

Comité Toulon Provence Corse

Toulon, 1er juin 2017

FICHE DOCUMENTAIRE IFM n° 4/17

Objet : L'économie bleue

Préambule

Il y a un an, le 7 juin 2016, le Parlement français adoptait définitivement une proposition de loi sur l'« économie bleue », modèle économique conçu par le belge Gunter Pauli (Nota 1), ainsi dénommée par opposition au rouge de l'ère industrielle et au vert du développement durable. La loi était votée le 21 juin.

L'idée est ambitieuse puisqu'il s'agit de tirer tous les bénéfices de nos activités maritimes, en favorisant notamment la compétitivité des ports de commerce et des exploitations maritimes, le soutien des pêches et des cultures maritimes, le développement de l'éolienne offshore ou encore la distribution des produits aquatiques alimentaires.

La croissance bleue, qui constitue à l'évidence une formidable réserve de production de valeur et de création d'emplois, offre des perspectives immenses de développement pour tous les acteurs du monde maritime. Mais les défis sont nombreux face à la concurrence mondiale et le pays doit se donner tous les moyens de réussir. Il faut en particulier, comme le prévoit la loi, viser à simplifier notre réglementation maritime, accroître la compétitivité de notre pavillon, renforcer la sûreté maritime et portuaire, moderniser notre pêche et notre aquaculture et poursuivre une démarche volontariste en matière de plaisance. Vaste programme...

La mer, notre avenir

On nous le répète à l'envi, mers et océans jouent un rôle prépondérant dans l'économie mondiale. Les navires acheminent près de 90% du trafic mondial de marchandises (dont le volume a augmenté de 67% entre 1970 et 2000), le maritime pèse autant que l'aérien en matière de transport de passagers et reste largement moins polluant (CO^2) que la route (5 à 30 fois) et bien entendu que l'avion (jusqu'à 100 fois).

On sait également que l'avenir des réserves d'hydrocarbures est en mer, avec un volume actuel qui atteint déjà 30% de la production mondiale. Tandis que la mer et les fonds sous-marins offrent en outre un potentiel considérable en ressources minérales et biologiques.

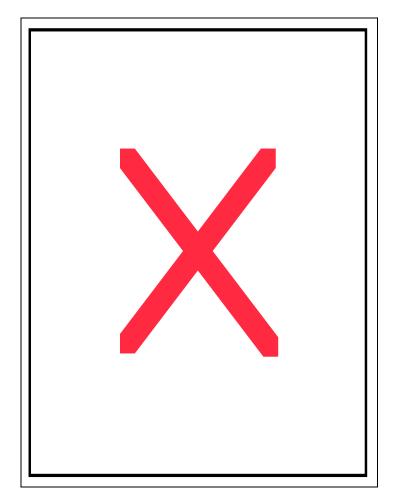
Nota 1 - Selon Pauli, l'économie bleue ne recycle pas, elle régénère. En s'inspirant de la nature, l'objectif est le « zéro déchets », non par élimination mais grâce aux nouvelles technologies et à des procédés qui transformeront les déchets d'aujourd'hui en ressources de demain.

Notre pays, dont on vante régulièrement l'étendue de son vaste territoire maritime, le deuxième du monde, voire le premier maintenant qu'a été introduite en 2002 la notion d'extraplac (Nota 2), a sans aucun doute une vocation maritime. La chance qu'a notre hexagone, avec ses deux façades maritimes exceptionnelles, devrait nous en faire souvenir plus souvent.

Nous ne sommes devenus que tardivement une puissance maritime, grâce notamment à deux monarques éclairés, Louis XIII avec Richelieu et Louis XIV avec Colbert. Et nous avons appris à nos dépends, dans la douleur de la défaite, l'importance stratégique de la maîtrise des mers. Les espaces maritimes, de par leur importance économique, diplomatique ou encore écologique, sont plus que jamais un enjeu politique primordial, sur une planète Terre ou *mondialisation rime* désormais avec maritimisation.

Le transport maritime

Le secteur est en pleine recomposition, avec un marché pris dans un mouvement mondial de consolidation. Les rachats se sont multipliés, comme pour le français CMA-CGM (n° 3 mondial, 11% du trafic) qui a racheté le singapourien NOL en 2016, l'allemand Hapag Lloyd fusionné avec l'arabe UASC en 2016 ou plus récemment encore le danois Maersk (n° 1 mondial, 19% du trafic) qui a absorbé l'allemand Hamburg Süd. Le groupe italo-suisse MSC reste au 2ème rang avec 14.5 %. La course aux navires toujours plus grands, pour contenir les coûts, a créé les conditions de la fragilité financière de certaines compagnies qui n'ont pas la possibilité de débourser 150 millions de dollars pour acquérir un de ces géants des mers.



TEU = EVP

Nota 2 – Extension raisonnée du plateau continental

Mais ce faisant les transporteurs maritimes ont contribué à créer des surcapacités, car la croissance du marché au cours des quinze dernières années a été multipliée par 4.5 tandis que celle de la flotte mondiale l'était par 9!

Malgré la consolidation mondiale, les alliances entre compagnies concurrentes restent d'actualité. Et si celle entre Maersk, MSC et CMA-CGM, dite « P3 », a avorté en 2013 faute d'avoir obtenu l'accord des autorités chinoises, d'autres ont vu le jour. Ainsi, en avril de cette année, CMA-CGM s'est alliée à Cosco Container Lines, Evergreen Line et Orient Overseas Container Line, au sein d' « Ocean Alliance » qui regroupe ainsi 26% du marché des conteneurs. On trouve également la « 2M » qui associe les géants Maersk et MSC, ou encore « The Alliance » entre Hapag Lloyd et cinq transporteurs asiatiques. Autant d'alliances qui permettent aux différents groupes ainsi constitués de contourner les difficultés voire les risques qui peuvent se présenter dans l'utilisation des différentes routes maritimes.



Porte-conteneurs Benjamin Franklin (18.000 EVP)

Le défi de nos ports

En 2013, dans les dix premiers ports du monde, seul en Europe Rotterdam (au $4^{\text{ème}}$ rang) tire son épingle du jeu, les 9 autres sont asiatiques dont 8 chinois et Singapour. Nos deux grands ports nationaux, Marseille et Le Havre se situent dans la fourchette $30 - 40^{\text{ème}}$, même si le port normand affiche une croissance régulière au cours des dix dernières années.

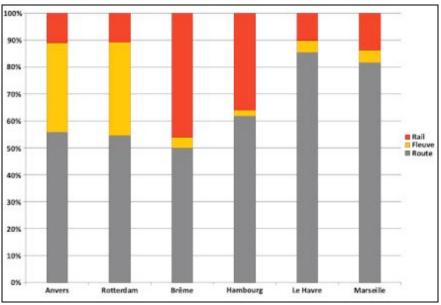
Les « grands ports maritimes », autrefois appelés « ports autonomes », sont au nombre de sept, outre les deux précédents on trouve Dunkerque, Rouen, Nantes - Saint Nazaire, La Rochelle et Bordeaux.

La loi portant réforme portuaire du 4 juillet 2008 a donné à ces grands ports les moyens de leur développement en transférant notamment à des opérateurs privés la propriété des outillages et les personnels d'exploitation et de maintenance, permettant ainsi une mise en œuvre plus fiable et plus performante. Leur développement repose désormais sur la conquête de nouveaux marchés, en particulier le transport en conteneurs de produits manufacturés. Ce secteur, en progression continue, affiche une augmentation de 5 à 10% par an.

Mais nous avons accumulé un retard important, Le Havre, premier port français pour les conteneurs, ne figure qu'au 8^{ème} rang en Europe, tandis que Marseille est 13^{ème}.

Quels sont les remèdes possibles ?

- Le vieil adage maritime « La bataille des ports se gagne à terre » reste plus que jamais d'actualité.
- <u>Reconquérir</u> l'hinterland, dans un contexte peu favorable car nos ports, excentrés par rapport aux grands flux continentaux, dépendent de chaînes logistiques à prédominance routière, tandis que nos concurrents d'Europe du nord s'appuient sur le ferroviaire et le fluvial.
- <u>Dynamiser</u> les dessertes, en rationalisant les processus et en développant les infrastructures maritimes (eg : Port 2000 au Havre ou Fos 2XL à Marseille).
- <u>Moderniser</u> les infrastructures et les gérer autrement. Faire un effort soutenu sur le réseau ferroviaire portuaire, trop souvent laissé dans un quasi abandon, ce que les ports, qui en sont devenus les gestionnaires, sont désormais en mesure de mener à bien. Cet effort doit s'assortir d'une modernisation des infrastructures à l'intérieur des enceintes portuaires, en s'attachant en particulier à résorber les goulets d'étranglement sur les corridors ferroviaires.
- <u>Réorganiser</u> les dessertes terminales en faisant appel à un opérateur ferroviaire portuaire apte à gérer le trafic sur de courtes distances et aménager des terminaux de transport combiné qui recueille les conteneurs et regroupe les marchandises pour constituer des trains complets qui seront « injectés » sur le réseau ferroviaire.



Parts modales des trafics conteneurisés des principaux ports européens (hors transbordement)

Le terminal multimodal du Havre, même s'il a connu des débuts difficiles qui ne sont pas encore résorbés, et le projet de terminal de transport combiné de Mourepiane à Marseille, en voie de finalisation, se doivent d'être exemplaires à cet égard.

Un pavillon français plus compétitif

Cette évolution indispensable passe d'abord par une simplification administrative de la réglementation maritime, comme la création d'un document unique pour l'immatriculation et la francisation dont les modalités sont modernisées, ou le contrôle des nationalités à bord des navires RIF (Nota 3). Le RIF qui serait également ouvert aux navires de pêche et de plaisance.

Nota 3 – Registre International Français : registre d'immatriculation maritime visant à offrir aux navires et aux marins du commerce un régime compétitif dans le contexte de la concurrence internationale

Nos légitimes ambitions maritimes doivent être sous-tendues par l'existence de flottes dimensionnées en conséquence, notamment à l'échelle de notre domaine maritime : flotte stratégique, flotte de commerce, flotte de pêche ou flotte océanique de recherche. C'est à cette réflexion, ambitieuse mais fondamentale, que s'est attaché le dernier CIMER (Comité interministériel de la mer), qui s'est réuni à Marseille le 4 novembre 2016.

Les principales mesures retenues lors du CIMER sont :

- Renouvellement de notre flotte de commerce et la lutte contre le dumping social dans l'espace maritime européen;
- Soutien de la pêche et de l'aquaculture nationales pour favoriser l'emploi et la gestion durable de la ressource et aider, le cas échéant, à leur diversification, en développant par exemple le pescatourisme;
- Mise en place d'une flotte de commerce stratégique (Nota 4) pour nous permettre d'assurer nos responsabilités maritimes, embarquement d'agents de sécurité, obligation du pavillon français pour les approvisionnements pétroliers, délit d'intrusion portuaire,...
- Financement d'une flotte de recherche océanographique à la hauteur de nos ambitions et de notre espace maritime ;
- Confortement du secteur de la plaisance où nous occupons une place de choix.

On ne saurait terminer ce bref tour d'horizon sans évoquer les responsabilités de l'Etat en matière d'action en mer. C'est ainsi qu'après la commande et la livraison de 8 navires pour l'outremer, 8 autres navires hauturiers d'assistance et de soutien seront livrés, en même temps que doit être lancé l'appel d'offres pour le renouvellement de deux remorqueurs d'assistance et de sauvetage. Par ailleurs l'Etat renforcera les moyens affectés à la fonction garde-côtes en accélérant le programme de renouvellement des patrouilleurs de haute mer.

La construction navale

Notre industrie de la construction et réparation navales emploie plus de 40.000 personnes, civils et militaires confondus, et se situe au $2^{\grave{e}^{me}}$ rang européen et au $6^{\grave{e}^{me}}$ rang mondial. Elle se caractérise par sa capacité à innover et son savoir-faire. Spécialisée dans la réalisation des unités les plus complexes, à forte valeur ajoutée, notamment les grands paquebots et les navires

2014	CA 2014 (millions d'€)	Emplois	Part export %
Construction de navires de commerce, de servitude, de pêche	700	3.000	80
Réparation des navires de commerce, de servitude, de pêche	150	1.000	60
Construction de navires de défense	2.000	7.500	30
Maintien en condition opérationnelle	1.000	5.000	-
Fournisseurs de produits et équipements maritimes	2.200	10.000	60
Autres fournisseurs et sous traitants	2.500	15.000	40
Total (y.c. achats croisés)	~ 8.500	42.000	

Nota 4 - Décret du 9 mai 2017 (complète la loi sur l'économie bleue du 20 juin 2016) relatif à la composition et à la mise en œuvre de la flotte à caractère stratégique instituée à l'article L. 2213-9 du Code de la défense.

de recherche ou spécialisés, elle est également renommée pour la construction de navires de combat, sous-marins et navires de soutien.

Notre industrie est enfin particulièrement performante dans le métier difficile d'ensemblier où cohabitent sous-traitants, fournisseurs d'équipements et de services.

L'industrie de la plaisance

En 2015, la production française de bateaux de plaisance a représenté 40 % de la construction navale, c'est dire que le nautisme est un secteur dynamique. Spécialisée dans les voiliers, tandis que l'Union Européenne se positionne sur les bateaux à moteurs, cette industrie produit 13 % de la production européenne (34 % pour les seuls voiliers). La maintenance représente à elle seule un tiers des activités.

Sur le marché mondial du nautisme notre pays occupe la 3^{ème} place du podium, derrière les Etats-Unis et l'Italie. Il est leader mondial pour les voiliers, les pneumatiques, les catamarans de plaisance et la glisse.

Au total les 5.000 entreprises françaises qui se consacrent à cette industrie emploient plus de 40.000 personnes et sont concentrées à 85 % dans les zones littorales. La région PACA est plutôt spécialisée dans les services, tandis que la Bretagne, les Pays de Loire et la Corse sont tournées vers la production industrielle. Ces quatre régions concentrent plus de 60 % des ports de plaisance.

Le nautisme est le secteur français le plus exportateur. Les ventes à l'export, qui représentent près des $\frac{3}{4}$ du total, ont été multipliées par 4 en 10 ans (2001-2011). Les années suivantes ont été difficiles, avec un marché de la plaisance divisé par 2 en Europe. La croissance a repris en 2015.

L'industrie de la croisière

D'une manière générale l'industrie de la croisière est devenue en Europe ces dernières années un des secteurs d'activité les plus dynamiques, avec des chantiers qui ont le quasi monopole de la construction de paquebots. En France, la contribution économique directe a augmenté de près de 4 % en 2014 et continue sa progression, avec plusieurs paquebots en construction ou en commande à Saint-Nazaire.

Le nombre de croisiéristes français, qui a augmenté de 93 % entre 2009 et 2014, devrait atteindre 800.000 passagers en 2017.

Le produit croisière a donné naissance à un tourisme de masse spécifique, où le bateau est tout à la fois le moyen de transport et la destination, les escales n'ayant souvent qu'un rôle secondaire. Le gigantisme et la standardisation ayant toutefois leurs limites, l'offre croisière évolue et innove sur les secteurs du haut de gamme et du luxe.

C'est avant tout un marché en pleine expansion.

Les énergies marines renouvelables (EMR)

On exclura de cette brève analyse l'éolien offshore en plein essor, mais qui n'a de marin que sa position en mer et pourrait à terme réserver des surprises en matière de maintenance et de fiabilité, compte tenu de l'environnement hostile dans lequel il opère.

Après les annonces enthousiastes quelques années en arrière il faut se rendre à l'évidence que l'utilisation de l'énergie de la mer (courants de marée, houle, vagues, thermique ou osmotique) ne tient pas ses promesses ou plus exactement qu'elle tarde à trouver concrétisation. Citons pour exemple les difficultés rencontrées par EDF dans son projet d'hydrolienne au large de Paimpol-

Bréhat, largement médiatisé mais qui à ce jour reste inachevé, dans une impasse technico-économique.

C'est qu'en ce qui concerne les hydroliennes, si leur construction est techniquement envisageable, les sites utilisables sont peu nombreux (Fromveur, Raz Blanchard) et l'environnement toujours difficile, sinon hostile. A ce jour les seules expériences positives d'utilisation de l'énergie marémotrice se situent en estuaire (la Rance en France, la Baie de Fundy au Canada ou Strangford Narrows en Irlande du nord).

Les autres tentatives en matière d'EMR restent à l'état expérimental.

L'exploitation des richesses halieutiques

La pêche, les cultures marines et la transformation des produits de la mer constituent des rouages essentiels de notre indépendance alimentaire qu'il faut sauvegarder.

La pêche, qui emploie 24.000 marins, est en net recul , avec entre 1990 et 2010, une diminution du nombre des navires de près de 45 %. La situation est préoccupante dans un domaine où, qu'il s'agisse de pêche ou d'aquaculture (avec toutefois des perspectives encourageantes outre-mer), la concurrence fait rage.

Il faut plus que jamais se donner les moyens de contrôler notre domaine maritime et valoriser les ressources halieutiques de nos ZEE d'outre-mer. Nous avons fait dans ce domaine un effort dans les TAAF où la pêche à la légine - très réglementée - fait l'objet d'une surveillance renforcée face à une pêche illégale importante.

L'exploitation scientifique des mers : une « révolution bleue »

Nous ne reviendrons pas sur l'exploitation des richesses contenues dans les fonds marins, qu'il s'agisse d'hydrocarbures, de nodules polymétalliques ou de terres rares.

Par contre, on mesure de plus en plus l'importance stratégique des développements de la biotechnologie marine. Les recherches en cours sont prometteuses avec la découverte de composés capables de lutter contre le SIDA, d'un extrait marin efficace contre la maladie du sommeil (Japon), d'une algue contenant un principe actif contre le choléra (Australie) ou encore de produits dérivés d'un ver marin (le bryozoaire) aux effets positifs contre les cancers du rein et du pancréas (France). Dans un autre domaine, les recherches ont révélé que la micro-algue spiruline possédait des propriétés intéressante pour la nutrition humaine, ce qui a conduit les Nations Unies à en faire la nourriture du futur, pour tenter d'éradiquer la faim dans le monde.

On constate donc que les potentialités sont larges, mais les barrières technologiques, voire politiques à terme, restent importantes.

Conclusion

Les espaces maritimes confirment chaque jour leur importance économique, scientifique, stratégique et donc diplomatique, ils constituent un enjeu politique primordial. Et, si notre patrimoine maritime est immense, il importe de concrétiser au plus tôt cet avantage.

L'économie bleue représente aujourd'hui en France près de 850.000 emplois et environ 15 % du PIB. Demain elle se développera grâce à des secteurs émergents à fort potentiels, tels les télécommunications sous-marines, les biotechnologies marines et, on peut l'espérer, les EMR.

Mais la croissance bleue - lancée officiellement en 2012 par la Commission européenne - n'est sérieusement envisageable que pour autant que la Nation définisse une véritable stratégie maritime qui la positionne dans ses attentes maritimes.

Le nouveau Président de la République, déplorant l'absence de vision d'ensemble des politiques dans le domaine de la mer, s'est engagé pendant sa campagne à construire une véritable stratégie maritime pour le pays.

Verbatim:

- « Notre objectif sera celui d'une croissance bleue ambitieuse et durable, de rang mondial. Il faudra mettre en avant nos formidables atouts, dans le respect de l'environnement et de la biodiversité. Les Outre-mer en seront la figure de proue ».
- « Notre espace maritime est le plus vaste au monde. Grâce à nos territoires d'outre-mer, notre pays est présent sur toutes les mers du globe, facteur-clé de puissance ».
- « Par ailleurs, notre économie maritime souffre, avec un pavillon français peu attractif, une flotte de pêche qui vieillit et des ports qui perdent des parts de marché ».
- « À titre personnel, car le choix de l'architecture gouvernementale relève du Président de la République, je plaide pour que la mer soit directement représentée, à l'échelle interministérielle, par le Premier ministre : il doit être le Premier ministre de la mer ».

Dans le cadre de cette analyse, le Président s'est engagé sur 2 objectifs concrets :

- Valoriser durablement notre potentiel maritime;
- Repenser la question maritime en France.

Le monde maritime, plein d'espoir pour son avenir, retient désormais son souffle. S'il vous plait ne le décevez pas, Monsieur le Président!



Le transport par conteneurs n'est pas sans risque!

-0-

NDR - Certains sujets ayant un rapport plus ou moins étroit avec le sujet traité peuvent être consultés dans les fiches suivantes :

FD n° 2/15 du 5 avril 2015 : La haute mer et le plateau continental

FD n° 3/15 du 29 avril 2015 : Le continent arctique

FD n° 1/16 du 25 février 2016 : Les câbles sous-marins et les navires câbliers

FD n° 4/16 du 19 avril 2016 : Les terres australes et antarctiques françaises (TAAF)

FD n° 6/16 du 29 septembre 2016 : L'enjeu stratégique des détroits et canaux