

ASSISES DE LA MER A MARSEILLE NOVEMBRE 2015

Au lendemain du troisième colloque national des AMP, qui s'est tenu du 5 au 8 octobre dernier à Brest, ainsi que le second CIMER de l'actuel quinquennat le jeudi 22 octobre à Boulogne-sur-mer, la 11^{ème} édition des Assises de la Mer du 3 et 4 novembre a fait figure de relai quant aux multiples réflexions engagées pour une croissance bleue, au sein de l'économie maritime française. La volonté d'une meilleure prise en compte de l'environnement marin et maritime, afin de pérenniser l'activité économique qui en découle, a été clairement affirmée lors des différentes interventions qui se sont tenues à Marseille.

L'édition 2015 a été organisée au Parc Chanot à Marseille.



(Crédit photo, Perrine Brullon 2015)

La première journée a été l'occasion de présenter les multiples partenaires. Le nombre de participants aux Assises est passé de 700 en 2007 à plus de 1800 en 2015. Cela illustre l'intérêt porté à ce secteur économique. Le Président du Cluster, Frédéric Moncany de Saint-Aignan, s'est exprimé en qualifiant notre pays comme « *La France Maritime en marche (...) énergie de l'économie maritime* ». Il a également souligné la ville emblématique de Marseille pour la mer. Cette dernière est l'avenir de notre pays. Il a été rappelé que le Cluster se veut fédérateur et transversal pour ce secteur. La croissance bleue portée par l'économie bleue est en marche (termes repris et juxtaposés pour un texte législatif). L'investissement financier et la formation sont éminemment nécessaires, d'une part pour le maintien de l'économie maritime française et d'autre part pour son développement.

Le partage d'enjeux communs pour les activités économiques doit être appliqué. La gouvernance maritime a pour objectif d'éviter les contradictions. Il s'agit de mettre en place des objectifs pour baliser la politique maritime et tendre vers une simplification des stratégies à mener. S'ajoute à cela, l'importante question environnementale à la veille de la COP21, comme de savoir où s'arrête la connaissance des océans.

Selon le Président de l'IFREMER, l'accès en mer est plus complexe, donc il est plus difficile d'avoir une connaissance approfondie de ce milieu. L'interaction des océans due à ses multiples courants exerce une forte influence sur le climat. Le couplage entre l'océan et l'atmosphère est un paramètre déterminant pour la météo. Sa compréhension est essentielle, afin de mesurer l'impact réel des activités humaines sur notre environnement. Les fluctuations naturelles additionnées à celles du fait de l'homme sont à distinguer. L'exemple du CO2 résulte du fait humain. Le besoin d'observation fait

partie des priorités absolues. L'existence des flotteurs ARGO (au nombre de 3500) répartis sur l'ensemble des océans, sont un exemple d'approche intégrée des océans.

Rappel : les flotteurs ARGO appartiennent à un programme scientifique lancé en 2000 par l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM) et la Commission Océanographique Intergouvernementale de l'UNESCO (COI). Ils permettent de mesurer en temps réel la température et la salinité de l'eau des océans des 2000 premiers mètres.

Paul Giaccobi, Président Agence des Aires Marines Protégées (AAMP) explique que la fragile interface terre-mer concerne les eaux côtières. Entre 16 et 17% des mers françaises sont sous AMP. L'objectif est d'atteindre les 20%. Les Parcs Naturels Marins sont un moyen pour y parvenir, cependant la France ne se donne pas les moyens sur le plan maritime. La vraie question : que devons-nous faire?

Le droit doit être affirmé. Actuellement, il existe 15 types d'AMP. Selon Paul Giaccobi, la France est « *championne du monde de la diversité administrative* ». Peu importe l'activité exercée sur les espaces maritimes, il y a toujours un impact. Il s'agit de trouver des solutions en observant la réalité des choses, et non pas d'empêcher le développement économique.

L'intervention de Gaby Gorsky met en évidence l'importance du plancton, qui se déplace avec les masses d'eau. A cause de l'augmentation de la température, son métabolisme est en train de se modifier. L'acidification des océans est un phénomène en augmentation, notamment dû à l'assimilation du CO₂. En effet, l'océan absorbe 90% de l'effet de la chaleur. L'existence du TARA, navire qui sillonne le monde pour mieux connaître les océans, renforce la volonté de comprendre et de s'adapter à un milieu naturel en mutation.

Marc Taconet, Expert FAO, aborde l'importance de la sécurité alimentaire mondiale. Le problème : 9,6 milliards d'humains en 2050, il s'agit de relever le défi. Cela sera surtout vrai pour les pays en voie de développement, car l'urbanisation croissante entraîne une augmentation de l'alimentation en protéines. A noter la qualité nutritionnelle importante du poisson, qui peut être un aliment en vue pour lutter contre la faim. D'ailleurs, les pays en voie de développement dépendent beaucoup du poisson. Cependant, il y a un vrai manque de lois selon les zones de pêches.

L'impact du shipping sur l'environnement doit également être réduit. Le pavillon français est le meilleur selon le Mémorandum de Paris. Nous nous devons d'agir sur ce qui existe. Par exemple baisser la vitesse des navires. Cela permet de passer de 60 à 40 tonnes de fuel, si la vitesse passe de 14 à 10 nœuds pour un minéralier de 300 mètres. Environnement et sécurité vont de pair, car les vieux navires sont dangereux. Engagement d'une démarche développement durable des navires de plaisance.

Il existe aujourd'hui deux méthodes de dessalement, qui sont les suivantes:

- osmose inverse qui est l'équilibre des salinités pour fabriquer de l'eau potable ; 60% de la production mondiale.
- Distillation thermique : 2 volumes d'eau de mer sont nécessaires pour un volume d'eau potable. Existe en Australie, Emirats Arabes Unis.

Cependant bien qu'étant utiles, ces modes de production sont énergivores.

A propos de la Méditerranée, il y a une volonté de la ville de Marseille de se réappropriier son littoral. L'exemple du Parc Naturel des Calanques crée il y a 3 ans, a permis d'obtenir une meilleure qualité des eaux en mer. La logistique est très importante dans cette ville. Comment favoriser le port ? La chartre ville-port va dans ce sens pour une meilleure compréhension. Néanmoins, elle doit être plus intériorisée dans la ville. A noter également une meilleure gestion des déchets pour les plaisanciers. La mer est un levier d'attractivité du territoire. Marseille se veut une capitale ouverte sur tous les pays de la Méditerranée, et asseoir sa qualité de premier port de plaisance français. Se placer au niveau européen fait partie des objectifs à atteindre, tant au niveau de la plaisance que du commerce.

L'intervention du Secrétaire d'Etat aux transports, Alain Vidalies, a défini l'état actuel des activités en lien avec la mer en France.



(Crédit photo, Perrine Brullon 2015)

Il a insisté sur la création de tension suite aux enjeux énergétiques, ainsi que sur la tendance à la pêche illégale. C'est un espace d'activité criminelle, de trafics (drogues, armes, d'hommes...). La Méditerranée est particulièrement concernée par ces trafics en tout genre. C'est un espace convoité pour ses ressources. Le dialogue doit être instauré, car la Méditerranée est une zone de crise. De nouvelles puissances arrivent, telles que la Chine. Une veille permanente et beaucoup de vigilance grâce à la détection de la menace (militaire et sécuritaire) sont aujourd'hui indispensables.

Attention à la cyber défense, car les bâtiments sont plus informatisés que mécaniques, et cela est assez surnois. 69000 réfugiés arrivés par la mer depuis le début de l'année 2015, plus de 3000 morts (deux fois le nombre de personnes présentes dans la salle). Comment faire face à la situation ? Problème d'immigration générale.

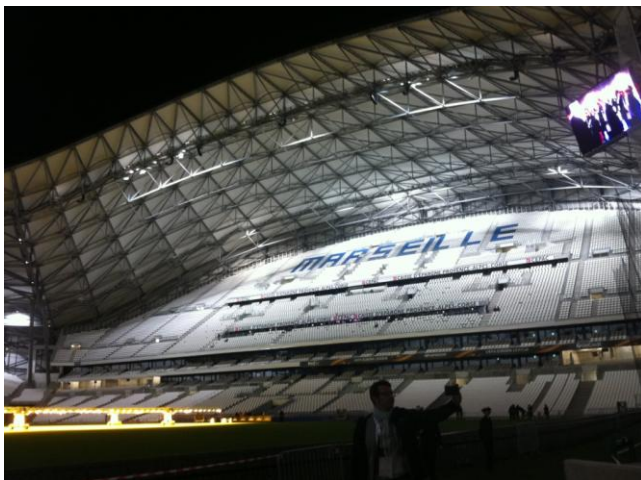
Rodolphe Saadé, Vice-président CMA CGM, a évoqué la situation actuelle du conteneur, ainsi que le développement de la compagnie depuis 2001. Elle a d'ailleurs été une des premières à s'installer en Chine. Le 19 décembre prochain, elle fera escale à la Réunion avec un navire de presque 5000 EVP. Importance de l'Afrique à partir de 2025 est à souligner, car un quart de la population mondiale vivra sur ce continent. En janvier 2016, transbordement et feeder seront en place à Kribi au Cameroun. Plate forme de transbordement existante à Kingston. L'Amérique Latine et les Caraïbes ont une forte capacité d'export, notamment avec le reefer. Les travaux du Canal de Panama vont ouvrir les marchés de l'Amérique Centrale et du Sud à partir d'avril 2016. CMA se développe également en Iran et à Cuba, comme par exemple un navire au départ de Chine pour Cuba. La compagnie maritime est

très attachée à ce qu'il se passe en Méditerranée et particulièrement à l'activité actuelle du port de Marseille, bien que celle-ci cherche à délocaliser pour une question de coût.

Concernant le développement durable, les innovations permettent de travailler sur la forme des coques, hélices, safran, le traitement des eaux de ballast... La propulsion au gaz naturel est à l'étude. Quelle est la motorisation la plus optimale et la moins coûteuse ? Audace, réactivité, innovation : 3 mots qui ont permis à CMA de se développer.

La question de la croissance bleue date de 2007/2008. L'Europe est un continent éminemment maritime. Ce territoire représente 40% du PIB, 40% de la population. La pêche est le secteur qui regroupe le plus d'emplois. La protection de l'environnement et de la sécurité maritime sont deux thématiques largement au cœur des préoccupations aujourd'hui. 20% des énergies renouvelables à l'horizon 2020 dans chaque état membre. L'Allemagne développe les énergies renouvelables pour devenir indépendant. A cela s'ajoute la création d'emplois. 40% de l'électricité peut venir de la mer. Aujourd'hui seulement 2% de cet espace produit de l'électricité. Il est urgent de développer un planning par rapport à l'activité maritime et de trouver des alternatives aux problèmes de stockage et de surproduction. Selon la Députée européenne Gesine Meissner « *We have to help the sector* ». La croissance bleue doit être mise au service de l'emploi. Cependant, il ne s'agit pas de copier le Jones Act, car il n'est pas adapté à l'Europe.

Le Stade Vélodrome, lieu emblématique de la ville de la cité phocéenne, a accueilli la soirée du Cluster Maritime Français, organisée par la Marine Nationale, pour clôturer cette première journée.



(Crédit photo, Perrine Brullon 2015)

La seconde journée de ces Assises a choisi d'ouvrir les débats avec la question énergétique, en particulier le pétrole, et le rôle futur du gaz, qui est un acteur de la transition énergétique. L'année prochaine les USA vont en exporter. Cela sous entend des modifications auxquelles nous allons devoir nous adapter, notamment la diversité géographique. Une projection à 2035 sur les nouvelles énergies futures a été établie, avec pour objectif de remplacer les réserves actuelles qui déclinent. Le deep offshore va devenir incontournable dans le futur. Cependant, ce type de projet met des années à se développer.

Il est important de valoriser les économies locales et de miser sur la formation. Les industries du parapétrolier participent aux énergies renouvelables et développent des synergies avec d'autres

industries. La crise du pétrole n'est pas un fait nouveau, il s'agit donc d'être flexible pour rebondir et avancer.

Au sujet des énergies marines renouvelables, EDF a lancé des projets de parcs éoliens (Saint Nazaire, Fécamp, Courseulles sur mer). Cela concerne l'hydrolien et l'éolien flottant. La création d'ENGIE montre le choix de la transition énergétique. L'éolien offshore possède une réelle capacité à produire beaucoup plus. Il y a un travail à mener sur le coût et l'acceptabilité. L'engagement est au cœur des réflexions. Afin d'être compétitif, il est important de présenter un profil de risque le plus maîtrisé possible. Nous sommes en retard, car il est impératif d'attendre le retour des projets pilotes pour engager la mise en œuvre (environ 5 ans). Des potentialités sont à étudier en Méditerranée.

Desserte terrestre des ports français (Animé par Paul Tourret, ISEMAR).



(Crédit Photo, Perrine Brullon 2015)

Le port de Marseille transite aujourd'hui 68 millions de tonnes de marchandise. Christine Cabau Woehrel, Présidente du Directoire du GPM, affirme que les chiffres sont positifs dans tous les secteurs. Selon elle, l'objectif est d'« être le port Sud de l'Europe et non le port du Sud de l'Europe ». Les voies fluviales fonctionnent bien, et vont jusqu'en Bourgogne. 1 million de tonnes de céréales est massifié par le fluvial et le ferroviaire. Les points d'ancrage du réseau ferroviaire massifié : les ports européens. C'est un axe de développement. Le port fonctionne avec son hinterland, il est donc essentiel que celui-ci puisse être desservi au mieux d'un point de vue logistique (transport, stockage, accessibilité, coût...).

Le Réseau Ferré Français est devenu SNCF Réseau depuis le 01/07/2015. Il est présent dans les Conseils de Surveillance ou de Développement des GPM. Ces derniers sont des clients et des collègues pour le secteur ferroviaire, qui est volontaire pour l'amélioration de la desserte des ports. Le réseau ferroviaire est vieillissant. Sa réhabilitation doit être entreprise et développée. L'activité fluviale, quant à elle, a bondi depuis 10 ans et surtout depuis 5 ans ; elle est dépendante des GPM. Il y a une volonté d'accroissement de la compétitivité des ports français. Pour cela, l'amélioration des modes massifiés est essentielle pour y parvenir (rappel : le Short Sea Shipping = 70% des ports français et européens).

Ne pas oublier que les GPM sont les promoteurs de leur hinterland. Les choix logistiques dépendent des corridors portuaires. Le terrestre est également au cœur des enjeux (quais, dessertes...). Ex : Freetime, peut être un facteur déterminant pour le choix d'un port plutôt qu'un autre.

Le Havre et Marseille accueillent de gros navires, cependant sont-ils capables d'évacuer la marchandise, rapidement et efficacement ? Il existe une véritable compétitivité pour les financements publics dans les coopératives, entre les différents modes de transport. Travailler en synergie sur un axe est indispensable, cela va permettre aux ports de jouer le rôle de catalyseur.

Atelier thématique « Shipping et taille critique : quelle limite ? »

D'une part, le gigantisme s'illustre dans la croisière et le conteneur. Il est étroitement lié à la question de la sécurité, au sujet de la structure pour les conteneurs, de l'évacuation des passagers pour la croisière. 400 mètres est la taille admissible pour la construction. C'est devenu une contrainte nautique. Actuellement les travaux du Canal du Panama visent à répondre à ces navires toujours plus imposants. Plus un navire est long, plus le nombre de portiques pouvant travailler est élevé, donc permet de maintenir la productivité. Cependant, il y a un manque d'espace dans les ports, qui doivent être agrandis. D'autre part, quoi faire face à la concentration armatoriale, dû à la création de méga alliances ? Il y a un effet domino (cascading), c'est-à-dire que le gigantisme contamine tous les ports.

Le niveau de service au Havre est très satisfaisant, car il reçoit toutes les alliances. Or, les exemples des ports d'Amérique Latine posent tous des contraintes, ainsi que le pont de Bayonne à New York qui stoppe tous les méga navires. Les armateurs sont les accompagnateurs pour le développement des ports. Les nouveaux navires visent à diviser par 2 des émissions de CO₂/TU/km. Ex : le CMA Bougainville = 37g/TU/km. Néanmoins, la non opérabilité des navires se profile, ne serait-ce que pour la manutention (stockage, services aux navires, plus de portiques). Pour un navire de 20000 TEUS/10 portiques, qui sont plus chers car ils sont plus hauts, vont plus loin et plus bas. Il est nécessaire d'avoir plus de linéaire de quai donc plus d'investissement. Autre question : que faire des anciens navires ?

La visibilité est importante pour s'adapter à ces nouveaux investissements, qui sont lourds. 1 navire coûte 150 millions d'euros, 1 portique 10 millions d'euros. Les impacts sont financiers et sociaux. L'automatisation conduit à des suppressions d'emplois. Les terminaux peuvent parfois disparaître à cause des alliances. Ex : Zeebrugge, a fermé un terminal et a regroupé l'activité sur un seul.

Le temps de construction d'un terminal est 5 fois plus long que celui d'un navire, mais sa durée de vie est 5 fois supérieure à celle du navire. L'investissement dans les navires au gaz doit se profiler, pour que cela passe mieux en termes d'acceptabilité environnementale, car les navires passent près des côtes. Le problème du brouettage de la marchandise (camions, charriots cavaliers, penser à l'automatisation électrique) pose un problème environnemental. Le transport maritime se veut plus vert, or il se retrouve noyé par le terrestre qui ne l'est pas.

Concernant la croissance bleue, elle se veut présente dans les deux hémisphères. L'exemple du Québec démontre qu'en 2015, un virage pour la stratégie maritime a été amorcé. Ce territoire représente 3 fois la surface de la France. Il est irrigué par le Saint-Laurent où la navigation n'est pas simple. Ce fleuve est jalonné d'opportunités. Le maritime regroupe 125000 emplois, volonté d'en créer 5000 (directs et indirects confondus). La création d'un institut franco-québécois de recherche maritime suscite des investissements financiers. Le Québec est une porte d'entrée des USA.

La Polynésie Française représente presque la moitié de la ZEE française. La croisière peut être un élément de relance de l'économie maritime. Ce territoire n'a pas de quotas de pêche. 6000 tonnes sont pêchées sur les 13000 acceptables. La France a une expertise qu'elle peut faire partager. Il y a un manque de cohérence entre la politique internationale et le soutien aux projets qui doit être enrayé.

Le dernier débat s'est arrêté sur la grande plaisance ou yachting. La France n'est pas classée pour l'hyper qualité, il s'agit donc d'arriver à se faire une place. La concurrence est italienne, turque, est néerlandaise. La durée est assez longue pour la construction d'un bateau. Les français sont bons au niveau de la réparation. L'accent doit être mis sur la promotion et les savoir-faire.

C'est la première fois que la grande plaisance est évoquée dans le milieu maritime. Ce secteur vise un public en particulier, ce sont des clients hyper riches et donc hyper exigeants. C'est un monde qui brasse beaucoup d'argent, cependant il est dépensé dans l'économie locale, ex : Bonifacio. Les questions de fiscalité et de sécurité sont très importantes. Il y a une réelle volonté d'en faire un métier à valeur ajoutée. Il y a une limite d'accueil en France par rapport aux quais. Ce qui n'est pas le cas en Espagne et en Italie. La France est le 4^{ème} marché émetteur et le 5^{ème} marché récepteur. L'avenir est dans la logistique. La croisière est un segment de l'activité touristique. Nous pouvons faire plus et mieux.

L'enjeu à Marseille est de faire embarquer les personnes depuis Marseille. Il est le 5^{ème} port de Méditerranée, avec 465 escales, 342 départs de Marseille, 1,5 millions passagers, 68 navires. Il s'agit de faire rester les personnes le plus longtemps à terre, en offrant un produit qui attire les touristes. La vente d'un concept de vacances est très répandue aux USA. D'ailleurs, les deux compagnies les plus importantes sont américaines. Les navires sont considérés comme des villes, donc les questions de visas et de facilité de transit sont importantes, ainsi que le traitement des déchets. C'est un milieu encore méconnu en France. Les débats géopolitiques se portent sur la Méditerranée.

Perrine Brullon, novembre 2015