



ECONOMIE MARITIME DURABLE EN AVANT TOUTE !

GROUPE D'EXPERTISE ÉCONOMIE MARITIME DES CCE

*Octobre 2020
2e Rapport du GEEM*

Ce document est une synthèse du rapport "**Economie maritime durable: en avant toute!**" rédigé par le groupe d'expertise Economie maritime, créé par les Conseillers du Commerce Extérieur de la France et le Cluster Maritime Français

Pour plus d'informations, merci de bien vouloir contacter :

Marie-Noëlle TINÉ-DYÈVRE

Directrice du Cluster Maritime Français,
Animatrice du GEEM
mn.tine@cluster-maritime.fr

Manon ESPÉRANDIEU

Chargée de mission Conseil aux pouvoirs publics et Attractivité du
Territoire
Les Conseillers du Commerce extérieur de la France
mesperandieu@cnccef.org



TRANSPORT MARITIME ET ACTIVITÉS INDUSTRIELLES EN MER

LES MERS ET LES OCÉANS : DES MOTEURS DE L'ÉCONOMIE EUROPÉENNE

Ils offrent un potentiel considérable en matière d'innovation et de croissance. Pour que la mer soit plus **attractive et génératrice d'emplois**, les activités doivent être durables et contribuer au développement des territoires à travers des emplois locaux et en réduisant leur empreinte écologique. Les enjeux qui recouvrent ce secteur sont nombreux : **enjeux écologiques ; enjeux de souveraineté et de sécurité et de rayonnement de notre savoir-faire et de nos entreprises à l'international.**

LE TRANSPORT MARITIME

Le transport maritime désigne le transport de marchandises ou de passagers effectué par navire. Il constitue l'épine dorsale du commerce mondiale en assurant près de 90% du transport mondial de fret (vracs liquides, vracs secs, produits manufacturés conditionnés en conteneur).

UN SECTEUR SENSIBLE À L'AMÉLIORATION DE SON EMPREINTE ÉCOLOGIQUE

Répondre à l'objectif fixé par l'Organisation Maritime Internationale au transport maritime: réduire d'au moins 50% les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050.

La limitation de vitesse pour le transport des vracs

Le slow steaming est une solution rapide, efficace et économique.
exemples

Le GNL, l'hydrogène: s'unir face à ce défi

Certains acteurs du transport maritime font le pari des carburants alternatifs (GNL, biocarburants) et réfléchissent aux énergies de demain, comme l'hydrogène.

Mise en place d'outils

En 2020, le CMF a lancé un projet de plateforme numérique au service de la transition éco-énergétique du secteur maritime, en partenariat avec l'ADEME ainsi que des fédérations et entreprises, pour contribuer à la définition de la vision des acteurs pour atteindre les objectifs de l'OMI.

ÉNERGIES, CÂBLES DE COMMUNICATION ET RESSOURCES EN MER : UN LEVIER DE CROISSANCE POUR LA FRANCE

La France compte déjà de nombreux atouts, qu'il conviendrait de faire fructifier pour accélérer la transition énergétique française et acquérir une position de force à l'export.

DÉVELOPPEMENT DES ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES (EMR), UN DÉFI MAJEUR POUR UN SECTEUR INDUSTRIEL DANS LES STARTING BLOCS

- Position géographique avantageuse.
- Position de leader dans l'éolien flottant grâce à 4 fermes pilotes en développement.
- Fort potentiel de développement sur les côtes françaises et à l'export pour l'éolien posé.

L'EXPLORATION ET L'EXPLOITATION DES RESSOURCES MINÉRALES MARINES : À LA RECHERCHE D'UN DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL DURABLE.

- Nombreux atouts (compétences publiques privées, position géographique, pionnière en océanographie).
- Montée en puissance (explorations, technologies) des pays tels que la Chine, la Corée du Sud et le Japon. Un retard français est à craindre.
- Inadaptation du droit national (principe de précaution invoqué par l'IUCN).

LE SECTEUR PARAPÉTROLIER OFFSHORE

- Forte présence des entreprises de services sur les marchés internationaux.
- 7,7% des emplois maritimes contribuant à plus de 16% de la valeur ajoutée de la filière maritime.
- Compétitivité du secteur pétrolier offshore français sur les marchés à l'export (Angola, Norvège).

CÂBLES (POSE ET COMMUNICATION) ET ACTIVITÉS SISMIQUE MARINE : SECTEURS DE POINTE EN MAL DE SOUTIEN

- Secteur stratégique à très haute valeur ajoutée.
- Forte présence des sociétés françaises à l'international.
- Autrefois leader en matière de recherche sismique sous-marine, la France a abandonné cette filière. Il s'agit sans doute d'une erreur stratégique importante.

TRANSPORT MARITIME ET ACTIVITÉS INDUSTRIELLES EN MER

RECOMMANDATIONS

SOUTENIR L'INNOVATION

L'innovation est la source du renouvellement des secteurs d'activité. Sur le **domaine spécifique des grands fonds**, l'innovation détient la particularité de représenter l'un des derniers facteurs de compétitivité des entreprises françaises. **Le GEEM est donc favorable à une reconsidération du principe de précaution, invoqué par l'Union internationale pour la conservation de la nature, installant un moratoire illimité grâce à un équilibre mettant en avant le principe d'innovation.** Cela permettrait une plus grande objectivité dans l'évaluation du risque, notamment en termes de niveau de gravité et de réversibilité. Cela permettrait également la mise en place de procédures graduelles, avec une poursuite de la recherche et des expérimentations contrôlées assortie d'une démarche d'acquisition de connaissances du milieu et de l'écosystème et d'un processus d'évaluation environnementale particulièrement élaboré et fiable.

SOUTENIR LE PARAPÉTROLIER FRANÇAIS

En conséquence de la chute du prix du baril, des milliers d'emplois pourraient disparaître parmi les sociétés de services parapétroliers. Il s'agira donc de sauver ce savoir-faire reconnu. Notre pays bénéficie d'une expertise technologique unique, favorisée par l'engagement de PME et de grands groupes dynamiques. **Il est important que les pouvoirs publics accordent clairement leur confiance à l'industrie parapétrolière au service des énergies de demain**, en garantissant à celle-ci la cohérence et la visibilité dont elle a besoin pour investir et créer de la richesse.

ÊTRE COMPÉTITIFS

Le soutien des pouvoirs publics, sur ces marchés très concurrentiels, s'avère souvent nécessaire pour faire face aux démarches commerciales des concurrents internationaux.

- Apporter une aide efficace à l'exportation de nos produits et services innovants destinés aux activités en mer, souvent issus de petites entreprises grâce au soutien de Bpifrance.
- Campagne ambitieuse de promotion de la filière et de ses atouts, sur le terrain, au plus près des entreprises
- L'enveloppe pour la filière maritime (France Relance) pourrait être mobilisée pour promouvoir la filière maritime à l'export.
- Instaurer une culture de solidarité entre entreprises françaises, comme cela se fait si souvent ailleurs, serait un grand pas en avant, en matière de compétitivité et de souveraineté.

SOUTENIR LE SECTEUR DES CARBURANTS

Avec la recherche ou les développements autour de nouveaux carburants mais aussi autour de nouveaux vecteurs énergétiques qu'il faudra acheminer entre pays producteurs et pays consommateurs, le transport maritime va devoir s'adapter : adapter la propulsion de ses navires d'une part, pour répondre à l'évolution des enjeux environnementaux et des exigences réglementaires, mais aussi adapter sa flotte pour répondre à la demande (voire l'anticiper). Ces enjeux sont de vraies opportunités pour la filière maritime française

FAVORISER LA SOLIDARITÉ

Nous proposons, non pas la mise en place d'un protectionnisme à l'instar de ce qui se fait aux Etats-Unis, en Corée, au Japon, en Indonésie, en Chine, ..., mais la mise en place, tant réglementaire que "culturelle", d'une solidarité volontariste entre entreprises françaises. Celle-ci devrait inciter les entreprises, dans les textes et dans l'esprit, à plus, à mieux "penser français" pour la couverture de leurs besoins de transport et de logistique.

INDUSTRIE NAVALE ET MILITAIRE

UNE INDUSTRIE TOURNÉE VERS L'EXPORT

L'industrie navale civile réalise **95% de son chiffre d'affaires à l'export**, le naval militaire 35% avec l'ambition d'atteindre les 50% d'ici 5 ans. La filière navale française, reconnue pour son niveau technologique élevé, se place dans un contexte économique international très concurrentiel. Les opportunités de croissance se concentrent principalement sur l'ingénierie, la conception et la construction des grands navires militaires et marchands ; l'ingénierie, la fabrication/fourniture et l'intégration des équipements ; la maintenance, la réparation et les adaptations des navires.

NAVAL MILITAIRE: UNE INDUSTRIE DE POINTE

Secteur industriel de haute technologie, fortement exportateur, et nécessaire à l'indépendance stratégique de la France. Son **chiffre d'affaires annuel moyen de 12 milliards génère environ 48 000 emplois**. La France possède une industrie navale militaire très développée avec des industriels tels que Naval Group. Certaines sociétés font près de 100% de leur chiffre d'affaires à l'export. L'industrie navale militaire consiste à concevoir, construire, former les équipages et les techniciens, entretenir et démanteler des navires utilisés à des fins militaires ou de sécurité, y compris ceux à propulsion nucléaire.

L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DES NAVIRES MILITAIRES ET DE SÉCURITÉ

- En avance sur l'alimentation électrique à quai.
- La déconstruction est devenue de rigueur et plusieurs industriels français y développent des compétences reconnues.
- Optimisation énergétique des navires de combat, plus pour des raisons opérationnelles qu'environnementales.

ACTIONS DANS UN CONTEXTE POST-COVID

La contamination à bord du porte-avions Charles de Gaulle va modifier:

- La conception des bâtiments militaires en modifiant les espaces de vie à bord
- Les dispositifs de climatisation

INDUSTRIE NAVALE CIVILE : FORTE ADAPTABILITÉ ET POLYVALENCE DANS UN CONTEXTE TRÈS CONCURRENTIEL

L'industrie navale civile consiste à concevoir, construire, former les équipages et techniciens, entretenir et démanteler des navires utilisés à des fins civiles. La France, bien qu'elle ne produise plus de grands navires commerciaux s'illustre dans la conception et production de grands navires de croisière menée par les Chantiers de l'Atlantique, un des leaders mondiaux dans ce domaine. La part d'activité civile pour l'export est importante, entre **75% et 95%** selon que l'on parle des équipementiers, de la construction neuve ou de la réparation navale.

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

- **La propulsion des navires/le courant à quai**

Pour les entreprises de la construction/réparation navale, cela se traduit par de nouvelles prescriptions en matière de gestion des effluents, de la pollution de l'air et de la gestion des déchets de toute nature. Cela implique une adaptation des bâtiments, des équipements et des organisations, en renforcement des mesures spécifiques aux installations classées.

- **La déconstruction des navires**

En Europe, l'offre industrielle reste très insuffisante par rapport à la demande. Une pôle d'excellence en Méditerranée se met progressivement en place, intégrant tous les métiers clé de la fin de vie des navires, avec un savoir-faire exportable.

ACTIONS DANS UN CONTEXTE POST-COVID

La crise sanitaire aura certainement un impact non-négligeable sur:

- La conception des navires transportant des passagers (systèmes de ventilation, circulations, espaces de vie)
- La construction, qui emploie de nombreuses personnes dans un espace restreint.
- Les éventuels surcoûts ne devraient pas affecter les entreprises nationales, qui les répercuteront sur leurs clients.
- Dans un contexte de compétition internationale féroce, il serait souhaitable que la France et l'Europe n'imposent pas des normes plus contraignantes,

SÉCURITÉ ET SURVEILLANCE MARITIME

LA DÉFENSE, LA SÉCURITÉ, LA SÛRETÉ: DES CONDITIONS INDISPENSABLES

La sécurité et la surveillance maritime représentent l'ensemble des moyens, produits et services de surveillance, prévention, planification et actions permettant d'assurer en mer et sur le littoral : la défense des intérêts et des droits souverains des États et la défense maritime du territoire, la lutte contre les actes illicites et malveillants, la lutte contre les risques et la protection de l'environnement, le respect de l'ordre public et le contrôle des pêches ainsi que la sécurité des personnes et des biens.

ORGANISATION DES PRINCIPAUX SECTEURS D'ACTIVITÉS

- Le Direction Générale de l'Armement DGA (Défense)
- Le Comité de la Filière des Industries de Sécurité COFIS (Sécurité)
- Le Groupement des Industries de Construction et Activités Navales GICAN (Naval)
- Le Comité National des Pêches Maritimes et des Élevages Marins (CNPMEM)
- La Fédération des Industries Nautiques (FIN)
- Les Pôles Mer, Méditerranée et Bretagne Atlantique.

MODÈLES COMMERCIAUX

Ce domaine concerne des segments de marchés mondiaux différenciés par leur modèle commercial :

- B2G pour les acteurs régaliens comme les forces armées, les polices, les garde-côtes et les douanes des États
- B2B voire B2C pour les acteurs non-régaliens, c'est-à-dire l'ensemble des personnes privées ayant une activité maritime.

DES AMBITIONS EUROPÉENNES REVUES À LA BAISSSE

Alors que le projet de budget préparé par la Commission Européenne pour la période 2021-2027 devait concrétiser financièrement l'Union européenne de la Défense, le Fonds européen de défense (FEDef) ne sera finalement crédité que de 7 milliards d'euros.



FICHE

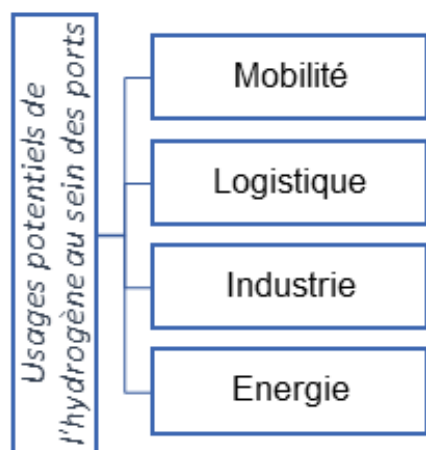
PORTS, LOGISTIQUE ET ACTIVITÉS PORTUAIRES

RENDRE LES PORTS FRANÇAIS PLUS ATTRACTIFS

Toujours en très large majorité à vocation maritime, le commerce mondial connaît actuellement des turbulences liées aux contextes sanitaires, politiques, aux tensions commerciales et aux incertitudes économiques. Le volume des échanges de marchandises entre 2018 et 2019, a enregistré un repli de près de 3% à l'échelle internationale. L'Asie domine toujours mais quelques reculs et fortes progressions pourraient annoncer des changements dans les prochaines années. Parmi les ports européens, seuls Rotterdam, Anvers et Hambourg figurent dans la liste des 20 premiers ports mondiaux (respectivement au 11, 13 et 19ème rang mondial). **Les premiers ports français se trouvent loin derrière dans le classement.**

DÉVELOPPER L'HYDROGÈNE RENOUVELABLE AU CŒUR DES PORTS FRANÇAIS

Les ports sont des territoires au sein desquels plusieurs activités coexistent. De nombreux usages de l'hydrogène peuvent y être développés et agrégés, contribuant ainsi à réduire la pollution de l'air et l'empreinte carbone, mais aussi les nuisances sonores et olfactives.



Au-delà des usages, **les ports sont également des hubs par lesquels transitera demain l'hydrogène comme vecteur énergétique entre pays producteurs et pays consommateurs.**

Qu'il soit en transit ou bien produit par des champs éoliens offshore à proximité, les ports seront ainsi des lieux où l'hydrogène sera présent, favorisant le développement local de ses usages.

Il est aujourd'hui nécessaire de se préparer à **accompagner la filière maritime** et ainsi, en anticipant le rôle grandissant de l'hydrogène renouvelable, de lui permettre de répondre à l'objectif de l'OMI de réduction d'au moins 50% des émissions de gaz à effet de serre avant 2050, et de contribuer à la décarbonation de la planète.

RENDRE LES PORTS FRANÇAIS PLUS ATTRACTIFS ET COMPÉTITIFS

Dans un contexte de relance de l'économie, **les ports constituent des lieux privilégiés de réindustrialisation des territoires**, capables de renforcer la présence de la France dans les réseaux économiques et logistiques mondiaux. La digitalisation des ports français et les projets Smart Ports sont déjà des réalités positives. L'objectif du verdissement des ports est d'accompagner leur renforcement économique d'une démarche environnementale exemplaire, reposant sur la diminution des émissions de polluants et sur le développement d'infrastructures et d'équipements en faveur de la transition énergétique.

A court terme, les ports seront au cœur des évolutions dans le domaine énergétique via :

- Le développement des carburants alternatifs (à usage maritime, fluvial et mobilité portuaire, et pour le courant à quai), par exemple (bio) GNL, hydrogène renouvelable, fuels synthétiques...
- La mise en place de chaînes d'approvisionnement adaptées de ces carburants
- La conversion de navires (ou la construction de nouveaux)
- Les échanges d'hydrogène renouvelable, en tant que vecteur énergétique, entre pays producteurs et pays consommateurs
- La logistique autour de la construction et la maintenance de champs éoliens offshore et autres projets EMR.

IMPACT DE LA CRISE DE LA COVID-19

Quel que soit le contexte international, **la logistique maritime est incontournable dans la gestion économique de développement, et de relance, de tous les pays.**

Tous les acteurs maritimes doivent s'adapter aux évolutions rapides de l'organisation du commerce mondial. Ainsi, les grandes manœuvres récentes de concentration d'armateurs de lignes conteneurisées du monde ont entraîné une concentration des capacités de 58% en 2010 à plus de 83% aux mains des 10 premiers armateurs mondiaux.

FICHE

PORTS, LOGISTIQUE ET ACTIVITÉS PORTUAIRES

RECOMMANDATIONS

MASSIFICATION DES FLUX

Une massification des flux, encore plus systématique qu'aujourd'hui, compte tenu des prochaines tailles de navires disponibles ; une organisation portuaire de type méga hub est potentiellement à envisager sur un certain nombre de ports géographiquement stratégiques

UN RENFORCEMENT DU SHORTSEA

Un renforcement du shortsea dans certaines régions du monde, pour permettre un maillage pertinent entre les ports les plus importants et ceux plus modestes, ne pouvant donc prétendre accueillir les plus gros navires, mais restant pertinents sur les flux de marchés « feederisés ».

COMPÉTITIVITÉ ET ATTRACTIVITÉ

Il semble nécessaire de soutenir et mettre en valeur toute initiative pour accroître compétitivité et attractivité de nos ports grâce à des accompagnements concrets et des actions de promotions de haute qualité de nos savoir-faire ; mobiliser pour rayonner toujours plus et toujours mieux.

RÉPONDRE AUX DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX

Cela passe par l'accompagnement les armateurs dans leur gestion de carburants. Les ports français privilégieront désormais l'utilisation des carburants propres par les compagnies maritimes. Cela passe par le soutien à des initiatives permettant de diminuer sérieusement la pollution statique des navires en escale ou le renforcement des installations de récupération de déchets et d'eaux usées des navires, ainsi que par des installations électriques à quai.

AUGMENTATION DU NOMBRE DE NAVIRES

Une augmentation du nombre de navires de commerce peut répondre à la demande. Cette mesure permettrait d'anticiper au mieux la multiplication par quatre des volumes de fret d'ici 2050, selon les chiffres de l'OCDE (publiés avant la crise de la COVID-19).

ÉNERGIE PORTUAIRE

Un renforcement du positionnement de l'expertise française en ingénierie portuaire et tous travaux d'infrastructures s'y rapportant (dragages, constructions et maintenances de quais, sécurité, sûreté, digitalisation) est nécessaire. De nombreuses sessions de formations sont organisées, notamment en Afrique où la coopération est importante avec les grands ports ouest africains.

SENSIBILISATION

Il serait judicieux de soutenir toute réflexion structurante sur le monde maritime de demain, en sensibilisant régulièrement les pouvoirs publics sur les succès identifiés (offres de services en constante progression qualitative), mais aussi sur les sujets bloquants (d'ordre technique, économique ou commercial) compromettant un développement maritime assumé de nos ports.

LA DIGITALISATION DES PORTS

Le Smart Port est un port intelligent et automatisé qui utilise des technologies émergentes (intelligence artificielle, big data, l'IOT...). Grâce à ces technologies, les ports intelligents peuvent également améliorer la durabilité environnementale. Dans le cadre de la riposte à la pandémie du COVID-19, il est impératif de concentrer l'attention sur le maintien et la restauration des chaînes logistiques et d'approvisionnement avec une priorité sur l'accélération de la digitalisation pour garantir plus de résilience et de robustesse face à l'impact de la crise sanitaire.

INDUSTRIE DU TOURISME MARITIME

DE FORTS ENJEUX ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX

Le secteur des activités touristiques et de loisirs maritimes regroupe une très grande variété d'industries et de services. Ces activités (nautisme, croisière, yachting, port de plaisance, pêche récréative...) sont d'importance pour les territoires littoraux et représentent ainsi un enjeu économique majeur pour la France, doublé d'un fort enjeu environnemental. Il n'existe pas de classification permettant de recenser l'ensemble des acteurs (Code APE Commun). Pour comprendre l'importance de ce secteur, composé à plus de 75 % de TPE, il convient de segmenter les activités et les différents prestataires de services associés.

LE NAUTISME

Le nautisme regroupe tous les loisirs tel que les activités balnéaires, les écoles de formation aux sports nautiques, les embarcations de moins de 7 mètres et les bateaux de 7 à 24 mètres

Au niveau national : 5.300 entreprises, plus de 34.500 employés, 41.745 bateaux fabriqués et 3,8 Mds€ de CA. La production de bateaux est exportée à plus de **75%**.

LE YACHTING

Les Régions Sud et Corse totalise 60% des places de port pour les yachts, environ 2.400 entreprises qui représenteraient à minima un CA de 3 à 4 Mds€ et 10 000 emplois directs. C'est une activité à 90% exportatrice.

Le poids du secteur est difficile à appréhender: il n'existe pas de classification permettant de répertorier les entreprises et le marché est très atomisé.

LA CROISIÈRE MARITIME

En matière de croisière en mer, la France est un **lieu de destination privilégié** avec 2,5 M de passagers en métropole dont la grande majorité en Région Sud (de Marseille à Monaco) et 1,9 M en Outre-Mer.

Ponant: une compagnie française exemplaire, engagée dans la croisière de demain. Prise en compte de la protection de l'environnement (suppression du fuel lourd) et des mesures sanitaires renforcées.

LA CROISIÈRE FLUVIALE

Le tourisme fluvial (croisière, location de navire, etc.) représente en France **10 millions de passagers dont 70% d'étrangers** ce qui établit son intérêt au plan commercial et des échanges internationaux.

Il y a 38 opérateurs sur ce marché, dont CroisiEurope. Les navires sont principalement localisés autour de Strasbourg. L'activité pèserait 350 M€ de chiffre d'affaires.

LE TRANSPORT DE PASSAGERS

Ferry (ou transbordeur) : navire mixte avec des espaces passagers et, souvent, des ponts-garages. Désigne aussi bien une vedette transportant 200 passagers, qu'un navire transportant 2 000 passagers.

Les compagnies adhèrent à la Charte Bleue d'Armateurs de France et adoptent une **démarche de réduction de leur empreinte carbone** pour améliorer l'impact environnemental de leur activité.

LES PORTS DE PLAISANCE

On compte en France environ 1 000 ports. Ce sont des pivots indispensables de l'ensemble de la filière mer. Leur CA est proche du milliard d'euros avec une **part à l'export de 50 millions d'euros**.

La FFPP et le réseau de formateurs Ports Propres et Ports Propres actifs en Biodiversité assurent un maillage complet du territoire pour répondre aux besoins d'accompagnement vers les certifications des gestionnaires.

INDUSTRIE DU TOURISME MARITIME

RECOMMANDATIONS

SOUTENIR DES INITIATIVES FORTES

- Des **initiatives "green"** font régulièrement jour telle que la mise en place de filière de récupération des Bateaux Hors d'Usage (BHU), pour le recyclage de matériaux et a gestion des épaves. Ces initiatives sont le fait de Collectivités littorales avec l'appui de l'ADEME, mais aussi d'associations d'usagers, de chantiers d'insertion déjà investis dans la valorisation des déchets et de la Fédération des Industries Nautiques.
- **L'émergence du bateau électrique** aujourd'hui de petite taille et de moteur hybride pour les yachts.
- **Les initiatives des Pôles Mer** en faveur du navire ou du port propre.
- **La mise en place du plan Natura 2000** sur le mouillage organisé qui ne touche pour l'instant que les yachts.

Ces actions nécessitent une concertation avec les acteurs des différentes filières et la mise en place progressive de mesures plus contraignantes pour ne pas accentuer le contexte concurrentiel vis-à-vis de proches voisins moins exigeants sur le plan réglementaire, sanitaire ou environnemental (cas des grands yachts). Il s'agit d'aider à la modernisation de ce secteur essentiel d'activité tout en veillant à son attractivité, vecteur de création de valeur et d'emploi pour les entreprises concernées.



GESTION DURABLE DES PRODUITS DE LA MER

AMÉLIORER LE POSITIONNEMENT DE LA FILIÈRE FRANÇAISE À L'INTERNATIONAL

La filière PdM se compose de différentes chaînes de valeur depuis la culture ou l'extraction des matières premières jusqu'à la mise en marché des produits finis. La répartition de la production mondiale est inégale, avec une forte domination de la Chine. L'Union Européenne pèse peu dans cet ensemble, représentant moins de 4% du volume total de captures. Au sein de l'UE, la France est en 4^e position des pays producteurs avec 11 % des productions halieutiques en 2018 pour un volume de plus de 700 000 tonnes, de poissons, coquillages et crustacés (tous modes de conservation confondus).

POTENTIELS, OPPORTUNITÉS ET MENACES POUR L'OFFRE FRANÇAISE À L'INTERNATIONAL

- Forte image de **savoir-faire** et de qualité, réputation haut de gamme
- **Points forts à valoriser** : : savoir-faire, notamment pour la transformation/valorisation des PDM, qualité des réseaux de commercialisation locaux et internationaux, expertise dans la surveillance et le contrôle des pêches et des produits, la conception des « bateaux du futur », compétences portuaires, R&D, normes adaptées aux marchés, les usines intelligentes et intégrées, produits certifiés et biologiques.
- Secteur des **biotechnologies** d'origine marine en expansion.
- Part de marché à conquérir à l'international pour les principaux groupes de marée français.
- Piste à suivre : accroissement de la demande mondiale pour des produits santé-bien-être et des gammes de produits marins de thalassothérapie dont l'**image de luxe des produits français** constitue un atout, notamment favorable à la filière algue.

ACTIONS À MENER EN FAVEUR DE LA FILIÈRE PDM À L'INTERNATIONAL

- **Plus grande présence française sur les salons internationaux et régionaux de la pêche** (Agadir, Boston, Shanghaï) pour renforcer le positionnement international de l'offre française et son rayonnement.
- **Soutenir la promotion de l'offre des TPE et PME** afin qu'elles puissent accéder à de nouveaux marchés.
- **Mener des projets mobilisateurs d'entreprises françaises constituées en groupements** de partenaires complémentaires et mise à disposition d'outils pour les TPE/PME du secteur (renforcement en langues étrangères, traduction, appui juridique selon pays, aides financières pour la prospection commune) pour **consolider leur positionnement international**.

ENJEUX ÉNERGÉTIQUES ET ÉCOLOGIQUES DE LA FILIÈRE PÊCHE FRANÇAISE

Les opérateurs publics et privés de la filière pêche française ont une conscience accrue des enjeux environnementaux. Leurs efforts sont axés sur la réduction de l'empreinte carbone de l'activité, sur une meilleure gestion écosystémique des pêches et sur la valorisation maximale des captures.

RÉDUCTION DE L'EMPREINTE CARBONE

- Optimisation des engins de pêche.
- Réduction de la dépendance au gasoil des navires de pêche.
- Communication et partage d'informations pour une amélioration des flux logistiques, la mise en place de guides des bonnes pratiques, de retours d'expérience entre professionnels...

GESTION ÉCOSYSTÉMIQUE DES PÊCHES POUR LA DURABILITÉ DES STOCKS

- Gestion partagée et écosystémique des pêches pour assurer la viabilité économique et sociale du secteur sur le long terme.
- Mise en place de plans de gestion régionaux afin de prendre en compte les interactions entre les espèces et entre les flottilles à l'échelle européenne.

VALORISATION DES SOUS- ET CO-PRODUITS

- Modernisation des outils de transformation et de valorisation pour soutenir le développement des produits transformés.
- Amélioration des conditions de stockage et de transport et des outils de gestion de la qualité pour réduire les pertes et développer une traçabilité matière exemplaire.

FINANCEMENT ET ASSURANCE DE L'ECONOMIE MARITIME

AMÉLIORER LE POSITIONNEMENT DE LA FILIÈRE FRANÇAISE À L'INTERNATIONAL

Avec environ 30 Mds\$ de prime, l'assurance transport maritime représente moins de 1,50% du marché mondial de l'assurance non-vie. La France, avec environ 1,5 MM€, se situe dans le Top 5 encore loin cependant du Royaume-Uni. Néanmoins les assureurs français représentent une part significative du marché, AXA étant le leader mondial avec 1,2 MM\$ de prime. Si la place de Paris a une attractivité et des atouts indéniables, elle subit comme les autres places les soubresauts d'un marché qui connaît depuis la fin 2018 des ajustements forts.

IMPACT BREXIT

Suite à la sortie de la Grande-Bretagne de l'UE, les courtiers ont assisté au **basculement des contrats vers l'Europe continentale**. Les marchés scandinaves et français ont été davantage sollicités depuis fin 2018. Ces marchés répercutent aussi une hausse tarifaire de l'ordre de 10% pour les corps, 5% pour les P&I. Sur certains segments d'Excess (au-delà de 50 M€) la hausse est beaucoup plus sensible. Le relèvement des franchises est également une variable impactée.

IMPACT COVID

Le très fort recul du marché du transport maritime du à la crise du COVID 19, à l'instar d'autres secteurs, ne produit pas encore ses impacts sur le marché de l'assurance. Les grandes compagnies d'assurance restent solides. Néanmoins la baisse du trafic entraînera une diminution des besoins de couvertures qui pourrait paradoxalement avoir un effet bénéfique sur les taux de primes.

ASSURANCE VERTE

L'assurance, comme tout service, est une industrie qui a vocation à accompagner les changements de celle-ci y compris sur le plan de la transition écologique. Un certain nombre de réflexions se développent et la volonté est certainement de pouvoir mobiliser davantage de capacité sur des projets ou des transports moins polluants.

PRINCIPAUX FREINS

- La décarbonation de l'industrie a un **impact négatif sur le coût du risque**,
- L'assurance représente moins de 2% du financement de l'industrie, elle n'a donc **pas le poids nécessaire pour peser sur les décisions des opérateurs**.

PROPOSITIONS

Actions possibles : renchérir les primes sur les bateaux 'polluants', voire exclure certains types de transports jugés trop polluants, ou offrir une prime au 'vert', ce qui ne peut être à ce jour que subventionné, comme l'assurance climatique dans un autre secteur par exemple. Il manque un accord POSEIDON* sur le modèle des banques, pour développer ces produits, à l'initiative de la place de Paris. Le volet 'écologique' du plan de relance français définit les instruments et les incitations financières permettant d'accélérer cette transition.

FINANCE VERTE

Comme pour les assurances, les banques ont davantage vocation à accompagner la décarbonisation de cette industrie. Un certain nombre d'initiatives sont à noter, comme les 'green bonds'. Une vingtaine de banques ont accepté de rejoindre les accords POSEIDON. On attend une plus grande transparence sur les critères d'exercice de ces procédures qui apparaissent opaques aux acteurs du marché non bancaires.

REPRENDRE AU BESOIN D'UN SOUTIEN SUR LES INVESTISSEMENTS VERTS

Les transports utilisant une énergie moins polluante ou alliant la voile génèrent des coûts de financement supérieurs (complexité des technologies, manque de maturité, coûts de R&D). A ce jour ce renchérissement n'est pas compensé par une meilleure prise en compte d'un actif qui pourrait mériter un meilleur classement RSE et donc de meilleures conditions sinon de coût et de délais.

Les bénéfices:

- Conformité avec les engagements liés à la COP 21.
- Se différencier des autres places de financement.

*Les accords Poseidon ou *Poseidon Principles* sont des accords inter bancaires. Ils promeuvent un avenir faible en carbone pour l'industrie mondiale du transport maritime en prenant en considération les enjeux climatiques dans les portefeuilles et les décisions de crédit des banques. Ces accords sont en adéquation avec l'ambition de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le transport maritime d'au moins 50% d'ici 2050.

FINANCEMENT ET ASSURANCE DE L'ECONOMIE MARITIME

RECOMMANDATIONS

ASSURANCE VERTE

ORIENTATION DU MARCHÉ

Si la place de marché de l'assurance maritime parisienne est bien établie, elle souffre d'une faiblesse liée au manque de grands acteurs français du maritime. Cela reste un marché fortement orienté sur les PME en volume.

PROGRAMMES INTERNATIONAUX

La place de marché a encore du mal à capter les programmes internationaux en dépit de ses efforts ciblés vers le marché grec par exemple. Les industriels français ont moins le réflexe 'national' que leurs homologues scandinaves ou britanniques, prêts à payer une prime pour avoir un assureur national comme appariteur, ou mieux encore, habitués à se regrouper sur les événements internationaux ou les missions économiques à l'export.

RISQUES POLITIQUES

Les risques politiques font peser une menace sur la circulation des produits énergétiques naviguant sur ces zones ce qui entraîne des surprimes et un surcroît de formalisme et de restrictions auxquels les assureurs étaient jusqu'à présent peu habitués. C'est une tendance à surveiller car source de déstabilisation d'une activité forte en France mais porteuse de fragilités.

FINANCEMENT

L'articulation avec le financement de cette industrie est un volet essentiel à la fois pour renforcer le poids de la place de marché mais aussi pour retenir et attirer de nouveaux acteurs en France. Force est de constater que ce chapitre est moins solide.

FINANCE VERTE

IMPULSION PUBLIQUE

L'impulsion publique est à l'évidence l'instrument qui manque à cette industrie. Une réflexion est à engager sur la chaîne de construction française. L'expertise est présente mais les coûts de construction sont prohibitifs au regard de la concurrence asiatique ou turque.

Pourrait-on imaginer une filière d'excellence s'appuyant sur des navires à propulsion verte sur lesquels la BPI par exemple offrirait des conditions de financement qui permettraient de minimiser l'écart de coût ? A ce jour la BPI a saisi l'enjeu et pousse des projets comme celui de ID Invest mais ne semble pas avoir passé une étape essentielle à savoir, **créer un 'desk marine'**, réunissant des spécialistes de ces financements. L'impulsion des pouvoirs publics pourrait créer une dynamique.

FRENCH TAX LEASE

Le *French Tax Lease* est un instrument qui donne la capacité d'amortir sur une durée accélérée la valeur du navire financé. Ce mécanisme est sans doute un élément clé qui explique que les banques françaises sont encore fortement impliquées dans cette industrie à l'inverse de leurs homologues allemandes et anglaises qui se sont largement retirées.

Aujourd'hui une expertise forte demeure sur la place de Paris grâce aux **investissements dans la formation**. Les armateurs sont au cœur de cet écosystème. Cependant leur position s'est fortement fragilisée sur la période. Aussi le risque est réel de voir décliner le poids de cette industrie à haute valeur ajoutée au sein de la Team France si l'Etat ne s'implique pas davantage sur ce terrain.