épisodiquement au règlement des cotisations sociales en vue de garantir les droits sociaux des assurés. »

II.4.b. Aide pour l'achat d'équipement dans le cadre du Covid-19

Les employeurs sont tenus au respect d'obligations générales en matière de sécurité et santé des travailleurs liées au COVID 19. Pour aider les armateurs à acheter les matériels permettant d'assurer la sécurité sanitaire des marins, une aide est envisagée dans le cadre du RASS.
Ainsi, l'Enim a saisi son Conseil d'administration pour mettre en place une aide financière inspirée du dispositif du régime général et versée par la branche risques professionnels. Elle est destinée à financer l'achat de masques, de visières et de gel hydro alcoolique et plus généralement tout dispositif à bord des navires visant à prévenir la transmission du coronavirus (à hauteur de 50 % du montant HT de son investissement, compris entre 300 € minimum et de 6 000 € maximum HT ; montant de l'aide de l'Enim compris entre 150 € et 3 000 €.
Le Conseil d'administration de l'Enim se prononcera par délibération sur la mise en place de cette aide, lors de sa prochaine séance du 16 juin 2020.

Rappel concernant le respect des obligations générales en matière de sécurité et santé des travailleurs liées au COVID 19 :
- Ministère du travail : Sécurité et santé des travailleurs : les obligations générales de l'employeur et sa responsabilité
Ces précisions sont applicables à tous les secteurs d'activité avec les adaptations nécessaires selon l'activité concernée.
Ces principes doivent se combiner avec l'ensemble des mesures préventives et des dispositions à prendre en cas de suspicion d'infection par le coronavirus Covid-19 à bord de navires sous pavillon français qui ont été définies par le service de santé des gens de mer (SSGM).
L'Institut maritime de prévention (IMP) propose également une fiche pour la mise à jour du DUERP (campagne relayée en partenariat avec l'Enim) : institutmaritimedeprevention.fr

RECHERCHE ET SCIENCES OCÉANIQUES

Visioconférence du mercredi 27 mai 2020

L'année prochaine marquera le point de départ de la Décennie des sciences océaniques pour le développement durable (2021 – 2030). Dans le cadre de l'après-crise, la dénomination même de cette décennie souligne deux idées fortes. D'une part, la relance devra accorder une place centrale à la transition écologique. D'autre part, la recherche et les sciences océaniques peuvent à la fois inspirer et accompagner la relance durable des filières du maritime. La recherche est un vecteur pour développer de l'efficience chez les acteurs de la mer, créer de nouvelles opportunités ou encore accélérer leur transformation. Plus généralement, le Programme prioritaire de recherche vise à combler le besoin considérable de connaissances sur ce qu'est l'océan, indispensables à la maritimisation durable de notre pays. Dans ce même effort, l'autre défi est de renforcer le lien avec les citoyens, de persévérer dans le partage de connaissances et d'encourager l'engagement citoyen. Les aquariums, les musées, les expositions, ou l'émergence des sciences participatives sont autant de moyens immédiatement disponibles pour sensibiliser les Français.e.s aux enjeux de la mer.

Françoise GAILL
Directrice de recherche émérite (CNRS), Présidente du COMER et Vice-présidente de la Plateforme Océan Climat

La proposition faite à la fin de l'année dernière par le CNML concernant le Programme prioritaire de recherche (PPR) et le « défi océan » lancé par l'Ifremer et le CNRS - mais également repris par l'ensemble des organismes de recherche - était d'une importance considérable dans le contexte international (décennie des sciences de l'océan) et européen.

La manière d'envisager les suites de cette crise ainsi que les actions concrètes à mettre en oeuvre, y compris par rapport à l'océan, doivent accorder une place centrale à la transition écologique. À cet égard, la recherche paraît déterminante pour accompagner l'ensemble des actions qui pourront avoir lieu.

Reste à faire un lien avec la société civile. Même si le COMER poursuivait cette ambition de rassembler l'ensemble des acteurs de la mer, force est de constater qu'avec le temps les ONG se sont un peu retirées de ce type d'organisation. Il y a donc aussi quelque chose à faire sur ce plan.

Stéphanie THIEBAULT
Directrice de recherche, Directrice de l'Institut Écologie et Environnement, CNRS

Il faut aujourd'hui unir nos forces pour concrétiser cet objectif lié à l'océan. Les organismes de recherche doivent avoir leur place dans cette relance. Chacun des organismes est très complémentaire et a des forces à faire valoir pour éclairer ce que peut être et ce que doit être le

plan de relance. Le CNRS dispose par exemple de trois grandes stations marines (Roscoff, Banyuls et Villefranche), partagées notamment avec Sorbonne Université, de plus de 40 laboratoires de recherche en co-tutelle avec des organismes comme l'Ifremer, l'IRD et divers établissements universitaires. Près de 2 000 chercheurs, ingénieurs et techniciens travaillent non seulement sur les Zones économiques exclusives (ZEE) métropolitaines mais également en Outre-mer et sur toutes les mers du globe.

Les projets de recherche sont très multiples, mais quatre axes sont en interaction directe avec la connaissance, la gestion durable et la conservation des écosystèmes marins, aujourd'hui très fragilisés :

- L'inventaire, la perception des ressources et des services de l'océan, tant dans les ZEE que dans les eaux internationales ;

- La caractérisation et le diagnostic des écosystèmes soumis à des forçages ;

- La modélisation intégrée des écosystèmes et de leurs dynamiques qui permettra des prévisions à court, moyen et long terme mais également des acteurs en faveur de la preservation des ressources et des services de l'océan ;

- Le dialogue avec les porteurs d'enjeux et les citoyens.

Les questions liées à l'exploitation minière profonde doivent pouvoir inspirer d'importantes réflexions sur nos besoins et ce à quoi on la destine. L'intérêt croissant concernant les ressources minérales des grands fonds marins ne doit pas exclure la nécessité de s'interroger en amont sur les ressources disponibles sur terre, dans de très anciens bassins continentaux.

Concernant les bases de données, beaucoup de données sont ouvertes et ne sont pas assez exploitées. C'est un aspect important sur lequel il conviendrait de communiquer davantage.

François HOULLIER
Président directeur général, IFREMER

Le PPR a été organisé autour d'une sorte de matrice composée de trois grands thèmes :

- L'observation et la modélisation, plus généralement le numérique pour l'océan. Des nouvelles technologies et méthodes peuvent aujourd'hui porter de nouvelles connaissances et innovations ;

- Les questions d'exposition aux contaminations et aux pollutions (ou exposome) concernant plutôt le côtier, le littoral voire l'estuarien que l'hauturier ;

- La gestion et l'exploitation durable des ressources marines. Ce sujet renvoie d'ailleurs à certains éléments de la crise actuelle.

Dans le même temps, trois territoires particuliers avaient été identifiés et mériteraient d'être envisagées dans le contexte de la relance :

- L'Arctique / les régions polaires

- Les territoires ultra-marins
- L'océan profond

Voici la structure du Programme prioritaire de recherche telle qu'elle a été construite et telle qu'elle devra prospérer. Des défis particuliers sont identifiés et doivent permettre de mobiliser la communauté scientifique.

Au-delà de ce PPR, l'Ifremer identifie plusieurs aspects intéressants concernant la relance du maritime :

- Une opportunité inégalée d'accélérer la transition énergétique et écologique de la flotte océanographique française. Plusieurs projets de renouvellement de navires sont à l'agenda. C'est l'occasion de les construire donc de stimuler l'emploi et la commande publique, mais également d'avoir des navires exemplaires sur le plan environnemental.

- L'an dernier, l'Ifremer a vendu ses parts dans l'entreprise CLS spécialisée dans l'utilisation de données satellitaires, notamment dans le domaine maritime. Un projet de plan d'investissement relativement exceptionnel a été envisagé permettant, entre autres, de renforcer les infrastructures d'observation. Quelques millions ou quelques millions d'euros mériteraient d'être alloués aux infrastructures environnementales et à l'observation océan-climat. Cela pourrait faire sens dans un plan de relance car cela favorise les PME et permet d'observer, en même temps, le réchauffement de l'océan. Des opportunités pourraient également être saisies sur tout ce qui relève du numérique et de l'innovation.

La relance doit également se faire au sein de la communauté scientifique. L'océan est qualifié de bien commun, mais il n'y aura pas de contacts physiques avec la communauté scientifique internationale dans les 3 ou 6 mois qui viennent. Un sujet un peu particulier concerne la façon dont nous pourrons reconstruire une communauté scientifique internationale sur la mer, compte tenu de cette perte de vue relativement longue. C'est un enjeu particulier pour le fonctionnement de la communauté scientifique marine.

Une autre question se pose par rapport au dimensionnement des moyens par rapport à l'ampleur et à la diversité des sujets maritimes. Le PPR peut répondre à ce besoin de connaissance générale. Mais est-il à la hauteur de l'enjeu tel qu'il a été dimensionné ? Une vingtaine de millions d'euros n'est pas une somme négligeable, mais l'Allemagne investit 100 millions d'euros sur 4 ans, en complément du budget usuel des établissements, quand notre PPR représente 20 millions d'euros sur 5, 6 ou 7 ans en complément des budgets de l'Ifremer, du CNRS, du SHOM, de l'IRD etc.

L'Ifremer serait prêt à participer à une initiative visant à soutenir la culture scientifique et les sciences participatives. Toutefois, s'agissant d'un plan de relance, la question qu'il faut se poser concerne particulièrement la nature des propositions structurantes qui pourront être faites en la matière pour permettre un changement d'échelle.

Les questions de robotisation et d'autonomisation des prises d'information sont des choses intéressantes à approfondir. Dans le cadre d'un plan de relance, il faut que cela corresponde à de l'investissement.

Philippe LEMERCIER
Délégué général à l'Outre-mer, IFREMER

Les vulnérabilités observées au cours des derniers mois ont mis en évidence certaines carences. Il paraît souhaitable de rebondir sur ces aspects dans le cadre du PPR. Cela inclut notamment les difficulés de collecte de données qui ont été clairement constatées dans le cadre du covid-19. Il sera sans doute nécessaire de développer des axes en matière de R&D concernant l'observation, particulièrement l'autonomisation et la robotisation de la collecte de données dans le cadre des campagnes océanographiques ou de la surveillance. Le renforcement des calculateurs sera une première étape vers la place plus importante qui devra être accordée au numérique. Plus généralement, il s'agira de rebondir sur les leçons tirées du covid-19 dans le cadre du travail à faire pour le renouvellement de la flotte et le verdissement des navires.

Laurent KERLEGUER
Directeur général, SHOM

La contribution du SHOM au soutien du monde maritime s'oriente notamment autour de trois axes :

- Développer de l'efficience chez les acteurs de la mer. Il s'agit, par exemple, de permettre une navigation plus sûre et plus simple en apportant des couches additionnelles sur les cartes marines. Ces couches font actuellement l'objet de discussions au sein de l'Organisation hydrographique internationale. Elles consistent, entre autres, à apporter des couches supplémentaires sur les courants et la marée. Ces informations supplémentaires permettent d'avoir des navigations optimisées et de prendre en compte les effets du courant pour du routage. Un autre élément important concerne l'accès optimisé aux ports, par rapport à une carte marine assez simplifiée en matière de description des fonds. Le fait de rajouter des couches de bathymétrie à haute résolution permet d'élargir et d'optimiser les temps d'accès et donc d'avoir des gains de temps appréciés par la marine marchande. Le SHOM travaille également, avec la Direction des Affaires maritimes et l'Office français de la biodiversité, sur un portail permettant de délivrer de l'information nautique et des données sur la réglementation.

- Créer des opportunités de business pour les industriels du secteur. Une actualité, antérieure au covid-19, permettra d'encourager la relance. Il s'agit du renouvellement des capacités d'acquisition hydrographique et océanographique du SHOM. Trois bâtiments de la Marine nationale vont être retirés du service en 2025-2026. Aux côtés de la Direction générale de l'armement, le SHOM a lancé un programme pour remplacer ces bâtiments. Cette future capacité sera composée de bâtiments hydrographiques mais également d'engins autonomes, de surface et d'AUV (robot sous-marin autonome). Tout cela représente des opportunités pour les chantiers navals. Au-delà du remplacement de ces capacités et de ces bateaux, le SHOM envisage également de faire des acquisitions de services. Cela peut représenter des opportunités de business pour les acteurs du domaine, en espérant que certains se positionnent et affichent leurs ambitions en la matière. Les opérations de recherche menées pour retrouver le sous-marin Minerve ont, par exemple, été conduites sur la base d'un contrat passé par le SHOM auprès de la société américaine Ocean Infinity. Aussi, les énergies marines renouvelables s'inscrivent dans une bonne dynamique dans laquelle le SHOM intervient en amont des appels d'offre pour réaliser des levées d'environnement. Il s'agira de continuer à réaliser

ces levées dans le tempo nécessaire pour que ces dossiers et appels d'offres ne prennent aucun retard. Un dernier point concerne l'exploitation et l'exploration des grands fonds. Une mission est actuellement conduite au niveau du SGMer et devrait donner lieu à des pilotes pour encadrer et mieux aborder le sujet. Elle présentera ainsi d'autres opportunités pour réaliser des levées. Il faudra également essayer de constituer, en faisant fonctionner l'Europe, des partenariats entre acteurs de la mer pour bénéficier de soutiens européens dans ce cadre là.

- Accompagner la mutation du maritime. Le développement de la navigation autonome va fortement s'accélérer suite à la crise que nous traversons. Celle-ci a de nombreux atouts, de l'endurance à la mer à la productivité. Aujourd'hui, faire embarquer des hommes sur des bateaux nécessite un rythme d'activité à la mer et d'escales, donc des transits entre les escales et les zones d'activités. Ces transits ne sont pas très productifs et l'autonomie pourrait apporter des réponses et être un facteur d'amélioration de cette productivité. Par ailleurs, une observation dans la Marine nationale également vraie pour la marine civile concerne plus particulièrement des crises de vocation. L'autonomie peut donc également être un élément de réponse pour pallier ces crises de vocation.

La connaissance de l'océan, aujourd'hui très faible, devra également faire l'objet d'une réflexion profonde. Sur le critère de la connaissance des profondeurs, on ne connaît que 6% de l'océan mondial avec un niveau de précision juste suffisant.

Frédéric MÉNARD
Directeur du département Océan, IRD

L'IRD est un institut assez unique par ses missions et son modèle d'intervention. Il entretient des partenariats scientifiques riches et divers avec de nombreux pays du Sud et est implanté dans une cinquantaine de pays de la zone intertropicale et méditerranéenne. Cela permet de conduire des recherches sur le temps long avec des outils d'expatriation. L'IRD promeut un partenariat scientifique équitable avec l'ensemble des institutions de recherche de ces pays et fait valoir ces liens privilégiés pour co-construire avec eux des programmes de recherche, notamment en sciences marines.

Ayant notamment comme tutelle le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, l'IRD accorde une grande importance à la diplomatie scientifique. Cette notion de l'océan comme « bien commun » est un enjeu majeur dans les discussions actuelles à l'ONU. Elle montre que si l'on veut avoir des actions pertinentes en matière de transition environnementale et écologique, cela doit se faire tous ensemble au niveau national et international. Particulièrement avec les pays du Sud, car la science montre clairement que les questions liées au déclin de la biodiversité marine ont majoritairement lieu dans les zones intertropicales. La science montre également que le changement climatique va probablement accroître le déclin de la biomasse marine de manière globale. Il est donc indispensable de se pencher sur ces questions. Si l'on peut considérer qu'un certain nombre de stratégies nationales et internationales ont été mises en place pour préserver et restaurer la biodiversité, les textes adoptés ne se sont pas toujours traduits par une mise en œuvre concrète. C'est précisément sur cet aspect que la science peut encore travailler pour aider nos décideurs publics à traduire les intentions en des actions concrètes. La France dispose d'un territoire ultra-marin très important et beaucoup d'aires marines protégées se situent dans ces territoires ultra-marin. D'une certaine façon, cette

biodiversité exceptionnelle que la France possède est largement due à ses territoires d'Outre-mer. Cela nous oblige aussi à être exemplaires, y compris vis-à-vis des pays régionaux voisins de nos territoires ultra-marins.

La crise sanitaire a été hors du commun mais n'a pas, à elle seule, le pouvoir de nous changer. Cela dépendra réellement de notre capacité à tirer des enseignements et d'agir en conséquence. Le confinement nous a donné comme illustration des événements assez extraordinaires comme des observations de rorquals dans le parc des Calanques, l'arrivée de dauphins à l'Estaque et bien d'autres événements de ce type. Toutefois, le confinement aura été trop bref pour changer la donne de façon générale. Si l'on souhaite réellement réduire notre empreinte, il faudra mener des plans d'action efficaces.

L'usage du plastique est monté en flèche car celui-ci s'est avéré indispensable pour lutter contre le covid-19. Cela pose un certain nombre de questions, car nous savons que ce plastique peut se retrouver massivement dans l'océan. Tous les pays du monde ne sont pas au même niveau en matière de collecte, de tri et de capacité à recycler le plastique. Il est donc indispensable de sensibiliser les citoyens pour réduire l'usage du plastique, inciter nos industriels à de bonnes pratiques de réduction mais également chercher à innover pour laisser plus de place au bioplastique ou à des plastiques réellement recyclables.

Bruno DAVID
Président, MUSÉUM NATIONAL D'HISTOIRE NATURELLE

En tant que biologiste marin :

Le PPR est mis en place pour combler une méconnaissance de ce qu'est l'océan. Nous sommes loin de connaître toutes les espèces qui peuplent les mers, en particulier dans le domaine profond, les domaines polaires et, encore plus, pour tout ce qui touche au monde microscopique. A ce titre, l'expédition Tara Océans a permis d'identifier plus de 100 000 nouvelles espèces d'eucaryotes unicellulaires. Ce chiffre très important (nous connaissions environ 360 000 espèces auparavant) signe à la fois notre ignorance de ce qu'est l'océan, mais aussi de comment il fonctionne car on ne peut pas comprendre le fonctionnement d'un système aussi vaste et complexe en en ignorant les composantes.

Nous découvrons peu à peu, car c'est un monde qui nous est étranger, les services écosystémiques de l'océan. Bien sûr, nous avons une bonne idée des ressources halieutiques, mais la pharmacopée "océanique" est en plein essor (anti-cancéreux, anti-douleurs...). J'attire au passage l'attention sur le fait qu'exploiter sans discernement ni frein à nos appétits les ressources minières profondes serait une hérésie et une faute envers la planète et nos descendants.

L'océan dans ses composantes chimiques, physiques, biologiques et anthropiques est un univers complexe et, pour le comprendre, nous avons besoin d'approches transversales unissant différentes disciplines. La fécondation croisée entre disciplines est un passage obligé pour presque tous les sujets environnementaux, y compris l'océan.
Pour de telles études, la recherche a besoin d'outils, des systèmes d'observation automatiques comme habités (rénovation ou remplacement du Nautile), d'expérimentation, de suivis à long terme, de bases de données...

En tant que président du Muséum national d'Histoire naturelle :

Il convient de sensibiliser les publics, de les rendre réceptifs à la cause de l'océan. Cela peut se faire en leur montrant la beauté de ce monde marin avec les outils que sont les aquariums, les musées, les expositions (voir le grand succès de l'exposition "Océan" au MNHN l'an dernier avec 260 000 visiteurs). En effet, je reste convaincu que la beauté est un vaccin contre l'indifférence. Il convient également d'enseigner ce qu'est l'océan et cela commence prioritairement par les jeunes enfants du primaire qui sont les plus réceptifs, puis par le collège... Enfin la science participative qui embarque des citoyens volontaires dans des démarches d'observation, de recueil, voire de traitement des données est une pratique en plein développement qu'il faut continuer d'encourager et de promouvoir. A ce titre, le Muséum en partenariat avec Sorbonne Université a installé début 2020 une unité de service appelée "MOSaic" qui développe des outils de science participative (car cette pratique ne s'improvise pas) qui peuvent être mis à disposition d'association, de collectivité, d'équipes de recherche... souhaitant passer par le truchement des SP pour répondre à une question.

Paul TOURRET
Directeur, ISEMAR

De nombreuses initiatives culturelles, d'expositions permanentes ou temporaires, de partage et de transmission sont lancées grâce à un grand nombre de personnes motivées. Il serait souhaitable que l'Éducation nationale et le public scolaire soient davantage impliqués dans ces initiatives. Une proposition serait de créer des kits pédagogiques, notamment dans les zones maritimes via des associations comme l'ISEMAR mais également les Port Centers voire même le Cluster Maritime Français, et voir avec les académies comment diffuser l'information sur ce qu'est la mer aujourd'hui. Cela permettrait à la fois de sensibiliser les plus jeunes et préparer à la formation des plus grands. Notre économie bleue mériterait davantage de médiatisation via les scolaires, une meilleure sensibilisation de l'enseignement et des académies. Ces kits pédagogiques à disposition des enseignants serait une belle initiative pour diffuser la connaissance de la mer à tous les niveaux, de la maternelle au lycée en passant par le collège. Ces kits permettraient d'aborder la mer sous tous ses aspects, que ce soit la mer à protéger, la surexploitation des ressources, le développement des EMR sur nos côtes mais également la mer qui nous forme et nous donne de l'emploi.

Une semaine de la mer européenne est organisée au mois de juin et rassemble un certain nombre d'initiatives. Ce serait une bonne chose que l'on puisse se saisir d'une semaine française de la mer en mettant en avant les musées, les entreprises, les associations… Cette semaine permettrait ainsi de sortir les élèves à cette occasion, d'aller visiter les ports de commerce, les musées et bien d'autres lieux liés à la mer.

Une autre idée consisterait à lancer une plateforme de référencement des écomusées et des lieux de médiatisation afin de faciliter l'identification de ces endroits visitables. Il y a donc un vrai effort à fournir et quelque chose à créer, dans les régions maritimes notamment, pour une meilleure implication de l'Éducation nationale et des enfants en général.

Céline LIRET
Directrice scientifique et culturelle, OCEANOPOLIS

Le cœur d'activité d'Océanopolis est le partage de connaissance, la médiation et l'éducation du grand public. L'intérêt majeur est de favoriser un dialogue croisé entre les acteurs de la recherche, du maritime et les citoyens. Compte tenu de la période que nous vivons, il est vraiment urgent de reconstruire ce dialogue. Un vrai enjeu de la relance réside dans le fait de s'adresser à tous les publics, de persévérer dans le partage de connaissances et la sensibilisation à la transition écologique pour favoriser l'acceptabilité de nouveaux projets, notamment en matière d'énergies marines renouvelables.

Il y a également une nécessité de transformer ce dialogue en engagement citoyen. L'émergence des sciences participatives et citoyennes montre bien qu'une transformation est possible, elle-même particulièrement intéressante car orientée vers un engagement qui contribue à la science et permet de développer un vrai intérêt de la part du citoyen.

Comment favoriser et développer cette transition ? Toutes les initiatives sont les bienvenues et toutes permettent de favoriser ce partage de connaissances.

Du côté d'Océanopolis, dans le cadre de cette étape de relance, il s'agit vraiment d'accompagner la transition environnementale avec un projet de refonte globale du contenu d'Océanpolis après 30 ans d'existence et de valoriser, plus généralement, la transition environnementale, la transition énergétique et les acteurs du monde maritime. Un nouveau centre scientifique, technique et industriel, intitulté « 70.8 », va ouvrir ses portes à Brest à la fin de l'année 2020. L'objectif sera de valoriser l'ensemble des acteurs, aussi bien scientifiques qu'économiques. L'enjeu est de parler de l'observation de l'océan, des technologies marines déployées pour ce faire et des innovations du maritime. Ces acteurs sont porteurs de solution face aux enjeux actuels, notamment le changement climatique.

Ce sont des axes essentiels qui accompagnent tout le volet éducation et formation. C'est une période favorable pour imaginer d'autres modes de partage et de transmission. Les musées, les centres de culture scientifique réfléchissent sur ces modes de transmission et de partage pour favoriser l'éducation et la manière d'engager le citoyen par d'autres outils.

Enfin, le groupe Mer et Littoral du CESER de la région Bretagne travaille actuellement sur la façon dont la culture maritime partage les enjeux du monde maritime avec tous les citoyens, la manière dont elle s'intègre dans cette société. Le rapport devrait sortir en fin d'année ou en début d'année prochaine.

Philippe VALETTE
Directeur général, NAUSICAA

Il est vrai qu'il n'y a pas assez d'appropriation des sciences marines et des enjeux marins par la société, en particulier la société civile. Toutefois, nous disposons d'atouts pour le faire, en premier lieu du réseau d'aquariums qui rassemble 7 millions de visiteurs par an en France. Nous avons également la possibilité de mobiliser d'autres acteurs à travers le Réseau Océan Mondial.

Il faut réussir à mobiliser ces acteurs, en particulier pour déclencher des vocations chez les jeunes. La science marine est aujourd'hui en devenir et il faut en redonner le goût aux jeunes.

Les aquariums peuvent aider à concrétiser cet objectif. Un défi pourrait même être lancé aux aquariums pour que chacun finance une bourse doctorale par le biais de ce que donnent leurs visiteurs. Le réseau des balises Argo a été évoqué plus tôt et des financements pourraient également être mobilisés par le biais des visiteurs. La participation du public est donc essentielle et toutes les portes sont ouvertes avec le réseau des aquariums et des musées de sciences qui forment aujourd'hui le réseau le plus puissant.

Le Réseau Océan Mondial a fourni d'importants efforts pour parvenir à faire du 8 juin la journée mondiale de l'océan. La Fête de la Mer et des Littoraux gagnerait à être organisée autour du 8 juin pour que les acteurs déjà mobilisés à cette date puissent s'y retrouver.

Aussi, il semble indispensable de mobiliser davantage autour d'un grand projet. Sur le plan scientifique il y a déjà la décennie des sciences de l'océan des Nations unies. La France serait tout à fait fondée à proposer aux Nations unies la création d'une année internationale des océans. La précédente en 1998, bien que mondiale, s'est particulièrement concrétisée au Portugal. Ainsi, nous pourrions imaginer dans 5 ans, à la moitié de la décennie des sciences de l'océan, une année internationale de l'océan à l'initiative de la France. Cette année pourrait mobiliser tous les acteurs maritimes autour d'un grand projet.

Brest, le 27 mai 2020

Team Maritime
Recherches pour penser le maritime de demain
VTC – 27 mai 2020

Contribution Shom

Comme suite à la conférence organisée par la Députée Sophie Panonacle quelques éléments sur les contributions du Shom.

Ces éléments synthétiques pourront être développés suivant le format souhaité ou faire l'objet d'entretiens plus approfondis.

La connaissance des océans, l'éveil de la population et des décideurs à l'océan

Il a été souligné par plusieurs intervenants lors de la conférence que l'océan est mal connu.
Le Shom peut apporter un élément de caractérisation de cette méconnaissance sur le critère simple de la topographie du fond des mers (la bathymétrie). L'organisation hydrographique internationale (OHI) a fixé par gamme de profondeur un maillage minimum de mesures qu'il faudrait pour une connaissance juste suffisante des océans[1]. A cette aune, la connaissance est évaluée à **6%** de la surface de l'océan (cf. illustrations en annexe).

La bathymétrie est pourtant une donnée de base nécessaire pour toute opération de protection, exploration, exploitation… de l'océan.

L'OHI et la fondation du Japon ont lancé le programme Seabed 2030 avec comme objectif de réaliser la couverture d'ici 2030. Ce programme ambitieux bénéficiera de contributions des sciences participatives que l'OHI promeut.

La sensibilisation des décideurs et des populations (que les anglais désignent par « outreach ») sur l'océan est essentielle pour que les efforts consacrés soient à la hauteur des enjeux notamment liés au réchauffement climatique pour lequel l'océan a une importance capitale.

[1] Un mesure tous les 100m jusque 1500m de fond, une mesure tous les 200m entre 1500 et 3000m, une mesure tous les 400m entre 3000 et 5750m, une mesure tous les 800m au-delà de 5750m

Dans le domaine de la sensibilisation de la population au fait maritime, le Shom souhaite signaler que 2020 marque le 300ème anniversaire de la création du dépôt des cartes et plans de la marine dont le Shom hérite. Ce faisant la France a été la première à développer un service hydrographique moderne (informations transmises par ailleurs sur le programme des célébrations de cet événement).

Trois axes d'actions du Shom contributives au soutien du secteur maritime.

1. Développer de l'efficience chez les acteurs de la mer

Le Shom assume la responsabilité de la France (partie à la convention SOLAS) en matière de la sécurité de la navigation.

La carte marine digitale (Electronic Navigational Chart – ENC) a déjà amélioré la sécurité de la navigation grâce à une tenue à jour automatique et à des systèmes d'alarme pour signaler la proximité de dangers.

L'addition de **couches de services supplémentaires** est un nouvel enjeu pour simplifier la vie des navigateurs professionnels. Des services envisagés sont (3 exemples) :

- Couches de courant pour optimiser les transits (rejoint un objectif de la coalition pour la transition énergétique et écologique du maritime portée par le CMF),
- Bathymétrie à haute résolution des ports qui combinée à la marée permet d'augmenter les possibilités d'accès dans les ports (la connaissance précise de la hauteur d'eau sous la quille permet d'agrandir la fenêtre temporelle d'accès au port),
- Prévisions météorologiques superposée à la carte pour donner une information synoptique d'un ensemble d'éléments de sécurité.

L'accès à l'information nautique numérique et aux règlementations (par exemple les limites des parcs marins) fait l'objet du développement d'une plateforme en coopération avec la DAM et l'OFB. Ce **portail de l'information nautique** facilitera en outre la remontée d'informations par les usagers de la mer. Le financement du développement est encore à consolider.

2. Créer des opportunités d'affaires pour les industriels du secteur

Le renouvellement de la capacité hydrographique et océanographique du Shom

La capacité d'acquisition de données hydrographiques et océanographiques en mer doit être renouvelée. En effet en 2025 puis 2026, trois bâtiments hydrographiques[2] de la marine nationale

[2] Il s'agit des bâtiments hydrographiques La Pérouse, Laplace et Borda

seront retirés du service. La Ministre des Armées a décidé en 2019 le lancement du programme **CHOF (Capacité hydrographique et océanographique future)**.

Ce programme conduit par la DGA et actuellement dans sa phase de préparation, contribuera à la relance. **Le maintien (voire l'accélération) des calendriers des programmes décidés avant la crise sanitaire est évidemment un pré-requis du plan de relance.**

Ce programme crée deux types d'opportunités :
Tout d'abord pour les chantiers naval et les constructeurs de systèmes car la capacité future comprendra un ou des bâtiments hydrographiques, des drones de surface, des drones sous-marins autonomes…

Ensuite pour les acteurs capables de fournir des services hydrographiques ou océanographiques. En effet l'externalisation de certains levés pourrait être un complément aux levés réalisés avec les moyens de l'Etat. L'opération de recherche du sous-marin Minerve au mois de juillet a ainsi été réalisée par la société Ocean Infinity sur contrat Shom avec un financement du Ministère des Armées. Des capacités nationales existent dans ce domaine mais pourraient être développées pour offrir une plus grande étendue de prestations.

Les EMR

Le Président de la République a affiché une ambition forte sur les EMR. Les appels d'offre devront être lancés à bon rythme pour atteindre les objectifs. Or le Shom réalise les levés des zones de concession et des atterrages pour le raccordement au continent. Ces levés seront réalisés dans le tempo des appels d'offres programmés.

L'exploration/exploitation des grands fonds

Une mission d'étude est en cours au SGMER à laquelle contribuent les acteurs nationaux du maritime.
Le Shom de la même façon qu'il a contribué au programme d'extension du plateau continental avec l'Ifremer pourrait contribuer à l'acquisition des connaissances sur les zones de grands fonds à explorer en vue d'une potentielle exploitation future. Une approche européenne semble ici pertinente.
Les échanges lors de la conférence ont mis en avant la grande prudence qu'il faudrait avoir pour ne pas commettre l'irréparable notamment pour la question de la biodiversité sur ces espaces vierges.
Toutefois il semble, et sous réserve de l'analyse du SGMER, qu'il est important de développer sans attendre une approche française/européenne respectueuse de l'environnement pour contribuer à la définition d'un cadre international de bonnes pratiques (pouvant aller jusqu'à un moratoire). En effet il est peu probable que la retenue de la France/Europe fera école et il vaut donc mieux être acteur pour contribuer à la réflexion et à la définition d'un cadre sur la manière d'explorer/exploiter que spectateur et observer les dégâts irréparables commis par d'autres.

3. Accompagner la mutation du maritime

La crise sanitaire renforce des analyses déjà bien établies sur la mutation du maritime.

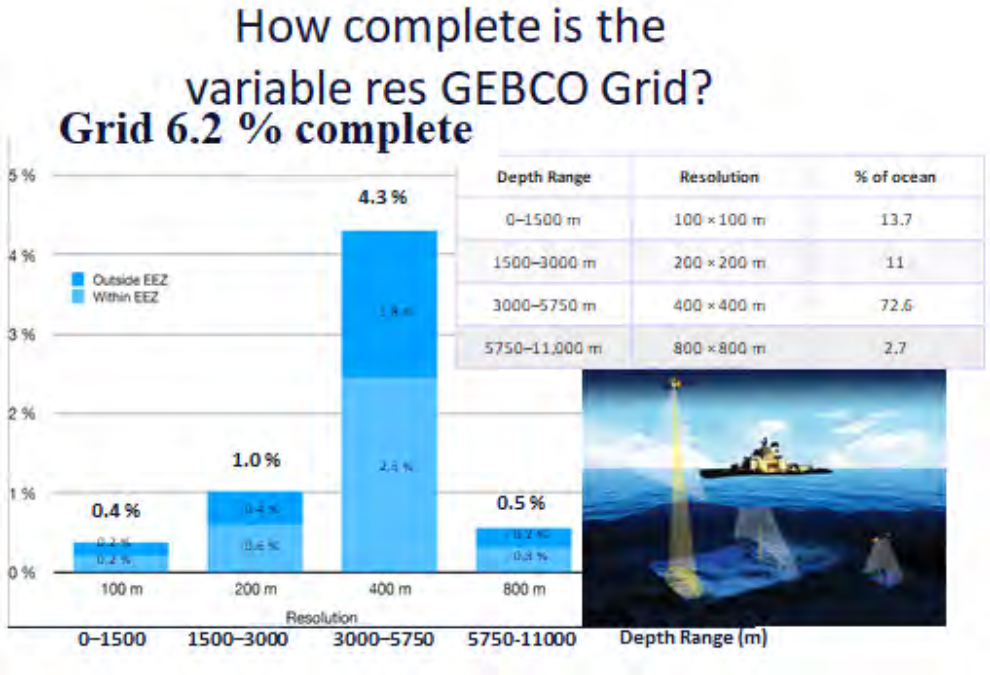
La marche vers une plus grande autonomie des navires

Pour les navires scientifiques c'est un facteur d'efficience pour relever les défis de la connaissance des océans, et améliorer l'endurance à la mer et la productivité (moins de transits improductifs vers des lieux d'escale pour reposer le personnel, réduction de la consommation d'énergie, repousser les limites d'état de mer pour le travail, optimiser l'occupation de l'espace sans contrainte de locaux vie…).
Pour le transport maritime, l'automatisation est aussi un facteur de résilience (notamment en situation de pandémie !). Par ailleurs le secteur fait face à une crise de vocation qui peut en partie être compensée par l'autonomisation des navires.
Il est à noter que le développement de l'autonomie des engins navigant en surface et sous l'eau nécessitera un travail juridique pour mettre au point la règlementation de sécurité associée. Des défis se posent au Shom également sur la sécurité de la navigation qui à ce jour est conçue au travers d'une carte élaborée pour une interprétation par un navigateur et pas par un automate.

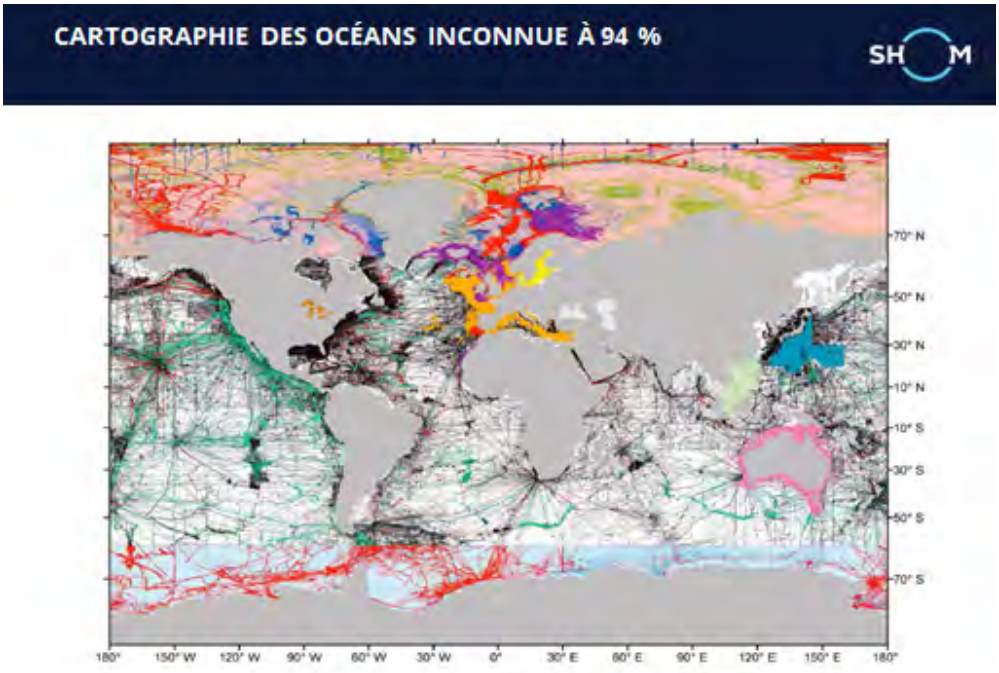
La transformation énergétique

Le maritime doit en parallèle réussir sa *transformation énergétique et écologique* promue par le CMF. Le maritime qui est fondamentalement un transport écologique le sera encore plus lorsqu'il aura généralisé des dispositifs permettant de limiter les consommations d'énergie et les rejets. Les assises maritimes de Montpellier ont fait une large place aux industriels qui développent des solutions dans ce domaine (vélique, traitement des rejets, aménagement portuaires pour le raccordement des gros navires en énergie…). Le Shom se tient prêt à développer les couches d'information qui pourraient être requises pour optimiser ces nouveaux modes.

Etat de la connaissance des océans.



Ci-dessous, illustration de la couverture très partielle des levés hydrographiques.



CONTRIBUTIONS IFREMER A UNE RECONSTRUCTION POST-COVID

- le 28 mai 2020 -

Avant-propos

Les analyses de l'impact de la crise COVID-19 sur nos sociétés et nos économies se multiplient, tout comme les initiatives visant à préfigurer ce que pourrait être un plan de relance ou de reconstruction. Certains sont structurés autour d'un secteur industriel (ex : l'aéronautique), quand d'autres visent une optique plus systémique. On ne peut que s'étonner, face à cette multiplication des initiatives, que très peu d'entre elles identifient le secteur maritime ; au sens large, comme un secteur spécifique à considérer. L'économie de la mer pèse pourtant un poids économique non négligeable (entre 1.5 % du PIB national jusqu'à 14% du PIB – données Ifremer vs BCG), et les secteurs maritimes constituent, dans certaines régions littorales, des secteurs fortement structurants des tissus industriels et de l'emploi local (emplois peu délocalisables, attractivité du territoire). Ce point est particulièrement prégnant dans les territoires ultra-marins français, qui abritent à la fois des écosystèmes uniques (fournisseurs de services écosystémiques de grande valeur). C'est tant par ce poids économique que par la responsabilité particulière portée par la France en terme maritime (2^{ième} ZEE du monde) qu'une analyse spécifiquement maritime prend son sens.

La crise COVID 19 a révélé un certain nombre de vulnérabilités des grandes filières maritimes (et notamment de la recherche marine), vulnérabilités générées par la crise ou vulnérabilités plus anciennes amplifiées par celles-ci. L'ampleur de l'impact doit néanmoins nous interroger sur la résilience et la soutenabilité des filières vis-à-vis des deux risques majeurs du XXIème siècle : l'effondrement de la biodiversité et le réchauffement climatique. Le résumé pour décideurs du GIEC rappelle ainsi que l'Océan a jusqu'ici absorbé plus de 90 % de la chaleur excédentaire du système climatique, et qu'il absorbera de 2 à 7 fois plus de chaleur d'ici 2100 comparé à la période 1970-2020. Les impacts de ce réchauffement sont en cours de caractérisation mais s'annoncent massifs : le réchauffement de l'océan diminue l'approvisionnement en oxygène, perturbe les chaînes trophiques et provoque un phénomène d'acidification. Plus les écosystèmes sont résilients, mieux ils sont capables de supporter ces variations physico-chimique : ceci explique pourquoi la préservation des écosystèmes marins doit également être au cœur des réflexions liés à la relance et à la reconstruction.

L'ensemble des propositions de relance ou de reconstruction doit faire l'objet d'objectifs clairement exprimés et chiffrés et d'une politique d'évaluation des impacts (ex-ante et ex-post). On identifie deux objectifs de politiques publiques structurants: le maintien, voire la promotion de l'emploi maritime français (au sens large, en tenant notamment compte des emplois indirects induits à terre) et la transition écologique et énergétique des filières. Si le premier indicateur est simplement calculable, la performance écologique des filières nécessite la production d'indicateurs d'impacts (sur la biodiversité, sur le climat) de l'ensemble des secteurs maritimes, et constitue un champ de recherche intrinsèque. Il s'agit de s'assurer que les actions qui sont prises permettent d'assurer la soutenabilité, au sens des Objectifs de Développement Durable : des écosystèmes sains qui permettent aux sociétés humaines d'assurer, dans la durée, leur prospérité.

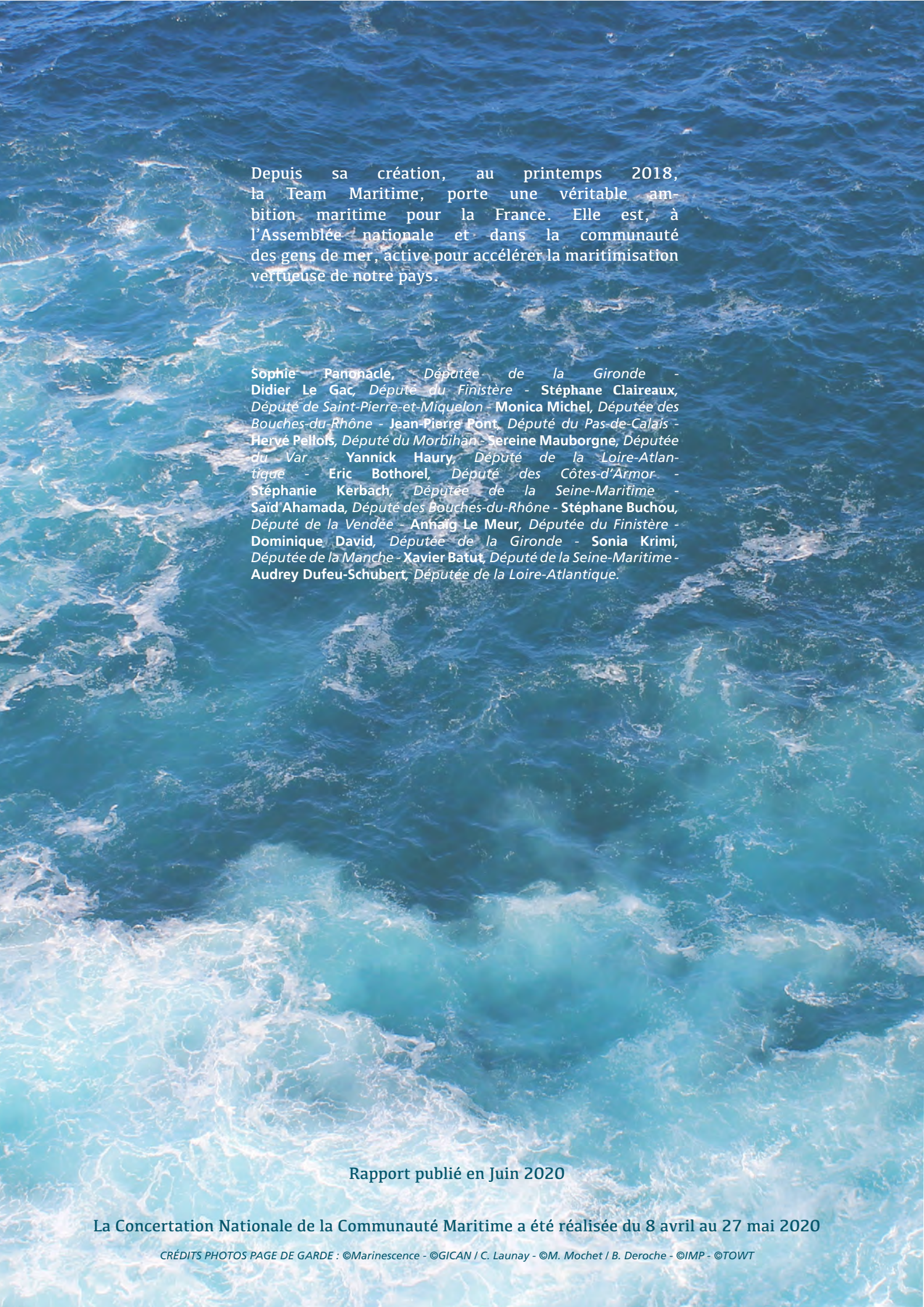
	…des filières maritimes	… de la recherche marine
Quelles sont les vulnérabilités révélées par la crise COVID 19 [parfois préexistantes, parfois nées de la crise] ? Comment les observe-t-on, comment les mesure-t-on ?	o Pêche maritime et aquaculture : - difficultés pour les entreprises de pêche, de conchyliculture et de pisciculture de continuer à travailler du fait des contraintes liées à la mise en œuvre des consignes sanitaires (confinement, application des mesures de distanciation sociale et des recommandations en terme de protection des employés), ou de l'arrêt d'activités de soutien (logistique, réparation mécanique, etc.) indispensables à la production ; - difficultés de commercialisation des productions liées aux contraintes inhérentes au transport routier de produits aquatiques frais, à l'arrêt ou au ralentissement significatif de certaines filières de distribution (restauration), et à une imprévisibilité croissante d'autres filières (vente au détail, en particulier ventes directes, ventes sur les marchés). Etant donné le rôle clé des échanges nationaux et internationaux dans l'économie de la filière des produits de la mer, ces difficultés (et les incertitudes associées pour les différents acteurs de la filière) peuvent être majeures. Dans le cas de l'aquaculture (conchyliculture, piscicultures…), les entreprises doivent s'adapter à ces difficultés tout en maintenant l'activité de production (entretien des parcs, gestion des stocks en culture, préparation des cycles d'élevages suivants, etc.) ;	Les **impacts immédiats** ont été une baisse d'activité limitée par le recours massif au télétravail, et des conséquences immédiates et fortes dans trois domaines : • L'arrêt des campagnes océanographiques qu'elles soient purement de recherche ou qu'elles visent l'appui aux politiques publiques (DCSMM, politique commune des pêches…) [Les raisons principales sont le risque sanitaire en cas d'apparition du virus sur un navire, à fortiori s'il est loin d'un port français, et la fermeture des frontières qui bloque l'acheminement des marins et scientifiques. Certains projets liés à la réalisation de missions à la mer sont donc annulés ou repoussés de plusieurs années, et avec eux la perte de connaissance cruciale pour certaines thématiques] et l'arrêt de la plupart des activités d'observation et de surveillance des milieux littoraux et côtiers menés en lien avec, ou pour le compte, de l'Etat au sens large (DEB, DGAL, DPMA, agences de l'eau, OFB…) • l'arrêt des activités expérimentales et analytiques au laboratoire • Un impact non-négligeable sur le volet formation, les impacts cités ci-dessus impactant notamment les doctorants et post-doctorants, mais également les stagiaires et apprentis Les **impacts différés** sont de natures différentes : o dans beaucoup de cas, des décalages temporels dans des projets et programmes ; o dans quelques cas, des pertes nettes de données par non réalisation d'observations à date (ex. campagnes

	- évolution des modes d'achat des ménages (recours accru au drive) et de la demande pour les produits aquatiques frais, et leurs conséquences en matière de structure d'approvisionnement des ménages (effets de substitution). - Les impacts peuvent se manifester du niveau local/régional, aux niveaux national, européen et global (les produits de la mer étant parmi les principaux produits alimentaires échangés au niveau international).	halieutiques annuelles) qui posent de vraies questions concernant l'expertise apportée en appui aux politiques publiques (ex : la campagne PELGAS d'évaluation des stocks d'anchois et de sardine du Golfe de Gascogne a été annulée, or les indices annuels de campagne sont indispensables pour réaliser l'évaluation de ces stocks. Les quotas ne pourront pas être fixés sur une base scientifique. Ce cas montre une certaine fragilité du système actuel basé sur la collecte de données halieutiques au travers de campagnes à la mer. Si ces dernières ne sont pas réalisées, la définition de quotas devient difficile, voire impossible pour certains stocks. Cela pose la question plus génériquement de l'évaluation de la « bonne santé » des ressources biologiques marines avec une vulnérabilité des systèmes d'observation pré-existante à la pandémie de Covid-19) o une vraie difficulté à anticiper le devenir des projets de R&D collaborative ou contractuelle avec des entreprises, avec une fragilisation potentielle du tout nouvel institut Carnot MERS (Marine Engineering Research for Safe, Smart & Sustainable Seas) – les premiers contacts avec le tissu industriel laissent en effet présager des coupes dans les budgets de recherche partenariale; o une difficulté majeure à reprendre et programmer l'activité de la flotte océanographique française. o Interruption des congrès et colloques scientifiques (potentiellement identifiés comme évènements super-contaminants au titre du COVID 19) o Recrutements interrompus ou freinés o Collaborations internationales bloquées pour plusieurs mois au minimum

Propositions pour une relance et une reconstruction de long-terme : face à ce constat de vulnérabilités, que peut-on proposer, à court, moyen ou long-terme, pour améliorer la résilience et la soutenabilité ?	• **Actions directes en soutien au monde maritime** - Vers une « Green » Flotte Océanographique Française (FOF) : **A l'horizon de 4-5 ans, la modernisation de la flotte océanographique française** peut contribuer à « *sauvegarder des entreprises […] de la construction navale* », en leur fournissant une activité à haute valeur ajoutée, tout en visant la décarbonation et l'amélioration des performances environnementales de la flotte. Quatre projets majeurs étaient déjà en cours d'instruction avec le MESRI et pourraient ainsi déboucher rapidement : - la construction d'un navire océanographique semi-hauturier pour l'Atlantique et la Manche (remplacement d'un navire côtier en fin de vie) - la construction d'un ROV pour l'exploration des grands fonds (6000 m) - la jouvence du navire océanographique hauturier Pourquoi pas ? - et la construction d'un navire océanographique semi-hauturier pour le Pacifique, basé à Nouméa (remplacement d'un navire semi-hauturier en fin de vie). **- Innovation au service du monde maritime** par le renforcement de liens avec la recherche. L'IFREMER renforce sa stratégie d'innovations en lien avec le monde économique, dans trois priorités : - Un océan vivant, sain, sûr et résilient : protéger et restaurer les mers et les océans - Un océan de solutions : gérer durablement les ressources marines pour le bien être des sociétés humaines	• **L'Ifremer a commencé d'élaborer en 2019 un plan d'investissement exceptionnel** (ce plan devrait être présenté à son CA à l'automne 2020) **qui peut soutenir les volets recherche et innovation d'un plan de relance du secteur maritime au service de la transition écologique**. Complémentaire du PPR Océan – Climat et du programme de modernisation de la flotte océanographique française, ce plan d'investissement exceptionnel comprend trois grands volets : **- des infrastructures de recherche environnementale** : l'extension du réseau de flotteurs ARGO pour l'étude du changement climatique ; des observatoires profonds pour l'étude de la biodiversité et des risques naturels (Nouvelle-Calédonie, Mayotte) ; - **un soutien à l'innovation et au numérique**, qui peut contribuer à « l'innovation numérique dans la gestion et le traitement de l'information (capacités en matière de protection de l'environnement, de sécurité de la navigation et d'information économique) ». - **le développement des sciences marines de la durabilité** (Marine Sustainability Sciences), notamment au travers d'un dispositif de chaires de recherche. Cette initiative rejoint des réflexions pour faire évoluer nos pratiques de recherche au vu des vulnérabilités constatées, notamment via : • Une observation 5.0 : autonomisation et robotisation (drone marin pour des prélèvements autonomes) • Une intensification du déploiement sur le littoral de bouées et plateformes instrumentées avec diversification de nouveaux capteurs autonomes pour la mesure physico-chimique (ex

	- Un océan de données et de services : construire et partager un océan numérique. A ce titre, l'IFREMER envisage de s'engager dans un renforcement des liens avec les acteurs de l'innovation du monde maritime que sont les start-up et PME. L'institut réfléchit à des modalités partenariales renouvelées pour maximiser son impact sur l'économie réelle et la maximisation des impacts de la recherche, en intégrant davantage cette question de résilience (tant des écosystèmes marins que des écosystèmes sociaux). ***- Réaménagement des territoires littoraux métropolitains et ultra-marins***: les territoires littoraux sont les premiers soumis à la montée des eaux et à l'augmentation de fréquence des évènements extrêmes (tempêtes, inondations…), ce sont également les régions les plus dépendantes du tourisme. La recherche peut contribuer à éclairer les décideurs et gestionnaires sur le sujet (*cf*. par exemple la prospective « La mer monte » réalisée dans le cadre d'AllEnvi). • **Actions en appui aux filières maritimes** ***- Pêche et aquaculture*** : L'Ifremer peut apporter un appui méthodologique pour que **les mesures d'accompagnement (et de relance) de la pêche se fassent dans le respect d'une gestion écosystémique des ressources halieutiques**. Au-delà des mesures d'accompagnement pour la pêche, l'Ifremer est prêt à accompagner la filière et l'Etat pour favoriser une réelle gestion écosystémique des ressources halieutiques, en utilisant mieux le big data autour des données pêche. L'Ifremer est aussi prêt à contribuer à une	nutriments, toxines, contaminants…), et biologique (production primaire), • Le renforcement de nos calculateurs pour soutenir le développement de modèles numériques complémentaires de l'Observation (ex PREVIMER, modélisation physique et biologique). Cela participe d'une numérisation de l'économie maritime • **Vers une Flotte Océanographique modernisée** et écologiquement irréprochable, qui s'appuie sur des savoir-faire d'entreprises nautiques françaises (cf. action colonne gauche, soutien direct aux acteurs du maritime) • **Qualité du milieu marin et littoral** : l'Ifremer est mobilisé pour analyser les conséquences du confinement/déconfinement sur les écosystèmes marins, notamment sur les descripteurs de la DCSMM qu'il a en charge (ex : déchets)

	relance d'une stratégie nationale d'aquaculture marine (pisciculture) dans une optique d'aqua-écologie, en veillant à la mise en œuvre les recommandations IUCN-DPMA en matière de substituts en alimentation piscicole, en lien avec les productions agricoles littorales. - ***Ressources minérales*** : La mission confiée par le Premier Ministre à Jean-Louis Levet doit permettre de définir des orientations au sujet de la connaissance et de l'usage des **ressources minérales profondes** dont certaines peuvent être essentielles à la transition écologique mais dont l'exploitation éventuelle pose des questions majeures en termes géostratégique aussi bien que d'impacts environnementaux et de durabilité. L'IFREMER travaille sur l'ensemble de ces thématiques, tant en recherche qu'en expertise en appui aux politiques publiques. - ***Construction navale*** : A l'heure où les industriels de la construction navale cherchent à proposer des navires dont l'impact de l'exploitation sur l'environnement sera réduit, l'Ifremer de par ses connaissances transversales sur l'ensemble du milieu marin est capable de travailler avec ce secteur dans la conception d'outils d'analyse du cycle de vie basés sur des connaissances fiables et ajustées à la problématique.	



Depuis sa création, au printemps 2018, la Team Maritime, porte une véritable ambition maritime pour la France. Elle est, à l'Assemblée nationale et dans la communauté des gens de mer, active pour accélérer la maritimisation vertueuse de notre pays.

Sophie Panonacle, *Députée de la Gironde* - **Didier Le Gac**, *Député du Finistère* - **Stéphane Claireaux**, *Député de Saint-Pierre-et-Miquelon* - **Monica Michel**, *Députée des Bouches-du-Rhône* - **Jean-Pierre Pont**, *Député du Pas-de-Calais* - **Hervé Pellois**, *Député du Morbihan* - **Sereine Mauborgne**, *Députée du Var* - **Yannick Haury**, *Député de la Loire-Atlantique* - **Eric Bothorel**, *Député des Côtes-d'Armor* - **Stéphanie Kerbach**, *Députée de la Seine-Maritime* - **Saïd Ahamada**, *Député des Bouches-du-Rhône* - **Stéphane Buchou**, *Député de la Vendée* - **Annaig Le Meur**, *Députée du Finistère* - **Dominique David**, *Députée de la Gironde* - **Sonia Krimi**, *Députée de la Manche* - **Xavier Batut**, *Député de la Seine-Maritime* - **Audrey Dufeu-Schubert**, *Députée de la Loire-Atlantique.*

Rapport publié en Juin 2020

La Concertation Nationale de la Communauté Maritime a été réalisée du 8 avril au 27 mai 2020

CRÉDITS PHOTOS PAGE DE GARDE : ©Marinescence - ©GICAN / C. Launay - ©M. Mochet / B. Deroche - ©IMP - ©TOWT

« C'est par la mer que nous aurons à repenser notre présence, notre alimentation, nos recherches mais aussi les équilibres de notre planète et de nos océans.

Le XXIème siècle sera maritime, j'en suis profondément convaincu.

Nous avons tous les atouts pour l'embrasser et y réussir. Si nous savons dès aujourd'hui, avec force, vigueur et courage, nous organiser, prendre les bonnes décisions, être ensemble.
Si nous savons au fond avoir de ce caractère de marin et de cet esprit d'équipage.
Je nous en sais capables ».

Emmanuel Macron
Président de la République

Assises de l'économie de la mer - 3 décembre 2019, Montpellier

ASSEMBLÉE NATIONALE

TEAM MARITIME