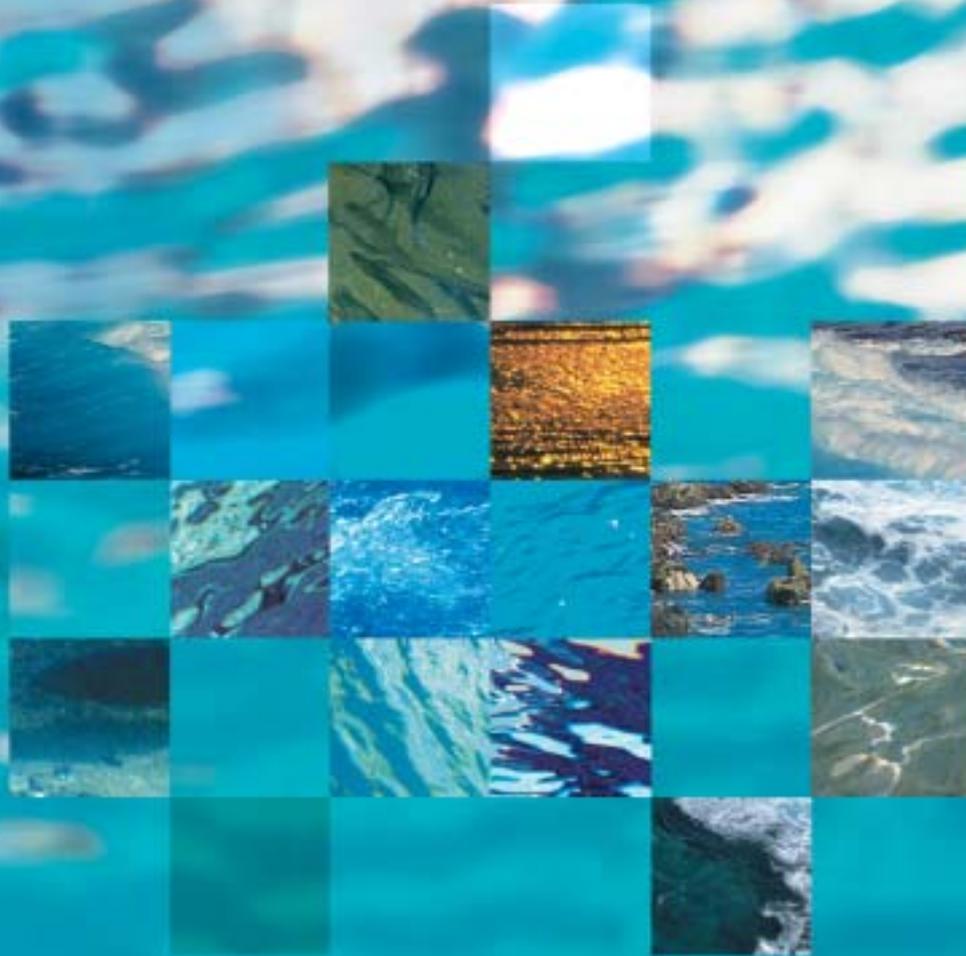


Données économiques maritimes françaises 2005



Sous la responsabilité
scientifique
de Régis Kalaydjian
Département d'économie maritime

Données économiques maritimes françaises 2005

sous la responsabilité
scientifique
de Régis Kalaydjian
Département d'économie maritime

Contributions

Régis Kalaydjian,
Fabienne Daurès,
Jean-Louis Gaignon,
Sophie Girard,
Olivier Guyader,
Isabelle Matte,
Rémi Mongruel,
José Pérez,
Olivier Thébaud

Les auteurs expriment
leur reconnaissance
à leurs collègues de l'Ifremer,
leurs interlocuteurs
des organismes publics
et professionnels,
des entreprises
et des administrations
pour le concours
qu'ils ont apporté
à la rédaction de ce document.
Ils remercient vivement
la direction de la Communication
de l'Ifremer pour sa collaboration
et son soutien.

SOMMAIRE

Avant-propos	7
Introduction	8
Croisières maritimes	9
Secteur industriel	
Produits de la mer	13
Extraction de matériaux marins	24
Production d'électricité	26
Construction et réparation de navires	28
Travaux publics maritimes	34
Câbles sous-marins	35
Industrie parapétrolière et paragazière offshore	36
Tourisme littoral	38
Transport maritime	41
Services maritimes financiers	50
Secteur public non marchand	
Marine nationale	53
Intervention publique	56
Protection de l'environnement littoral et marin	62
Recherche marine	71
Synthèse	75
Références bibliographiques	79
Sigles et abréviations	81

Avant-propos

A l'heure où la Commission européenne a engagé une réflexion globale sur la politique maritime, stimulée par la parution du « livre vert », l'Ifremer se doit, plus que jamais, d'apporter sa contribution et son expertise. Centre d'excellence de la recherche marine en France, il travaille à la connaissance des océans, tant sous ses aspects scientifiques qu'économiques. Les « Données économiques maritimes françaises » participent de cette exigence et le bilan établi en 2005, que nous publions aujourd'hui, coïncide opportunément avec cette phase de réflexion essentielle.

De cette nouvelle édition, on peut, me semble-t-il, tirer trois enseignements. Tout d'abord, il faut insister sur l'ouverture importante de l'économie maritime française à l'international. Les services de transport et de tourisme, mais aussi les services financiers et énergétiques sont exportateurs et sensibles, par voie de conséquence, à la conjoncture mondiale ; c'est aussi le cas d'activités manufacturières comme la construction et l'équipement navals. Rien d'étonnant, dans ces conditions, à ce que l'économie maritime française ait été affectée par les incertitudes qui ont marqué le début de la décennie 2000. Nul doute qu'elle saura profiter de la croissance en Asie et aux États-Unis, de la reprise au Japon et dans certains pays européens. Car cette ouverture internationale est, dans la plupart des cas, une ouverture à l'Europe, région privilégiée de nos exportations. Les débats sur la politique maritime européenne n'en sont que plus cruciaux.

Le deuxième enseignement concerne l'importance stratégique d'une gestion équilibrée de nos zones côtières pour la réussite de l'économie maritime française. Tourisme littoral, croisière, navigation de plaisance : autant d'activités motrices de l'économie maritime qui dépendent directement de la consommation de loisir, donc de la qualité des zones côtières et de leur environnement. Concurrément, le poids économique des filières des produits de la mer en France ne se dément pas ; il invite à placer au premier plan des objectifs de la politique maritime une surveillance et une gestion efficaces des milieux, des ressources et des écosystèmes. Plus que jamais, l'expertise de l'Ifremer dans son ensemble doit contribuer à cette gestion efficace des zones côtières.

Une bonne gestion des zones côtières est indissociable du développement économique. L'effort de promotion du cabotage en Europe et dans les États membres, à un moment critique d'engorgement des routes et de difficile maîtrise des émissions de gaz carbonique, alors que s'approche l'échéance de 2010, fixée par le protocole de Kyoto, en constitue un bon exemple : la politique côtière de l'Europe ne saurait être formulée indépendamment de l'effort d'investissement qui sera requis.

Le troisième enseignement concerne l'importance décisive de la recherche et de l'innovation pour l'économie maritime. Si le parapétrolier offshore, la construction nautique et la construction de paquebots en France maintiennent leur compétitivité dans une conjoncture mondiale incertaine, ils le doivent à leur capacité d'innovation et aux techniques de pointe qu'ils ont su mobiliser au service de leurs stratégies. Si nos amis allemands, espagnols et norvégiens ont su s'assurer des positions fortes dans les activités portuaires, la construction navale ou les services énergétiques offshore, nul doute que la coopération étroite qu'on y observe, dans les régions maritimes, entre industrie et organismes de recherche, constitue un facteur déterminant de ces succès. Des leçons doivent en être tirées pour la politique maritime.

Enfin, j'ai plaisir à rappeler que le présent rapport ne pourrait exister sans le concours que nous ont prêté, avec beaucoup de générosité et de compétence, les administrations, les entreprises et les associations professionnelles. J'adresse en particulier ma reconnaissance à la DAM, la DTMRF, la DPMA, à l'Insee, à l'état-major de la Marine, aux organismes de recherche, à l'Institut français de la mer, et je souhaite que cette coopération fructueuse puisse se poursuivre.

J.Y. Perrot
Président-directeur général de l'Ifremer

Introduction

Préparée en 2005, la présente édition des DEMF complète notre suivi de l'économie maritime française sur la période 2001-2003. Des informations substantielles, mais encore incomplètes, sont fournies pour 2004, et beaucoup plus partielles pour 2005.

Ce début de décennie a été marqué par un essoufflement de la phase de croissance relativement rapide qu'avait connue l'économie mondiale depuis les premières années de la décennie 1990. Le ralentissement a été sensible en Europe et aux États-Unis à partir de 2001, celui du Japon, plus précoce, ayant des raisons spécifiques. Les échanges internationaux en ont été passagèrement affectés. Ils ont vite repris une pente nettement ascendante, notamment sous l'impulsion de la croissance de l'Asie en développement (Chine, Inde, ASEAN) qui, elle, n'a pas connu d'inflexion au vu des chiffres disponibles.

L'économie maritime française, fortement exportatrice, a été touchée par ce ralentissement, d'autant plus que ses exportations sont européennes pour une part majeure. Ici intervient l'un de ses caractères distinctifs par rapport à ses homologues européennes : avec un tourisme littoral qui constitue près de la moitié de la production et de l'emploi et qui se développe aussi sur le créneau des croisières, avec une construction nautique forte et une construction navale spécialisée sur les paquebots de croisière, la consommation de loisir forme une composante importante de l'économie maritime française. On comprendra que cette consommation de loisir constitue un poste d'ajustement rapide des dépenses des ménages en période d'incertitude. Toutefois, le ralentissement a touché nombre d'autres activités maritimes, en particulier à travers des changements de stratégies d'investissement, comme l'a montré la courbe des investissements d'exploration et de production énergétique.

Le panorama qui suit a l'intérêt de mettre en évidence le comportement des différents secteurs d'activités maritimes dans ce contexte marqué par un ralentissement occidental et une croissance asiatique. Notons que le contexte était aussi caractérisé par un taux de change dollar/euro plus favorable qu'aujourd'hui à la compétitivité européenne ; par ailleurs, les prix élevés des énergies et des matières premières placent actuellement les gouvernements et les consommateurs devant une situation nouvelle, non sans lien avec la croissance asiatique, qui se poursuit à un rythme soutenu, avec ses besoins en matières premières.

Pour suivre ces impacts, le panorama des activités maritimes conserve la structure adoptée pour les éditions antérieures. Il décrit le secteur industriel (secteur primaire, industrie manufacturière, services énergétiques, touristiques, financiers, transport maritime) et le secteur public (Marine nationale, intervention de l'État en mer, enseignement, protection de l'environnement, recherche scientifique). Autant que possible, il a conservé les mêmes séries statistiques pour permettre leur suivi à long terme, mais des ajustements techniques ont été parfois inévitables, notamment pour la construction navale de défense, la Marine nationale ou les budgets d'intervention publique, pour des raisons très différentes d'un cas à l'autre.

Il ressort de notre évaluation que la croissance de l'économie maritime a été modeste de 2001 à 2003 en valeur ajoutée, mais a maintenu une augmentation de l'emploi. Indépendamment des ajustements purement statistiques qui ont souvent joué à la baisse, la croissance en valeur ajoutée, inférieure à la moyenne nationale, a été affectée par la croissance européenne et, apparemment, par une spécialisation moins porteuse qu'elle ne l'était quelques années auparavant.

Nous avons pris l'habitude de proposer un « chapitre zéro » consistant à éclairer un sous-dossier particulièrement important. En l'occurrence, il a paru utile de rassembler des données relatives aux activités de croisière en France, secteur encore modeste, mais prometteur, aussi bien du point de vue de la clientèle internationale faisant escale dans les ports français, que de celui de la clientèle française pratiquant ce loisir.

Régis Kalaydjian

Croisières maritimes

LE CHAPITRE INITIAL EST L'OCCASION DE FAIRE LE POINT SUR UN DOSSIER PARTICULIER DE L'ÉCONOMIE MARITIME. LA CROISSANCE ACTUELLE DE LA DEMANDE DE CROISIÈRES INVITE À FAIRE LE POINT SUR L'IMPORTANCE DE CETTE ACTIVITÉ, ELLE CONCERNE L'ÉCONOMIE LITTORALE ET MARITIME FRANÇAISE SOUS TROIS ASPECTS : LA DEMANDE TOURISTIQUE, LA CONSTRUCTION DE PAQUEBOTS, LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DES ESCALES DANS LES PORTS FRANÇAIS.

SITUATION INTERNATIONALE

Le marché mondial de la croisière a poursuivi son développement dynamique en 2004 et garde, selon les assureurs, un potentiel de croissance très important. L'offre se caractérise par des bâtiments de plus en plus grands, une diversification des services et une segmentation accrue des marchés.

Les passagers

En 2004, la fréquentation (13,4 millions de passagers) a enregistré une augmentation de 8,4 % par rapport à 2003 et de 30 % par rapport à 2000. Elle a triplé depuis 1990 (4,4 millions).

L'Amérique du Nord tracte le marché mondial avec 9,8 millions de croisiéristes en 2004, soit environ un habitant sur quarante. L'Europe suit loin derrière avec 2,8 millions de passagers en 2004 (un Européen sur 187). Parmi ceux-ci, les Britanniques sont les plus nombreux avec un million de passagers en 2004 (+ 7 % par rapport à 2003) devant les Allemands (+ 4 %), les Italiens (+ 16 %), les Espagnols (- 2 %) et les Français (+ 5 %).

Les opérateurs

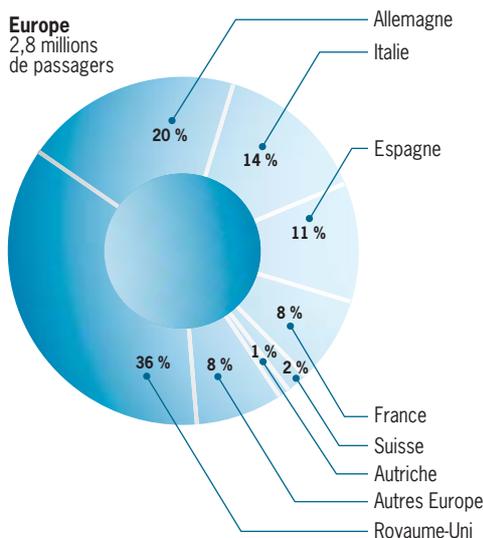
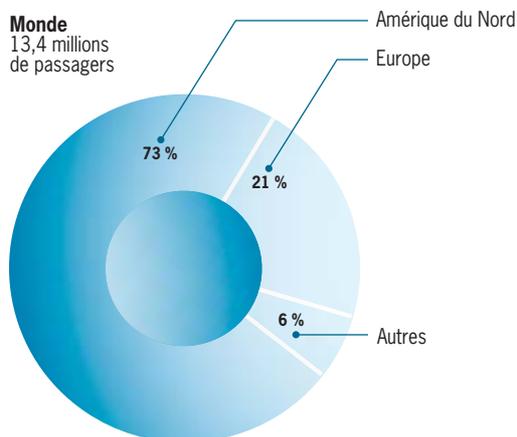
L'offre mondiale de croisière est concentrée. Les trois premières entreprises (américaine, américano-norvégienne et malaisienne) détiennent près de 80 % du marché, pour une flotte de 200 navires exploités par 25 compagnies. La concentration s'accompagne d'une massification de l'activité et d'un accroissement de la taille des navires : 70 % des capacités des trois premières compagnies mondiales correspondent à des navires de plus de 2 000 passagers, et 24 % à des navires de 1 500 à 2 000 passagers. Cette offre concentrée cohabite avec des offres de croisières sur des navires de tailles plus modestes.

Les destinations

Le marché des destinations est également concentré car réparti entre deux principales régions : les Caraïbes et l'Europe (Méditerranée en particulier). Si la capacité en lits-bas pour les Caraïbes reste bien supérieure à celle de l'Europe-Méditerranée, cette dernière destination a connu la plus forte progression entre 1995 et 2002 : 15 % annuels contre 7 % pour les Caraïbes. Les Européens préfèrent la Méditerranée pour 59 % d'entre eux et l'Europe du Nord (15 %). Les croisiéristes français privilégient également l'Europe (Méditerranée pour 65 % d'entre eux, Europe du Nord pour 8 %).

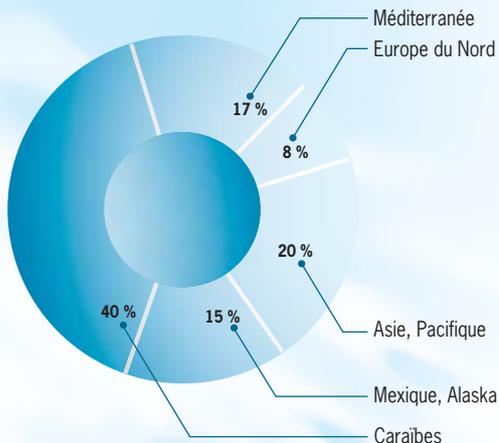
Le marché de la croisière maritime en 2004

Sources : European Cruise Council, IRN Research.



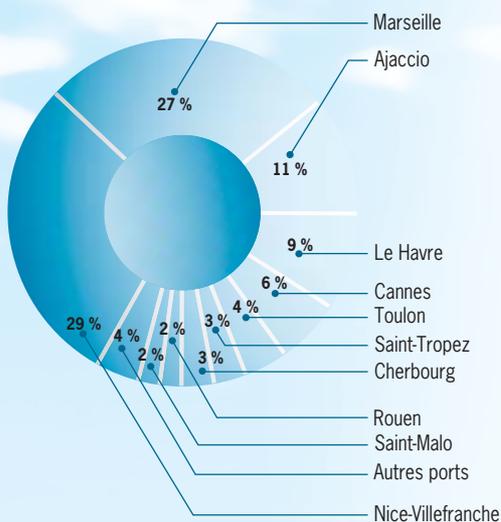
Répartition des destinations des croisières maritimes

Source : CCI Nice-Côte d'Azur, direction des ports.



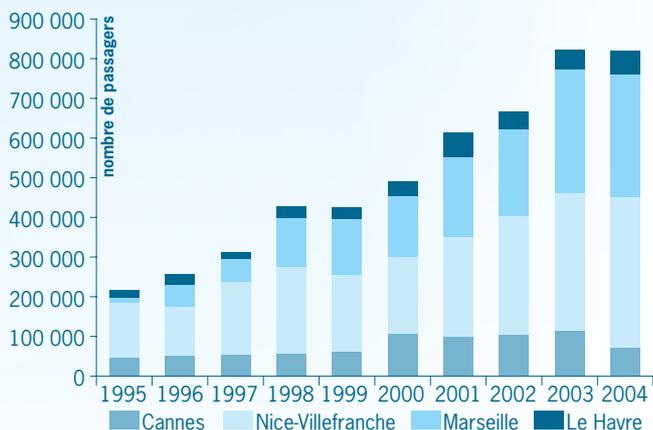
Répartition du nombre de passagers en escale dans les ports français en 2004

Source : ShipPax 2005.



Évolution du nombre de passagers dans quatre ports français

Sources : CCI Nice-Côte d'Azur, club de la croisière Marseille-Provence, office du tourisme du Havre.



LA FLOTTE

Caractéristiques générales

Les années 2002-2004 ont correspondu à un ralentissement de l'activité touristique. Peu de commandes nouvelles ont été passées tandis qu'entraient en flotte les navires commandés antérieurement. En 2003 a été enregistré un accroissement de capacité sans précédent avec 24 000 lits-bas livrés ; en particulier, a eu lieu la livraison du plus grand navire de croisière jamais construit : le *Queen Mary 2* de 150 000 tonneaux et 2 620 lits-bas. En 2004, les chantiers italiens ont enregistré le plus gros carnet de commandes. La flotte mondiale a ensuite diminué en effectifs et comprenait 391 navires à la mi-2005 (source : *Lloyd's Register-Fairplay*). La flotte la plus importante, celle des États-Unis, est formée de 79 navires répartis entre douze compagnies et représentant 45 % des capacités mondiales.

Les navires sont de taille de plus en plus grande en vue d'économies d'échelle et de diversification des services à bord : 12 bâtiments actuellement en commande ont une capacité supérieure ou égale à 3 000 passagers. Si les limites techniques de tenue des bâtiments à la mer ne semblent pas atteintes, en revanche les capacités portuaires et la logistique à terre sont des facteurs limitants de la taille des navires.

La construction de navires de croisière

La construction est dominée par l'Europe. Sur les 120 plus gros navires livrés entre 1995 et 2003, les chantiers de cinq pays européens en ont construit 105. La France en a construit pour sa part 28 et l'Italie 27, soit respectivement 23 et 30 % du tonnage. Quatre constructeurs principaux se partageaient le marché en 2003 (un Italien, un Allemand, un Finlandais-Norvégien et un Français). L'annonce, faite en janvier 2006, de la prise de contrôle du constructeur français par l'entreprise finlandaise, renforce la concentration de l'offre.

La construction de navires de croisière constitue une activité importante pour les chantiers européens. Les entreprises de croisière y ont investi 3 757 millions de dollars, soit 27 % du chiffre d'affaires total des membres de la Community of European Shipyards' Associations (CESA) en 2003 et 2004, selon les estimations de l'European Cruise Council.

SITUATION EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

La fréquentation

Le marché de la croisière ne représente que 1 % du marché du tourisme en France. La fréquentation française enregistre depuis plusieurs années une croissance moyenne dans l'ensemble européen ; certains professionnels y voient l'effet d'une offre spécifique insuffisamment attractive.

Les escales

Cinq ports concentrent l'essentiel de l'activité : Nice-Villefranche, Marseille, Ajaccio, Cannes et Le Havre. En 2004, 1 278 escales de croisières et plus de 1,27 million de passagers en escale ont été comptabilisés. Tirée par le dynamisme des ports de Nice-Villefranche, Marseille et, dans une moindre mesure, des trois autres, la progression de l'activité est supérieure à 280 % depuis dix ans (125 % pour l'Amérique du Nord) et de 67 % depuis 2000 (30 % au niveau mondial).

Les perspectives favorables incitent les principales entreprises à investir en France. De nouveaux opérateurs sont apparus dans le domaine des croisières de luxe, sur des navires de plus petites tailles et au départ de ports méditerranéens.

La Méditerranée représente 82 % des escales et 80 % des passagers ; la région PACA totalise 780 500 passagers en transit

et la quasi-totalité des embarquements et débarquements, soit près de 70 % des passagers en escale sur le territoire métropolitain. La progression des résultats est variable en fonction des ports sur la période 2003-2004.

IMPACTS ÉCONOMIQUES DES ESCALES

Les impacts économiques des escales sur les sites portuaires sont constitués des dépenses directes des passagers et de l'équipage associées à la croisière (y compris les transports pour se rendre sur les lieux d'embarquement et les frais de séjours sur place), des services apportés aux compagnies à terre, des dépenses pour l'approvisionnement des bateaux et les services associés ainsi que des services portuaires.

L'exemple de l'Amérique du Nord

L'impact économique direct est évalué pour les États-Unis à 12,26 milliards d'euros pour 2004, après conversion en monnaie européenne, dont 20 % concernent les dépenses directes des passagers et des équipages aux escales. Celles-ci sont estimées à 253,80 euros par passager lors de l'embarquement et du débarquement et à 105 euros par passager lors des escales de transit. Cela signifie qu'un navire de 2 000 passagers avec 950 membres d'équipage génère en escale environ 200 000 euros en dépenses dans chacun des ports américains (2004). La moyenne par passager et par port d'embarquement ou d'escale de transit est de 85 euros. L'impact économique est fort, en particulier pour la Floride, la Californie, New York et l'Alaska.

Dépenses et services dans les ports français

Les impacts économiques sont variables en fonction :

- des situations des ports : Méditerranée, Manche-Atlantique, fond d'estuaire ;
- des offres touristiques : locales (p. ex. Côte d'Azur) ou d'intérêt majeur (p. ex. Paris et les plages du débarquement) ;
- des services offerts par les villes portuaires : facilité d'accès, aéroport international, capacité d'accueil touristique, logistique ;
- des nationalités des passagers ;
- du type de croisières : luxe, hôtels flottants « résidence », avec visites à terre.

Les dépenses d'un passager en transit et descendant à terre se montent de 50 à 140 euros par escale, selon les estimations. En tenant compte du taux de passagers dépensant effectivement, on peut considérer une dépense moyenne par passager de croisière en transit de 52 euros. Dans le cas de passagers embarquant et débarquant (tête de ligne), les dépenses locales directement liées à la croisière sont estimées par les deux principaux ports français entre 50 et 300 euros, et varient en fonction des services demandés et de la durée des séjours pré- ou post- croisière. Les services portuaires et touristiques associés aux escales sont estimés de 30 à 60 euros par passager. À partir de ces chiffres, on peut estimer les dépenses et services associés directement aux escales de croisières en France à plus de 100 millions d'euros. Les ports méditerranéens représentent environ 80 % du total ; les ports de Nice-Villefranche, Marseille et Cannes, plus de 60 %.

PERSPECTIVES

Les estimations de la CLIA (Cruise Line International Association) annonçaient de très bons résultats pour 2005 en Europe. D'ici à 2010, une hausse annuelle de 6 % par an du nombre de croisières est prévue (source : CCI Nice-Côte d'Azur, Direction des ports).



SECTEUR INDUSTRIEL

Produits de la mer

LE SECTEUR DES PRODUITS DE LA MER REGROUPE UNE FORTE DIVERSITÉ DE PRODUCTIONS ET D'INTERMÉDIAIRES COMMERCIAUX :

- LES PÊCHES MARITIMES, L'AQUACULTURE MARINE (PISCICULTURE ET CONCHYLICULTURE), LA PRODUCTION D'ALGUES MARINES ;
- LES CRIÉES ET LE MAREYAGE ;
- L'INDUSTRIE DE TRANSFORMATION DES PRODUITS DE LA MER.

LE CHAPITRE TRAITE AUSSI DU COMMERCE EXTÉRIEUR DES PRODUITS DE LA MER.

PÊCHES MARITIMES

Définition

Toutes les catégories de pêche maritime (de la petite pêche côtière à la pêche thonière océanique) sont ici prises en compte. Elles débarquent, sous forme de produits frais ou congelés, des poissons, céphalopodes, crustacés, coquillages et algues.

Évolution de l'activité

La pêche maritime française montre une diversité de flottilles et d'espèces capturées. La flotte française effectue les deux tiers de ses captures dans les eaux communautaires (mer Celtique, Ouest Écosse, Manche, mer du Nord et golfe de Gascogne). Elle opère également dans de nombreuses régions du globe. Dans le cadre des accords de pêche conclus par l'Union européenne, elle capture notamment le cabillaud et la lingue au large de la Norvège et des îles Féroé, le thon tropical au large de l'Afrique et dans l'océan Indien. Elle est présente dans les eaux des DOM et des TOM : Guyane (crevette), Réunion (thon et espadon), eaux des terres australes et antarctiques françaises (léguin et langouste). Cette diversité se retrouve dans les techniques de pêche utilisées : drague, casier, chalut, filet, ligne.

Estimée à environ un milliard d'euros par le ministère chargé de la Pêche, la production des pêches maritimes françaises se répartit sur l'ensemble du littoral français avec une prédominance de la région Bretagne (32 %), loin devant les Pays de la Loire (11 %) et le Nord-Pas-de-Calais (10 %). La valeur de la production croît depuis 1997, même si la baisse sensible des débarquements en volume en 2001 est un facteur préoccupant.

Depuis le début des années 1990, la structure de la production des pêches maritimes a peu varié. La pêche fraîche occupe une place prédominante en termes de revenus bruts générés par le

secteur des pêches maritimes. Elle représente près de 62 % des quantités débarquées et 85 % du chiffre d'affaires total du fait d'un prix moyen au débarquement relativement plus élevé.

Les poissons frais représentent 44 % des débarquements en tonnage, et plus de 60 % du chiffre d'affaires. Dans la catégorie pêche fraîche, les espèces les plus pêchées en 2003, en tonnage, sont la sardine, la seiche et la coquille Saint-Jacques. Les espèces les plus importantes pour le chiffre d'affaires sont la sole, la baudroie et le merlu (espèces dites nobles, aux prix moyens élevés) pour les poissons ainsi que la coquille Saint-Jacques. En pêche congelée, le thon tropical est l'espèce la plus pêchée.

Structure de la production de la pêche maritime française en 2003

Source : Ofimer.

	Quantité (t)	Chiffre d'affaires (M€)	Prix moyen (€/kg)
Poissons frais	276 906	700	2,5
Crustacés	19 286	98	5,1
Coquillages	48 710	87	1,8
Céphalopodes	28 764	79	2,7
Algues ⁽¹⁾	14 023	3	0,2
<i>Sous-total pêche fraîche</i>	<i>387 690</i>	<i>967</i>	<i>2,5</i>
Thon tropical ⁽²⁾	161 499	120	0,7
Autres poissons congelés ⁽³⁾	78 289	58	0,7
<i>Sous-total pêche congelée</i>	<i>239 788</i>	<i>177</i>	<i>0,7</i>
Total pêche	627 477	1 144	1,8

(1) Quantités exprimées en poids sec.

(2) Y compris les quantités débarquées dans les pays proches des zones de pêche et comptabilisées comme exportations dans les statistiques du commerce extérieur.

(3) Les débarquements de la grande pêche sous forme de filets congelés sont mesurés en équivalent poids débarqué entier (vidé).

	1999	2000	2001	2002	2003
Production (tonnes)	599 644	620 630	606 456	621 673	627 477
Chiffre d'affaires (M€)	971	1 034	1 069	1 134	1 144
Valeur ajoutée (M€) ⁽¹⁾	563	620	684	760	721
Effectifs ⁽²⁾	13 763	13 934	13 824	13 651	13 532
Flotte ⁽³⁾	5 906	5 815	5 686	5 628	5 556

Sources : Ofimer, ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Ifremer.

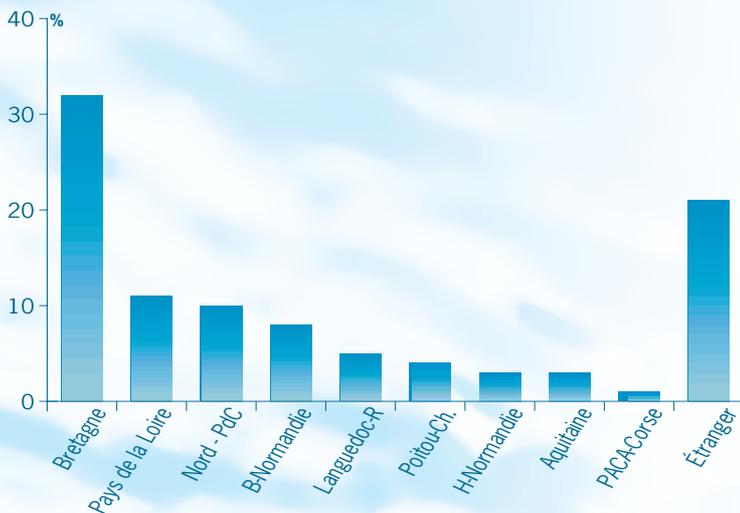
(1) Taux de valeur ajoutée : 58 % jusqu'en 1999, 60 % en 2000, 64 % en 2001, 67 % en 2002 et 63 % en 2003 (estimations Ifremer).

(2) Nombre de marins dont la durée d'embarquement est au moins égale à 9 mois.

(3) Nombre de navires de pêche au 31 décembre de l'année.

CHIFFRES-CLÉS
DE LA PÊCHE
MARITIME

Production en valeur des pêches maritimes françaises métropolitaines par région (pêche fraîche, congelée, transformée, hors algues). Année 2003.
Source : Ofimer.



La production française dans les départements et territoires d'outre-mer est estimée à 25 000 tonnes (source : Ofimer) et les informations disponibles fournissent une répartition en volume et en valeur.

Production des pêches et de l'aquaculture des DOM-TOM en 2003
Source : Ofimer

	Quantité (t)	Valeur (M€)
Guadeloupe	10 100	82,0
Martinique	6 200	52,4
Réunion	4 444	22,0
Guyane	3 565	21,7

Au niveau de l'Union européenne, la France est le troisième producteur et contribue à 16 % de la production totale en valeur, estimée à plus de 7 milliards d'euros. Les deux premiers producteurs, Espagne (2 milliards d'euros) et Italie (1,5 milliard), totalisent 46 % de la production de l'Union européenne en valeur.

Flotte

La flotte de pêche française, totalisant 5 556 navires au 31 décembre 2003, est majoritairement composée de navires de moins de 12 mètres. Du point de vue de la puissance motrice développée par les navires, les poids relatifs des flottes côtière et hauturière sont équivalents.

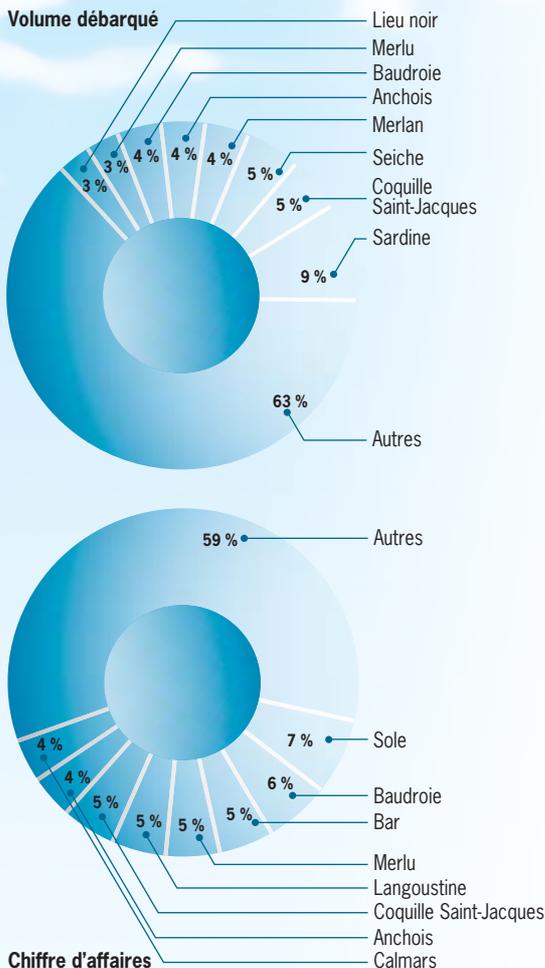
Le diagnostic d'une surexploitation d'une grande majorité des stocks commerciaux a conduit à la mise en place de mesures réglementaires et incitatives, dans le cadre de la Politique commune de la pêche (PCP) de l'Union européenne. Elles visent notamment à réduire les capacités de capture des flottes de pêche par la mise en place de plans de sortie flotte définis à partir d'objectifs généraux ou spécifiques antérieurement pris dans le cadre des « programmes d'orientation pluriannuels » (POP) et, plus récemment, dans le cadre de plans de restauration visant certains stocks particuliers (morue de la mer du Nord, merlu). D'autres mesures visent à réduire les captures de poissons immatures (par exemple, fixation de maillages minimaux pour les engins de pêche, délimitation de zones de protection).

La nécessité d'adapter les capacités de capture à l'état des stocks européens a conduit à une réduction de la capacité de la flotte de pêche française depuis le début des années 1990 (26 % en puissance embarquée et 28 % en tonnage brut). Elle s'est largement appuyée sur des plans d'aide publique à la sortie des navires.

Emploi

L'évolution des effectifs de la pêche française est fortement liée à la réduction des capacités de production. L'emploi (en équivalent temps plein) est une donnée difficile à appréhender à l'échelle nationale; les enquêtes de l'Ifremer ont permis d'estimer en 2003 un nombre total de 11 564 marins en équivalent temps plein sur les façades Manche, mer du Nord et Atlantique.

Répartition du chiffre d'affaires et des débarquements de pêche fraîche par espèce principale en 2003
Source : Ofimer.



Perspectives

Le livre vert de la Commission européenne souligne en préambule le nombre important de stocks dont le volume s'établit aujourd'hui en deçà des limites biologiques raisonnables et la nécessité de réformer la PCP en intégrant notamment les dimensions économiques et sociales, d'une part, et environnementales d'autre part, dans l'analyse des situations et la mise en œuvre des mesures. L'obligation, depuis 2001, pour les États membres, de collecter des données biologiques et économiques sur le secteur correspond à cet objectif et permet d'améliorer la connaissance de l'activité et de la situation économique des flottes de pêche.

L'un des éléments essentiels de la réforme de la PCP en 2002, a été la création des « conseils consultatifs régionaux » (CCR). Une décision du Conseil européen, en juillet 2004, crée sept CCR pour : la mer Baltique, la mer Méditerranée, la mer du Nord, les eaux occidentales septentrionales, les eaux occidentales australes, les stocks pélagiques, la flotte de pêche en haute mer. Les CCR prépareront des recommandations sur les dossiers du secteur pêche relevant de leur domaine de compétence, en réponse à des demandes extérieures ou de leur propre initiative. Les CCR seront composés de représentants du secteur pêche et des autres groupes affectés par la PCP. Les scientifiques seront invités à participer aux réunions en tant qu'experts ; la CE et des représentants régionaux et nationaux pourront y assister comme observateurs. L'expérience du fonctionnement des CCR est à venir ; à ce stade initial, on notera qu'ils constituent une façon d'impliquer les professionnels dans la gestion européenne de la pêche.

Évolution de la flotte de pêche française entre 1990 et 2004

Source : ministère de l'Agriculture et de la Pêche.

Catégorie de longueur	Nombre de navires	Jauge	Puissance (kW)
moins de 12 m	-38 %	-30 %	-21 %
12-16 m	-44 %	-38 %	-37 %
16-24 m	-34 %	-20 %	-27 %
plus de 24 m	-18 %	-30 %	-25 %
Total	-37 %	-28 %	-26 %

Production européenne des pêches maritimes en 2003

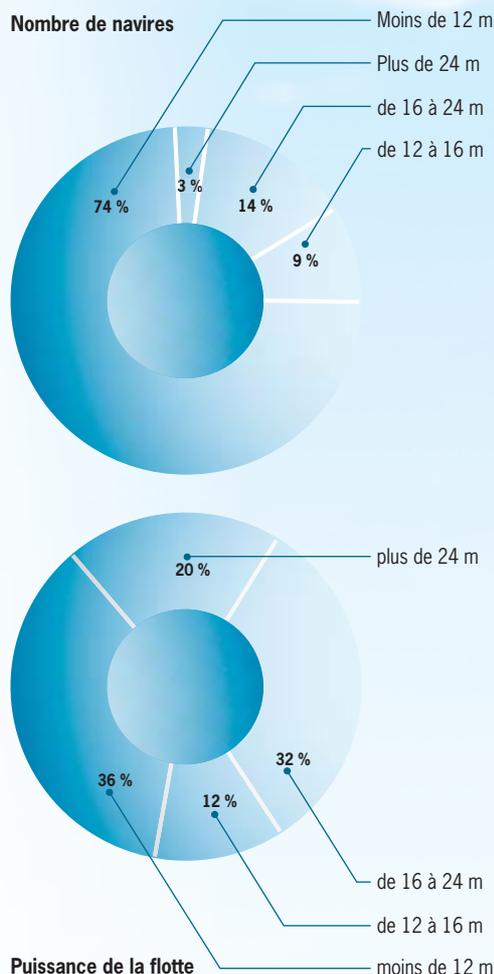
Sources : pour tous pays sauf France, EAEF (2004). Pour France, Ofimer, DPMA.

	Chiffre d'affaires (M€)	Débarquements (tonnes)	Prix moyen (€/kg)	Effectifs	Nombre de navires
Total Union européenne	7 126	5 221	1,4	181 060	79 607
dont Espagne ⁽¹⁾	1 850	930	2,0	49 400	14 877
Italie	1 466	312	4,7	38 157	15 602
France	1 144	627	1,8	13 532	5 556
Royaume-Uni	755	631	1,2	11 774	6 735
Danemark	371	1 033	0,4	3 506	1 244
Pays-Bas	394	523	0,8	2 249	388
Portugal	358	179	2,0	20 033	10 262
Grèce	271	89	3,0	30 208	19 135
Irlande	196	299	0,7	6 000	1 391
Allemagne ⁽¹⁾	182	249	0,7	2 473	2 212
Suède	95	285	0,3	2 360	1 712
Belgique	90	24	3,8	615	124
Finlande	20	73	0,3	462	285
Autres Europe					
Norvège ⁽¹⁾	1 328	2 514	0,5	12 233	2 205
Islande	808	1 980	0,4	4 615	1 490

(1) Données 2001 ou 2002.

Structure de la flotte de pêche française au 31 décembre 2003

Source : ministère de l'Agriculture et de la Pêche.



AQUACULTURE MARINE

Définition

Le secteur aquacole maritime pour l'alimentation humaine comprend deux sous-ensembles :

- la conchyliculture ou élevage des coquillages (huîtres et moules principalement);
- l'aquaculture marine « nouvelle », productrice de poissons (bar, daurade, salmonidés, turbot) et de crevettes (principalement crevettes tropicales en Nouvelle-Calédonie).

Par ailleurs, il existe une activité d'élevage d'huîtres en Polynésie française pour la production de perles.

Évolution de l'activité

Au niveau mondial, l'aquaculture a fourni 42,3 millions de tonnes de poissons, mollusques et crustacés en 2003, soit une contribution à la production totale des pêches et cultures marines (hors algues) de 32 % (source : FAO). La valeur de la production aquacole s'est élevée à 61 milliards de dollars en 2003 (51,3 milliards d'euros). Le rapport entre aquaculture continentale et aquaculture marine a peu évolué entre 1994 et 2003. L'aquaculture marine, qui totalisait 17 millions de tonnes et près de 32 milliards de dollars en 2003 (*ibid.*), représente de l'ordre de 40 % des apports de produits aquatiques d'élevage (hors algues) en volume, et un peu plus de la moitié en valeur.

Au niveau européen, l'aquaculture marine, qui est largement prépondérante (75 % en valeur de l'ensemble de l'aquaculture), a atteint une production de 1,7 million de tonnes en volume et 3,2 milliards d'euros. Elle a connu au cours des dix dernières années une progression significative (71 % en volume, + 57 % en valeur) quoiqu'un peu plus faible qu'au niveau mondial. Pisciculture marine et conchyliculture représentent les deux pôles de l'aquaculture marine en Europe, le second perdant de l'importance au profit du premier. De 1994 à 2003, le poids de la pisciculture dans l'aquaculture marine européenne s'est accru, passant de 37 à 56 % en volume et de 67 à 75 % en valeur.

La dynamique de croissance de la pisciculture marine européenne repose principalement sur la salmoniculture, puis sur l'élevage de bars et daurades. La production de salmonidés (y compris truites élevées en mer), qui représente 86 % de la pisciculture marine européenne en volume, est particulièrement bien implantée au nord de l'Europe. La Norvège, leader européen et mondial (avec le Chili), a concentré 70 % des apports en 2003; elle est suivie par le Royaume-Uni (18 %), les îles Féroé (9 %), l'Irlande (2 %). Les élevages de bar et daurade sont présents dans les pays du pourtour méditerranéen et contribuent pour 11 % en volume et 21 % en valeur de la production piscicole marine européenne. Activité plus récente qui s'est réellement déployée à partir du début des années 1990, elle a enregistré sur la période 1994-2003, une croissance plus forte que celle des salmonidés (184 % en volume versus +73 %), notamment du fait des élevages grecs, italiens et espagnols. La Grèce se classe en 2003 largement en tête des producteurs européens de bar et daurades d'élevage (57 % en volume), suivie par l'Italie (17 %) et

l'Espagne (15 %), sans compter le développement de l'élevage en Turquie qui accroît l'offre sur les marchés européens. La baisse des coûts de production couplée avec une surproduction relative de bars et daurades ont conduit en 2001-2002 à une crise du secteur de production qui devrait entraîner, au moins à court terme, un ralentissement des investissements et une stabilisation de l'offre.

C'est à l'importance de son secteur conchylicole que la France doit de compter parmi les premiers pays producteurs européens dans le domaine de l'aquaculture marine. L'ostréiculture française, qui représente près de 90 % de la production européenne d'huîtres, contribue pour la moitié du chiffre d'affaires de l'aquaculture marine française en 2004. La mytiliculture en est également une composante importante (17 %), suivie par la perliculture en Polynésie française (16 %). La pisciculture marine métropolitaine, essentiellement orientée vers l'élevage du bar, de la daurade, du turbot et de salmonidés marins, contribue pour sa part à 11 % (y compris l'activité d'écloserie) au chiffre d'affaires du secteur. L'évolution sur les cinq dernières années de la production en volume reflète les fluctuations des apports de la mytiliculture, notamment méditerranéenne, la remontée de l'élevage de poissons marins en métropole après un creux en 2000-2001 et la progression de la production de crevettes tropicales en Nouvelle-Calédonie. En valeur, l'évolution des activités aquacoles dans les DOM-TOM a été affectée par l'effondrement des cours de la perle sur le marché mondial, aggravé par la parité euro/dollar. La situation de la perliculture est toutefois en cours de redressement en 2004, les prix amorçant une reprise. En métropole, la hausse du chiffre d'affaires de l'ostréiculture à partir de 2002 n'est pas, en revanche, le résultat d'une meilleure rémunération de la production, mais est provoquée par une rupture de séries statistiques. Les prix estimés à la production ont été remplacés depuis 2002 par les prix à l'expédition (produits conditionnés destinés à la vente à la consommation) pour évaluer la valeur de la production commercialisée. Il faut enfin signaler l'augmentation du chiffre d'affaires réalisé par le secteur de l'écloserie, tant en poissons qu'en mollusques.

Emploi et entreprises

Les entreprises et l'emploi de l'aquaculture marine en métropole proviennent pour l'essentiel des élevages de coquillages (94 % des emplois).

Les entreprises conchylicoles sont au nombre de 3 719 d'après les résultats de l'enquête MAP-DPMA portant sur l'activité de l'aquaculture en 2002. Concernant la main-d'œuvre, l'enquête a dénombré 19 329 emplois, permanents, partiels ou saisonniers, correspondant à un total de 10 542 équivalents temps plein. Les entreprises, ayant un statut d'exploitations individuelles pour la majorité d'entre elles (78 %), fonctionnent en grande partie avec de la main-d'œuvre familiale. Chefs d'exploitation, co-exploitants et autres actifs familiaux (y compris salariés) représentent 74 % de l'emploi total. Près de trois quarts des entreprises conchylicoles assurent la fonction d'expédition des coquillages et ont pour cela un agrément sanitaire leur permettant de vendre des produits finis pour la consommation.

CHIFFRES-CLÉS DE L'AQUACULTURE

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Chiffre d'affaires métropole (M€)	378	377	394	458	451	483
Chiffre d'affaires DOM-TOM (M€)	164	186	139	141	101	112
Chiffre d'affaires total (M€)	542	563	533	599	552	596
Valeur ajoutée* (M€)	380	394	373	419	386	417

Sources : Ofimer, Ifremer, SFAM, CNC.
*Taux moyen de valeur ajoutée estimé à 70 %.

Un tiers des entreprises conchylicoles sont implantées dans la région Poitou-Charentes. La Méditerranée et la Bretagne Sud arrivent ensuite dans le classement régional avec respectivement 18 % et 13 % des entreprises françaises. Pour les emplois, la région Méditerranée, du fait d'une majorité de petites entreprises, ne se classe plus qu'au troisième rang des régions conchylicoles, à égalité avec l'ensemble Nord-Normandie qui présente le ratio emplois/entreprise le plus élevé.

Par ailleurs, 67 entreprises métropolitaines impliquées dans les autres activités d'élevage en mer (poissons, crevettes, algues) ont été recensées lors de la même enquête. Elles emploient 645 personnes en équivalent temps plein. L'essentiel de leur activité s'exerce dans le domaine piscicole (52 entreprises) qui couvre à la fois les secteurs de l'écloserie et du grossissement. L'élevage du bar et de la daurade est localisé principalement dans les régions Méditerranée et Nord. L'élevage du turbot, qui compte un plus faible nombre d'intervenants, se situe sur la façade atlantique (Pays de la Loire, Poitou-Charentes) tandis que la production de salmonidés, en hausse, suite à la relance de l'élevage de saumon, se concentre en Bretagne et en Normandie.

Perspectives

En France métropolitaine, le contexte réglementaire et politique concernant les usages de la zone côtière limite l'extension de l'aquaculture marine. La pisciculture marine, dernière activité à accéder à un espace littoral convoité par de nombreux usagers, n'a pu se développer autant que les piscicultures grecques, italiennes ou espagnoles, malgré son avance en matière de recherche scientifique. L'accès au marché n'en demeure pas moins une autre question cruciale pour le développement du grossissement du bar et de la daurade en France, dans un contexte d'accroissement de la concurrence grecque et turque sur les marchés européens. La diversification des productions sur de gros calibres ou de nouvelles espèces, comme le maigre, ainsi que le développement de démarches de qualité sont autant de stratégies utilisées par les entreprises pour s'adapter à la concurrence et assurer leurs débouchés. À moyen terme, les efforts de recherche en sélection génétique devraient permettre des gains de productivité significatifs, tout en consolidant l'avance des écloseries françaises. Dans les DOM-TOM, outre la crevette, bien implantée en Nouvelle-Calédonie, on voit émerger de nouvelles filières aquacoles basées sur l'élevage de poissons marins à croissance rapide, comme l'ombrine et peut-être le cobia, en Martinique, à la Réunion et à Mayotte. Si les conditions d'accès aux marchés extérieurs s'amélioraient, ces nouvelles productions pourraient offrir des perspectives de croissance importantes à la pisciculture marine française.

Des problèmes liés à l'occupation de l'espace littoral se posent aussi à la conchyliculture et peuvent conduire la profession à demander de nouvelles autorisations d'extension vers le large (culture en eau profonde) ou à mener certaines restructurations sur le domaine public maritime. La contrainte environnementale (dégradation de la qualité des eaux côtières, facteurs climatiques, proliférations de planctons toxiques) est également susceptible à terme, de peser davantage sur la rentabilité des entreprises du secteur conchylicole, surtout si les normes sanitaires qui réglementent la vente à la consommation des coquillages vivants se durcissent. Comme dans le secteur piscicole, des solutions sont attendues des programmes de recherche en sélection génétique, pour améliorer le taux de survie des animaux et leurs conditions de croissance. La surveillance de la qualité des eaux côtières et les problèmes d'aménagement du domaine public maritime n'en restent pas moins au cœur du dispositif de la gestion de l'activité conchylicole par l'Ifremer et les pouvoirs publics.

Volumes de production dans l'aquaculture marine française

Sources : Ofimer, Ifremer, SFAM, CNC.

en tonnes	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Huîtres	139 000	135 500	128 500	131 100	129 300	128 500
Moules	62 500	68 000	59 500	64 500	56 000	64 180
Autres coquillages	3 400	2 900	5 100	4 000	3 500	5 000
Crevettes en métropole	24	28	20	30	41	50
Poissons marins et amphihalins	6 738	5 701	5 605	6 943	6 748	7 229
Poissons marins tropicaux	49	53	163	269	383	391
Perles d'élevage	9	12	11	11	10	9
Crevettes tropicales	1 845	1 763	1 854	1 860	1 748	2 256

Chiffre d'affaires dans l'aquaculture marine française

Sources : Ofimer, Ifremer, SFAM, CNC.

M€	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Huîtres	229	230	238	287	286	289
Moules	76	83	85	91	82	97
Autres coquillages	11	9	17	17	16	23
Crevettes en métropole	0,4	0,4	0,4	0,7	1	1
Poissons marins et amphihalins	43	38	34	40	41	48
Poissons marins tropicaux	0,3	0,4	0,9	1,5	2,1	2,1
Perles d'élevage	149	173	125	124	86	94
Crevettes tropicales	15	13	14	16	13	17
Écloseries de poissons marins	13	13	14	15	17	16
Écloseries de coquillages	4	4	6	8	9	10

Répartition géographique des entreprises et des emplois dans le secteur conchylicole

Sources : DPMA - BCS - Enquête Aquaculture 2002.

	Nord Normandie	Bretagne Nord	Bretagne Sud	Pays de la Loire	Poitou Charentes	Aquitaine	Méditerranée
Nombre d'entreprises	311	258	493	376	1 249	368	664
Part du nombre total d'entreprises	8 %	7 %	13 %	10 %	34 %	10 %	18 %
Nombre d'emplois (équivalent temps plein)	1 327	960	1 642	884	3 639	746	1 327
Part des emplois totaux conchylicoles	13 %	9 %	16 %	8 %	35 %	7 %	13 %

COMMERCE DES PRODUITS DÉBARQUÉS : LES HALLES À MARÉE

Définition

Les halles à marée, ou « criées », sont le lieu de confrontation entre l'offre des pêcheurs et la demande des acheteurs : mareyeurs, poissonniers, grossistes. Elles sont également le lieu où s'exercent l'autorité et le contrôle des organisations de producteurs en matière de prix de retrait.

Situation et évolution de l'activité

Les conditions de fonctionnement des criées sont régies par règlement local et leur gestion est assurée par des chambres de commerce et d'industrie (80 % des cas), par des coopératives, par les comités locaux des pêches maritimes ou par des sociétés d'économie mixte.

En 2004, 44 criées sont recensées en France. Les cinq premières regroupent près de 40 % des débarquements. Le chiffre d'affaires des halles à marée a progressé entre 2000 et 2002 en raison de l'augmentation des prix en euros courants et malgré la réduction des quantités vendues. Depuis 2003, les quantités vendues continuent de baisser (-8 % en 2004) ainsi que le chiffre d'affaires (-3 %). Les retraits ont aussi diminué entre 2002 et 2004 (-7 %). Le chiffre d'affaires des criées est composé des taxes, taxes d'équipement des ports de pêche et taxes d'usage, prélevées sur les vendeurs et les acheteurs. Elles s'élèvent en moyenne à 8,5 % de la valeur débarquée, mais les services fournis varient d'une criée à l'autre. La taxation *ad valorem* est pour les pêcheurs un facteur incitatif de la vente hors criée (source : Montane et al., 2000). L'informatisation de la vente se poursuit dans certaines halles à marée.

Les criées sont non seulement des lieux de vente mais aussi des points d'enregistrement statistique des captures. Dans certaines pêcheries comme celle de coquille Saint-Jacques en baie de Saint-Brieuc, le passage en criée est obligatoire.

CHIFFRES-CLÉS DES HALLES À MARÉE

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Quantités vendues (tonnes)	283 837	296 264	282 442	285 512	289 193	281 462	276 642	253 143
Retraits (tonnes)	10 021	7 561	10 274	9 153	8 650	11 920	11 364	11 004
Valeur (M€)	626	662	647	675	704	711	715	691
Prix moyen (€/kg)	2,21	2,23	2,29	2,37	2,43	2,53	2,58	2,73
Chiffre d'affaires criées*(M€)	53,3	56,2	55,0	57,4	59,8	60,4	60,8	58,7
Valeur ajoutée criées**(M€)	45,3	47,8	46,8	48,8	50,9	51,4	51,7	49,9
Nombre de criées	42	44	44	44	44	44	44	44
Emploi équivalent temps plein***	798	832	794	802	836	845	850	820

Sources : Ofimer et enquêtes criées Ifremer.

* Estimé sur la base d'une taxe de 8,5 % ** Taux de valeur ajoutée de 85 % (estimation Ifremer) *** Estimation Ifremer, dockers non compris.

MAREYAGE

Définition

Les entreprises de mareyage sont, avec celles de transformation et d'achat en gros, les principaux intermédiaires entre pêcheurs et distributeurs de produits de la mer. Elles remplissent des fonctions techniques (mise en lot, transformation, conditionnement, etc.) et commerciales, et représentent un maillon de la filière française de la pêche alors que ce type d'intervenant n'existe pas dans d'autres pays européens ou existe sous d'autres formes, similaires à une activité de gros ou de transformation. Leur statut est précisé dans la loi d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines (1997).

Situation et évolution de l'activité

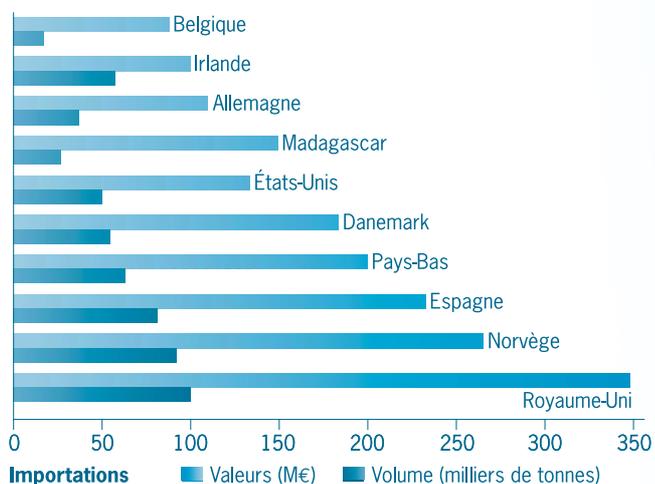
Pour l'année 2003, l'Ofimer estime respectivement à environ 2 100 et 283 millions d'euros le chiffre d'affaires et la valeur ajoutée des entreprises qui se consacrent au seul mareyage ou qui y joignent une activité de transformation (5 % par rapport à 2002). En 2003, 380 entreprises de mareyage ont été répertoriées.

Les tendances passées mettent en évidence une forte restructuration depuis la fin des années 1980 avec une réduction du nombre d'entreprises, de 680 en 1989 à 322 en 1997 puis à 308 en 1999 (source: Ofimer). Cette concentration s'était accompagnée d'un accroissement de la taille moyenne des entreprises en réponse notamment aux mises aux normes sanitaires des ateliers de marée.

En 2003, les emplois des 380 entreprises sont estimés à 5 000. Les entreprises sont principalement situées sur le littoral Atlantique-Manche-mer du Nord, sachant que les parts importantes du chiffre d'affaires du secteur sont réalisées dans le Nord-Pas-de-Calais et en Bretagne.

COMMERCE EXTÉRIEUR DES PRODUITS DE LA MER

En 2003, le déficit de la balance commerciale française des produits de la mer s'est élevé à environ 2,15 milliards d'euros. Quatre produits concentrent la moitié de la valeur des importations: crevettes, saumons, thon et les filets de poissons non pélagiques. Les importations françaises de produits de la mer, en valeur, proviennent à 45 % des pays de l'Union européenne. Le Royaume-Uni, la Norvège, l'Espagne et les Pays-Bas sont les quatre premiers fournisseurs.



Répartition des entreprises de mareyage par catégorie de chiffre d'affaires en 2003*

Source: Ofimer.

Catégorie de chiffre d'affaires	Fraction du nombre total d'entreprises	Fraction du chiffre d'affaires total
Moins de 3 M€	51 %	14 %
3 à 9 M€	34 %	29 %
Plus de 9 M€	15 %	57 %

* Sur les 273 entreprises ayant déposé leurs comptes en 2003

Répartition des entreprises de mareyage par région en 2003

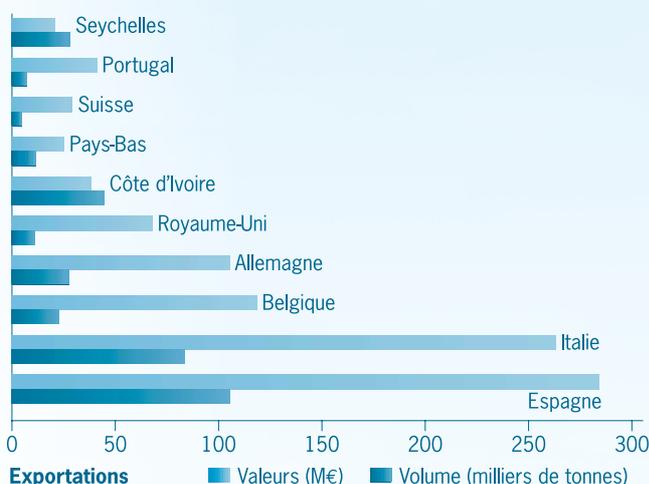
Source: Ofimer.

Région	Nombre d'entreprises	Part du chiffre d'affaires total
Nord-Pas-de-Calais	47	25 %
Normandie	53	11 %
Bretagne	139	24 %
Aquitaine/Poitou-Charentes		
Pays de la Loire	92	20 %
Méditerranée (PACA et LR)	44	10 %
Autres	5	10 %
Total	380	100 %

Principaux partenaires de la France dans son commerce extérieur en 2004

Source: Ofimer, d'après données des douanes.

Importations de	Volume (mt)	Valeur (M€)	Exportations vers	Volume (mt)	Valeur (M€)
Royaume-Uni	100,0	347,9	Espagne	105,4	283,9
Norvège	91,9	265,4	Italie	83,3	262,9
Espagne	81,1	232,7	Belgique	22,9	118,5
Pays-Bas	62,7	199,9	Allemagne	27,6	105,3
Danemark	54,3	183,6	Royaume-Uni	10,8	68,1
États-Unis	50,0	133,5	Côte d'Ivoire	44,6	38,3
Madagascar	26,7	149,2	Pays-Bas	11,3	25,3
Allemagne	37,1	109,8	Suisse	4,5	29,2
Irlande	57,2	99,7	Portugal	7,1	41,1
Belgique	16,9	87,8	Seychelles	28,0	20,8



Principaux produits importés et exportés en 2004

Source : Ofimer d'après données des douanes.

Importations	Quantités (t)	Valeur (M€)
Crevettes	101,4	532,5
Saumon	124,7	406,6
Thon	133,5	324,4
Filets indéterminés	90,9	275,7
Cabillaud, morue	57,3	230,5
Coquilles Saint-Jacques, pétoncles	21,7	149,1
Lieu jaune d'Alaska	52,7	95,3
Moule	60,1	87,2
Langouste	3,5	70,9
Exportations	Quantités (t)	Valeur (M€)
Thon	193,8	222,1
Crevettes	14,8	123,8
Filets indéterminés	18,3	82,4
Saumon	16,8	70,6
Seiche	19,3	49,9
Anchois	10,4	38,2
Anguille, civelle	1,1	40,6
Sole	2,8	28,9
Légine	2,8	24,6

Le premier poste des exportations françaises de produits de la mer est constitué de ventes de thon, dont une grande partie consiste en thon tropical pêché et congelé par des armements français, débarqué dans des ports étrangers à proximité des zones de pêche pour y être transformé par des conserveries locales (Côte d'Ivoire, Madagascar, Seychelles). La crevette de Guyane contribue également aux flux d'exportations en valeur. Les pays du sud de l'Europe (Espagne et Italie) sont les premiers clients des produits de la mer français, notamment de poissons frais de haute valeur marchande.

EXPLOITATION ET TRANSFORMATION DES ALGUES

Définition

Les algues sont des végétaux marins récoltés sur le rivage ou pêchés en mer. La production est destinée principalement à l'extraction de gélifiants (colloïdes); elle trouve également des débouchés dans l'agriculture, la parapharmacie et l'alimentaire.

Situation et évolution de l'activité

Les conditions de l'exploitation des algues sont régies par décret, la pêche étant en outre soumise aux réglementations interprofessionnelles. Une grande partie de l'offre nationale est assurée par la pêche mécanisée des champs de laminaires; elle est pratiquée essentiellement dans le département du Finistère alors que la récolte à pied des fucus, chondrus et autres espèces est plus dispersée sur le littoral. Ces différentes productions atteignent près de 65 000 tonnes en 2004 pour un chiffre d'affaires d'environ 3 millions d'euros. La production couvre environ deux tiers des besoins des transformateurs. La culture d'algues reste très marginale en France avec moins de 100 tonnes, alors qu'à l'échelle mondiale, l'algoculture et la pêche produisent respectivement 11,5 et 2 millions de tonnes.

La transformation des algues (y compris le maërl) génère un chiffre d'affaires de 293 millions d'euros pour une valeur ajoutée estimée à environ 185 millions d'euros. Cette transformation s'appuie principalement sur les macro-algues (97 % du chiffre d'affaires des entreprises) et 72 % des entreprises sont situées en Bretagne. Les débouchés sont principalement la cosmétique, les colloïdes et, dans une moindre mesure, l'agriculture.

Le secteur « algue » emploie près de 1 800 personnes. Les profils des entreprises opérant sur différents segments de marché sont très hétérogènes. En effet, la production des colloïdes est réalisée par des établissements appartenant à des groupes internationaux de la chimie alors que la transformation d'algues destinées à l'alimentation est le fait d'entreprises artisanales.

CHIFFRES-CLÉS DE LA TRANSFORMATION DES ALGUES (ANNÉE 2003)

	Macroalgues						Microalgues	Total
	Colloïdes	Alimentaire	Cosmétique	Agriculture (y compris maërl)	Divers	Total	Divers	
Chiffre d'affaires (M€)	58,4	3,0	182,8	30,7	10,4	285,2	7,5	292,7
Valeur ajoutée (M€)	35,0	2,2	144,7	21,8	7,3	179,3	5,9	184,4
Nombre d'entreprises	4	11	12	8	9	44	9	53
Emplois	270	42	579	706	92	1 689	86	1 775

Source : Centre d'études et de valorisation des algues (CEVA).

CHIFFRES-CLÉS DE LA PÊCHE DES ALGUES

		1999	2000	2001	2002	2003	2004
Emploi	Embarqués	57	57	48	48	47	47
	Pêcheurs à pied	60	60	60	40	20	20
Production (t)	toutes espèces	70 997	68 224	66 283	80 366	69 863	64 723
Chiffre d'affaires (M€)	toutes espèces	2,9	2,4	2,5	2,9	3,0	2,7
Valeur ajoutée* (M€)	toutes espèces	1,7	1,4	1,4	1,7	1,7	1,6

Sources : Ifremer, CEVA.

*Taux de valeur ajoutée de 58 % (estimation Ifremer).

TRANSFORMATION DES PRODUITS DE LA MER

Définition

L'industrie de transformation des produits de la mer regroupe les entreprises dont l'activité principale ou secondaire consiste à élaborer des produits destinés à l'alimentation humaine à partir de poissons, crustacés, mollusques et céphalopodes et en utilisant différentes techniques de préservation ou différents procédés de fabrication. Sont exclues du périmètre de l'industrie les entreprises n'effectuant qu'une activité de filetage du poisson (mareyeurs) et les entreprises spécialisées dans la transformation des algues.

Évolution du secteur : des indicateurs d'activité orientés à la hausse

L'industrie de transformation des produits de la mer (PDM) est une petite composante de l'industrie agroalimentaire (IAA) française. En 2003, avec 3,1 milliards d'euros, le chiffre d'affaires de la transformation des PDM représente 2,5 % de celui de l'ensemble des IAA (124 milliards d'euros). Ces données, issues de l'enquête annuelle d'entreprises réalisée par le Service central des enquêtes et études statistiques (SCEES) sur les entreprises agroalimentaires de plus de 20 salariés ou réalisant plus de 5 millions d'euros de chiffre d'affaires, mettent en évidence le dynamisme du secteur des produits de la mer. Entre 1998 et 2003, le chiffre d'affaires de l'industrie des PDM a augmenté de 30 %, soit une progression deux fois plus rapide que celle de l'ensemble des IAA (+ 15 %). En revanche, le taux d'exportation, en baisse par rapport à 1998, se stabilise légèrement au-dessous de 10 %, soit nettement moins que pour l'ensemble des IAA (18 %). L'activité est soutenue par une consommation française de produits aquatiques légèrement orientée à la hausse et marquée par une préférence croissante pour les produits élaborés.

Indicateurs de la branche transformation des produits de la mer

En raison des critères de sélection appliqués, les enquêtes du SCEES auprès des entreprises agroalimentaires ne couvrent pas parfaitement l'industrie de transformation des produits de la mer. Afin de mieux appréhender ce secteur, l'Ifremer avait réalisé en 2001 une enquête de branche comprenant les entreprises de petite taille ou n'ayant pas la transformation des PDM pour activité principale. Cette enquête, portant sur 277 entreprises, avait abouti à la reconstitution d'un chiffre d'affaires de 2,8 milliards d'euros pour un nombre d'emplois de 13 300 et un taux d'exportation de 16 % (9,4 % pour l'enquête sectorielle du SCEES).

En ce qui concerne la production commercialisée, le SCEES adopte une approche de branche pour construire la base de données Prodcum, où la production française de produits de la mer est répartie par groupe de produits. Le segment le plus important en termes de chiffre d'affaires est celui des préparations et conserves à base de poisson avec 37 % du chiffre d'affaires du secteur, dont 12 % pour les conserves de thons, maquereaux et sardines, suivi par celui des poissons frais, réfrigérés et congelés avec 26 % du chiffre d'affaires du secteur, dont 18 % pour les filets de poissons ; le segment des poissons fumés, séchés ou salés, qui représente 18 % du chiffre d'affaires du secteur, est dominé par la production de saumon fumé.

Entre 2001 et 2004, seul le segment des poissons frais, réfrigérés et congelés enregistre une croissance significative de la production commercialisée (+ 17 % en valeur). Le segment des poissons fumés, séchés ou salés affiche une croissance faible (3 %), mais qui remonte tout de même à 6 % pour le saumon fumé. Le segment de la conserve est en recul. Enfin, les crustacés et mollusques progressent en volume mais diminuent en valeur, ce qui traduit une difficulté à valoriser ce type de produits. L'activité de l'industrie nationale peut être confrontée à l'ensemble des ventes à la consommation en France, estimées par l'Ofimer via les panels de consommateurs Secodip. En 2004, les produits traiteurs réfrigérés représentent 29 % des ventes en valeur, les produits surgelés 25 %, les conserves 17 % et les poissons fumés (principalement le saumon) 11 %. Mais, parmi ces quatre secteurs d'activité, seuls les produits traiteurs réfrigérés ont connu une forte croissance depuis 1999 (26 %), tandis que les trois autres, plus anciens, paraissent arrivés à maturité. Outre les produits traiteurs réfrigérés, l'augmentation de la consommation concerne le surimi avec 50 % de hausse depuis 1999, les autres produits traiteurs avec 25 % et les crevettes cuites avec 21 %.

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Nombre d'entreprises	123	127	128	141	140	152
Nombre d'emplois	10 971	11 987	12 632	13 347	13 428	14 326
Chiffre d'affaires (M€)	2 361	2 492	2 502	2 871	2 858	3 077
Valeur ajoutée (M€)	389	439	424	510	548	650
Taux d'exportation	15,4	11,1	9,2	9,4	9,7	9,8

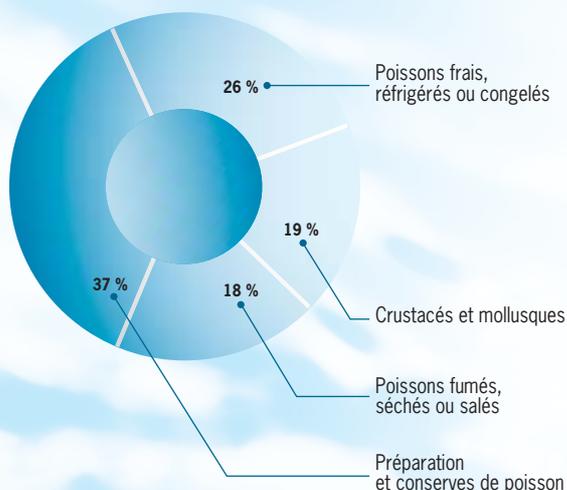
Source : SCEES.

CHIFFRES-CLÉS
DE LA TRANSFORMATION
DES PRODUITS DE LA MER

Chiffre d'affaires de l'industrie de transformation des produits de la mer (2004)*

Source : base de données Prodcom du SCEES, d'après Agreste, Adepa-Fédération française des industries d'aliments conservés (FIAC), Fédération française des industriels charcutiers, traiteurs, transformateurs de viande (FICT).

* Cette répartition a peu évolué sur la période 2000-2004



Répartition du chiffre d'affaires par type de produits en 2004, et évolution entre 2001 et 2004 de la production commercialisée en valeur et en quantité.

Sources : SCEES, d'après Agreste, Adepa-FIAC, FICT.

%	Répartition en 2004	Évolution 2001-2004 du chiffre d'affaires	Évolution 2001-2004 des quantités vendues
Préparations et conserves de poisson dont conserves de thons, maquereaux et sardines	37 12	- 3 - 5	2 - 8
Poissons frais, réfrigérés ou congelés dont filets de poissons	26 18	17 19	12 20
Poissons fumés, séchés ou salés dont saumons fumés	18 14	5 6	3 6
Crustacés et mollusques	19	- 9	6
Total*	100	2	6

* hors farines de poisson et autres (foies, œufs et laitance de poisson, caviar).

Concentration de l'industrie

En 2003, seules 12 des 152 entreprises couvertes par les enquêtes du SCEES réalisent un chiffre d'affaires supérieur ou égal à 50 millions d'euros, tandis que 92 entreprises, soit 60 % du total, réalisent un chiffre d'affaires inférieur à 10 millions d'euros. Si le secteur a pu sembler amorcer un mouvement modéré de déconcentration entre 1998 et 2001, la tendance s'est inversée depuis pour confirmer un niveau de concentration élevé : les 10 premières entreprises réalisent plus de 40 % des ventes et emploient près de 35 % des salariés du secteur. À l'instar du schéma qui prévaut dans l'ensemble de l'industrie agroalimentaire, de nombreuses PME coexistent avec quelques grandes firmes ayant une reconnaissance nationale, voire internationale.

Répartition géographique

Les entreprises sont majoritairement localisées sur le littoral. En 2003, cinq régions, la Bretagne, le Nord-Pas-de-Calais, les Pays de la Loire, la Basse-Normandie et l'Aquitaine, concentrent 64 % des entreprises, 81 % des effectifs salariés et 84 % du chiffre d'affaires. Les départements qui rassemblent le plus d'entreprises selon les critères du SCEES sont le Finistère (26), le Pas-de-Calais (19), le Morbihan (11) et la Vendée (7).

ACTIONS PUBLIQUES EN FAVEUR DE LA FILIÈRE DES PRODUITS DE LA MER

Les aides publiques en faveur de la filière sont principalement nationales et européennes. Au niveau européen, elles proviennent de l'Instrument d'orientation de la pêche (Ifop), du Fond européen d'orientation et de garantie agricole (Feoga) et de l'initiative communautaire Pesca. Les différentes aides publiques sont principalement destinées à l'organisation des marchés dans le cadre de l'Organisation commune des marchés (OCM) de la Politique commune de la pêche, mais aussi à la restructuration de la filière des produits de la mer.

Le tableau des concours publics à la filière indique que les aides à l'exploitation de la ressource et à la valorisation des produits atteignent une centaine de millions d'euros par an. Plus des trois quarts des concours publics transitent par la protection sociale.

L'Ofimer

Établissement public à caractère industriel et commercial créé en 1998, l'Office national interprofessionnel des produits de la mer et de l'aquaculture (Ofimer) possède le statut d'office agricole défini par la loi n° 82-847 du 6 octobre 1982. Il emploie une cinquantaine de personnes et disposait, en 2004, d'un budget prévisionnel de 27 millions d'euros. Il a pour mission d'assurer la régulation des marchés, de renforcer l'efficacité économique de la filière et la qualité des produits, d'améliorer la connaissance des marchés, d'organiser ou soutenir les opérations de communication et de promotion des produits aquatiques : outre la production et la première vente, les compétences de l'office comprennent désormais le suivi des activités de transformation, de transport et de logistique, ainsi que la distribution et l'innovation technique. Sa compétence englobe l'aquaculture continentale et la pêche en eau douce.

Répartition des ventes à la consommation par type de produits et évolution entre 2001 et 2004

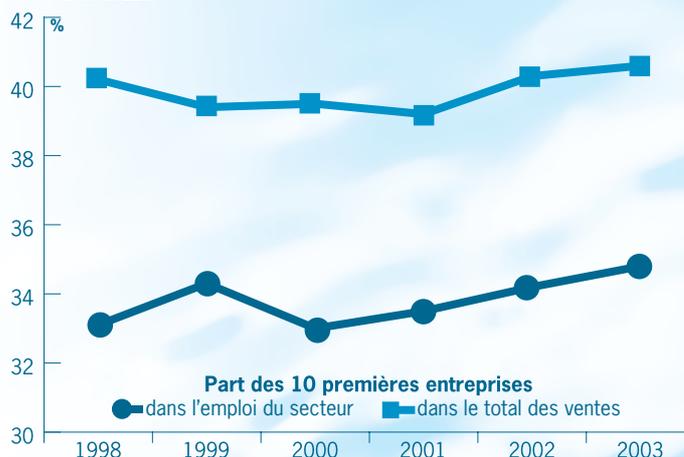
Source : Ofimer.

%	Répartition 2004 des ventes en valeur	Évolution 2001-2004 des ventes en valeur
Produits traiteurs réfrigérés	29	26
Surgelés	25	5
Conserves	17	1
Poissons fumés, salés et séchés	11	- 2
Autres produits traiteurs	7	25
Crevettes cuites	6	21
Surimis	5	50

Agréé par la Commission européenne et les autorités françaises, l'Ofimer met en œuvre les aides communautaires concernant la régulation des marchés des PDM, notamment les crédits du Feoga, et intervient dans le cadre du programme d'options spécifiques à l'éloignement et à l'insularité des départements d'outre-mer (Poseidom). En matière d'orientation de la filière PDM, l'organisme participe à des actions inscrites dans les contrats de plan État-régions ou éligibles au titre de l'Ifop; il peut ainsi cofinancer avec les collectivités locales les investissements destinés à l'amélioration des conditions de débarquement des produits de la pêche et de leur première mise en vente, accompagner financièrement les projets de modernisation des ateliers de mareyage, et les organisations de producteurs dans leurs projets d'amélioration de la qualité des produits.

Concentration de l'industrie de transformation des produits de la mer, évolution 1998-2003

Source : SCEES.



	Nombre d'entreprises	Effectif salarié moyen	Chiffre d'affaires net (M€)	Valeur ajoutée (M€)
Bretagne	43	5 507	1 106,6	235,2
Nord - Pas-de-Calais	24	2 431	584,8	106,1
Pays de la Loire	13	775	157,3	29,9
Basse-Normandie	10	1 045	374,2	77,0
Aquitaine	8	1 640	321,8	76,6
Languedoc-Roussillon	8	272	42,2	11,9
Ile-de-France	7	253	55,1	12,4
Haute-Normandie	7	846	96,5	41,6
Provence-Alpes-Côte d'Azur	6	216	164,4	18,8
Rhône-Alpes	6	186	25,7	7,4
Alsace	5	246	59,5	8,9
Bourgogne	4	166	22,1	5,4
Auvergne	3	204	27,3	6,5
Poitou-Charentes	3	100	10,8	4,0
Centre	2	s	s	s
Franche-Comté	2	s	s	s
Picardie	1	s	s	s
Champagne-Ardenne	0	0	0	0
Corse	0	0	0	0
Limousin	0	0	0	0
Lorraine	0	0	0	0
Midi-Pyrénées	0	0	0	0

s : non disponible

Répartition des entreprises de transformation des produits de la mer par région en 2003

Source : SCEES.

En M€	2002	2003	Budget national 2003	Budget communautaire 2003
Exploitation de la ressource, dont	77,6	58,5	35,7	22,8
Investissement et modernisation	34,3	27,5	17	10,5
Orientation de la production et soutien des marchés	11,3	10,8	6,3	4,5
Limitation de la production	4,5	4,8	2,6	2,2
Compensation de handicaps géographiques	7,1	5,6	0	5,6
Aides transitoires et restructuration	2,7	0,3	0,3	0
Calamités et intempéries *	17,7	9,6	9,6	0
Valorisation des PDM, dont	22	21,7	13,8	7,9
Première mise en marché	12,7	13,7	8,2	5,5
Industrie de transformation des PDM	4,8	4,9	2,5	2,4
Développement de la consommation des PDM	4,5	3,1	3,1	0
Recherche et enseignement	58,2	54,2	54,2	0
Protection sociale et solidarité	570,9	593,5	593,5	0
Services généraux	19,2	32,3	29,5	2,7
Total	748	760,3	726,9	33,4

* Y compris les indemnités Ofimer versées au titre de la marée noire et de la tempête 1999.

Les concours publics à la filière des produits de la mer

Source : MAP, « Les concours publics aux pêches et aux cultures marines », oct. 2003.

Extraction de matériaux marins

LES MATÉRIAUX MARINS EXPLOITÉS EN FRANCE COMPRENNENT LES SABLES ET GRAVIERS SILICEUX D'UNE PART, LES SABLES CALCAIRES ET LE MAËRL D'AUTRE PART. LA PREMIÈRE CATÉGORIE EST DESTINÉE AU BÂTIMENT ET AUX TRAVAUX PUBLICS, LA SECONDE, PRINCIPALEMENT À L'AGRONOMIE (AMENDEMENT DES SOLS) ET À LA FILTRATION DES EAUX DE CONSOMMATION. IL EXISTE AUSSI DES EXPLOITATIONS EN GUADELOUPE (SABLES MIXTES VOLCANIQUES ET CALCAIRES DESTINÉS AU BÂTIMENT-TRAVAUX PUBLICS) ET À SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON (SABLES ET GRAVIERS SILICEUX).

SITUATION DE L'ACTIVITÉ

La production de matériaux marins en France représente entre 1 % et 1,5 % de la production nationale de matériaux de construction (15 % au Royaume-Uni), évaluée à 430 millions de tonnes (et 35 millions de mètres cubes de béton prêt à l'emploi). Elle consiste principalement :

- en granulats siliceux, pour un peu moins de 6 millions de tonnes en métropole, en 2003 et 2004. À cette production en croissance, s'ajoutent la production d'environ 300 000 tonnes de Guadeloupe sur un site exploité, la très faible production de Saint-Martin et la production de Saint-Pierre-et-Miquelon de 20 000 tonnes ;
- en matériaux calcaires, pour environ 420 000 tonnes en métropole, en 2005. La production est constituée de maërl et de sables calcaires. Le premier est utilisé comme amendement élaboré des sols, composant d'alimentation animale ou composant d'engrais ; les seconds, comme amendements bruts des sols ou composants d'alimentation animale.

L'exploitation de matériaux marins est régie dans le cadre du code minier et fait l'objet de la délivrance d'un titre minier, d'une autorisation domaniale et d'une autorisation d'ouverture de travaux avec étude d'impact. L'exploitation du maërl et des sables calcaires est soumise à quotas et autorisations préfectorales. Ces dispositions réglementaires ont fait l'objet d'une harmonisation par la loi 97-1051 de novembre 1997, qui place les matériaux calcaires sous le régime minier.

Les principaux centres de production de matériaux siliceux sont situés entre le département de la Seine-Maritime et celui de la Gironde, sur des zones peu profondes, inférieures à 30 mètres. Le site de production principal est l'embouchure de la Loire. La production de matériaux calcaires est située en Bretagne (on compte quatre sites d'exploitation de maërl).

Si le périmètre de l'activité se limite à l'extraction, au débarquement, séchage et calibrage, jusqu'au chargement pour livraison vers la transformation des matériaux, le chiffre d'affaires global est de l'ordre de 25 millions d'euros en 2001 et 2002 (estimation Ifremer après consultation des professionnels). La valeur ajoutée est de l'ordre de 10 millions d'euros (estimation Ifremer à partir des données du Sessi).

EMPLOI ET ENTREPRISES

Pour les siliceux, les emplois directs sont estimés à environ 200 marins et 100 personnes à terre (fonctions administratives, commerciales et techniques) selon l'Ifremer. On compte une douzaine d'entreprises utilisant 16 navires sabliers différant par la taille (de 80 à 1 926 jb). Certaines de ces sociétés valorisent les matériaux, après traitement, dans le cadre de leurs activités de béton prêt à l'emploi ou de travaux publics. L'extraction est également réalisée par des industriels exploitant des gisements terrestres, soucieux de diversifier leurs approvisionnements. Elle peut alors faire l'objet de sous-traitance à des entreprises internationales spécialisées. Les usages sont également réservés au bâtiment-travaux publics.

PRODUCTION
DE GRANULATS
MARINS
SILICEUX
EN FRANCE
MÉTROPOLITAINE

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Extraction*						
Manche	660	690	1 230	1 240	1 160	1 190
Bretagne	70	60	35	10	30	30
Façade atlantique	3 610	3 700	4 100	4 150	4 730	4 650
Total	4 340	4 450	5 365	5 400	5 920	5 870

Source : Union nationale des producteurs de granulats.

* Matériaux majoritairement siliceux. Extraction de maërl exclue.

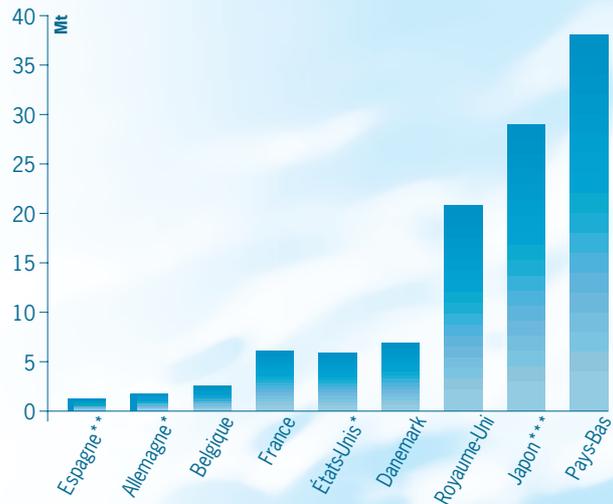
Les armateurs-extracteurs de matériaux calcaires opèrent dans quatre entreprises employant une centaine de marins et utilisant dix navires.

PERSPECTIVES

L'Ifremer évalue à 52 milliards de tonnes les ressources en granulats siliceux dans les eaux territoriales. Cependant, les réserves exploitables se limitent actuellement à 600 millions de mètres cubes (960 millions de tonnes).

Extraction de matériaux marins dans quelques pays en 2004

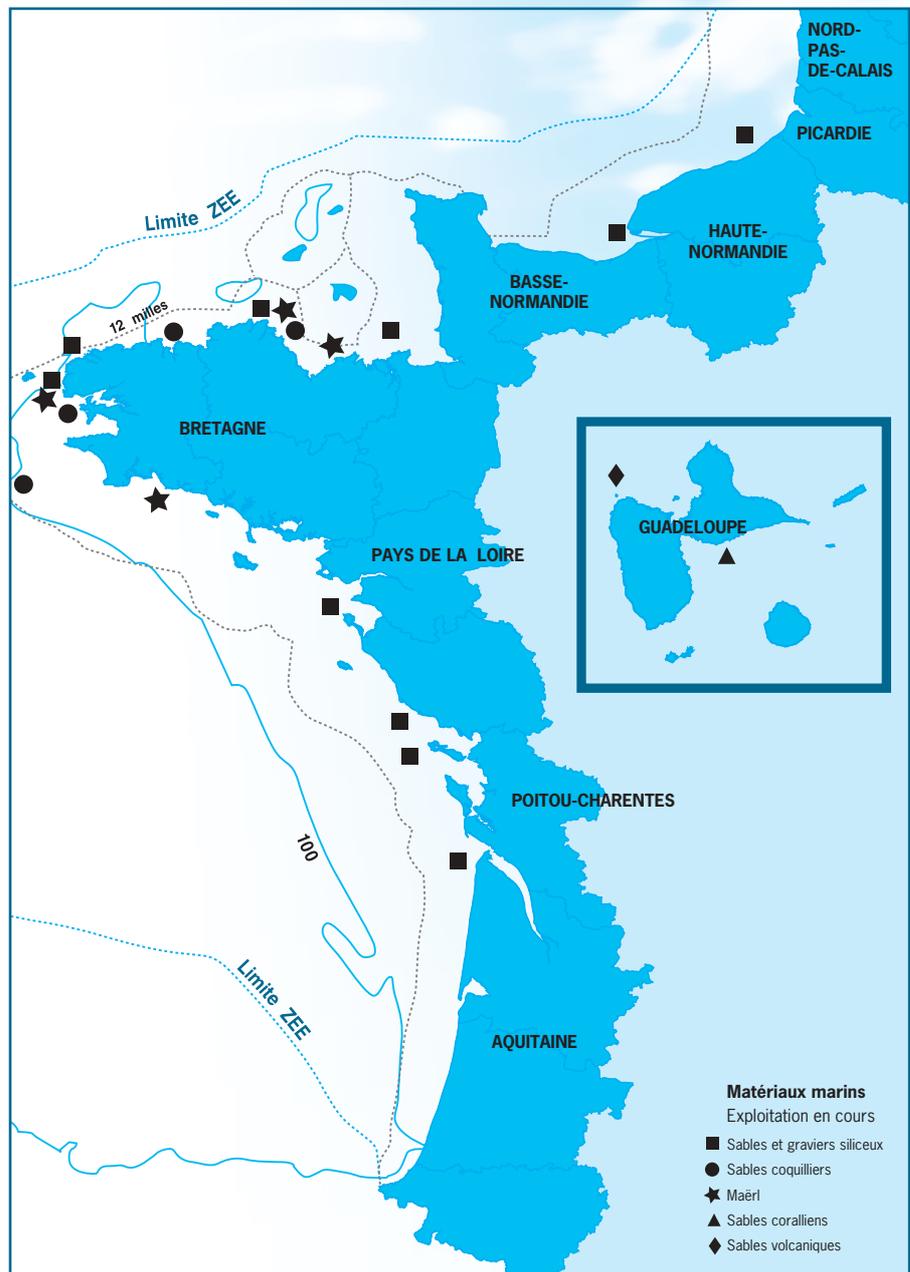
Source : CIEM, 2004.



* Données 2003. ** Hormis la province de Gran Canaria.
 *** Source METI. 23 Mt en 2002, 25,3 Mt en 2001, 35,4 Mt en 1999.

Les sites d'extraction

Carte d'après C. Augris, Ifremer.



Production d'électricité

LE SECTEUR REGROUPE LES CENTRALES DE PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ ET LES ÉOLIENNES IMPLANTÉES SUR LE LITTORAL. CONCERNANT LES PREMIÈRES, LE CHOIX D'UN SITE DE PRODUCTION ÉLECTRIQUE EST CONDITIONNÉ PAR LES POSSIBILITÉS DE REFROIDIR OU DILUER LES EFFLUENTS REJETÉS PAR LA CENTRALE. LA MER, SOURCE FROIDE NATURELLE ET STABLE, REND L'ACCÈS AU LITTORAL INTÉRESSANT POUR LA CONSTRUCTION DE CENTRALES NUCLÉAIRES OU THERMIQUES. MAIS LA MER EST AUSSI POURVOYEUSE D'ÉNERGIE MARÉMOTRICE. LES RÉGIONS LITTORALES TRÈS VENTÉES SONT ÉGALEMENT STRATÉGIQUES POUR L'IMPLANTATION D'ÉOLIENNES.

ACTIVITÉ

Le chiffre d'affaires des centrales EDF implantées sur le littoral ne fait pas l'objet d'une évaluation spécifique. Pour ce qui est de l'emploi, l'effectif total des centrales implantées sur le littoral s'élève en 2005 à environ 6 800 personnes, dont plus de 5 600 réparties dans les sites nucléaires.

Dix centrales électriques de grande puissance sont implantées sur le littoral français métropolitain ou sur ses estuaires. Leur puissance installée totale se monte à plus de 26 000 MWe, soit un peu moins du quart de la puissance totale disponible en France.

À Dunkerque, la mise en service de la centrale à cycles combinés DK6 a eu lieu en mars 2005. Elle a représenté un coût de 450 millions d'euros et généré 35 emplois supplémentaires. Elle remplace la centrale EDF du port de Dunkerque, dont le démantèlement a commencé en 2005, après 43 ans d'activité.

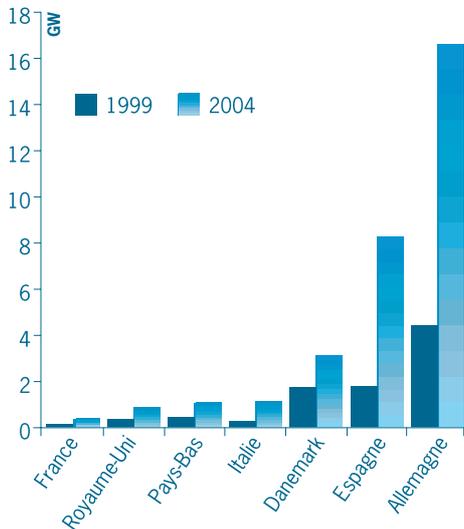
Suite à la signature du protocole de Kyoto en 1997 et à son entrée en vigueur le 16 février 2005, la France s'est engagée à contribuer à l'objectif européen de réduire les gaz à effet de serre en assurant 21 % de sa production d'électricité par les énergies renouvelables à l'échéance 2010 (cf. « Livre blanc » de 1997 sur les énergies renouvelables ; directive 2001/77/CE). Selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), cette obligation conduit la France à prévoir un triplement de la part de l'éolien dans les énergies renouvelables entre 1997 et 2010 ; ce qui porterait à environ 14 000 MW la puissance éolienne installée en 2010.

À la fin du troisième trimestre 2005, les éoliennes installées sur le littoral (métropole et DOM-TOM) représentaient une puissance totale de près de 213 MWe, soit 38 % de la production totale d'énergie éolienne française (559 MWe en 2005, soit 5 % de l'objectif à atteindre en 2010). En dépit d'une croissance importante depuis 2003, le parc éolien français demeure en retrait par rapport à plusieurs de ses voisins européens et, notamment l'Allemagne, qui possède déjà un parc de 17 GWe.

Afin de réduire l'impact paysager et de concentrer des puissances importantes sur une surface faible et bien ventée, une solution à l'étude est l'implantation d'éoliennes offshore. Dix parcs offshore sont actuellement opérationnels dans le monde. Au niveau européen, 86 MW sont déjà produits grâce à des éoliennes en mer (Suède, Danemark, Pays-Bas). Le premier parc français d'éoliennes offshore (105 MW) devrait voir le jour en 2007-2008 au large des côtes de la Seine-Maritime.

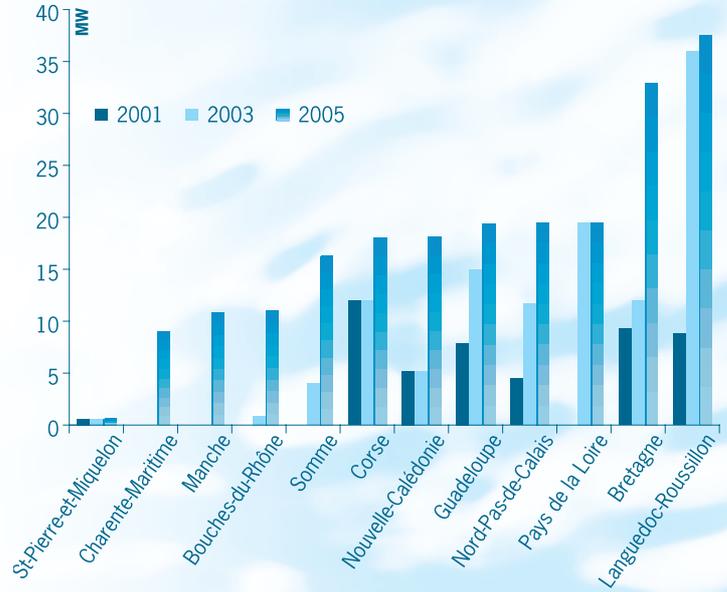
Énergie éolienne en Europe

Source : EWEA.



Puissance éolienne installée sur le littoral français*

Source : Ademe.



* Implantations situées à moins de 15 km du littoral.

Centrales électriques installées sur le littoral

Sources : EDF, collectivités.

Site	Tranches	Puissance nette (MWe)	Source d'énergie	Année de mise en service	Emplois
Dunkerque (port)	1 et 2	2 x 400	cycle combiné au gaz	2004	40*
Le Havre (port)	1	250	charbon	1968	334
	2	585	charbon	1969	
	4	580	charbon	1983	
Cordemais (estuaire de la Loire)	1	490	charbon	1970	500
	2 et 3	2 x 685	fuel	1976	
	4	580	charbon	1983	
	5	580	charbon	1984	
Martigues	1	250	fuel	1971	143
	2	250	fuel	1972	
	3	250	fuel	1973	
	4	250	fuel	1974	
Gravelines (avant-port de Dunkerque)	1, 2 et 3	3 x 910	nucléaire	1980	1 689
	4	910	nucléaire	1981	
	5	910	nucléaire	1984	
	6	910	nucléaire	1985	
Penly (Manche orientale)	1	1 330	nucléaire	1990	676
	2	1 330	nucléaire	1992	
Paluel (Manche orientale)	1 et 2	2 x 1 330	nucléaire	1984	1 257
	3	1 330	nucléaire	1985	
	4	1 330	nucléaire	1986	
Flamanville (Manche occidentale)	1	1 330	nucléaire	1985	682
	2	1 330	nucléaire	1986	
Le Blayais (estuaire de la Gironde)	1	910	nucléaire	1981	1 305
	2	910	nucléaire	1982	
	3 et 4	2 x 910	nucléaire	1983	
Estuaire de la Rance		240	marémotrice	1966	88
Total		26 215			6 714

* Estimation provisoire

Construction et réparation de navires

CE SECTEUR REGROUPE LA CONSTRUCTION ET LA RÉPARATION NAVALES CIVILES ET DE DÉFENSE, L'ÉQUIPEMENT NAVAL ET LA SOUS-TRAITANCE, LA CONSTRUCTION NAUTIQUE. CES CATÉGORIES D'ENTREPRISES SONT TRÈS DIFFÉRENCIÉES PAR L'ORGANISATION, LA CONCENTRATION, LA TAILLE ET LA NATURE DES MARCHÉS. CEPENDANT, DES LIENS EXISTENT ENTRE ELLES : LES CHANTIERS CIVILS CONSTRUISSENT ET RÉPARENT DES NAVIRES DE DÉFENSE ET DES GRANDS YACHTS, LA RÉPARATION NAVALE EST UN MODE DE DIVERSIFICATION DES CHANTIERS DE CONSTRUCTION.

CONSTRUCTION DE NAVIRES CIVILS

La construction navale civile conçoit et construit des navires de commerce pour le transport de marchandises et de passagers, des navires de pêche, de service, des structures pour l'offshore.

Évolution de l'activité

Au niveau mondial, le secteur a connu depuis le deuxième trimestre 2002 un accroissement considérable de son activité pour la majorité des types de navires, lié en grande partie à la croissance du trafic mondial de marchandises et en particulier de celui intéressant la Chine. Le carnet de commandes mondial, qui était de 48,9 millions de tbc en 2002, a atteint 70,8 en 2003, puis 90,4 en 2004, soit une augmentation de 85 % en deux ans. Bien que l'augmentation des capacités de production se soit poursuivie principalement en Chine, les plans de charges des chantiers mondiaux sont très élevés.

Les types de navires qui ont enregistré les plus fortes augmentations de commandes sont les pétroliers et les porte-conteneurs. Elles passent de 25 millions de tpl en 2001 à 52,5 en 2003 pour les pétroliers de plus de 25 000 tpl et de 7,1 millions de tpl 2001 à 26,6 en 2003 pour les porte-conteneurs de plus de 1 000 evp.

Asie

La domination asiatique dans le secteur de la construction navale n'a cessé de se renforcer. La Corée du Sud conforte ainsi sa position de leader mondial avec un carnet de commandes de 33,3 millions de tbc en 2004, qui augmente encore en 2005. Bien que n'ayant pas accru ses capacités de production, elle a amélioré considérablement sa productivité et optimisé son outil de production en ayant recours de plus en plus fréquemment à la sous-traitance. Les grands chantiers coréens

ont privilégié la construction de très grands navires, essentiellement pétroliers, porte-conteneurs et méthaniers aux dépens des vraquiers.

Au deuxième rang mondial, le Japon réalise également une année record en 2004, clôturant l'année avec un carnet de commandes de 25,1 millions de tbc. Il a bénéficié du dynamisme et de la poursuite des commandes des armateurs locaux. Soutenus par les autorités, certains chantiers ont augmenté leurs capacités de construction. Ils maintiennent leur position dans la construction de vraquiers et détiennent plus de 65 % de la part mondiale du marché de ce type de navire.

La Chine poursuit son ascension : en 2004, elle est le troisième constructeur mondial après la Corée et le Japon, avec 12,6 millions de tbc en commandes, contre 6 millions fin 2002. L'ascension se poursuit en 2005.

Europe

Avec des performances variables entre les pays, la construction navale européenne (UE, Norvège, Croatie, Roumanie et Turquie) a maintenu une production relativement stable, ces dernières années. Son carnet de commandes fluctue fortement (13,5 millions de tbc fin 2000, 9,5 fin 2002, 14,6 millions fin 2004, soit 16,1 % du carnet mondial); mais les livraisons restent stables autour de 4 millions de tbc par an depuis une dizaine d'années, au prix d'une amélioration de la productivité. Entre 1985 et 2004, la production navale européenne a augmenté de 43 % et les effectifs du secteur ont diminué de 36 %.

Une spécialisation sur des productions techniques et à haute valeur ajoutée (paquebots, ferries, chimiquiers, supply) permet à l'Europe de conserver un rang mondial important quant au chiffre d'affaires, avec 14,4 milliards d'euros en 2003 (environ 9,5 pour la Corée du Sud et le Japon).

CHIFFRES-CLÉS DE LA CONSTRUCTION DE NAVIRES CIVILS

	1999	2000	2001	2002	2003
Chiffre d'affaires (M€)	1 576	2 127	1 586	1 856	1 163
Valeur ajoutée (M€)	466	440	318	263	254
Emplois	6 032	5 984	6 260	6 143	5 333
Nombre d'entreprises*	34	33	32	33	33

Source : Sessi (enquête annuelle d'entreprises).

* Exerçant en tout ou partie dans l'activité

Dans le contexte de forte concurrence asiatique et de dépréciation du dollar par rapport à l'euro, la demande, associée à une hausse des prix, et les capacités de production disponibles ont permis aux principaux constructeurs européens, spécialisés sur des navires de taille moyenne (par exemple, porte-conteneurs de 1 000 à 3 000 EVP), de maintenir leurs activités. Mais, en dehors de quelques chantiers d'Europe du Nord, plusieurs entreprises ont toutefois connu des difficultés.

France

Suite aux importantes commandes prises en 1999 et 2001, les livraisons ont continué à progresser jusqu'en 2003 où elles ont atteint 511 000 tbc. Toutefois, la construction navale française n'a pas profité en 2003-2004 de l'embellie de la situation mondiale. Spécialisés depuis quelques années dans la construction de paquebots, les carnets de commande des chantiers français, qui étaient de 464 000 tbc fin 2002, sont restés inchangés fin 2004 (458 000 tbc).

Le bilan est cependant contrasté selon les chantiers. À la mi-2005, le plan de charge des plus importants chantiers était constitué de quatre paquebots de grande taille et trois méthaniers pour des livraisons jusqu'en 2009, laissant des capacités disponibles pour des commandes supplémentaires. Les chantiers de taille moyenne, positionnés sur des niches spécialisées, enregistrent des résultats variables en 2003-2004. Certains ont pu évoluer favorablement, malgré les restrictions sur la pêche, grâce à leur dynamisme et une diversification accrue vers la construction de navires de servitude, de yachts ou de petits bâtiments de défense; d'autres ont connu une sous-activité, d'autres seraient dans une situation plus confortable avec un carnet de commande plus rempli. Le créneau des petits chantiers français affiche dans son ensemble une activité soutenue et également très diversifiée.

L'activité est inégalement répartie sur le littoral. Une seule région, les Pays de la Loire, emploie 77 % des effectifs de la branche.

Perspectives

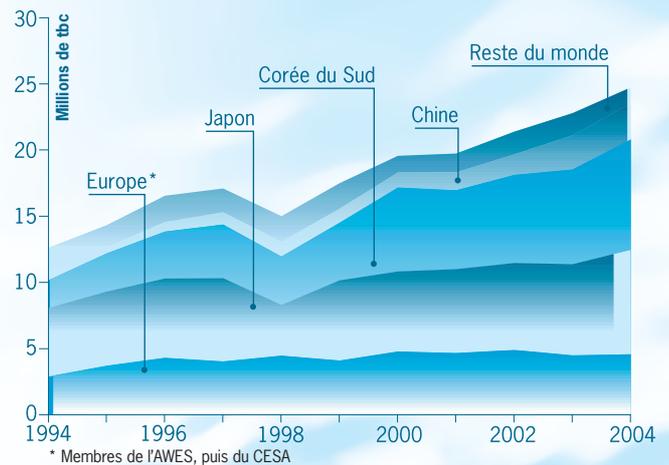
Le dynamisme de ces deux dernières années a démenti certaines prévisions : en 2003, l'OCDE évoquait des risques de surcapacité pouvant atteindre 30 % en 2004.

La cyclicité de l'activité, la durée de construction des navires de grande taille et l'importance actuelle du carnet de commandes mondial laissent cependant incertaines les perspectives d'évolution du marché. Celles-ci seront évidemment liées aux perspectives de croissance économique, en particulier en Asie du Sud-Est. Le rajeunissement de l'âge moyen des navires devrait se poursuivre et se traduire par de nouvelles commandes. Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial sont favorables au transport maritime qui reste peu polluant. La hausse des prix de construction, très importante en 2005 et les plans de charges actuels des chantiers pourraient attirer de nouveaux pays à la construction navale, tels la Turquie, l'Iran et l'Inde, sans ralentir l'augmentation prévue de capacité de la Chine.

Dans un tel contexte, indépendamment de parité la euro/dollar qui lui est actuellement défavorable, la stratégie européenne présente des avantages et des risques. Les évolutions de la demande devraient profiter aux grands chantiers européens et à leurs sous-traitants (Europe de l'Est, principalement) pour la construction des bâtiments les plus sophistiqués. L'accroissement de la taille des navires au long cours qui déchargent dans un nombre réduit de ports va de pair avec le développement de navires d'approvisionnement de taille plus réduite, spécialité aujourd'hui européenne.

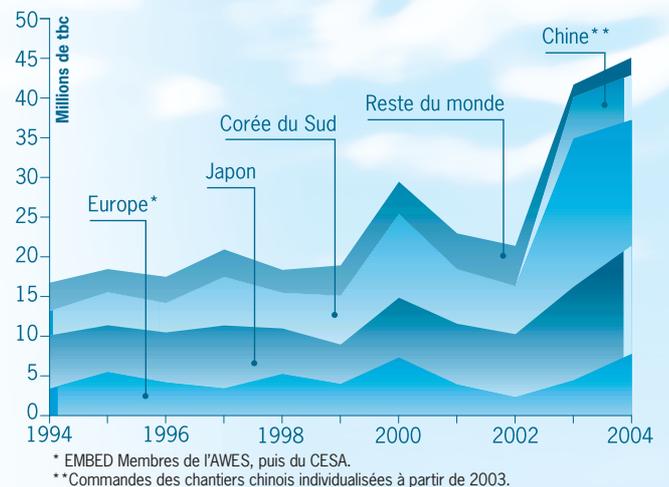
Parts de marché des principales régions productrices

Sources : AWES, CESA.



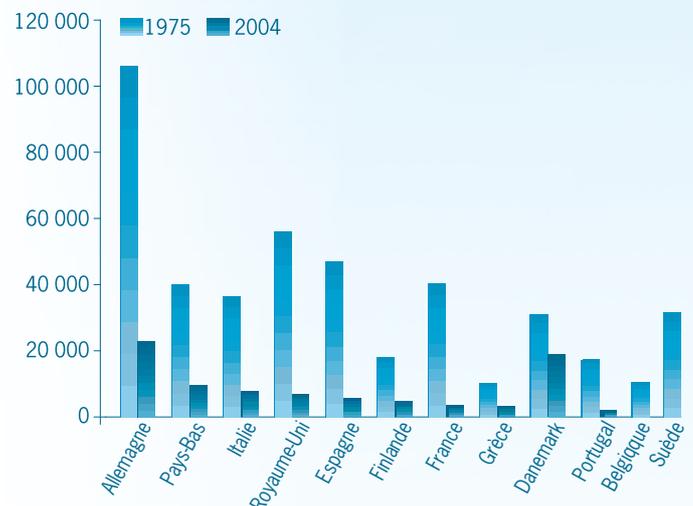
Nouvelles commandes des principales régions productrices

Sources : AWES, CESA.



L'emploi dans la construction navale européenne

Source : CESA.



La construction navale française*

Source : CSCN.



* Livraisons des six premiers chantiers privés.

Répartition régionale des effectifs de la construction navale*

Source : Sessi.

2004	Effectif salarié
Nord-Pas-de-Calais	s
Picardie	0
Haute-Normandie	s
Basse-Normandie	469
Bretagne	384
Pays de la Loire	3996
Poitou Charentes	s
Aquitaine	0
Languedoc-Roussillon	s
PACA	0
Corse	0
Île-de-France	18
Régions non littorales	s
Total	4867
Effectif salarié non réparti	302
Soit en % secteur	6
TOTAL France	5 169

* Entreprises de plus de 20 salariés s : non diffusé

Carnet de commandes et parts de marché des chantiers chinois

Source : Barry-Rogliano-Salles, 2005.



LA CONSTRUCTION NAVALE EN CHINE

Acteur mineur de la construction navale il y a six ans, la Chine est devenue aujourd'hui le troisième constructeur mondial avec 5 milliards d'euros de chiffre d'affaires.

Les chantiers chinois ont d'abord construit des navires standards comme les vraquiers (part de marché 2-3 % fin 1998 et 20 % fin 2002) et de petits pétroliers à prix compétitifs en raison d'un coût de main-d'œuvre faible (environ 16 % de celui du Japon et 10 % de celui de la Corée du Sud) et d'aides importantes de l'État. Ils ont su construire tous les types de bâtiment à partir de 2003, en s'associant, si nécessaire, à des chantiers occidentaux. Ils importent une part importante des équipements et matériels nécessaires à la construction des navires exportés, y compris les aciers.

Deux entreprises d'État, créées en 1999, ont assuré plus de 70 % de la construction chinoise en 2003 avec 240 000 employés. Le reste de la production est réalisé par des chantiers indépendants locaux ou en co-

ependant, si la spécialisation permet une rationalisation de la production, la faible standardisation de certains types de navires spécialisés, associée à une mono production, peut rendre les chantiers d'autant plus sensibles aux aléas de la conjoncture.

CONSTRUCTION DE NAVIRES DE DÉFENSE

L'activité de construction navale de défense en France relève essentiellement de la DCN et, minoritairement, de chantiers civils représentant moins de 10 % de la production totale. La première opère dans la conception, la réalisation et la maintenance d'équipements navals ; elle a pour client principal la Marine nationale mais travaille aussi à l'exportation.

Évolution de l'activité

Dans le contexte de la loi de programmation militaire 2003-2008, qui affiche une hausse de 5,5 milliards d'euros par rapport à la précédente, et avec la hausse de son activité à l'export, le chiffre d'affaires de DCN Groupe a progressé sur la période récente pour atteindre 2,6 milliards d'euros en 2004. La DCN est la plus importante entreprise de la branche en Europe par le chiffre d'affaires. La part de l'exportation (Chili, Malaisie, Pakistan, Singapour, Arabie Saoudite, Europe, Australie) atteint 30 %.

entreprises avec des sociétés étrangères. Des investissements considérables sont en cours ou prévus, notamment la construction de cales VLCC, dont le nombre devrait passer de 8 actuellement à 22 en 2008-2009.

La Chine développe également son activité de réparation navale (10 milliards d'euros) et d'équipement naval et portuaire (8 milliards d'euros). En deux ans, la Chine est devenue le premier fabricant de conteneurs avec 80 % des 2,6 millions d'EVP produits mondialement en 2004. La même année, une entreprise chinoise a construit à elle seule 54,8 % des portiques de déchargement de conteneurs et 49,5 % des portiques de stockage de conteneurs (pneus et rails).

La construction navale chinoise est confrontée à la difficulté d'approvisionnement en énergie, biens intermédiaires et équipements, et à un besoin de rationalisation de la production.

Les effectifs moyens de la DCN sont passés de 13 997 en 2003 à 12 914 en 2004 avec, en parallèle, une augmentation de la part des effectifs de droit privé de 5 % à 22 %. Ils se répartissent pour environ 3 200 à Brest (entretien des sous-marins nucléaires et bâtiments de surface, logistique, navires de combat et de fort tonnage), 2 750 à Cherbourg (construction de sous-marins), 2 500 à Lorient (bâtiments de surface), 1 000 à Indret (propulsion navale), 830 à Ruelle (équipements), 2 100 à Toulon (entretien des bâtiments, système de management de combat), 290 à Saint-Tropez (armes sous-marines).

Plusieurs chantiers civils participent à la construction de défense ou souhaitent diversifier leurs activités dans ce domaine, complétant l'offre de la DCN ou se positionnant comme sous-traitant.

Perspectives

La DCN dispose d'atouts pour l'avenir : maîtrise technique de navires de combat modernes, de la conception à la maintenance ; carnet de commandes d'environ 6 milliards d'euros à la fin de 2004 ; productivité se rapprochant de celle de la concurrence.

Sur un marché mondial du naval militaire, marqué par la nette supériorité des États-Unis, dont trois entreprises sont leaders mondiaux, des alliances industrielles nationales, mais aussi avec des constructeurs allemands, italiens et espagnols, sont à l'étude.

Une loi du 31 décembre 2004 a autorisé l'ouverture du capital de la DCN. Un an plus tard a été annoncé un projet, dont la réalisation devrait être effective à l'été 2006 : il prévoit de regrouper au sein de la DCN les activités de Thales Naval France (à l'exception de celles se rapportant aux équipements) ainsi que les sociétés communes aux deux groupes : Armaris et ses filiales ainsi que MOPA2, société spécialisée sur le projet de deuxième porte-avions (cf. Marine nationale). Ce regroupement comprend la participation de Thales dans Eurotorp, consortium européen dans le domaine des torpilles légères.

Aux côtés de l'État qui conservera 75 % du capital de la DCN, Thales en deviendra l'actionnaire avec une participation de 25 %. Il pourra, à l'échéance de deux ans, porter sa participation à 35 %, notamment par apport d'actifs industriels complémentaires.

ÉQUIPEMENTIERS ET SOUS-TRAITANTS

Cet ensemble d'activités, fournisseurs des chantiers de construction et de réparation, des armateurs et du parapétrolier offshore, regroupe :

- la fabrication d'équipements techniques, notamment appareils propulsifs, équipements électriques et électroniques, équipements de manutention à bord, de navigation et de passerelle, pompes, ventilation et climatisation ;
- la fabrication d'équipements montés et essayés, sous forme de modules dans leur environnement technique ou préfabriqué, et de systèmes ou fonctions complets tels que l'installation de ventilation et conditionnement d'air ou l'agencement des locaux publics et des zones de cabines des navires à passagers ;
- la sous-traitance d'études et de production.

Évolution de l'activité

La branche des équipements occupe une place prépondérante dans la construction navale. Selon le type de navire concerné, la contribution des équipementiers à la valeur totale est estimée de 60 à 80 %. Le chiffre d'affaires de l'industrie mondiale de l'équipement naval était d'environ 65 milliards d'euros en 2003, stimulé par la forte croissance de la construction navale dans le monde. La part de marché de la Chine est en hausse sensible.

Le secteur européen (dont les principaux représentants sont l'Allemagne, le Royaume-Uni et la Norvège) était estimé, en 2004, à 1 250 entreprises et 262 000 emplois pour un chiffre d'affaires de 26 milliards d'euros. Les exportations en représentent 46 %. Les Allemands, premiers exportateurs mondiaux, exportent 63 % de leur production et, pour la première fois en 2003, la part à destination de l'Asie (37 %) était supérieure à celle de l'Europe (34 %) (source : EMEC).

L'activité d'équipementier, pratiquée par de nombreuses entreprises géographiquement dispersées et éminemment spécialisées, intéresse de nombreux domaines d'application. Pour la France, le dernier recensement des activités du secteur naval remonte à 2001. Le chiffre d'affaires était de 2 700 millions d'euros et la valeur ajoutée de 800 millions d'euros.

RÉPARATION NAVALE CIVILE

L'activité comprend :

- la réparation de navires civils maritimes (la réparation de navires de défense est comprise dans la construction navale de défense : cf. supra) ;
- la conversion des structures de navires (allongement, changement d'utilisation) ;
- la démolition.

Construction et réparation navales sont deux activités proches : un certain nombre de chantiers de réparation évoluent vers la construction par le biais de la conversion, ou inversement.

Évolution de l'activité

Au plan international, la recherche permanente d'un temps d'utilisation maximal des navires conduit les armateurs à recourir aux chantiers situés à proximité des grandes routes maritimes. Les principales places de la réparation en Asie du Sud-Est pour les porte-conteneurs sont ainsi de plus en plus concurrencées sur certaines lignes par les chantiers du Moyen-Orient (Dubai, Bahreïn et, à un moindre degré, les Émirats arabes unis) pour les pétroliers, ou par ceux de Boston ou Vancouver pour les navires de croisière. Les pays à bas coût de main-d'œuvre, en particulier la Chine et la Malaisie, voient croître leur part de marché. La qualité des aciers fournis (état et résistance des structures) est également un critère de choix de chantiers. La souplesse et la qualification nécessaires à des travaux de réparation, par essence très divers, laissent cependant la place à des chantiers de compétences techniques élevées, en particulier lorsqu'il s'agit d'opérations de conversion.

	1999	2000	2001	2002	2003 ⁽¹⁾	2004
Chiffre d'affaires (M€)	60	59	106	67	1 754	2 220
Valeur ajoutée (M€)	21	30	56	36	271 ⁽²⁾	440 ⁽²⁾
Emplois	626	714	695	631	13 004	12 000 ⁽²⁾
Nombre d'entreprises ⁽³⁾	6	7	9	8	8	8
Taux d'exportation	67,4	45,7	84,3	66,5	24,3	30,3

Sources : Sessi et entreprises de la branche.

(1) Introduction de la DCN suite au changement de statut juridique de la société en 2002. Société considérée à 100 % dans la branche.

(2) Estimation Ifremer d'après les données des entreprises.

(3) Fractions d'entreprises exerçant en tout ou partie dans l'activité. Quatre entreprises représentent 99,4 % des ventes.

CHIFFRES-CLÉS
DE LA
CONSTRUCTION
NAVALE
DE DÉFENSE

PROPULSION MARINE

Le marché mondial de la propulsion était de 18 GW (moteurs lents de plus de 20 MW pour navires de grande taille) en 2004 ; il est estimé à 19,3 GW pour 2005 (CA de 4,8 milliards d'euros) et à 19,9 GW (5 milliards d'euros) pour 2006. Les données disponibles indiquent l'importance des chantiers navals asiatiques pour ce type d'équipement, mais également la forte position des fabricants européens :

- en 2004, les 164 moteurs de plus de 50 MW ont tous été livrés à des chantiers d'Extrême-Orient. Les deux groupes leaders mondiaux, un allemand et un polonais, représentent à eux seuls près de 80 % du marché. Leurs filiales de production sont implantées près des chantiers de construction ;
- de 2001 à 2004, les moteurs diesels lents (moins de 300 tr/mn) de plus de 30 MW ont été fournis, dans leur quasi-totalité, à des chantiers d'Extrême-Orient, à l'exception de quelques chantiers européens (source : Diesel & Gas Turbine Worldwide).

En Europe, l'activité de réparation est exposée à la concurrence des pays à bas coûts de main-d'œuvre : les chantiers du Sud (Italie, Espagne) sont en concurrence avec la Turquie et les pays des Balkans ; au nord, Allemands et Britanniques sont confrontés aux tarifs attractifs de leurs homologues polonais, baltes et russes.

En France, l'activité est de taille modeste. Après une situation favorable en 1997-1999, le chiffre d'affaires a baissé dans les années 2000-2001 pour se stabiliser jusqu'en 2004. Il est, depuis cinq ans, inférieur à 5 % du CA européen. Les situations des entreprises sont très diverses. Les plus grands chantiers ont des difficultés à maintenir leurs activités, à l'exception d'un chantier spécialisé dans les réparations très techniques de méthaniens. Les sites de réparation de bâtiments de taille moyenne sont, pour leur part, en nombre croissant. De nouveaux marchés s'ouvrent avec les appels d'offres pour l'entretien de bâtiments militaires de petite taille (environ 50 m).

La Bretagne est la première région pour l'activité avec 36 % des effectifs, suivie par Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Nord-Pas-de-Calais et la Haute-Normandie, qui représentent conjointement 46 % des effectifs salariés.

Répartition régionale des effectifs de la réparation navale*

Source : Sessi.

2004	Effectif salarié
Nord-Pas-de-Calais	280
Picardie	0
Haute-Normandie	265
Basse-Normandie	68
Bretagne	784
Pays de la Loire	140
Poitou-Charentes	s
Aquitaine	s
Languedoc-Roussillon	0
PACA	445
Corse	0
Île-de-France	s
Régions non littorales	s
Total	1 982
Effectif salarié non réparti soit en % secteur	182 8
Total France	2 164

* Entreprises de plus de 20 salariés.

s : non diffusé.

CONSTRUCTION NAUTIQUE

La construction nautique comprend la fabrication de voiliers, de bateaux de plaisance à moteur rigides ou gonflables et de planches à voile, ainsi que leur aménagement, entretien et réparation.

Évolution de l'activité

La construction nautique mondiale est marquée par la prédominance des États-Unis. Son parc de bateaux représente environ 80 % du parc mondial. On y note une prépondérance des bateaux à moteur (22,1 % de bateaux à moteur *inboard*) sur les voiliers (9,8 %) alors que les deux catégories sont sensiblement de même importance en Europe.

L'industrie nautique française se maintient au premier rang européen et au second rang mondial. Ses points forts demeurent la construction de voiliers et de bateaux pneumatiques, créneaux sur lesquels elle est le premier producteur mondial.

CHIFFRES-CLÉS DE LA RÉPARATION NAVALE*

	1999	2000	2001	2002	2003
Chiffre d'affaires (M€)	243	197	186	245	251
Valeur ajoutée (M€)	92	82	67	95	88
Emplois	2 511	2 150	1 822	2 599	2 356
Nombre d'entreprises**	55	51	45	52	49

Source : Sessi (enquêtes annuelles d'entreprises).

* Réparation-transformation des navires civils et démolition. ** Exerçant en tout ou partie dans l'activité.

CHIFFRES-CLÉS DE LA CONSTRUCTION NAUTIQUE*

	1999	2000	2001	2002	2003
Chiffre d'affaires (M€)	640	793	978	1 060	1 086
Valeur ajoutée (M€)	210	237	314	337	342
Emplois	5 072	6 174	7 151	7 598	7 705
Nombre d'entreprises	52	52	65	69	73

Source : Sessi (enquêtes annuelles d'entreprises).

* Données de branche, relatives aux entreprises de 20 personnes ou plus.

La part de la production de bateaux à moteur s'accroît régulièrement. Elle est implantée essentiellement entre Loire et Gironde, zone regroupant 69,4 % des effectifs de la branche.

Selon des données de la Fédération des industries nautiques, l'activité s'inscrit en hausse de 3 à 4 % par an sur la période 2001-2003, par contraste avec les 21 % annuels enregistrés de 1997 à 2002. Ce ralentissement de l'activité s'est accompagné d'un ralentissement des exportations, en particulier en 2003 (- 0,9 %).

La flotte française de plaisance comprend 828 000 bateaux en 2004. Depuis dix ans, elle augmente régulièrement d'environ 2,3 % par an. De plus, alors que dans les années 1993-1999, la flotte active augmentait d'environ 4-5 % par an, elle s'accroît depuis de 8 % par an en moyenne. Elle s'accompagne d'un rajeunissement de la flotte puisque l'augmentation des enregistrements de nouveaux bateaux depuis 1999 a été de 22 % ; l'augmentation des enregistrements de voiliers étant de 16 % dans le même temps. Les deux régions de la Bretagne (24 %) et de Provence-Alpes-Côte d'Azur (23,5 %) représentent à elles seules près de la moitié des enregistrements de nouveaux bateaux et précèdent le Languedoc-Roussillon (11,4 %) et les Pays de la Loire (9,2 %).

Perspectives

Très innovante sur ce segment de biens d'équipement aux particuliers, la construction nautique française est tributaire de l'évolution du revenu des ménages et exposée à une concurrence internationale intense. D'après l'International Council of Marine Industry Association (Icomia), l'activité nautique mondiale, concentrée autour d'une poignée d'acteurs puissants et longtemps considérée comme cyclique, devrait se stabiliser avec une croissance annuelle moindre mais plus régulière que par le passé. De nouveaux marchés en Asie s'ouvrent au nautisme.

Longtemps spécialisées sur la construction de voiliers, les entreprises françaises se trouvent à une phase charnière de leur évolution. La production croissante de bateaux à moteur change progressivement l'offre et devrait permettre d'atteindre une clientèle plus diversifiée sur les marchés internationaux.

Répartition régionale des effectifs de la construction nautique*

Source : Sessi.

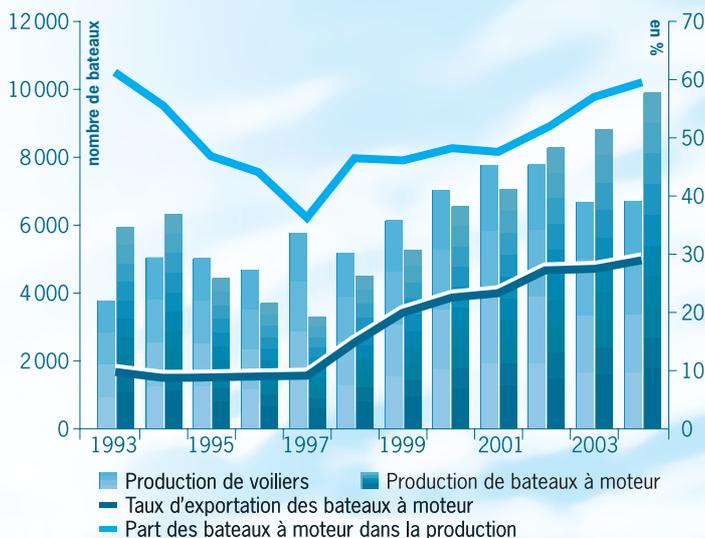
2004	Effectif salarié
Nord-Pas-de-Calais	s
Picardie	0
Haute-Normandie	0
Basse-Normandie	192
Bretagne	562
Pays de la Loire	4 147
Poitou-Charentes	1 596
Aquitaine	632
Languedoc-Roussillon	252
PACA	405
Corse	0
Île-de-France	s
Régions non littorales	s
Total	7 786
Effectif salarié non réparti soit en % secteur	485 6
Total France	8 271

* Entreprises de plus de 20 salariés

s : non diffusé

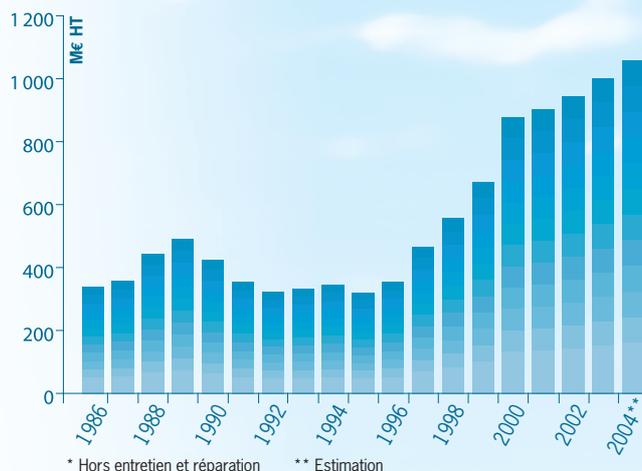
Production française de voiliers et de bateaux à moteur, hors pneumatiques

Source : FIN.



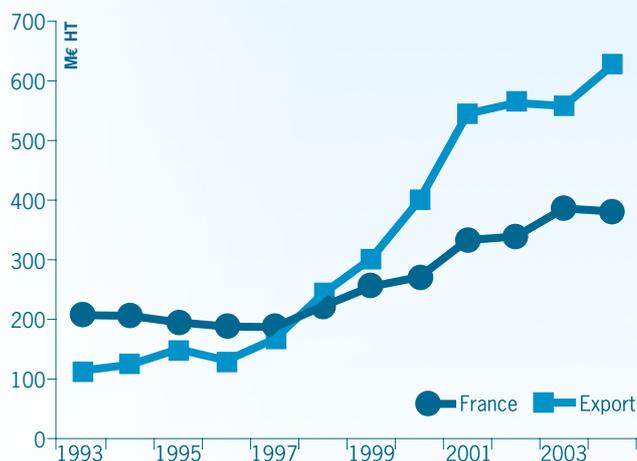
Chiffre d'affaires annuel de la production de bateaux de plaisance*

Source : FIN (enquête branche).



Ventes de la production française en France et à l'export

Source : FIN (enquêtes branche).



Travaux publics maritimes

LES « TRAVAUX MARITIMES ET FLUVIAUX » REGROUPEMENT LA CONSTRUCTION D'OUVRAGES ET LES TRAVAUX EXÉCUTÉS EN MER, EN RIVIÈRE OU SUR UN PLAN D'EAU INTÉRIEUR. ILS VISENT LA RÉALISATION D'OUVRAGES EN ENROCHEMENTS (NATURELS OU NON), L'AMÉNAGEMENT OU LA RÉGULARISATION DE VOIES D'EAU (NAVIGABLES OU NON).

DANS LES STATISTIQUES DISPONIBLES, LE SOUS-ENSEMBLE « MARITIME » DE L'ACTIVITÉ N'EST PAS DISTINGUÉ DU SOUS-ENSEMBLE « FLUVIAL ». SA PART DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES TOTAL DES TRAVAUX MARITIMES ET FLUVIAUX EST ESTIMÉE DE L'ORDRE DE 50 % PAR L'IFREMER.

Les travaux publics maritimes ont différents objectifs :

- pour les ports : construction d'équipements portuaires, digues, quais, appontements, jetées, écluses, bassins de radoub, ponts, cales de lancement, revêtements de canaux ;
- pour la protection du littoral : enrochements, murs de soutènement, remparts ;
- pour l'armée et la Marine nationale : des ouvrages de défense des côtes ;
- en mer : plates-formes offshore, phares et balises.

Ces travaux imposent des techniques particulières et des matériaux spéciaux. Ils peuvent exiger un personnel très qualifié. Outre la construction neuve (50,6 % de l'activité en 2003), les travaux publics maritimes interviennent aussi pour l'entretien ou la rénovation.

Les travaux publics maritimes représentent une faible part des travaux publics dans leur ensemble : en métropole, en 2003, les entreprises de travaux en sites maritime et fluvial réalisaient 1,4 % du chiffre d'affaires des travaux publics, d'après les statistiques utilisées ici.

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ EN MÉTROPOLE

Après une stabilité du chiffre d'affaires en métropole entre 2001 et 2002, 2003 enregistre un chiffre d'affaires de 213 millions d'euros, soit une croissance de 33 %. Ce regain d'activité est en partie dû aux travaux réalisés pour le nouveau port à conteneurs au Havre (Port 2000), dont le montant de la première partie des travaux s'élève à 517 millions d'euros. Depuis 2002, la Haute-Normandie détient en effet, la part la plus importante dans les travaux maritimes réalisés en métropole (16 % en 2002 et 2003 contre 7 % en 2001), devançant même la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2002.

L'emploi a connu une croissance (8 % en 2002 et près de 5 % en 2003) après une longue période de stagnation entre 1998 et 2001. Tandis que l'ensemble du secteur des travaux publics en métropole compte 66,3 % d'ouvriers en 2003, les travaux publics maritimes emploient une main-d'œuvre légèrement plus qualifiée en moyenne : les ouvriers y représentent 59,1 % du total des effectifs en 2003.

En métropole, les principaux clients des entreprises françaises de travaux publics maritimes et fluviaux sont le secteur public (collectivités locales, État) pour 50,1 % de la production, les entreprises privées (21,6 %) et les particuliers (5,2 %).

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ HORS MÉTROPOLE

En 2001 puis 2002, les chiffres d'affaires hors métropole et DOM-TOM représentaient respectivement 83,3 % et 63,3 % du CA total de la branche. Le changement de statut de certaines entreprises françaises a conduit à une révision du périmètre de l'enquête professionnelle en 2003 et à une baisse nominale (de près de 18 %) de la contribution de la branche à l'exportation de l'ensemble des travaux publics français. Il demeure que la branche reste très exportatrice.

PERSPECTIVES

Concernant l'activité en métropole, la première tranche des travaux de Port 2000 (quatre postes à quai sur les douze prévus) s'achève au début de 2006. La deuxième tranche permettra la mise en service de deux postes à quai pour 2008-2009.

L'activité devrait se poursuivre à un bon rythme avec le lancement, à la fin de 2005, du projet Fos 2XL dont le coût des travaux d'infrastructures est estimé à 153 millions d'euros : deux nouveaux terminaux à conteneurs sur le port autonome de Marseille seront mis en service en 2009.

CHIFFRES-CLÉS DES TRAVAUX PUBLICS MARITIMES ⁽¹⁾

	2000	2001	2002	2003	2004
Chiffre d'affaires (M€)	932	998	494	277	265
dont en métropole	184	219	217	232	235
dont hors métropole ⁽²⁾	748	779	276	46	30
Valeur ajoutée ⁽³⁾ (M€)	419	449	222	125	119
Emploi ⁽⁴⁾	1 040	1 061	1 150	1 205	1 374

Source : Fédération nationale des travaux publics (FNTP).

(1) Sur la base d'une part de 50 % pour le maritime dans l'ensemble des travaux maritimes et fluviaux (estimation Ifremer).

(2) Dans les DOM-TOM et à l'étranger.

(3) Taux de valeur ajoutée de 45 % (estimation Ifremer).

(4) En métropole.

Câbles sous-marins

LES CÂBLES DE TÉLÉCOMMUNICATION SOUS-MARINS IMMERGÉS EN PROFONDEUR TRANSMETTENT DES COMMUNICATIONS TÉLÉPHONIQUES ET DES DONNÉES. L'ACTIVITÉ REGROUPE FABRICATION, POSE ET MAINTENANCE DES CÂBLES. DES SERVICES COMMERCIAUX SONT ÉGALEMENT LIÉS AUX MONTAGES DES PROJETS ET À LA PROMOTION.

ORGANISATION DE L'ACTIVITÉ

On distingue deux types de câbles :

- des câbles de très longue distance, pouvant couvrir des milliers de kilomètres et dotés de capacités de transmission considérables ; ils utilisent des répéteurs immergés, munis d'amplificateurs optiques destinés à compenser la perte du câble ;
- des systèmes dits sans répéteurs donc sans composants électriques actifs immergés ; d'un faible coût par rapport aux précédents, ils peuvent couvrir jusqu'à 400 km et se relier aux réseaux longues distances avec répéteurs.

Au plan industriel, la filière des câbles sous-marins comprend :

- l'étude de faisabilité : reconnaissance des fonds sur navire spécialisé (dont dépendra la durée de vie du câble), étude du tracé sous-marin ;
- l'ingénierie : méthode de protection, conception de l'architecture du réseau (capacités, raccordements),
- la fabrication des câbles ;
- la pose et la maintenance, qui nécessitent l'utilisation de navires câbliers. Elles peuvent demander un enroulement (protection des câbles par enfouissement) qui s'effectue par robots sous-marins télécommandés.

ÉVOLUTION DU MARCHÉ

Jusqu'à la fin des années 1990, avec le développement des télécommunications et du réseau Internet, le marché des câbles sous-marins à fibres optiques a connu une croissance considérable. Entre 150 000 et 200 000 km de câbles étaient produits par an. Chacun des deux marchés spécifiques (systèmes de longues distances avec répéteurs et systèmes sans répéteurs de moyenne distance) se caractérise par le nombre réduit d'entreprises qui y sont présentes.

L'industrie des câbles sous-marins a connu plusieurs pics d'activité correspondant à l'introduction de nouvelles technologies. Le suréquipement en capacité de télécommunications a entraîné un déclin du marché mondial des télécommunications sous-marines de près de 80 % de 2000 à 2002. Le marché est alors devenu, pour une forte proportion, un marché de maintenance.

En 2005, une nouvelle génération de ces systèmes DWDM (cf. glossaire) a permis de moderniser le réseau de câbles Sea-Me-We 3 (reliant l'Europe du Nord au sud-est asiatique et à l'Australie, via le Moyen-Orient), de réaliser le réseau Sea-Me-We 4 reliant 14 pays de Singapour à la France ainsi que de lancer le déploiement du nouveau réseau optique sous-marin FibrLink en mer des Caraïbes.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Valeur ajoutée (M€)	232	270	223	44	-	-
Emploi	1 597	2 168	1 916	1 507	1 190	916

Source : données d'entreprises et estimations Ifremer.
- : très faible.

CHIFFRES-CLÉS
FABRICATION
POSE
ET MAINTENANCE
DE CÂBLES
SOUS-MARINS

Industrie parapétrolière et paragazière offshore

LES ÉTABLISSEMENTS INDUSTRIELS FRANÇAIS OU À CAPITAUX ÉTRANGERS RÉSIDANT EN FRANCE JOUENT UN RÔLE ACTIF DANS LA FOURNITURE DE SERVICES OU D'ÉQUIPEMENTS PÉTROLIERS ET GAZIERS DANS LES DOMAINES DE L'EXPLORATION-PRODUCTION, DU RAFFINAGE ET DE LA PÉTROCHIMIE. LA BRANCHE EXCLUT LES ACTIVITÉS RELATIVES À LA DISTRIBUTION ET À L'UTILISATION DES HYDROCARBURES, AINSI QU'À LEUR TRANSPORT INTERNATIONAL. LES TRAVAUX OU LES ÉQUIPEMENTS CONCERNANT LE TRANSPORT COMME, PAR EXEMPLE, LA POSE DE CANALISATIONS OU LA CONSTRUCTION DE MÉTHANIER SONT PRIS EN COMPTE.

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ

Le secteur parapétrolier français est le deuxième exportateur mondial après le secteur parapétrolier américain. Le chiffre d'affaires réalisé à l'étranger est en augmentation pour 2004, avec une valeur à l'export de 16,2 milliards d'euros, soit une part de 95 % du total. Pour l'offshore, on estime que 100 % de la production est exportée (source : IFP).

L'activité des entreprises est fortement liée aux prix du pétrole brut et du gaz, ainsi qu'aux investissements pétroliers d'exploration-production. Les tensions actuelles sur les marchés mondiaux des hydrocarbures (la demande mondiale de brut s'est accrue ces trois dernières années à raison de 2,4 % par an en moyenne) sont explicatives de l'évolution de la branche.

Depuis 2002, motivés par la hausse des prix du pétrole et du gaz, les opérateurs ont augmenté leurs budgets d'investissements en exploration-production (5 % en 2003, 11 % en 2004) pour atteindre un record à 125 milliards de dollars fin 2004. Dans un contexte de prix du baril record, les investissements pétroliers devraient poursuivre leur croissance en 2005, selon les prévisions de l'IFP, avec des estimations à 148 milliards de dollars, et sans fléchir en 2006 (185 milliards de dollars). Ces chiffres sont toutefois donnés sans prendre en compte la Russie et la Chine qui représentent environ 15 % des investissements mondiaux en 2004 (25,3 milliards d'euros).

Après conversion en euros, le taux de croissance du secteur parapétrolier français affichait un léger tassement en 2002 (+ 1,6 %). Suite à une baisse de près de 10 % du dollar par rapport à l'euro, cette évolution se confirme pour 2003 avec une progression du chiffre d'affaires de 2 % (15,7 milliards d'euros). L'année 2004 est marquée

par une accélération de la croissance aboutissant à une valeur record de 17 milliards d'euros de chiffre d'affaires (+ 8 %). Une hausse importante de celui-ci, pouvant atteindre 12 %, est prévue pour 2005.

Après un sursaut de croissance en 2001, puis 2002 (5,8 milliards d'euros), l'offshore enregistre une légère diminution de son chiffre d'affaires en 2003. Mais celui-ci progresse à nouveau de 4 % en 2004, à 5,7 milliards d'euros. Le secteur offshore, qui représente 34 % du parapétrolier français en 2004, devrait connaître une accélération de sa croissance de 7,5 % environ en 2005, avec un chiffre d'affaires de 6,1 milliards d'euros.

Le paragazier est un autre segment stratégique du secteur, où les entreprises françaises sont présentes. Dans ce contexte de croissance mondiale de la demande d'énergie, la demande en gaz naturel croît aussi fortement. L'année 2004 a été marquée par des augmentations importantes de la production et de la consommation gazière (3,3 %), couplées à une hausse du prix du gaz naturel. Le prix moyen du gaz Henry Hub aux États-Unis est monté à 5,85 dollars/millions de Btu.

Ce regain d'activité touche naturellement le marché des méthaniers, pour lequel l'année 2004 a été très propice avec un carnet de commande de 113 navires et un accroissement de leur taille moyenne. Les pays actuellement compétitifs sur l'offre de méthaniers sont la Finlande, le Japon et, notamment, la Corée du Sud dont les chantiers ont une part de marché de 75 % sur les nouvelles commandes. Dans ce contexte, les chantiers français gardent de solides atouts en matière de technologie « membrane » (utilisée sur 80 % des méthaniers en commande en Corée du Sud) et de propulsion diesel-gaz-électricité.

CHIFFRES-CLÉS DU SECTEUR PARAPÉTROLIER OFFSHORE

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 ⁽¹⁾
Chiffre d'affaires (M€)	3 600	3 700	5 200	5 800	5 500	5 700	6 100
Valeur ajoutée (M€) ⁽²⁾	1 235	1 198	1 691	1 776	1 804	1 869	2 001
Emploi (milliers)	17,5	17	24	25,2	25,5	25,5	25,8

Source : Institut français du pétrole (IFP).

(1) Prévisions

(2) Estimation IFP pour le parapétrolier en 1999. Estimation Ifremer à partir de 2000.

ENTREPRISES ET EMPLOI

Suite aux récentes fusions, les groupes implantés en France sont de plus en plus présents à la fois sur les trois segments suivants : ingénierie, équipements et services.

Il est possible d'attribuer 70 % du CA global en 2004 à l'amont (exploration et production) et 30 % à l'aval (raffinage et pétrochimie). Les segments des services et des équipements amont (31 % du CA global chacun) sont les plus importants. Viennent ensuite les équipements et les services aval qui représentent chacun 12 à 13 % du chiffre d'affaires.

Après avoir stagné en 2000 aux environs de 50 000 emplois, l'effectif du parapétrolier français est reparti à la hausse, croissant en moyenne de 6 % par an sur la période 2000-2004 pour atteindre 65 000 personnes. Pour le secteur offshore, les effectifs ont progressé de 50 % entre 2000 et 2003 pour se stabiliser à 25 000 personnes en 2004.

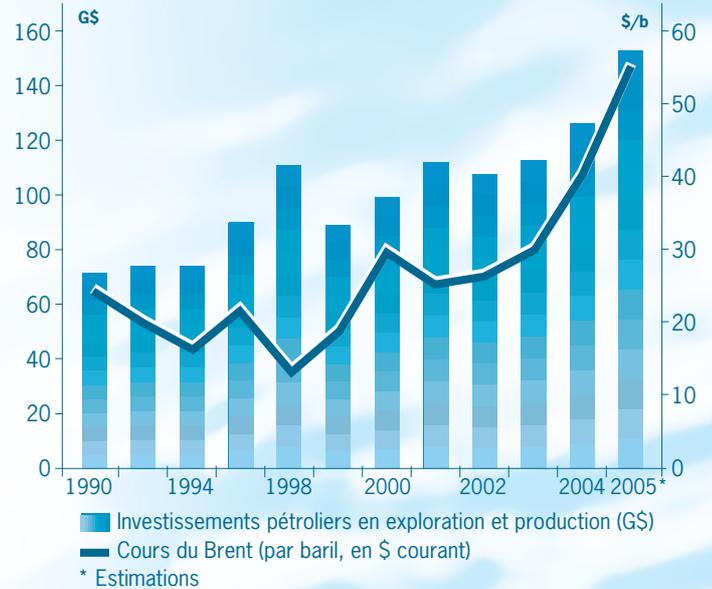
PERSPECTIVES

Pour 2005, les sociétés parapétrolières présentes en France prévoient une augmentation de leur chiffre d'affaires de 12 % avec une tendance toujours à la hausse pour leur activité en 2006. L'IFP estime ainsi que les investissements en exploration et en production (Russie et Chine comprises) devraient poursuivre leur croissance de 13 % en 2005 pour atteindre 170 milliards de dollars. En 2006, la croissance devrait se poursuivre, avec un prix du baril prévu pour atteindre des records.

Concernant le paragazier, la consommation mondiale de gaz naturel ne cesse de croître (3,3 % en 2004) pour atteindre aujourd'hui près du quart de la consommation mondiale d'énergie, quasiment à égalité avec le charbon. La production mondiale enregistre également une progression de 2,8 % en 2004 à 2 691 milliards de mètres cubes. Le transport du gaz naturel liquéfié est donc en plein essor, notamment avec l'accroissement des distances entre régions consommatrices et productrices. Ces tendances s'observent en France avec la mise en service d'un nouveau terminal méthanier en 2007 (Fos-Cavaou à Fos-sur-Mer) et le remplacement progressif de la flotte des navires à turbines à vapeur par des navires à turbines à gaz.

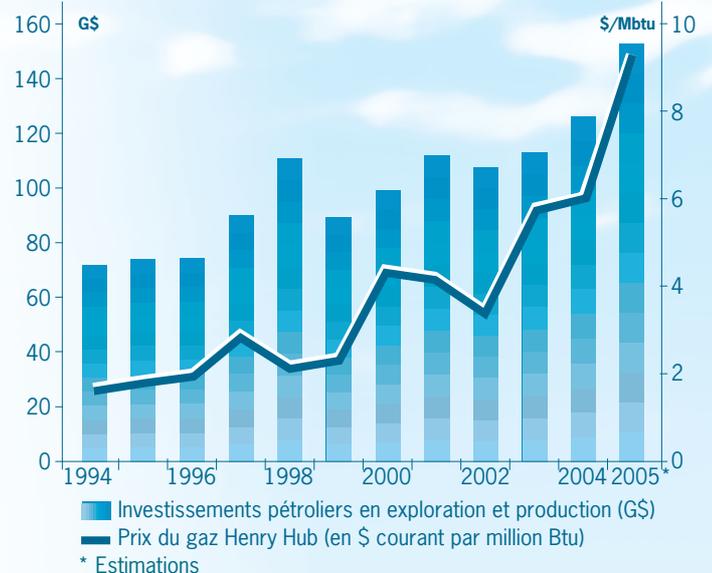
Investissements en E & P et cours du Brent

Sources : IFP, Ufip, Direm.



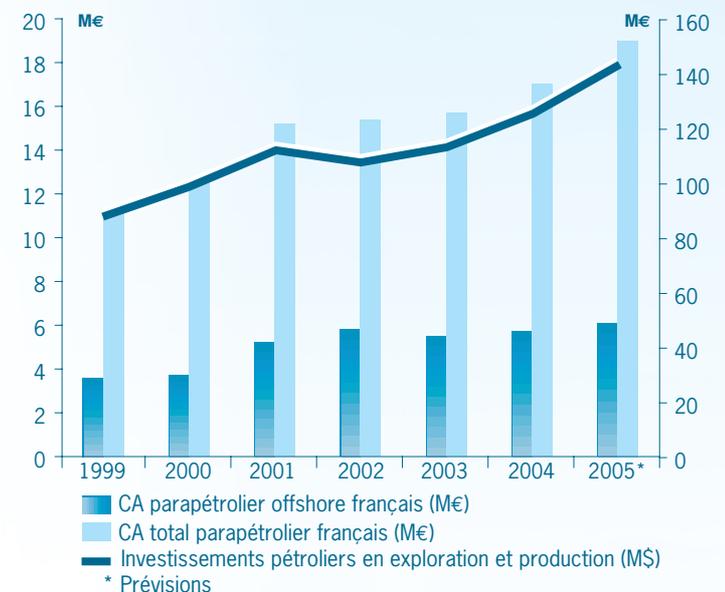
Investissements en E & P et prix du gaz Henry Hub

Sources : IFP, Ufip, Direm.



Chiffre d'affaires du parapétrolier français

Sources : IFP.



Tourisme littoral

LE TOURISME LITTORAL REGROUPE UN ENSEMBLE DE PRODUCTIONS DE BIENS ET DE SERVICES DESTINÉS À DES MODES DE CONSOMMATION TRÈS DIVERS, RASSEMBLÉS PAR UN OBJECTIF COMMUN DES CONSOMMATEURS : L'ACTIVITÉ TOURISTIQUE. EN FRANCE, LE CHIFFRE D'AFFAIRES GLOBAL DU TOURISME EST ÉVALUÉ À PARTIR DE L'ESTIMATION DES DÉPENSES DES TOURISTES FRANÇAIS (RÉSIDENTS) ET ÉTRANGERS (NON-RÉSIDENTS) LIÉES À LEURS SÉJOURS EN FRANCE.

Le tourisme littoral est, de très loin, le secteur le plus important de l'économie marine et littorale en chiffre d'affaires et en emplois. Il constitue l'une des composantes majeures de l'économie touristique française. Avec une durée moyenne de séjour supérieure à celle relevée dans les autres espaces (ville, montagne, campagne), le littoral reste la première destination des touristes pour le nombre de nuitées et la deuxième destination pour le nombre de séjours. Il représente un peu plus du quart de la consommation touristique annuelle.

ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION TOURISTIQUE

La consommation touristique comprend les dépenses en hébergement, restauration, loisirs, achats divers, alimentation, autres services, transports et forfaits (dépenses globales pour des séjours touristiques en France).

En 2004, l'environnement du tourisme français s'est amélioré par rapport aux deux années précédentes :

- le produit intérieur brut français s'est accru de 2,1 % en volume en 2004, après une faible croissance (0,8 %) en 2003. La consommation des ménages a suivi ce mouvement d'ensemble et s'est globalement accrue de 2,1 % en 2004 par rapport à 2003 ;
- d'après les premières estimations de l'Organisation mondiale du tourisme, le tourisme international enregistrerait une croissance exceptionnelle de 10 % en 2004, après une croissance moyenne de 4,3 % par an entre 1990 et 2000 et trois années difficiles de 2001 à 2003 (-1,7 % en 2003).

Pour la France, après une année touristique 2003 qui s'est déroulée dans un climat général peu favorable, l'année 2004 a été marquée par un retour à une croissance dynamique : + 5,7 % en nombre total de séjours personnels et + 1,9 % en nombre de nuitées (respectivement + 0,8 % et + 0,1 % en 2003).

La tendance des deux dernières années à des déplacements plus fréquents et moins longs se poursuit en 2004, avec un accroissement du nombre de séjours couplé à une réduction de leur durée moyenne. La croissance des courts séjours des Français est donc importante (+ 8,7 %), notamment pour les déplacements à l'étranger (+ 13,2 %). Dans l'ensemble des déplacements des Français, les déplacements à l'étranger constituent toujours une part limitée (10,8 % des séjours et 15,9 % des nuitées).

Depuis 2001, la part du secteur non marchand en matière d'hébergement progresse régulièrement, notamment l'hébergement familial.

L'IMPORTANCE DU LITTORAL POUR LE TOURISME EN FRANCE

Le tourisme littoral est une activité saisonnière de deux à quatre mois par an, selon que les côtes concernées sont au nord ou au sud du pays. De 2003 à 2004, le nombre de nuitées des touristes français et étrangers sur le littoral français est resté stable en moyenne (+0,2 %).

Le littoral, première destination des touristes avec une part de 35 % des nuitées totales, représente un peu plus du quart (26 %) de la consommation touristique pour motif personnel. Avec 39 % des dépenses touristiques de la clientèle étrangère, le littoral apporte une contribution essentielle à l'économie des zones côtières.

CHIFFRES-CLÉS DU TOURISME LITTORAL

	1999	2000	2001	2002	2003	2004***
Consommation touristique	18 286	19 309	19 525	20 658	21 145	20 919
Valeur ajoutée (M€)*	7 680	8 110	8 201	8 676	8 881	8 786
Emploi**	190 402	196 334	205 757	221 145	236 975	nd

Sources : Insee, Direction du tourisme/Comptes du tourisme, Unedic.

* Estimations Ifremer à partir des comptes du tourisme et des données Unedic. Taux de valeur ajoutée estimé à 42 %.

** Emplois des activités caractéristiques du tourisme regroupant les salariés et non-salariés.

*** Données provisoires.

nd non disponible.

Répartition de la consommation touristique et du nombre de nuitées selon l'espace en 2004

Sources : Direction du tourisme. Chiffres-clés du tourisme, 2005.

%	Consommation	Nuitées
Ville	39,2	29,2
Littoral	26,3	35
Campagne	19,1	28,2
Montagne	15,4	7,5

S'agissant du tourisme des résidents, la mer est, avec la montagne et les lacs, l'espace où les Français privilégient les plus longs séjours : 62 % des séjours y ont une durée supérieure à 3 nuits, contre 45 % tous espaces confondus. Le littoral est même l'espace où la durée moyenne des séjours est la plus longue (8 nuits). Sur une période de cinq ans, on observe toutefois un léger tassement de la durée moyenne des séjours pour la plupart des espaces touristiques.

En répartition spatiale, en 2004, l'espace littoral occupe la troisième place en nombre de nuitées pour courts séjours (30,4 millions de nuitées), après la ville et la campagne, respectivement première et deuxième destination des Français en France pour motif personnel. Le littoral prend la première place pour les nuitées de long séjour (240,7 millions de nuitées).

L'EMPLOI

Dans les chiffres-clés ci-dessus, l'emploi touristique littoral par rapport à l'emploi total est estimé au prorata de la consommation touristique totale.

Les emplois touristiques se concentrent à 77 % dans l'hébergement et la restauration. Le reste est localisé notamment dans les cafés, les agences de voyages, les offices du tourisme, l'animation, les activités de thalassothérapie. D'autres emplois sont liés au tourisme mais non pris en compte dans les activités caractéristiques du tourisme ; il s'agit d'emplois induits dans le commerce, les transports, la santé, les activités de traitement des déchets notamment.

LA CAPACITÉ D'ACCUEIL SUR LE LITTORAL VUE À TRAVERS L'HÉBERGEMENT

L'hébergement non marchand est très important dans les modes d'hébergement, preuve du rôle des résidences secondaires. Si sa fonction est considérable pour le tourisme urbain et rural, ce type d'hébergement explique aussi la majorité des nuitées passées sur le littoral. Dans cet espace, les modes d'hébergement marchand les plus utilisés sont le camping et la location. Dans l'ensemble, les résidences secondaires sont principalement situées sur le littoral et à la montagne.

En 2004, le littoral concentre près de 20 % de l'offre hôtelière, aussi bien en établissements (19,3 %) qu'en chambres (18,5 %) ; après les villes qui enregistrent 55,3 % de l'offre de chambres. Les chambres des hôtels deux étoiles et trois étoiles représentent environ 43 % et 30 % de l'offre proposée sur le littoral. Pour la moitié d'entre eux, ces hôtels sont situés en Méditerranée.

Pour l'hôtellerie de plein air en France, près de la moitié (48 %) des emplacements de passage des campings est située au bord de la mer. Le littoral reste un espace privilégié pour les campeurs avec 53,2 millions de nuitées (56 % des nuitées totales en plein air), dont 70 % de touristes résidents.

Durée moyenne des séjours personnels des touristes français selon l'espace géographique

Sources : Direction du tourisme, TNS Sofres, Suivi de la demande touristique des Français (SDT).

nombre de nuitées	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Mer	8,2	8,2	8,1	8,0	7,9	7,9
Montagne	7,5	7,4	7,4	7,4	7,1	7,0
Campagne	5,3	5,2	5,0	5,0	5,0	4,8
Ville	4,7	4,6	4,6	4,6	4,4	4,5
Lac	7,3	7,8	7,5	7,9	7,3	7,3
Autres	5,8	5,9	5,4	5,7	5,4	6,0

Répartition des moyens d'hébergement par espace touristique en 2004

Sources : Direction du tourisme, Insee, partenaires régionaux.

%	Ville	Littoral	Rural	Montagne	Total
Chambres homologuées	55	18	16	11	100
Emplacements de camping	5	48	33	14	100

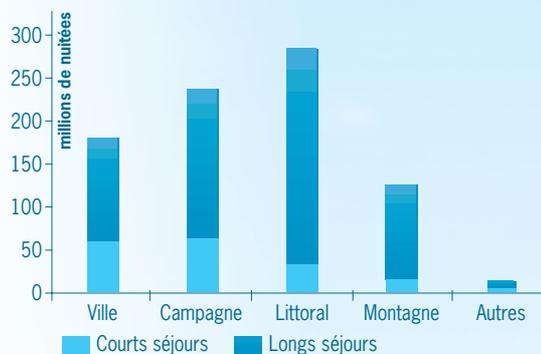
Répartition des hôtels et des chambres homologuées par façade littorale

Sources : Direction du tourisme, Insee, partenaires régionaux.

%	Hôtels de tourisme	Chambres
Nord (Normandie, Picardie, Nord-Pas-de-Calais)	16	16
Ouest (Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Aquitaine)	39	33
Méditerranée (Languedoc-Roussillon, PACA, Corse)	45	51

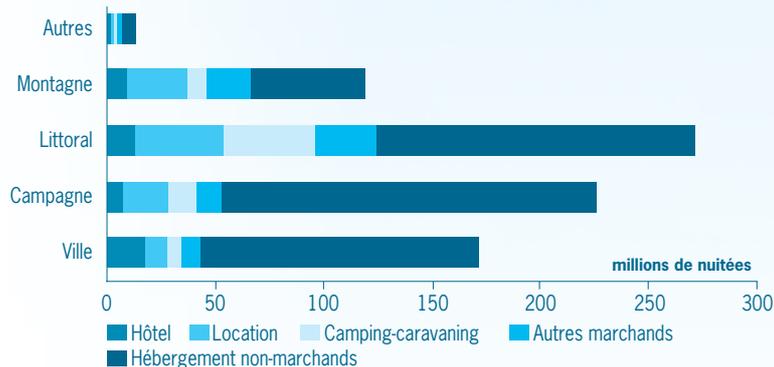
Nuitées des séjours personnels des Français par espace touristique

Sources : Direction du tourisme, TNS Sofres, suivi de la demande touristique des Français (SDT).



Nombre de nuitées par type d'hébergement pour les séjours des résidents en 2004

Sources : Direction du tourisme, TNS Sofres, suivi de la demande touristique des Français (SDT).



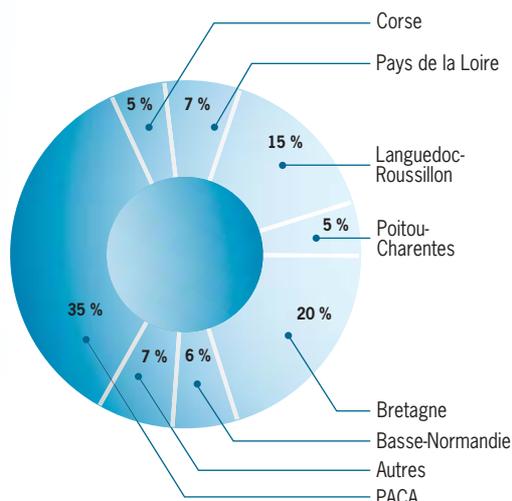
Fréquentation et emplois touristiques dans les DOM-TOM en 2000 et 2003

Sources : secrétariat d'État au Tourisme, ledom, Insee.

	2000		2003
	Nombre de touristes	Emplois touristiques	Nombre de touristes
Guadeloupe	602 815	20 000	650 000
Martinique	526 290	10 093	453 000
Guyane*	63 300	1 900	
Réunion	430 000	6 797	432 000
Nouvelle-Calédonie	109 587	3 364	101 983
Polynésie française	252 000	7 325	211 900**
Mayotte	23 000	300	23 000
Saint-Pierre-et-Miquelon	14 842	150	31 144***

* Donnée 1998 pour le nombre de touristes. ** Donnée 2004 *** Donnée 2002

Répartition de la capacité d'accueil dans les ports de plaisance en 2001



Fréquentation dans les DOM-TOM par catégorie de touristes

Sources : ledom, Comité des îles de Guadeloupe, Comité martiniquais du tourisme, Comité du tourisme de la Réunion, Institut statistique de Polynésie française, ISEE Nouvelle-Calédonie

	2000	2001	2002	2003	2004
Touristes de séjour					
Guadeloupe	414 682	411 685	520 172	506 698	nd
Martinique	526 290	460 383	446 689	453 160	470 890
Réunion	411 271	407 037	370 622	417 600	414 914
Mayotte	22 928	24 000	35 000	22 500	nd
Nouvelle-Calédonie	61 008	49 844	49 008	37 710	22 400
Polynésie française		177 180	169 944	-	210 000
Saint-Pierre et Miquelon	23 585	24 171	26 024	-	-
Touristes de croisière (hors plaisanciers)					
Guadeloupe	392 318	361 715	204 828	195 102	149 800
Martinique	289 557	202 461	200 847	268 542	159 416
Nouvelle-Calédonie	48 579	50 671	54 925	64 273	77 115
Polynésie française	-	50 478	19 086	-	1 900
Saint-Pierre et Miquelon	3 242	2 474	5 120	nd	nd

nd : non disponible.

LE TOURISME DANS LES DOM-TOM

La capacité d'accueil hôtelière dans les DOM-TOM représente plus de 20 000 chambres, dont environ 60 % sont situées dans les Caraïbes. L'outre-mer français a totalisé plus de 2 millions de touristes en 2000 ; actuellement, le tourisme représente une activité essentielle des DOM, tandis qu'il est encore en phase de développement dans les TOM (mais plus développé en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française). Le tourisme de croisière s'est surtout accru dans les Caraïbes. Celles-ci constituent l'un des bassins de croisière les plus fréquentés au monde mais font aujourd'hui face à la percée des Amériques centrale et latine, qui s'équipent en installations portuaires performantes, adaptées à la clientèle nord-américaine.

UN CHIFFRAGE DE LA FILIÈRE PLAISANCE

Avec près de 4,5 millions de plaisanciers en France, la navigation de plaisance enregistre une croissance soutenue des immatriculations de bateaux, dont le nombre atteint environ 803 000 en 2003 (dont près d'un quart de voiliers). L'activité des ports de plaisance français est de l'ordre du million d'escales, correspondant à 5 millions de nuitées, soit environ 200 millions d'euros de dépenses d'escale dans les ports (source : Direction du tourisme).

Cette croissance de la flotte, estimée à 7 000 bateaux par an, se heurte à une saturation en capacité d'accueil des ports, selon une étude réalisée en 2003 pour le compte de l'AFIT, de la FIN, de la FFPP et de la DTMRF (ministère chargé de l'Équipement et du Tourisme). Le nombre de places manquantes en 2000 a été évalué à 54 000 par les capitaineries, dont un tiers en PACA, 25 % sur la côte atlantique et 16 % en Bretagne.

CHIFFRES-CLÉS DE LA FILIÈRE PLAISANCE EN FRANCE EN 2003

Sources : FIN, AFIT, FFPP, DTMRF.

Flotte de plaisance*	803 711
dont voiliers	178 711
dont bateaux à moteur	625 000
Nombre de ports de plaisance**	370
Chiffre d'affaires ports de plaisance (M€)**	162
Nombre de places	226 000
dont ports	165 000
dont mouillages	61 000
Taux d'occupation global (y compris DOM-TOM)***	94 %
Nombre d'entreprises de construction et réparation	184
Chiffre d'affaires construction et réparation (M€)	944
Effectifs construction et réparation nautique	9 626
Emploi total filière nautique	46 000
Chiffre d'affaires total filière nautique (y compris construction et vente de bateaux et équipements) (M€)**	2 800

* Au 31 août 2004, outre 29 559 unités : autres modes de propulsion, ou non indiqués.

** Données 2004 *** Donnée 2001

Transport maritime

LE TRANSPORT MARITIME REGROUPE LES ACTIVITÉS DE LA FLOTTE DE COMMERCE ET DES PORTS MARITIMES. LES ACTIVITÉS RASSEMBLÉES AU TITRE DE LA FLOTTE SONT LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LE TRANSPORT DE PASSAGERS. LA NAVIGATION INTÉRIEURE EST EXCLUE. LE SECTEUR DES PORTS MARITIMES REGROUPE L'EXPLOITATION ET L'ORGANISATION GÉNÉRALE DES PORTS, AINSI QUE LES ACTIVITÉS DE SERVICES AUXILIAIRES. LES PORTS MILITAIRES SONT EXCLUS.

L'IMPORTANCE DU TRANSPORT MARITIME POUR LES ÉCHANGES DE BIENS

Sans réduire le rôle du transport maritime aux seuls échanges extérieurs de la France, il convient néanmoins d'en apprécier l'importance.

Le mode maritime occupe une place prépondérante dans les échanges extérieurs de la France, hors Union européenne (UE). Il joue un rôle important pour les échanges avec l'UE ; il est le deuxième mode pour les importations provenant des pays hors Union européenne 15.

Toutefois, la part du mode maritime décroît en moyenne sur le moyen terme dans les flux d'échanges, mais de façon inégale selon les régions concernées et le sens des flux. Les biens transportés par mer sont de relativement faible valeur unitaire (importance des matières premières et pondéreuses). Mais celle-ci est en augmentation relative pour les échanges avec l'UE 15 et pour les importations des pays hors UE, illustration vraisemblable de l'importance croissante prise par la conteneurisation et des échanges maritimes de marchandises diverses au niveau mondial (cf. infra).

LES PORTS MARITIMES DE COMMERCE EN FRANCE

Les ports, leur organisation

Aux termes des lois de décentralisation, notamment celle du 22 juillet 1983, on distingue trois types de ports de commerce : sept ports autonomes (PA), 23 ports d'intérêt national (PIN), 532 ports décentralisés. Ces derniers comprennent 304 ports de commerce et pêche et 228 ports de plaisance.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Chiffre d'affaires des ports autonomes (M€)	493	506	496	512	570	585
Chiffre d'affaires des ports d'intérêt national (M€)	210	202	202	206	252	256
Valeur ajoutée totale (M€)	523	529	518	524	657	659
Emploi (etp)**	5 504	5 482	5 426	5 428	7 202	7 198

Source : ministère chargé des Transports/DTMRF.

* PA et PIN métropolitains jusqu'en 2002, y compris DOM depuis 2003.

** PA seuls jusqu'en 2002 ; PA et PIN à partir de 2003. Données provisoires pour 2003 et 2004.

Partage modal des échanges extérieurs de biens

Source : ministère des Transports.SESP, les comptes nationaux des transports en 2004.

	Tonnages		Valeurs	
	1993	2004	1993	2004
Imports UE 15 (*) (**)				
route	55,9	56,0	74,8	71,6
mer	30,4	21,4	16,6	16,1
rail	6,3	5,7	4,4	4,5
fluvial	3,2	2,5	0,5	0,5
air	0,0	0,0	2,8	3,2
autres	4,2	14,3	0,9	4,1
Exports UE 15 (*)				
route	48,9	50,8	65,5	66,6
mer	25,5	25,5	17,1	17,5
rail	12,7	8,6	5,9	5,1
fluvial	10,6	7,5	1,1	0,8
air	0,0	0,0	3,0	3,3
autres	2,3	7,5	7,4	6,7
Imports hors UE 15				
mer	84,2	75,9	41,0	39,0
route	3,6	6,6	20,7	28,9
rail	0,4	0,5	0,9	0,5
fluvial	0,5	1,7	0,2	0,2
air	0,1	0,2	23,7	21,2
autres	11,1	15,1	13,4	10,2
Exports hors UE 15				
mer	76,5	70,8	45,5	38,1
route	11,1	20,0	13,9	18,9
rail	3,2	2,6	1,4	1,4
fluvial	1,7	1,7	0,1	0,0
air	0,4	0,7	26,2	29,1
autres	7,0	4,2	13,0	12,4

* Les flux routiers avec les îles britanniques sont classés dans le monde maritime.

** Flux exceptionnel d'importations d'eau par installations fixes en 2004 : la part du mode « autres » dans les imports d'UE 15 en est sensiblement augmentée.

CHIFFRES-
CLÉS DES
ÉTABLISSEMENTS
PORTUAIRES*

Emplois portuaires directs (métropole et outre-mer)

Sources : DTMRF, enquête auprès des ports autonomes, services maritimes et services douaniers.

Unité : Effectifs	2003			2004		
	PA	PIN	Total ports d'État	PA	PIN	Total ports d'État
Services de l'État dont douaniers	1 404 532	2 276 394	3 680 926	1 396 529	2 252 392	3 648 921
Établissements portuaires*	5 464	1 802	7 266	5 389	1 872	7 261
Professions portuaires**	22 443	5 944	28 387	21 025	6 120	27 145
dont : dockers actifs	3 423	1 105	4 528	3 348	1 071	4 419
pilotage***	530	190	720	517	206	723
lamanage***	347	412	759	376	403	779
remorquage***	708	254	962	698	259	957
Total	29 311	10 022	39 333	27 810	10 244	38 054

* Périmètre légèrement différent de celui des chiffres-clés.

** Pilotage, remorquage, lamanage, manutention (hors dockers), armements, agences maritimes, consignation, courtage, transit.

*** Source différente de celle des chiffres-clés.

La loi 2004-809 du 13 août 2004, relative aux libertés et responsabilités locales, a conféré la compétence de créer, aménager et exploiter les ports de commerce : à l'État pour les ports autonomes (PA), aux régions pour les autres ports de commerce, aux départements pour les ports de pêche, aux communes pour les ports dont l'activité principale est la plaisance. Ainsi, cette loi a notamment transféré aux collectivités territoriales la gestion des PIN, assumée jusqu'à présent par l'État. Le transfert de compétence interviendra au plus tard au 1^{er} janvier 2007. Le texte prévoit quelques exceptions, notamment pour certains PIN d'outre-mer (Fort-de-France, Dégrad-des-Cannes, Le Port-Réunion) qui resteront ports non autonomes relevant de l'État.

Les ports autonomes maritimes sont ceux de : Bordeaux, Dunkerque, la Guadeloupe, Le Havre, Marseille, Nantes-Saint-Nazaire, Rouen. Le périmètre va changer, suite à la décision gouvernementale (2004) de conférer le statut de PA au port de La Rochelle. Pour la période examinée, le présent chapitre s'appuie sur la classification antérieure à la décision de 2004.

Les PA ont traité 77,5 % du trafic maritime de marchandises en 2004. Les PIN ont assuré 20 % du tonnage de marchandises environ, dont 46 % des marchandises diverses et environ 85 % du trafic de passagers.

Intervenants publics

Les services de l'État assurent la police du port, veillent à la sécurité, entretiennent et exploitent les infrastructures de base, réalisent les travaux de modernisation et d'extension nécessaires. De l'autorité publique dépend la capitainerie, chargée notamment de coordonner les déplacements et stationnements des navires à l'intérieur du port ; le service d'aide à la navigation, qui a pour mission d'assurer la sécurité de la navigation en mer et à l'approche des côtes et de concourir à la sauvegarde des personnes et des biens ; la police portuaire ; les services douaniers.

L'établissement portuaire fédère les actions de la communauté portuaire et assure la promotion commerciale du port. De lui relève également le financement de l'outillage public, des terre-pleins et des hangars, ainsi que leur exploitation ou leur location aux manutentionnaires et aux opérateurs portuaires.

Autres acteurs portuaires

Professions auxiliaires liées au navire

Les professions auxiliaires prises en compte ici sont :

- le pilotage, service public organisé par l'État. Le principe de sa réglementation est que le pilotage est obligatoire pour tous les navires. Seuls en sont exemptés ceux dont la longueur totale est inférieure à un certain seuil, ainsi que ceux affectés à l'amélioration, à l'entretien et à la surveillance des ports ou au sauvetage et au balisage, exclusivement ;

CHIFFRES-CLÉS DES SERVICES AUX NAVIRES

Chiffres d'affaires (M€)

	2002	2003	2004
Lamanage	60	50	49
Pilotage	95	95	98
Remorquage	95	100	99

Effectifs

	2002	2003	2004
Lamanage	770	780	780 dont 490 marins
Pilotage	710	730	720 dont 610 marins dont 330 pilotes
Remorquage	960	960	955 dont 850 marins

Source : DTMRF.

CHIFFRES-CLÉS DE LA MANUTENTION PORTUAIRE

	1999	2000	2001	2002	2003
Chiffre d'affaires net (M€)	780	852	824	778	816
Valeur ajoutée nette (M€)	337	351	352	358	353
Emploi*	5 261	5 200	4 791	4 734	5 119
Nombre d'entreprises	124	125	117	128	131

Source : ministère chargé des Transports/SESP (EAE).

* Salariés et non salariés (données révisées).

- le remorquage et le lamanage, prestations commerciales facultatives sous contrat privé, effectuées sur le domaine public par des sociétés qui relèvent le plus souvent du droit privé, mais dont les prestations ont un certain caractère de service public participant directement à la sécurité de l'exploitation portuaire. À la différence des tarifs du pilotage, les tarifs de lamanage sont libres, depuis l'ordonnance de 1986.

Les autres professions liées aux navires sont le courtier d'affrètement maritime, le consignataire de navire, l'agent maritime ainsi que le courtier interprète et conducteur de navire.

Les emplois directs liés aux ports représentent un effectif d'un peu plus de 38 000 personnes. Les services portuaires sont extrêmement divers. Ils regroupent aussi bien les fonctions des établissements portuaires que les professions auxiliaires liées aux navires et celles liées à la marchandise.

Professions auxiliaires liées à la marchandise

Les professions auxiliaires liées à la marchandise comprennent le transitaire, le commissionnaire de transport, le commissionnaire en douane, le courtier en marchandise et le consignataire de la cargaison.

Les entreprises de manutention portuaire effectuent les opérations de chargement et de déchargement. Elles utilisent un outillage (grues et portiques) qui leur appartient en propre ou leur est loué par les établissements portuaires, avec ou sans personnel de conduite. Des formules associant public et privé existent également. Selon la réglementation de 1992, les ouvriers dockers sont majoritairement mensualisés dans les entreprises de manutention.

Dragage dans les ports de la compétence de l'État

Le dragage constitue une part importante des grandes opérations d'aménagement portuaire et conditionne les caractéristiques des navires susceptibles d'y être admis.

Les opérations de dragage sont de deux types : l'entretien et les travaux neufs.

- Le code des ports maritimes prévoit que les dragages d'entretien dans les chenaux d'accès aux principaux ports de commerce (PA métropolitains et PIN) sont pris en charge financièrement par l'État. Ces opérations régulières sont réalisées par des personnels des établissements portuaires. Les dragues appartiennent au groupement d'intérêt économique Dragages-Ports, constitué en 1979 entre l'État et les PA maritimes métropolitains. Certains ports sous-traitent parfois ces opérations d'entretien à d'autres ports ou, comme peut le faire Dragages-Ports lui-même, à des entreprises privées.

- L'aménagement de nouveaux chenaux, pour sa part, est une activité occasionnelle, réalisée par des entreprises privées, souvent étrangères, dont les établissements portuaires sont les donneurs d'ordres.

Volumes dragués annuellement dans les ports d'État

Source : GIE Dragages-Ports.

Unité : million de m ³	Sable	Vase	Total
Ports d'estuaire	6,50	18,60	25,10
Ports littoraux	1,20	5,00	6,20
Total	7,70	23,60	31,30

Indicateurs d'activité du dragage en France

Source : GIE Dragage-Ports.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Coût d'exploitation du parc public ⁽¹⁾	57 442	58 279	56 578	52 993	59 372	64 821
Interventions d'entreprises ⁽²⁾	3 942	6 173	4 210	7 465	6 956	7 548
Effectifs marins des ports (dragage, hydrographie, sécurité) ⁽³⁾	662	627	587	596	536	508

(1) Loyer des engins appartenant à Dragages-Ports + salaires des marins (personnels du port) + soutes et dépenses diverses sur les engins assurés par les ports.

Une part largement majoritaire de ces coûts concerne les travaux d'entretien.

(2) Entreprises privées

(3) Dont 440 personnels de dragage en 2000.

TRANSPORT MARITIME EN FRANCE ET CONTEXTE INTERNATIONAL

Entreprises et flotte françaises de commerce

S'il est vrai que les entreprises françaises enregistrent des résultats en croissance (l'une d'elles est le troisième armement mondial depuis 2005, par la capacité de transport), la flotte de commerce sous pavillon français est la 27^e mondiale en capacité. De 798 navires en 1962, celle-ci est passée à 514 en 1975 et, depuis 1995, oscille autour de 210 navires. Sur une période courte, elle est en légère augmentation puisqu'elle comptait 212 navires au 1^{er} janvier 2005, pour une capacité totale de 6,9 millions de tonnes de port en lourd (tpl), contre 206 navires et 6,2 millions un an auparavant. Sur une période plus longue, la capacité augmente aussi (4,2 millions de tpl au 1^{er} janvier 1998).

Comme dans plusieurs pays industriels développés, les entreprises françaises arment une forte proportion de navires sous pavillons tiers. Au 1^{er} janvier 2002, cet ensemble comprenait 54 navires de plus de 100 tonnes de jauge brute (jb) dont la capacité totale était de 1,2 million de tpl ; il était concentré sur quelques types de navires : rouliers, porte-conteneurs, vraquiers, navires-citernes et transbordeurs. Cependant, l'effectif total des navires en propriété de l'armement français ainsi corrigé reste modeste dans la flotte mondiale (cf. infra : Contexte international).

	1999	2000	2001	2002	2003
Chiffre d'affaires (M€)	3 916	4 954	5 039	5 255	5 515
Valeur ajoutée (M€)	569	593	649	749	855
Emploi**	11 562	12 272	12 595	12 046	13 447
Nombre d'entreprises	384	458	418	475	484

Source : ministère chargé des Transports/SESP (EAE).

* Données révisées par rapport à l'édition précédente.

** Effectifs salariés et non salariés (équivalents temps plein).

CHIFFRES-CLÉS
DU TRANSPORT
MARITIME
ET CÔTIER*

La flotte de commerce sous pavillon français au 1^{er} janvier 2005*

Source : DTMRF.

Type	Nombre	tpl**
Paquebots	5	11 279
Transbordeurs (rouliers passagers)	36	122 189
Vedettes à passagers	22	1 457
Navires-citernes (produits chimiques)	9	76 754
Autres navires-citernes	2	18 879
Vraquiers	2	171 904
Autres navires vracs secs polyvalents	5	136 880
Porte-conteneurs intégraux	19	981 963
Transporteurs spécialisés	5	7 881
Rouliers	24	68 917
Cargos	25	24 943
Autres types de navires (recherche)	1	4 871
Pétroliers	47	4 954 612
Transporteurs de gaz liquéfié	10	346 785
Total	212	6 929 314

* Navires de plus de 100 jb, en pleine propriété seulement.

** tpl : tonne de port en lourd ; jb : jauge brute (voir glossaire).

Flotte française spécialisée. Situation au 1^{er} janvier 2004*

Sources : ministère chargé des Transports et de la Mer/CAAM.

Type	Nombre	Capacité (jb)
Bacs	36	9 388
Navires à passagers : îles et estuaires	189	33 925
Vedettes (embarcations promenade)	885	28 701
Navires océaniques (recherche)	60	49 243
Barges océaniques	11	253 745
Ravitailleurs plates-formes	30	19 227
Remorqueurs haute mer	46	15 992
Remorqueurs côtiers/portuaires	156	17 732
Navires pilotes	77	1 956
Vedettes de lamanage	158	1 424
Pontons	168	33 773
Dragues aspiratrices	53	46 033
Vedettes/embarcations de services divers	2 057	17 794
Autres	2 852	4 339 412
Total	6 778	4 868 345
Dont : TAAF	249	3 735 378
DOM-TOM	498	59 070

Effectif des marins français⁽¹⁾ navigant du transport maritime⁽²⁾ Situation au 31 décembre 2003

Sources : ministère chargé des Transports et de la Mer/DAM.

	1980	1990	1995	2000	2002	2003
Officiers	7 370	3 242	3 030	2 833	2 981	2 983
Personnel d'exécution	15 520	7 502	6 552	6 595	6 816	6 757
Total	22 890	10 744	9 582	9 428	9 797	9 740

(1) Marins français et communautaires employés par les principales entreprises françaises d'armement maritime.

(2) Commerce maritime (hormis micro-cabotage et plaisance professionnelle) et activités portuaires (remorquage, lamanage, balisage, dragage) hors pilotage.

Répartition des effectifs* par type d'activité Situation au 31 décembre 2003

Source : DAM/enquête emploi annuelle auprès des principaux armateurs français.

Transport de passagers	45 %
Activités portuaires	22 %
Transport à la demande	9 %
Lignes régulières	9 %
Pétrole	8 %
Services publics	5 %
Cabotage	2 %

* Sur un total de 9 740 personnes.

Hors enquête : 639 emplois dans le pilotage, dont 350 pilotes.

Hormis les principales catégories de navires de charge constituant la flotte de commerce, la flotte française comprend aussi un ensemble d'embarcations et de navires spécialisés, de types très divers : navires auxiliaires (de service et d'assistance aux autres navires), navires professionnels, navettes de transport de passagers à très courte distance, etc. Cet ensemble constitue une flotte beaucoup plus nombreuse que celle des navires armés au commerce. À cet égard, la flotte française spécialisée demeure un acteur majeur au niveau international sur certains créneaux : recherche océanographique et sismique, ingénierie sous-marine, forage, services aux plates-formes offshore. Une forte proportion des bâtiments spécialisés (en part de capacité totale) est immatriculée TAAF. L'ensemble reflète la polyvalence de la flotte française.

La flotte auxiliaire et professionnelle est plus âgée (20 ans en moyenne au 1^{er} janvier 2004) que la flotte de commerce, qui est particulièrement récente. Au 1^{er} janvier 2005, cette dernière était d'un âge moyen de 8,6 ans pour toute la flotte française et 8,9 ans pour les pétroliers. En moyenne, 12,3 % des navires de la flotte française ont plus de 25 ans contre 30,4 % pour la flotte mondiale et 39 % d'entre eux ont moins de cinq ans contre 12,9 % dans la flotte mondiale.

Effectifs

La diminution de l'emploi dans la marine marchande est un phénomène international. Dans l'UE 15, l'emploi à bord de navires sous registres d'États membres est tombé de 230 000 en 1985 à 155 000 en 1999 (source : CE). L'effectif des navigants en France est passé de plus de 43 000 au début des années soixante à un peu moins de 10 000 à la fin de 2003, selon l'enquête ministérielle annuelle. Sur le total des effectifs, le transport de passagers et les activités portuaires représentent près de deux tiers des emplois. La réduction des effectifs à bord est également sensible. De 1965 à 1970, l'équipage d'un navire variait de 35 à 40 hommes ; en 1980, il était de 28 à 35 hommes ; il se situe aujourd'hui de 22 à 24 pour les gros navires et de 12 à 14 pour les petits. Cette réduction nécessite l'apport de personnel lors des escales.

Les marins étrangers navigant sur les navires de commerce ne concernent pas le registre principal, à quelques exceptions près. À la fin de 2004, ils occupaient 43 % des emplois du registre des terres australes et antarctiques françaises (TAAF), la proportion étant plus forte pour le personnel d'exécution (62 %) que pour les officiers (17 %). Sur les navires de registres étrangers, la proportion est forte : 74 %, toutes catégories de personnel confondues. Parmi les principales nationalités, les Philippins représentent plus du quart des marins étrangers, les Roumains 14 %, les Polonais presque autant.

DISPOSITIONS FISCALES ET REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS

Par certaines dispositions réglementaires, les pouvoirs publics ont visé le développement de la flotte française et de l'emploi. Les principales d'entre elles s'inspirent de précédents ayant cours à l'étranger.

- La taxe au tonnage, introduite par la loi de finances rectificative pour 2002, permet aux entreprises de transport maritime de déterminer l'assiette de l'impôt sur les sociétés selon un barème forfaitaire appliqué au tonnage des navires exploités. Suite à l'approbation du dispositif par la Commission européenne, la France est devenue le dixième État membre de l'UE à se doter de l'imposition forfaitaire. La CE a mis en place une harmonisation des barèmes nationaux depuis le début de 2006.

- Le « GIE fiscal » (loi 98-546 du 2 juillet 1998), aménagé par la loi de finances pour 2006, concerne les navires de charge et les navires de passagers. Il permet des économies fiscales résultant des amortissements pratiqués sur les actifs acquis par des investisseurs constitués en groupement d'intérêt économique. Des dispositifs comparables existent dans plusieurs pays européens, aux États-Unis et au Japon, entre autres. Le régime français fait actuellement l'objet d'une enquête de la Commission

relativement à sa conformité à la réglementation communautaire sur les aides d'État.

- Le Registre international français (RIF), créé par la loi 2005-412 du 3 mai 2005, vise à « développer l'emploi maritime et renforcer sécurité et sûreté maritimes par la promotion du pavillon français » (art. 1). Soumis à la réglementation communautaire et aux engagements internationaux de la France, ce registre d'immatriculation sera ouvert aux navires de commerce au long cours et de cabotage international, ainsi qu'à ceux de plaisance professionnelle de plus de 24 mètres. Pour les catégories de navires qu'il vise, il se substituera au registre des TAAF à échéance de deux ans.

Pour les navires immatriculés au RIF, le capitaine et son suppléant sont français et les membres d'équipage sont ressortissants d'un État membre de l'UE ou de l'Espace économique européen (EEE) dans une proportion de 25 % ; elle est de 35 % pour les navires sujets à une aide fiscale à l'acquisition. Des dispositions sociales et fiscales sont prévues afin de rendre le régime attractif aux entreprises.

Contexte international

La flotte marchande mondiale poursuit sa croissance ; celle-ci semble même s'accélérer à partir de 2003, en liaison avec l'évolution de l'activité des chantiers navals. Au début de 2005, la flotte comprenait 39 775 navires supérieurs à 300 jb, représentant une capacité d'emport de 888 millions de tpl.

La flotte mondiale de porte-conteneurs, pour sa part, connaît une croissance ininterrompue depuis plus d'une décennie. La capacité totale disponible s'est accrue de 9,1 % en 2004 pour atteindre 8,2 millions d'équivalents vingt pieds (evp) au 1^{er} janvier 2005. Parallèlement, l'accroissement de la taille des porte-conteneurs se poursuit. Depuis trois ou quatre ans, les commandes de navires de plus de 5 000 evp ont fortement progressé. Des navires de 10 000 evp (post-panamax) sont en commande (source : Lloyd's Register Fairplay). On estime possible l'arrivée des 12 000 et 15 000 evp dans quelques années, ce qui nécessiterait une réorganisation des structures portuaires.

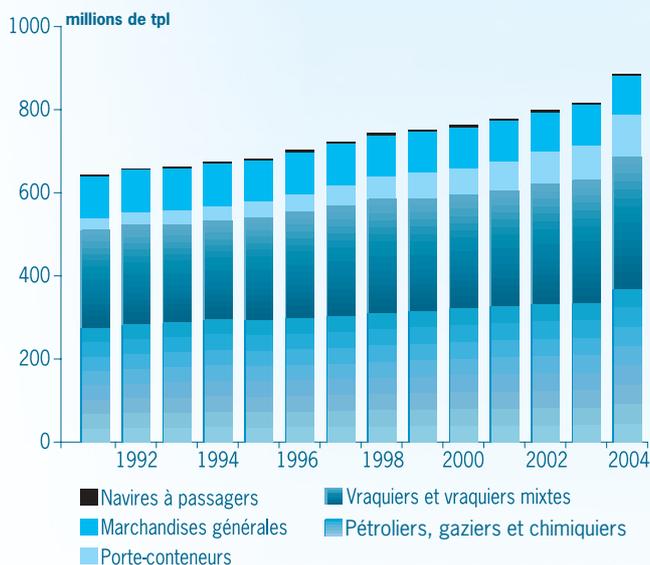
Les pavillons de « complaisance » abritent une part considérable de la flotte de commerce mondiale. Pour les navires de plus de 1 000 jb, les deux pavillons les plus importants, le Panama et le Liberia, représentaient 30 % du tonnage mondial au début de 2005 ; les six principaux, 43 % (source : Cnuced). Ces deux dernières années, la croissance du tonnage sous pavillons de complaisance a été modeste ; entre autres causes probables, il faut mentionner l'apparition de certains registres aux conditions fiscales plus attractives dans les pays à économie développée.

Inversement, le critère de propriété des navires permet d'évaluer l'implication des armements des différents pays dans la flotte de commerce. De ce point de vue, concernant les navires de plus grosses capacités, la Grèce est le principal pays d'armement de commerce maritime, suivi du Japon. Les armements de Norvège, Allemagne, Chine et États-Unis ont également constitué des flottes de commerce importantes.

Globalement, l'Europe occupe une place significative. Les compagnies maritimes appartenant à des ressortissants de l'UE contrôlent le tiers de la flotte mondiale de commerce, et environ 40 % du commerce de l'UE est transporté sur des navires contrôlés par des intérêts originaires de l'Union. La France est dans une situation particulière parmi les acteurs importants des échanges internationaux et du commerce maritime : elle joue un rôle modeste au niveau mondial dans le contrôle de la flotte.

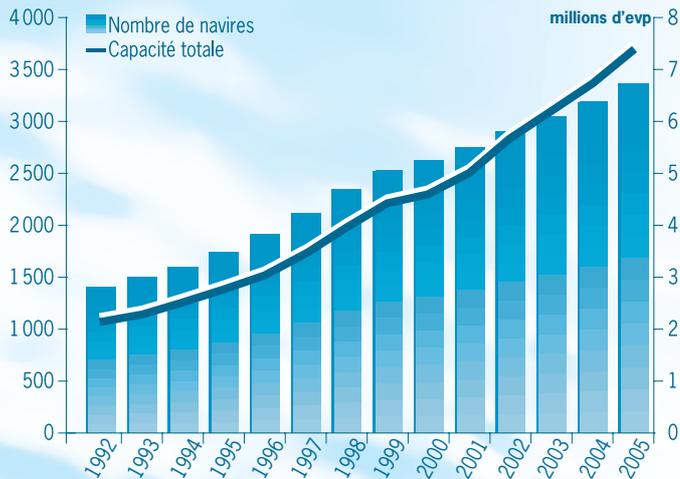
Évolution de la capacité d'emport de la flotte mondiale par type de navires* (navires de plus de 300 jb au 1^{er} janvier 2004)

Source : ISL Brême.



Évolution de la flotte mondiale de porte-conteneurs*

Source : Barry-Rogliano-Salles, rapport annuel 2005.



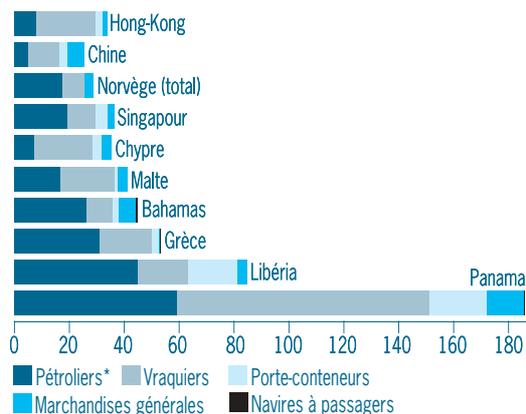
* Flotte cellularisée uniquement.

Répartition de la flotte mondiale par type de navire et par pavillon au 1^{er} janvier 2004

(navires de plus de 300 jb)

Source : ISL Brème.

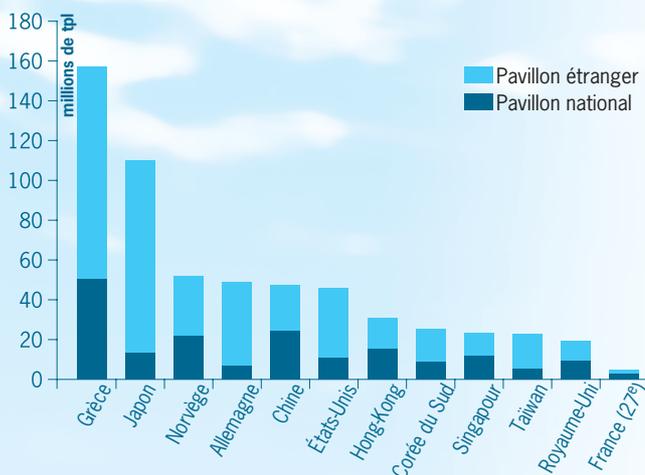
Unité : millions de tpi



* Pétroliers, transporteurs de produits chimiques et de gaz liquides

Les principaux pays d'armement de commerce maritime

Sources : Cnuced, Lloyd's Register-Fairplay. Données de janvier 2004. (navires de plus de 1 000 tpi, sauf flotte de réserve USA et flottes des Grands Lacs USA et Canada). Le pays est le domicile des entreprises ayant le contrôle des navires.



Principales nations commerciales et investissement dans le transport maritime

Sources : Cnuced, Review of Maritime Transport, 2005.

%	Part en valeur du commerce mondial	Part en valeur de la flotte de commerce
États-Unis	12,6	5,5
Allemagne	8,8	6,9
Chine	6,2	6,8
Japon	5,5	14,0
France	4,9	0,8
Royaume-Uni	4,3	3,1

TRAFIC MARITIME

Le trafic maritime comprend les vracs liquides (produits pétroliers, gaz, produits chimiques, agro-alimentaire liquide), les vracs secs (charbon, minerais, engrais, céréales, alimentation animale), les marchandises diverses (trafic roulier, produits forestiers, agro-alimentaire, produits métallurgiques), transportés sur des lignes régulières et dont une part croissante est conteneurisée (deux tiers environ), ainsi que le transport de passagers qui inclut les ferries, paquebots et vedettes.

Évolution internationale

Les échanges internationaux par mode maritime se sont accrus de 7 % en valeur en 2004 contre 4-5 % les années précédentes. Selon les estimations, la Chine serait à l'origine d'un tiers de la croissance du commerce mondial.

Depuis 2003, le trafic de conteneurs connaît une croissance forte avec, en 2004, des taux supérieurs de 50 à 60 % aux records observés en 2000. Plusieurs pays ont été des exportateurs actifs de marchandises conteneurisées. C'est le cas de l'Inde, du Vietnam, du Chili ou encore de la Chine qui a enregistré une progression de 30 % de ses exportations en 2004.

Après une quinzaine d'années de croissance modérée du trafic de vrac sec, l'année 2003 a été marquée par une reprise des échanges (3 % en volume). Ce secteur affiche ensuite une année 2004 particulièrement dynamique avec une croissance de 7 % (9,6 % pour le minerai de fer, +5,7 % pour le charbon). Enfin, le trafic mondial de vracs liquides (hors gaz) était en croissance annuelle de 4 % de 2002 à 2004, stimulé par les importations de pétrole de l'Asie hors OCDE. La tendance devrait se poursuivre jusqu'en 2006.

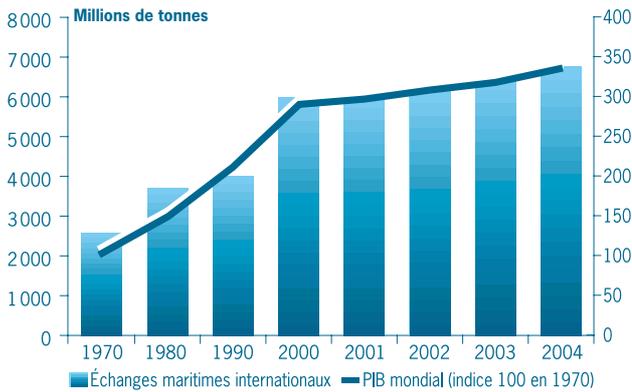
Trafic portuaire

Le trafic portuaire, tout comme le trafic maritime, est naturellement influencé par la forte croissance économique de l'Extrême-Orient, où se trouvent désormais les plus grands ports mondiaux. Selon leurs statistiques, les ports chinois se distinguent par le dynamisme de leur développement. Plusieurs d'entre eux affichent des volumes de trafic qui les classent parmi les premiers mondiaux. Il est vrai que les investissements en nouveaux équipements y sont très importants.

Le trafic conteneurisé est déterminant pour le développement

Échanges maritimes internationaux et PIB mondial

Sources : CNUCED, FMI.



Les plus grands ports mondiaux tous trafics, en 2004

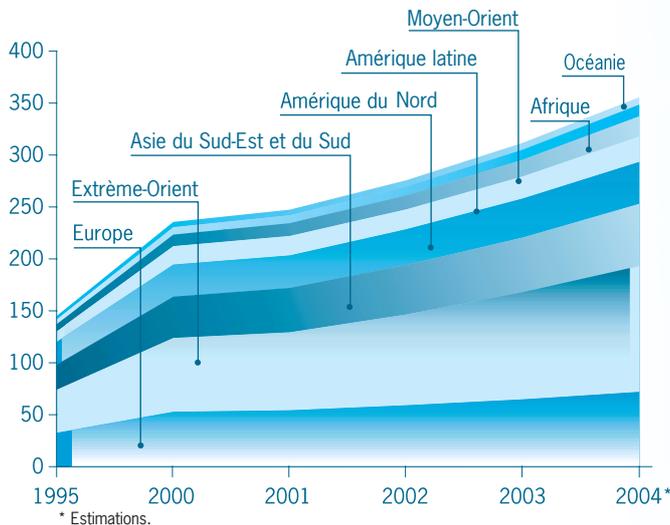
Source : Journal de la marine marchande, 2005.



Ch : Chine, C : Corée du Sud, J : Japon, TW : Taiwan.

Évolution du trafic de conteneurs par région du monde

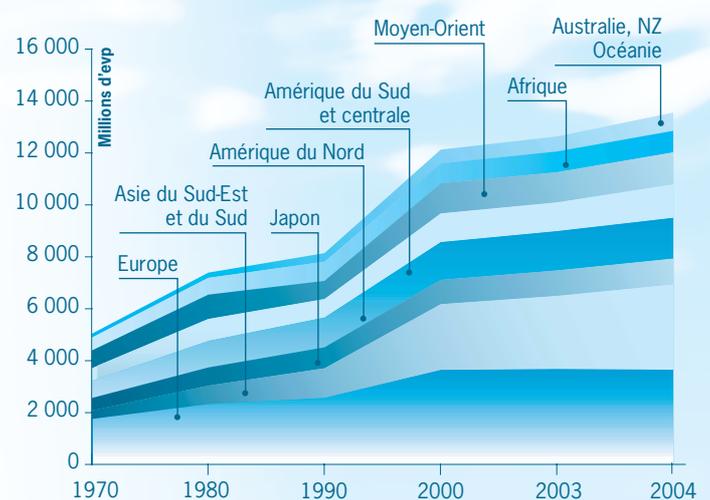
Source : Drewry Shipping Consultants Ltd.



* Estimations.

Évolution du trafic maritime par région du monde

Source : Crucead.



du trafic portuaire dans la période récente. Là encore, les ports asiatiques se montrent particulièrement offensifs. En Europe, bien que la croissance y soit nettement moins forte qu'en Asie, on notera, au nord, le dynamisme des ports d'Anvers, Hambourg et Le Havre, au sud, celui de ports méditerranéens tels que Valence, Algésiras et Gioia-Tauro. Des investissements importants sont annoncés dans plusieurs ports méditerranéens.

Situation française

Le trafic portuaire français de marchandises est caractérisé par la prédominance du vrac liquide (47 % du total), notamment le pétrole, Marseille étant leader français et méditerranéen de ce type de trafic. Celui des marchandises diverses représente 30 % du total.

L'activité portuaire française a connu une conjoncture favorable en 2004 pour le trafic de marchandises, sous l'effet de la croissance mondiale du fret conteneurisé ; la conjoncture du transport de passager était à la baisse. En 2005, le fret de marchandises croissait modestement grâce au vrac liquide, le trafic passager baissant encore.

Vracs liquides : assez stable depuis quelques années, le trafic était en progression de 1 % en 2004 et de 4 % en 2005 à

177,9 Mt (dont 94 % d'hydrocarbures), grâce aux produits raffinés. Dunkerque, Nantes, Bordeaux et Rouen ont progressé sur ce segment. Marseille a enregistré une baisse de 4 % en 2004 et une hausse du même ordre en 2005.

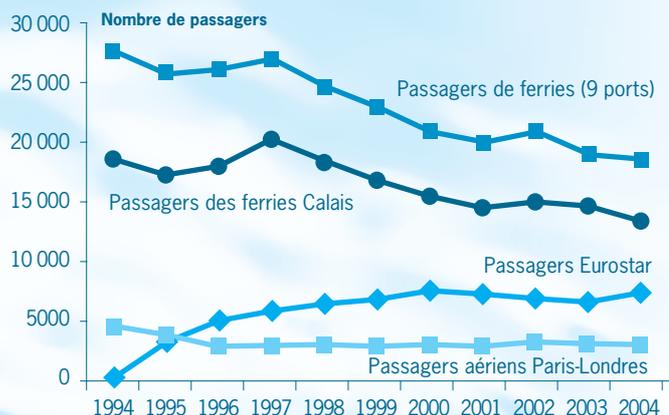
Vracs solides : peu variable depuis quelques années, le trafic a baissé en 2004, entraîné par la chute des exportations céréalières ; il a stagné en 2005, compensé à la hausse par les trafics de charbon et de céréales. Dunkerque est en tête avec 26,3 Mt, suivi de Marseille (15,4 Mt), Nantes, Rouen, Le Havre et Bordeaux.

Marchandises diverses : en hausse en 2004 et depuis quelques années, le trafic a stagné en 2005 à 108,5 Mt. Le fret conteneurisé (le tiers du trafic) a en effet baissé en 2005 après une hausse de près de 12 % en 2004. Le revers s'explique par des difficultés locales au Havre et à Marseille. Le fret roulier (le plus important pour ce type de trafic) est en hausse notamment à Dunkerque et Calais (leader national sur le segment).

Outre-mer : le trafic réunionnais a connu une hausse de 13 % en 2004, puis une contraction forte en 2005. Le mouvement a été inverse aux Antilles et à Nouméa. Les variations du fret conte-

Trafic trans-Manche de passagers passant par la France

Source : ministère des transports / SESP / Les comptes nationaux des transports en 2004.



neurisé expliquent en grande partie les trois cas. Le trafic accuse une légère baisse à Papeete.

Transport de passagers : pour la métropole, la baisse de 2004 (près de 2 %) s'est poursuivie en 2005 (5,4 %).

- En recul depuis plusieurs années, le trafic de Manche-mer du Nord continue de baisser en 2004 (2,3 %) et 2005 (8,8 %). Les résultats des ports varient en fonction des stratégies des compagnies maritimes concurrencées par Eurotunnel (ouverture d'un tronçon à grande vitesse côté britannique en 2004) et les lignes aériennes à bas prix.

- En baisse en 2004, le trafic méditerranéen de passagers a enregistré une hausse en 2005 à près de 8,3 millions de passagers. La forte hausse du trafic toulonnais en 2004 (20 %) se poursuit en 2005 (35,5 %), Marseille enregistrant une baisse en 2004 et 2005, sous l'effet de la baisse de la fréquentation sur la Corse.

Croisières maritimes : la façade méditerranéenne est celle où la conjoncture est la plus favorable. Des trois ports leaders, Marseille, Nice et Ajaccio, ce dernier enregistre les hausses le plus fortes de fréquentation depuis deux ans. Sur les façades nord et ouest, où les résultats sont modestes, Le Havre et, à un moindre titre, La Rochelle, enregistrent une fréquentation en forte hausse ces deux dernières années.

Cabotage

Le cabotage, plus rigoureusement dénommé « transport maritime à courte distance » (TMCD) est un mode essentiel de fret dans l'UE (63 % du fret maritime - source : Eurostat), dont la géographie y est particulièrement adaptée. Inégalement développé dans les différents États membres, il est d'une importance notable en France et au Royaume-Uni (les deux tiers du fret maritime en tonnage en 2003), et davantage encore en Italie, Suède et Norvège. La Méditerranée et la mer du Nord sont les zones de l'UE où le cabotage est le plus important en tonnage (30 % environ du fret dans chacune de ces mers en 2003).

Les handicaps que connaît le cabotage sont connus et tiennent aux freins à l'inter-modalité : limites techniques des infrastructures, distorsions de concurrence, complexité des procédures administratives, manque de souplesse des services portuaires.

Au niveau européen, les mesures principales de promotion du cabotage consistent :

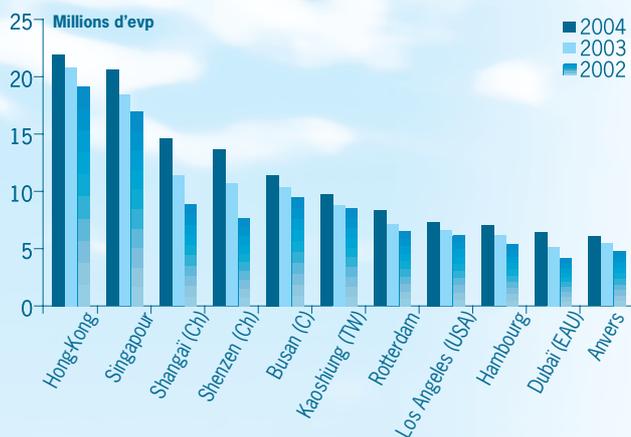
- dans le programme Marco Polo I (2003-2006), doté de 100 millions d'euros pour l'Union européenne à 25 ;
- dans le projet Marco Polo II (2007-2013) proposé par la CE pour un budget de 740 millions d'euros ;
- dans la promotion des « autoroutes de la mer », initiative dont les projets éligibles peuvent recevoir un cofinancement (jusqu'à 20 %). Ces autoroutes de la mer devraient devenir une composante du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), au même titre que les autoroutes terrestres et les voies ferrées, et permettre de diminuer les encombrements de circulation, voire d'améliorer l'accès aux régions et États périphériques et insulaires. Les financements RTE-T et Marco Polo pourraient se compléter et être cumulés avec des aides d'État afin de mettre en place ces voies maritimes.

La France est concernée par les initiatives européennes. Dans le cadre du RTE-T qui vise à aménager d'ici à 2010 de nouvelles chaînes de transport intermodal, quatre projets prioritaires de corridors maritimes ont été retenus par les instances européennes :

- du Portugal au golfe de Gascogne, et aux mers d'Irlande, Manche et mer du Nord ;
- de la mer Baltique à la mer du Nord ;
- Ouest-Méditerranée : de la mer d'Alboran aux golfes du Lion et de Gênes et à la Sicile ;
- Est-Méditerranée : de la mer Adriatique à la mer Égée et à Chypre.

Principaux ports mondiaux de conteneurs

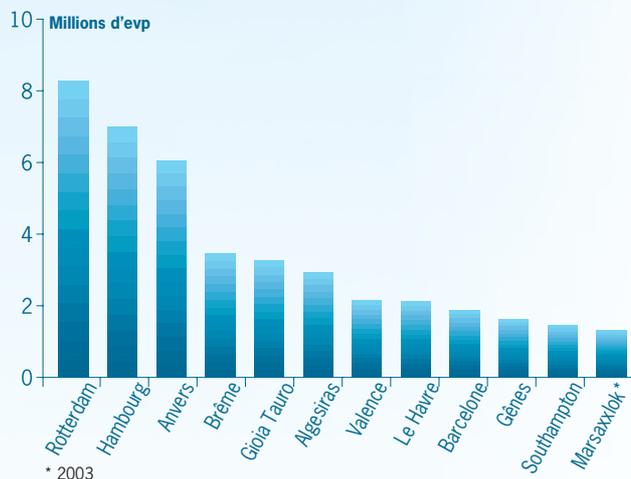
Source : Containerization International, mars 2005.



Ch : Chine, C : Corée du Sud, TW : Taiwan, EAU : Émirats arabes unis.

Principaux ports européens de conteneurs en 2004

Source : Journal de la marine marchande, 2005.



* 2003

Pour la façade Atlantique-Manche-mer du Nord, un appel à projets est lancé en 2006, conjointement par l'Espagne et la France; une commission inter-gouvernementale sera mise en place par les deux pays pour assurer le pilotage opérationnel. Pour l'Est-Méditerranée, des études préparatoires seront lancées conjointement par l'Espagne, l'Italie et la France en 2007, à l'issue desquelles un autre appel à projets sera lancé.

PERSPECTIVES

Parmi les facteurs influençant l'évolution du transport maritime français à court et moyen termes, il faut citer avant tout la croissance économique considérable de l'Asie. Si elle se poursuit, elle continuera de dynamiser le trafic maritime international en général et les ports asiatiques en particulier, avec des conséquences déjà évidentes sur la part croissante de la conteneurisation dans les échanges. Cette dernière, ainsi que l'apparition de porte-conteneurs géants, constitue une tendance lourde à laquelle nombre de ports maritimes réagissent par des stratégies d'adaptation. À cet égard, les projets Port 2000 et Fos 2XL devraient avoir des effets rapidement perceptibles dans les prochaines années.

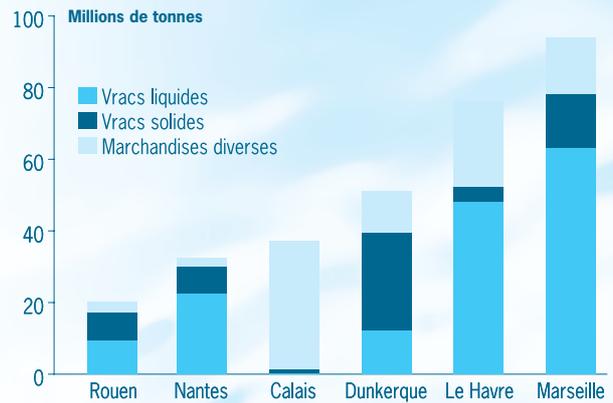
Au plan national, le RIF est devenu opérationnel au début de 2006, suite à la parution du décret d'application à la loi de 2005. Le nouveau registre est porteur d'une évolution de la flotte sous pavillon français, quoique certaines incertitudes concernant la nouvelle réglementation demeurent actuellement.

À l'échelle européenne, le développement de l'intermodalité et les projets d'autoroutes de la mer, porteurs d'évolution à plus long terme, constituent des dossiers primordiaux pour la gestion de l'engorgement des grands axes routiers comme pour la lutte contre le réchauffement climatique et les émissions de gaz à effet de serre. Mais ces actions n'en sont qu'à leur début et requerront des engagements politiques et financiers durables.

La sûreté des navires et des ports est également un dossier dont l'enjeu est européen et national. Effleuré, en 2001, par le « livre blanc » de la CE sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010, le sujet a pris de l'ampleur après le 11 septembre et l'adoption par l'OMI, en 2002, du code international sur la sûreté des navires de commerce international et des installations portuaires (code ISPS). La directive 2005/65/CE du 26 octobre 2005 vise un système de sûreté dans les enceintes portuaires (zones de mouillage, postes d'attente et leurs abords). Elle fait suite au règlement (CE) 725/2004 du 31 mars 2004 dont le champ d'application se limitait aux mesures de sûreté à bord des navires et à l'interface immédiate port/navire. La directive impose aux États membres de désigner des « autorités de sûreté portuaire » et d'établir des évaluations de la sûreté portuaire pour les ports soumis à l'application de la directive. Des plans de sûreté seront ensuite élaborés et détermineront des niveaux de sûreté en fonction du risque encouru. La directive prévoit enfin la désignation d'un agent de sûreté portuaire dans chaque port.

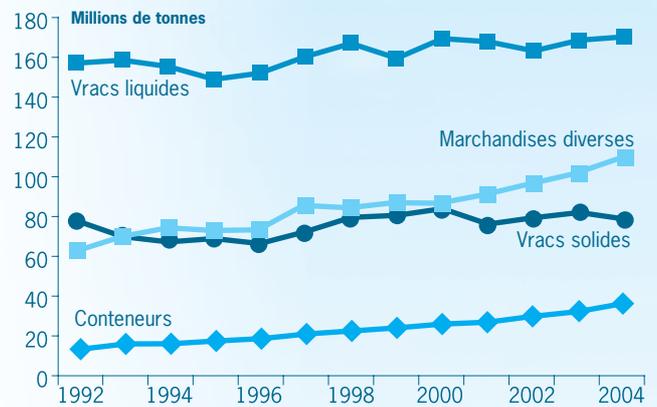
Trafic de marchandises des principaux ports métropolitains en 2004

Source : DTMRF.



Évolution du trafic de marchandises dans les principaux ports français*

Sources : Ministère des transports/DTMRF.



* Les six ports autonomes maritimes métropolitains et 13 PIN jusqu'en 2002, 14 depuis 2003.

Services maritimes financiers

L'ENSEMBLE DES SERVICES MARITIMES FINANCIERS REGROUPE ICI L'ASSURANCE ET LA BANQUE. L'ASSURANCE MARITIME FAIT L'OBJET D'UN SUIVI PAR LA PROFESSION. FAUTE DE DONNÉES GÉNÉRALES, L'ACTIVITÉ BANCAIRE PRISE EN COMPTE ICI NE COMPREND QU'UNE PARTIE DE CE QUI SE RAPPORTE AU MARITIME.

ASSURANCE MARITIME

Définition

Ce secteur comprend les souscriptions d'assurance pour les navires, y compris en construction (« assurance corps ») et pour les marchandises transportées par navire (« assurance facultés »). La standardisation internationale des statistiques conduit à rassembler l'assurance maritime et transport toutes catégories.

Situation internationale

Le volume d'affaires, sinon la rentabilité de la branche, est influencé par la croissance du transport maritime à l'échelle mondiale, activité où la sinistralité est élevée en général.

Après une dégradation des taux et des primes jusqu'en 2000, la tendance au redressement commencée en 2001 se confirme jusqu'en 2004 (le chiffre d'affaires mondial atteint presque 16 milliards de dollars en 2004). Depuis la fin de 2003, un ralentissement de la hausse s'observe, qui incite certains experts à envisager la fin du cycle haussier. Les arrivées de nouvelles capacités de Russie, Corée et Pologne et de nouveaux investisseurs (à Londres et en Scandinavie) ont en effet favorisé l'accroissement de la concurrence et la stabilisation des taux de primes. Concernant l'assurance facultés, la tarification est restée relativement stable. À la différence de l'année 2003 qui a connu peu d'événements majeurs, 2004 enregistre une sinistralité en hausse, tant au niveau de la fréquence des événements qu'à celui des coûts.

Une pression à la hausse des primes se ressent cependant dans la branche, notamment pour les « P & I Clubs » qui ont enregistré des résultats déficitaires au cours des dernières années.

Les entreprises françaises : situation et perspectives

Les entreprises françaises sont très présentes sur le marché international de l'assurance en général et des assurances maritimes et transports en particulier.

Dans un contexte international favorable, le transport maritime français a poursuivi en 2003 la croissance qu'il enregistrait l'année antérieure. La création du Registre international français (RIF) suscite également des anticipations positives.

Selon la profession, après plusieurs années de pertes techniques, le marché français de l'assurance des navires a renoué avec les bénéfices en 2003 et réalisé 10 % du marché mondial en 2004. Bien que la charge des sinistres ait baissé en 2003, la situation est considérée comme encore fragile. Le niveau actuel des primes permet de faire face à un niveau de sinistres ordinaire, mais sans prendre en compte un éventuel événement majeur. Le secteur français de l'assurance facultés (marchandises transportées) est jugé aussi très dynamique, avec 9 % de part de marché.

CHIFFRES-CLÉS DE L'ASSURANCE MARITIME ET TRANSPORT

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Chiffre d'affaires* corps maritimes (M€)	493	407	473	505	537	595	483	451
Chiffre d'affaires facultés maritimes (M€)	505	488	543	496	567	697	654	593
Chiffre d'affaires total maritime (M€) ⁽¹⁾	998	895	1016	1001	1104	1292	1137	1043
Valeur ajoutée (M€) ⁽²⁾	112,5	103,6	123,2	114,5	111,5	151	153	146
Emplois ^{(2) (3)}	1318	1326	1380	1202	1383	1588	1300	nd

Sources : FFSA-DMAT, Insee (comptes de branches).

* Chiffres révisés par rapport à l'édition précédente.

(1) Encaisse de primes brutes. Risques ordinaires et risques de guerre, affaires directes et acceptations, y compris corps fluviaux et plaisance, hors responsabilité civile transport terrestre.

(2) Estimations Ifremer révisées

(3) Equivalents temps plein (etp).

nd : non disponible.

LE SECTEUR BANCAIRE

Les services bancaires à destination des activités maritimes (activités portuaires, marine marchande, etc.) constituent en général des marchés éclatés et concurrentiels, où sont actifs plusieurs établissements bancaires français. Concernant le financement de la construction de navires, trois établissements français se sont même placés parmi les leaders mondiaux du marché. La principale activité bancaire prise en compte ici est le financement des pêches maritimes, seule activité pour laquelle les données disponibles sont assez complètes.

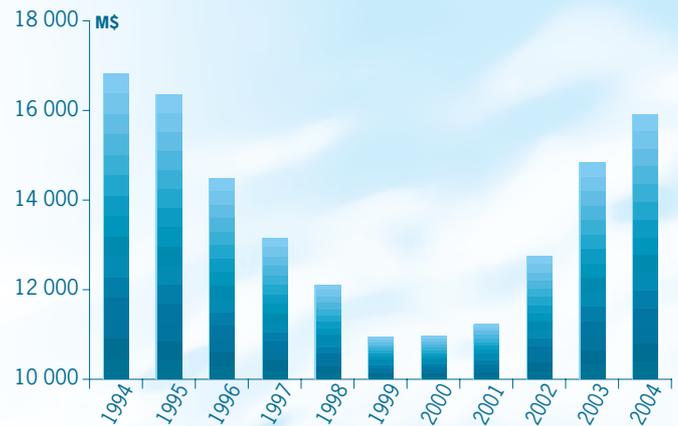
Dans le domaine des concours bancaires au secteur des pêches maritimes, le Crédit maritime mutuel réunit la Société centrale de crédit maritime mutuel (SCCMM) et dix caisses régionales de crédit maritime mutuel présentes sur le littoral métropolitain, aux Antilles et dans l'océan Indien. Au terme d'un accord signé le 10 janvier 2003, ces établissements sont désormais affiliés à la Banque fédérale des banques populaires qui s'est substituée à la Caisse centrale du Crédit coopératif.

La SCCMM représente, dans les domaines bancaire et financier, l'ensemble des établissements aux plans national et communautaire. L'établissement compte 140 agences et 900 personnes.

Elle participe au financement de l'ensemble de la filière pêche et des cultures marines, de la transformation et de la commercialisation des produits de la mer. Elle est notamment le premier intermédiaire financier du secteur des pêches maritimes et gestionnaire exclusif d'une enveloppe de prêts bonifiés destinés à ce secteur. Les conditions bancaires apparaissent donc, pour la pêche, comme un instrument de la politique sectorielle de l'État. Le Crédit maritime assure au moins 90 % des services bancaires au secteur de la pêche. Il est également présent dans les secteurs des ports de commerce et de la plaisance.

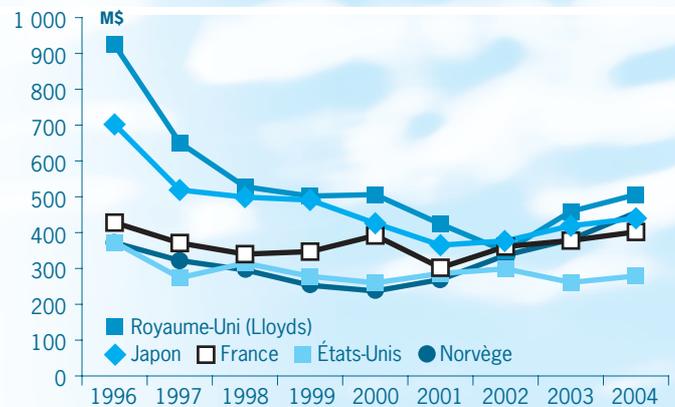
Chiffre d'affaires mondial de l'assurance maritime et transport

Source: Central Union of Maritime Underwriters, Oslo.



Les cinq plus grands marchés mondiaux : corps de navires*

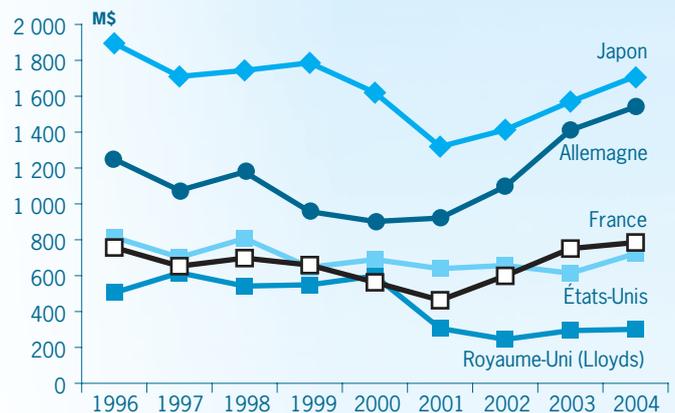
Sources: IUMI.



Définition des périmètres de marché non harmonisée entre pays.
* Hors énergie offshore et responsabilité civile corps.

Les cinq plus grands marchés mondiaux : facultés*

Source: IUMI.



Définition des périmètres de marché non harmonisée entre pays.

	1999 ⁽¹⁾	2000 ⁽²⁾	2001	2002	2003
Produit net bancaire	81,3	88	92	92	100
Valeur ajoutée* (M€)	54,6	58,7	62,6	62,6	68,9
Emplois**	891	908	900	900	900

CHIFFRES-CLÉS
DU CRÉDIT
MARITIME
MUTUEL

Source: Crédit maritime mutuel.

(1) Ensemble des caisses régionales, SCCMM, Fonds de garantie, Union de caisses régionales, Crédit maritime Informatique.

(2) = (1) + CM Vie (société d'assurance-vie).

* Estimation Ifremer à partir des comptes d'exploitation.

** Équivalents temps plein.



SECTEUR PUBLIC

NON MARCHAND

Marine nationale

LA MARINE NATIONALE PREND PART À L'ÉVOLUTION MAJEURE QUE CONNAÎT L'EMPLOI DES FORCES ARMÉES DEPUIS LA FIN DE LA GUERRE FROIDE, À SAVOIR LA PROFESSIONNALISATION ET UN RECENTRAGE DES PRIORITÉS AUTOUR DES MISSIONS DE DISSUASION, DE PRÉVENTION, DE PROJECTION-ACTION ET DE PROTECTION. SON ACTION COUVRE TROIS DOMAINES PRINCIPAUX : LA PARTICIPATION À LA DISSUASION NUCLÉAIRE, L'ACTION OPÉRATIONNELLE, LA PARTICIPATION À LA SAUVEGARDE MARITIME.

LES DOMAINES D'ACTION

- La dissuasion nucléaire est garante de la défense des intérêts vitaux de la France, face à toute puissance majeure ou régionale dotée d'armes de destruction massive et animée d'intentions hostiles.
- L'action opérationnelle rassemble les missions de prévention de développement de situations de crise ou de conflit, et les missions de projection de puissance ou de forces.
- La sauvegarde maritime regroupe l'ensemble des missions permettant de faire face aux menaces émergentes susceptibles de venir de la mer (terrorisme, trafics illicites, piraterie), d'assurer la défense des droits souverains en mer (police des pêches, par exemple) et de maîtriser les risques liés à l'activité maritime (prévention et lutte contre la pollution).

LES MOYENS BUDGÉTAIRES ET LES EFFECTIFS

Le budget de la Marine nationale

La structure du budget de la Marine se caractérise par une forte prééminence du titre V (équipement/investissements : 66 %) par rapport au titre III (fonctionnement : 34 %). La Marine représente en effet le premier budget d'investissement du ministère de la Défense. Cette répartition s'explique par le haut niveau de technicité des équipements mis en œuvre dans un milieu particulièrement sévère, facteur dimensionnant du format de la Marine et de ses effectifs.

Troisième annuité de la loi de programmation (LPM) 2003-2008, le budget 2005 a marqué la continuité de l'effort de redressement engagé en 2003 et 2004 pour remettre à niveau la disponibilité des matériels, renouveler et moderniser les équipements et préparer l'avenir par un effort soutenu en faveur de la recherche.

La priorité pour la Marine est la reconquête de la disponibilité des bâtiments. Pour les six années que couvre la LPM, les dépenses les plus importantes concernent l'entretien programmé des matériels sur les bâtiments, sous-marins et aéronefs : il constitue environ 25 % du titre V et est en augmentation de 5 % par rapport à la LPM 1997-2002.

Le fonctionnement (titre III) doit permettre d'assurer la rémunération des marins (Rémunérations et charges sociales, RCS) et de leur donner, par l'intermédiaire de directions et de services de soutien, les moyens courants de leur action.

En 2005, les autorisations de programmes (APR.) ouvertes par la loi de finances initiale s'élèvent donc à 5 954 M€.

Les effectifs de la Marine

La professionnalisation aura conduit à un changement de format très sensible pour la Marine. Ainsi, entre 1996 et 2002, les effectifs sont passés de 70 000 à 55 000 militaires et civils. Ils sont désormais stabilisés à ce niveau.

Pour 2005, les plafonds d'emploi prévoient 5 150 officiers (y compris les élèves officiers), 29 000 officiers mariners, 8 400 quartiers-maîtres et matelots et 1 500 volontaires. La part prépondérante des officiers mariners traduit le caractère hautement technique des métiers de la Marine, les quartiers-maîtres, matelots et volontaires remplissant des fonctions d'opérateur.

Le personnel civil, très présent au sein des services de soutien de la Marine (commissariat, service de soutien de la flotte, bases de l'aviation navale), constitue aujourd'hui 20 % du personnel de la Marine. Ces 10 000 agents se répartissent en deux grandes catégories statutaires de taille équivalente : le personnel sous statut ouvrier et le personnel fonctionnaire.

	2000	2001	2002**	2003	2004	2005	2006*
Personnel civil	9 502	9 205	10 157	10 296	10 291	10 064	10 064
Personnel militaire	49 491	45 387	44 276	44 267	44 131	43 195	43 960
dont appelés et volontaires	5 018	1 667	1 613	1 601	1 596	1 515	1 509
Total	58 993	54 592	54 433	54 563	54 422	53 259	54 024

Source : État-major de la Marine.

* Projet de loi de finances.

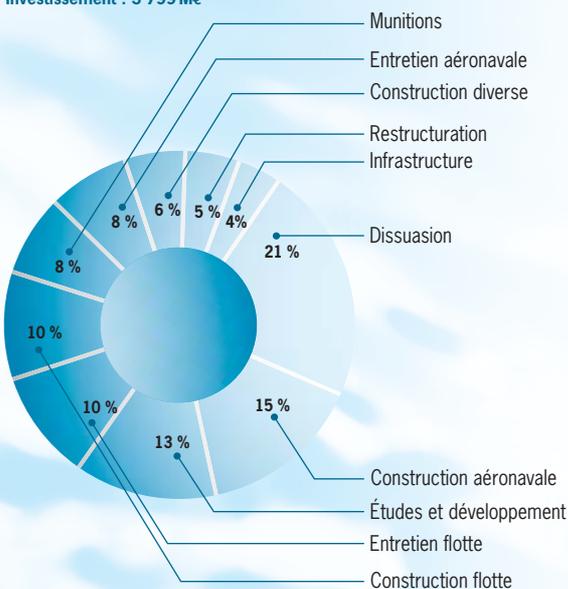
** Il n'y a plus d'appelés depuis 2002 (professionnalisation des armées).

EFFECTIFS
BUDGÉTAIRES
DES PERSONNELS
CIVIL ET MILITAIRE
DE LA MARINE

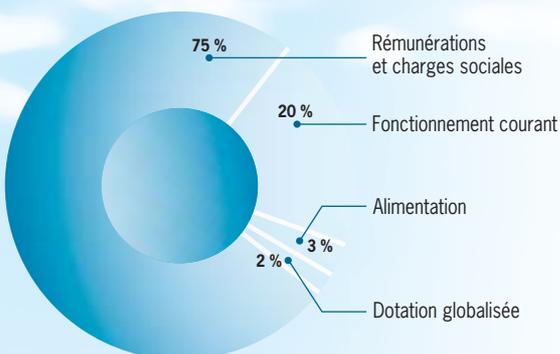
Budget de la Marine nationale

Source : État-major de la Marine.

Investissement : 3 799 M€



Fonctionnement : 1 975 M€



Équipements navals et aéronavals

Source : État-major de la Marine.

Matériels principaux	2005	2008 (fin LPM)	Modèle d'armées 2015
Porte-avions	1	1	2
Avions embarqués	60	61	60
Avions de patrouille maritime	28	28	22
Hélicoptères de combat	46	52	51
SNLE	4	4	4
SNA	6	6	6
Frégates antiaériennes	3	3	4
Frégates multimissions*	22	22	22
Frégates de surveillance	6	6	6
Bâtiments antimitines	14	14	16
Bâtiments logistiques**	5	5	6
Bâtiments de transport légers et patrouilleurs	15	15	16

LPM : loi de programmation militaire.

* Elles regroupent les frégates multimissions d'action vers la terre (Fremm AVT), les frégates anti-sous-marines, les frégates de type « La Fayette » et les avisos A69.

** Pétroliers ravitailleurs et bâtiments ateliers.

Enfin, la réserve opérationnelle (5 500 postes en 2005, 7 700 en 2012) est chargée de fournir à la Marine les compléments qui lui sont nécessaires pour remplir ses missions. La réserve civile comprend 24 000 marins.

PERSPECTIVES

Renouvellement de la flotte

La loi de programmation militaire a pour objectif de renouveler la flotte (sous-marine et de surface) de haute-mer et de conforter le renouvellement de l'aviation navale : commande de huit frégates multimissions et de deux sous-marins nucléaires d'attaque de type Barracuda, livraison de dix-sept avions Rafale et des sept premiers NH-90.

Au terme de la loi de programmation militaire, la Marine verra une amélioration de sa capacité de protection antiaérienne : livraison de deux frégates de type Horizon. En outre, la Marine restaure la permanence du groupe aéronaval et améliore sa capacité de projection et de commandement, grâce à la livraison de deux bâtiments de projection et de commandement (BPC).

La Marine lance des programmes conformes aux nouvelles orientations de la stratégie navale, qu'ils ressortissent à la fonction de projection/action (missile de croisière naval) ou à la fonction de protection (Spatonav) :

- 250 missiles de croisière navale (MDCN) doivent être livrés à partir de 2011 pour embarquer sur des frégates multimissions et des sous-marins et fourniront une capacité de frappe dans la profondeur ;

- les moyens de surveillance et de sauvegarde des approches maritimes sont renforcés afin de contribuer à la lutte contre le terrorisme et les trafics illicites, ainsi qu'aux missions traditionnelles de l'État en mer : programme Spationav, modernisation de la chaîne des sémaphores, programme de renouvellement des vedettes de la gendarmerie maritime.

Le deuxième porte-avions

Le choix de la propulsion classique a été officialisé le 13 février 2004 par le président de la République. Ce choix doit permettre de réaliser une économie de 10 % sur le coût de possession et ouvre la voie à une coopération avec le Royaume-Uni pour un futur porte-avions britannique, adapté aux besoins spécifiques nationaux (mise en œuvre d'une aviation conventionnelle avec catapultes et freins d'appontage). Bien que les groupes aériens et les concepts d'emplois des porte-avions français et britanniques soient différents, il y a en effet une convergence de besoins et de calendrier entre les deux Marines.

D'un déplacement plus important que son aîné, le deuxième porte-avions disposera de marges d'évolution significatives pour intégrer les futures générations d'avions. Après le passage en phase programme en 2005, la réalisation du bâtiment devrait débiter milieu 2007 pour une mise en service en 2015, date à laquelle le *Charles-de-Gaulle* devra changer ses deux cœurs nucléaires.

LA MARINE NATIONALE ET L'EUROPE

L'action de la Marine est, et sera, de plus en plus intégrée dans une série d'engagements opérationnels avec nos partenaires européens. Au Conseil européen d'Helsinki en 1999, les quinze États membres se sont fixés comme objectif la capacité de projeter une force comprenant, le cas échéant, des éléments navals.

Dans le domaine naval, la France a présenté une contribution importante avec comme objectif d'apporter un concours opérationnel suffisant pour :

- maîtriser l'information dans l'environnement maritime avec, en particulier, des aéronefs de patrouille maritime, des frégates antiaériennes et des Hawkeye ;
- participer au déroulement des opérations avec les structures de commandement, le groupe aéronaval articulé autour du porte-avions, de son groupe aérien, de son escorte de frégates, d'un sous-marin nucléaire d'attaque et de moyens amphibies.

Par ailleurs, elle participe à l'*Euromarfor* avec l'Espagne, l'Italie et le Portugal, ainsi qu'à la force navale franco-allemande (FNFA). L'*Euromarfor* a été activée en océan Indien et en mer Rouge de février 2002 à décembre 2004 dans le cadre de l'opération *Enduring Freedom*. La FNFA y contribue également (à l'été 2003 et depuis début 2005). Ces engagements européens ont vocation à se développer et des réflexions sont en cours pour les inscrire dans un cadre plus large avec le concept Eumarc (EU Maritime Reaction Capability).

Dans le domaine de l'armement, la Marine apporte une contribution déterminante à l'essor d'une Europe de l'armement par la voie de coopérations bilatérales ou multilatérales (Fremm, Horizon, NH-90) et de l'organisation conjointe de coopération en matière d'armement (Occar qui regroupe le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Italie et la France) pour les systèmes de défense aérienne PAAMS (Principal Anti Air Missile System) basés sur le missile Aster (famille sol-air future).

Intervention publique

L'ÉTAT INTERVIENT DANS PLUSIEURS DOMAINES DE L'ACTIVITÉ MARITIME : ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX (RÉGIME DE TRAVAIL DES GENS DE MER, PROTECTION SOCIALE), RÉGLEMENTAIRES (NOTAMMENT SUR LE DOMAINE PUBLIC MARITIME) ET ÉDUCATIFS (FORMATION DES GENS DE MER). IL REMPLIT DES MISSIONS TECHNIQUES (SIGNALISATION, SURVEILLANCE, SÉCURITÉ) À TRAVERS LES SERVICES DÉCONCENTRÉS.

DÉPENSE PUBLIQUE MARITIME

La dépense publique maritime en 2005 s'apprécie principalement par le budget « Équipement, Transports, Aménagement du territoire, Tourisme et Mer » - section budgétaire « Mer », qui recense les principaux moyens consacrés aux missions du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer (MTEM) dans le domaine maritime : sécurité et sûreté maritimes, circulation et sûreté portuaire, infrastructures portuaires, réglementation des activités maritimes, formation et accompagnement des gens de mer, contrôle des pêches, gestion et protection du littoral. Entre 2003 et 2005, l'intervention publique dans le domaine maritime, au titre du budget « Mer », a crû au total de 10,6 %. La subvention de l'État à l'Établissement national des invalides de la Marine (ÉNIM) en constitue à elle seule près de 72 %.

ADMINISTRATION DES AFFAIRES MARITIMES

Les services déconcentrés

Les services déconcentrés de l'administration chargée de la mer comprennent :

- les services déconcentrés des Affaires maritimes : services généralistes (directions régionales et directions départementales) et services opérationnels spécialisés dans la sécurité maritime (par exemple Cross, centres de sécurité des navires) ;
- les services maritimes au sein des directions départementales de l'Équipement (DDE), compétents en matière de signalisation maritime (Phares et Balises) et en matière de lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer par les hydrocarbures (Polmar-terre).

Les personnels

Les personnels œuvrant dans le domaine maritime relèvent de deux catégories :

- les personnels des Affaires maritimes, positionnés sur la section budgétaire Mer, qui représentaient, au 1^{er} janvier 2005, 2 547 agents en services déconcentrés (hors Direction, MSI, ÉNIM). Ils assurent :
 - des missions administratives dans le domaine de la gestion des gens de mer (régime de travail, de protection sociale, disciplinaire et pénale, de formation professionnelle des marins) ;
 - des missions techniques dans le domaine de la sécurité des navires (centres de sécurité), dans celui de la navigation maritime (Cross), en matière économique (réglementation des pêches maritimes et des cultures marines, gestion du domaine public maritime affecté aux cultures marines, contrôle sanitaire et technique des produits de la mer, statistiques et quotas de pêche) ;
 - des missions de police et des fonctions dans les tribunaux maritimes et commerciaux ;

- les personnels en charge des missions de phares et balises et de lutte contre les pollutions par hydrocarbures, qui émargent au titre de la section XXIII « Services communs et urbanisme » et qui représentent environ 950 personnes.

En matière de signalisation maritime, ces personnels sont chargés d'étudier, de proposer et de mettre en œuvre des solutions adaptées du point de vue nautique (types d'aide à la navigation) et physique (tourelle, bouée). Ils possèdent des compétences en électronique et génie civil pour remettre en état les aides à la navigation. Ils participent à la diffusion de l'information nautique aux navigateurs (travaux, défauts, réparations). Les services du littoral assurent également des missions dans le cadre des plans Polmar-terre, en ce qui concerne la gestion des centres de stockage de matériels de lutte contre les pollutions maritimes accidentelles par les hydrocarbures, ainsi que l'organisation d'exercices sous la direction des préfets.

L'ÉNIM

L'Établissement national des invalides de la Marine (ÉNIM) est l'une des directions du MTEM :

- service central de l'État, il élabore la législation et la réglementation relatives au régime de protection sociale des gens de mer ;
- établissement public à caractère administratif, il assure la gestion des prestations sociales pour les marins et leurs familles, et procède au recouvrement des cotisations sociales dues par les entreprises d'armement et les marins qu'elles emploient. Il intervient en matière de prévention des risques professionnels.

L'ÉNIM, dont les services centraux sont situés à Paris, dispose de trois centres de prestations d'assurance maladie (Saint-Malo, Lorient et Bordeaux), du centre des pensions à Paimpol et du centre national de liquidation des rôles d'équipage qui, implanté à Saint-Malo, assure le recouvrement des dettes sociales dont sont redevables les ressortissants du régime. L'effectif des personnels employés dans les différentes unités s'élevait en moyenne à 506 agents en 2004.

L'importance relative de la subvention d'équilibre versée par l'État trouve pour une large part son explication dans la démographie du régime marquée par une décroissance continue du nombre des actifs (- 8,6 % de 2000 à 2004) et une progression du nombre des pensionnés. Le rapport actifs/inactifs est ainsi passé de 1 pour 2,6 en 1995 à 1 pour 3,2 en 2004.

SIGNALISATION, SURVEILLANCE, SÉCURITÉ EN MER, SAUVETAGE

Signalisation : les Phares et Balises

Élément primordial de la sécurité maritime, le dispositif de signalisation des côtes de France et départements d'outre-mer comprend environ 6 500 établissements de signalisation maritime, dont 3 700 phares et feux; 2 350 bouées, dont 1 230 lumineuses; 2 systèmes de radionavigation.

La mission de signalisation maritime relève du MTEM. Elle est confiée à la direction des Affaires maritimes (DAM). Les personnels affectés à la signalisation maritime sont au nombre de 950 environ (administration centrale, services du littoral, réseau technique et de formation). Le dispositif de signalisation maritime est mis en œuvre par le réseau des services maritimes spécialisés et des DDE (23 services en métropole, 9 services en outre-mer).

Les missions du réseau des Phares et Balises, dont la plus ancienne est la signalisation maritime, sont tirées de l'application de la convention Solas. Les principales sont :

- la fourniture d'un système d'aides à la navigation conforme et adapté aux navigateurs, afin de leur permettre de circuler à l'écart des dangers ;
- la participation à l'information des navigateurs sur l'état de ce système.

La maintenance des établissements de signalisation maritime est assurée par trente-quatre centres de balisage implantés sur le littoral métropolitain et dans les DOM-TOM. La flottille des Phares et Balises comprend une cinquantaine de navires de toutes tailles répartis dans les différents centres.

Le centre d'études maritimes et fluviales (Cetmef) est un service d'études et de recherche, prestataire de service de l'administration centrale et des services extérieurs. Il joue un rôle de veille technologique et de développement de nouveaux produits (aides et dispositifs de sécurité intéressant la navigation maritime). Il concourt, par ses avis, à l'élaboration des politiques et au suivi des dispositifs existants d'aide à la navigation.

Sécurité, surveillance, sauvetage

Les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (Cross) sont des services spécialisés des Affaires maritimes, placés sous l'autorité organique de la DAM. Ils coordonnent l'emploi des moyens navals et aériens des administrations concourant à l'action de l'État en mer : Marine nationale, armée de l'air, gendarmerie nationale, douanes, sécurité civile, Affaires maritimes. Ils recourent également pour leur mission aux canots et vedettes de la SNSM, ainsi qu'à des moyens privés sur zone (navires de commerce, de pêche et de plaisance) qui ont l'obligation, quand ils sont à proximité d'une situation de détresse, de participer aux opérations de recherche et de sauvetage. Les Cross disposent d'une chaîne de radiocommunication littorale réalisée et entretenue par le Cetmef. Ils s'insèrent dans le réseau international des « centres de coordination du sauvetage maritime » institué par la convention de Hambourg de 1979 sur le sauvetage maritime.

Crédits affectés au budget "Mer" (LFI)

Source : MTEM/DAM.

Unité : Millions €	2003	2004	2005
Administration générale	94,7	96,7	98,8
dont dépenses de personnel ⁽¹⁾	82,5	84,6	86,7
dont dépenses de fonctionnement courant, dépenses de formation, d'informatique	11,1	11,3	11,3
dont dépenses d'investissement	0,8	0,8	0,8
Gens de mer ⁽²⁾	11,3	10,3	10,2
Subvention d'État à l'ÉNIM	721,4	777,7	822,0
Police et sécurité maritimes	26,0	27,2	30,6
Ports maritimes et littoral	115,6	120,0	119,3
Flotte de commerce	63,1	62,1	60,8
Total	1 032,1	1 094,0	1 141,7

(1) Exécution sur la section « services communs » et transfert d'une partie des crédits enseignement maritime secondaire vers la section « agriculture et pêche » du ministère de l'Agriculture.

(2) Diminution du poste due à la baisse du nombre de marins concernés par les plans de sortie de flotte à la pêche et au commerce pour lesquels l'État verse une indemnité sous forme d'allocation compensatrice de revenus ou d'indemnité pour cessation anticipée d'activité. Ces dispositifs sont des dispositifs de guichet.

Budget de l'ÉNIM

Source : ÉNIM.

	2000	2001	2002	2003	2004
Budget ÉNIM, charges (M€)	1 455	1 433	1 478	1 523	1 507
Subvention de l'État (M€)	704	708	688	745	778

Évolution du nombre de prestataires de l'ÉNIM

Source : ÉNIM.

	1995	2000	2004
Nombre d'actifs	45 541	43 503	39 748
Nombre de pensionnés	121 524	125 651	129 389
Nombre de prestataires	269 083	240 837	217 525

Crédits affectés à la police et à la signalisation maritimes

Source : MTEM/DAM.

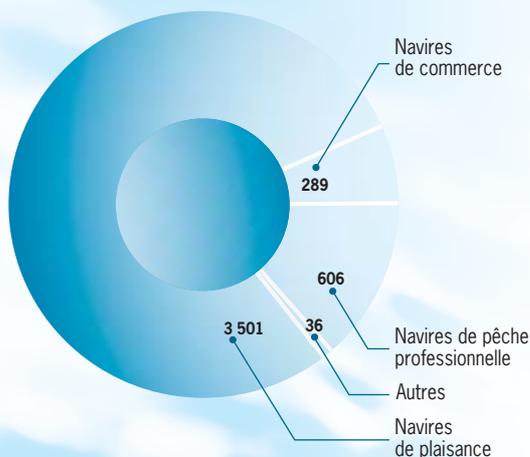
Budgets exécutés jusqu'en 2004, LFI 2005.

Unité : Millions €	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Dépenses ordinaires	7,7	8,0	8,0	8,1	9,4	12,4*
Dépenses en capital	13,9	13,4	16,0	18,0	17,8	18,3
Total	21,6	21,4	24,0	26,1	27,2	30,7

* En 2005, changement de périmètre dû à l'expérimentation de la LOLF en Manche-mer du Nord. Un montant important de dépenses, y compris de structure, a été ventilé.

Répartition des opérations 2005 par type d'engins impliqués (zones à responsabilité française)

Source : statistiques Cross.



La SNSM en chiffres

3 500 sauveteurs en mer permanents bénévoles

1 200 sauveteurs saisonniers

26 centres de formation

1 200 bénévoles permanents administratifs

40 salariés dans les services du siège et ateliers de réparation du matériel

Flotte de la SNSM

146 embarcations de haute mer (canots tous temps et vedettes)

465 embarcations pneumatiques côtières

En 2003

370 000 heures de bénévolat

5 800 heures de sortie de sauvetage en mer

10 102 personnes secourues

Plus de 40 % du temps total d'intervention en mer des moyens nautiques maritimes de sauvetage

Il existe cinq Cross métropolitains (Gris-Nez, Jobourg, Corsen, Étrel et La Garde), deux Cross outre-mer à Fort de France et à la Réunion. Deux « Maritime Rescue Coordination Center » (MRCC) à Papeete et à Nouméa assurent la coordination des opérations de sauvetage dans les zones sous responsabilité française du Pacifique.

Ils sont chargés de :

- la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer ;
- la surveillance de la circulation maritime ;
- la surveillance des pêches maritimes ;
- la surveillance des pollutions ;
- la diffusion des renseignements de sécurité maritime.

Trois d'entre eux (Gris-Nez, Jobourg, Corsen) ont en charge la surveillance de la navigation maritime dans les dispositifs de séparation du trafic du Pas-de-Calais, des Casquets et d'Ouessant. Le Cross Étrel a une vocation plus marquée en matière de sauvetage et de surveillance des pêches, tandis que celle du Cross La Garde est davantage tournée vers le sauvetage au profit de la plaisance et des loisirs nautiques et vers la surveillance des pollutions.

Sous l'autorité organique du MTEM et sous l'autorité opérationnelle du préfet maritime, ils assurent, par délégation de ce dernier, une veille permanente, la réception des alertes, la direction des opérations de recherche et de sauvetage.

En 2005, les Cross et les centres d'outre-mer ont traité 7 693 opérations, soit une augmentation de 3,4 % par rapport à 2004 (7 439 opérations). La plaisance et les loisirs nautiques représentent 79 % des opérations de secours coordonnés par les Cross, qui enregistrent un pic de leur activité durant la saison estivale.

La Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), organisme privé reconnu d'utilité publique, assume bénévolement et sous contrôle des Cross une part prédominante du sauvetage. Association à but non lucratif, la SNSM est financée par des dons privés pour près de la moitié de son budget, le reste provenant de subventions de l'État, des régions, départements et collectivités locales.

Budget de la SNSM* (M€)

	2000	2001	2002	2003*	2004**
Budget de fonctionnement	6,1	7,9	8,2	9,5	9,8
Budget d'équipement	3,3	3	3,9	5,1	5,6
Total	9,4	10,9	12,1	14,6	15,4

Source : SNSM.

* Exécuté jusqu'en 2002, voté en 2003.

** Ligne « Mission sociale » du compte d'emploi des ressources 2004.

FORMATION ET ENSEIGNEMENT

Enseignement maritime

Cette section couvre les filières de formation et d'enseignement émergeant au budget « Mer ».

Le dispositif de formation des marins comprend plusieurs niveaux, du certificat d'aptitude professionnelle au métier de pêcheur et aux diplômes d'officier des écoles nationales de la marine marchande.

- Les lycées d'enseignement maritime et aquacole (LEMA) assurent les formations initiale et continue de marins qualifiés, d'aquaculteurs et de certains officiers de la pêche. Les personnels de l'enseignement maritime secondaire sont passés sous statut public.
- Les quatre écoles nationales de la Marine marchande (ENMM) du Havre, Saint-Malo, Nantes et Marseille assurent la formation des officiers appelés à servir principalement à bord des navires de commerce.
- D'autres établissements, privés ou associatifs, existent également.

Pour intégrer les nouvelles normes internationales de formation (STCW) et faire face aux difficultés de recrutement et au raccourcissement des carrières des marins (pêche et commerce), une réforme de l'enseignement a été mise en œuvre à partir de 2003. Elle vise à ouvrir les professions maritimes à de nouveaux publics, à fidéliser les marins et à adapter la formation à l'évolution des besoins des armements et des attentes des marins.

Crédits affectés à la formation des gens de mer (budgets exécutés jusqu'en 2005, PLF 2006)

Source : MTEM/DAM.

Unité : Millions €	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Subvention ENMM	1,9	2,7	2,4	2,7	2,2	2,3
<i>dont fonctionnement</i>	1,5	1,4	1,7	1,6	1,6	1,7
<i>dont équipement</i>	0,4	1,3	0,7	1,1	0,6	0,6
Subvention Agéma*	15,2	4,4	0	0	0	0
Subvention lycées professionnels maritimes	0,1	0,1	0,3	1	1,7	1,9
<i>dont fonctionnement</i>	0	0	0,3	1	1,5	1,7
<i>dont équipement</i>	0,1	0,1	0	0	0,2	0,2
Établissements privés	0,7	0,9	0,9	0,7	1	0,7
Sous-total Gens de mer	17,9	8,1	3,6	4,4	4,9	4,9
Bourses et formation professionnelle continue	2,9	3,3	3,5	2,8	2,8	3
Total enseignement maritime	20,8	11,4	6,2	7,2	7,7	7,9

* A partir de 2002, la subvention Agéma est calculée en tenant compte des personnels Agéma passés sous statut public. Association dissoute le 15 septembre 2003.

Formations initiales LEMA

Source : MTEM/DAM.

Nombre élèves	2000/01	2001/02	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06
Pêche	808	783	768	391	797	707
Conchyliculture	354	334	328	316	276	318
Marin de commerce	148	140	176	175	175	194
Pêche et marine marchande	428	388	403	391	421	414
Total	1 738	1 654	1 675	1 688	1 669	1 633

Répartition des étudiants selon les établissements

Sources : Bureau de l'éducation et de la formation maritime, DAM.

Année scolaire	2000/01	2001/02	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06
Formations initiales LEMA	1 738	1 654	1 675	1 688	1 669	1 633
Formations continues LEMA	1 988	1 805	1 789	1 798	1 802	1 793
ENMM	1 051	1 040	1 036	1 042	998	1 010
Total	4 777	4 499	4 500	4 528	4 469	4 436

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Budget annuel des ENMM (M€)
Le Havre	1,3	1,3	1,2	1,2	1,4	1,4	
Saint-Malo	0,6	0,9	0,7	0,8	1,0	1,5	
Nantes	1,0	1,1	0,9	1,0	1,3	1,0	
Marseille	1,2	1,5	1,7	1,8	2,3	2,0	
Total	4,1	4,8	4,5	4,8	6,0	5,9	

Source : MTEM/DAM.

Formation et enseignement toutes filières

Principaux établissements et formations aux activités maritimes et aux sciences marines en 2004

Sources : Association pour la promotion des métiers de la mer,
Institut océanographique.

	Enseignement secondaire et supérieur court (jusqu'à BAC+2)		Enseignement supérieur long (à partir de BAC+3)		
	Type de diplôme	Établissements	BAC+3, BAC +4	BAC+5	Établissements
Industries nautiques et navales					
Architecture navale				DEA, DESS	Ensta, Ensieta, Centrale Nantes Écoles d'architecture et ingénieurs
Construction et réparation navale	CAP, BEP, Bac Pro, DUT, BTS	Nombreux lycées professionnels			ESIM, Ensieta, Centrale Nantes, Ensta, Ensieta
Filière Pêche maritime et cultures marines					
Commercialisation produit pêche (mareyeur, poissonnier)	CAP	Lycées maritimes, CFA, Centre de formation des produits de la mer, Céfimer			Innomer
Marin-pêcheur	CAPM, BEPM, CIN	Lycées maritimes de Boulogne-Le Portel, Cherbourg, Étel, Fécamp, Ciboure, Lorient, Nantes, Paimpol, La Rochelle			ENMM
Employés conchylicoles, ostréiculteurs	CAPM, BEPM	Lycées professionnels maritimes, CFPPA			Universités Nancy, Rennes, Montpellier, Intechmer, Ensar
Chef d'exploitation de cultures marines	Bac Pro, BEPM, CAPM	LMA Étel, Cherbourg, Sète, Saint-Malo, La Rochelle			
Pisciculteur	CAPM, BEPM	Lycées professionnels maritimes, CFPPA, Cempama, LEGTA			Universités Nancy, Rennes, Montpellier, Intechmer, Ensar, Creufop, Écoles d'agriculture et vétérinaires
Recherche marine					
Biologiste	DU, DTSM, DEUST		Licence professionnelle, DU	DESS, Master	Ensar, Universités Marseille, Boulogne-sur-Mer, Caen, UBO
Chercheur technicien en environnement	DEUST				Intechmer, universités, écoles ingénieur
Climatologue				DEA	Universités Lyon, Grenoble, Jussieu, Toulouse
Géologue géosciences marines	BTS, DEUST, Bachelor, océanographe	ENSG (Nancy)	Maitrise	DEA, Master	ISTG, ENSMN, ENSPM, ENSG, ENSMP, ENSPS, Universités Grenoble, Paris VI, Orsay
Halieute			Licence professionnelle	DESS	Universités Caen et Boulogne-sur-Mer, Ensar
Chimie marine	DEUST, DTSM			Masters	ENSC, Ceram
Océanographie physique	DTSM, "Bachelor" océanographe			Masters	ISITV, Ceram, Ensieta
Ingénieur en électronique, télécommunications	DEUST, DUT			DEA, DESS	Ensta, Universités Le Mans, St-Étienne, Toulon
Ingénieur recherche marine				DEA, DESS	ENSG-IGN, Universités Paris VI, Marne-la-Vallée, Toulon, Versailles
Ingénieur et technicien en aquaculture	DUT, DTSM			DEA	Ensar, INAPG, Enitab, Creufop, Intechmer
Technicien/mécanicien	DTSM, DEUST				Ensta, Centrale Nantes, ESIM, ISITV, Intechmer, Université (Calais)
Techniciens de laboratoire	Bac technologique, Bac Pro, BT, BTS, DUT	Nombreuses écoles			
Océanographie					
Marine nationale	Formation complémentaire post BEP, EILD, École de Maistrance	CIN Saint-Mandrier, Brest		Officiers de carrière	École navale, École du Commissariat de la Marine

« Bachelor » océanographe	Diplôme Intechmer en « Prospection du milieu marin » (3 ans)
BEP	Brevet d'études professionnelles (2 ans)
BEPM	Brevet d'études professionnelles maritimes (2 ans)
BJEPS	Brevet professionnel de la jeunesse, de l'éducation populaire et du sport
BTS	Brevet de technicien supérieur
CAPM	Certificat d'aptitude professionnelle maritime (3 ans)
Cefimer	Centre de formation inter-entreprises aux métiers de la mer
CFA	Centre de formation des apprentis
CFPPA	Centre de formation professionnelle et de promotion agricole
CIN	Centre d'instruction naval
DEA	Diplôme d'études approfondies (bac+5)
DESS	Diplôme d'études supérieures spécialisées (bac+5)
DEUST	Diplôme d'études universitaires scientifiques et techniques (bac+2)
DTSM	Diplôme de technicien supérieur de la mer (bac+2, Intechmer)
DU	Diplôme universitaire (bac+2 à 6)
EILD	Engagement initial de longue durée
ENMM	École nationale de la marine marchande
ENSA	École nationale supérieure d'agronomie
Ensia	École nationale supérieure des industries agricoles et alimentaires
ENSHMG	École nationale supérieure d'hydraulique et de mécanique de Grenoble
Ensieta	École nationale supérieure d'ingénieurs en études et techniques d'armement
Ensta	École nationale supérieure des techniques avancées
ENV	École nationale vétérinaire
ESA	École supérieure d'agriculture
ESIM	École supérieure des ingénieurs de Marseille
Innomer	Institut pour l'innovation et la valorisation des produits de la mer
INPP	Institut national de plongée professionnelle
INSA	Institut national des sciences appliquées
Intechmer	Institut national des sciences et techniques de la mer (Cherbourg)
LMA	Lycée d'enseignement maritime et aquacole
LPA	Lycée professionnel agricole
UBO	Université de Bretagne occidentale

Protection de l'environnement littoral et marin

LES MILIEUX CÔTIERS SONT SOUMIS À DES PERTURBATIONS MULTIPLES D'ORIGINE NATURELLE OU LIÉES AUX ACTIVITÉS HUMAINES. FACE AUX CONSÉQUENCES DE CES PERTURBATIONS, DES POLITIQUES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT LITTORAL ET MARIN SONT MISES EN PLACE AU NIVEAU NATIONAL MAIS ÉGALEMENT DANS LE CADRE D'INSTITUTIONS INTERNATIONALES AUXQUELLES LA FRANCE PARTICIPE. ELLES CONCERNENT NOTAMMENT LA PRÉVENTION, LA RÉDUCTION ET L'ÉLIMINATION DES POLLUTIONS, LA RÉPARATION DES DOMMAGES, L'ACQUISITION, LE TRAITEMENT ET LA DIFFUSION DE L'INFORMATION ENVIRONNEMENTALE.

LA PROTECTION ENVIRONNEMENTALE MONTRE AINSI UNE FORTE DIVERSITÉ, AUSSI BIEN DU POINT DE VUE DES CATÉGORIES D'INTERVENANTS (ADMINISTRATION, AGENCES PUBLIQUES, COLLECTIVITÉS LOCALES, ÉTABLISSEMENTS DE RECHERCHE ET D'EXPERTISE) QUE DE CELUI DES RÉGLEMENTATIONS À APPLIQUER, DES TYPES DE PROBLÈMES POSÉS ET DE LEURS MODES DE TRAITEMENT.

CE CHAPITRE REFLÈTE LA DIVERSITÉ DU SUJET. IL PORTE SUR : LA SURVEILLANCE ET LA PROTECTION DE LA QUALITÉ DES EAUX CÔTIÈRES ; LA LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS ACCIDENTELLES ET LA GESTION DES DÉCHETS ; LA PROTECTION DU PATRIMOINE ÉCOLOGIQUE ET PAYSAGER.

LA PROTECTION DE LA QUALITÉ DES EAUX LITTORALES

De nombreuses activités humaines sont sensibles aux phénomènes de pollution des eaux littorales, directement ou indirectement, via les pollutions sur les écosystèmes aquatiques. Cette sensibilité a conduit à la mise en place de diverses mesures de protection de la qualité des eaux au niveau national, parmi lesquelles les réseaux de surveillance, l'action des agences de l'Eau et les programmes de gestion des eaux usées occupent une place centrale.

Les réseaux de surveillance des eaux et des ressources littorales

Surveillance et prévention : l'information produite par les réseaux de surveillance est importante pour la détection et le suivi de risques sanitaires et environnementaux. Les données des réseaux forment la base de programmes d'information des usagers du littoral concernant la qualité de l'environnement, permettant la prévention de risques sanitaires.

La surveillance dans le long terme : la surveillance fournit une partie des bases scientifiques nécessaires à l'élaboration et l'ajustement des normes environnementales ; elle permet d'évaluer l'efficacité des politiques de gestion du milieu côtier et de prévention des risques sanitaires et environnementaux. Les séries de long terme générées par la surveillance constituent en outre un véritable patrimoine permettant de retracer l'évolution longue de la biodiversité.

La surveillance porte sur :

- les paramètres généraux de qualité des eaux (salinité, température, turbidité et, plus spécifiquement, s'agissant de l'eutrophication : nutriments, chlorophylle a, oxygène dissous ;
- les contaminants chimiques (métaux, pesticides, hydrocarbures aromatiques polycycliques) ;
- la microbiologie sanitaire ;
- le phytoplancton et les phycotoxines ;
- la flore et la faune benthiques.

La directive cadre sur l'eau (DCE)

La directive du Parlement européen et du Conseil 2000/60/CE du 23 octobre 2000, établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau, a pour objectif général le « bon état » des eaux souterraines, eaux de surface et eaux littorales (eaux de transition des estuaires, eaux côtières, eaux territoriales), dans un horizon de quinze ans (2015). Cet objectif général implique les actions suivantes :

- gérer de façon durable les ressources en eau ;
- prévenir toute dégradation des écosystèmes aquatiques ;
- assurer un approvisionnement suffisant en eau potable de bonne qualité ;
- réduire la pollution des eaux souterraines ;
- réduire les rejets de substances dangereuses et supprimer les rejets des substances dangereuses prioritaires ;
- contribuer à atténuer les effets des sécheresses et des inondations.

La directive laisse à chaque État membre le soin d'apprécier le « bon état » écologique et chimique de ses différentes masses d'eau de surface sur la base de travaux scientifiques, mais tout en restant dans un cadre normalisé. La directive précise en effet :

- les critères de qualité pour la classification de l'état écologique. Pour les eaux côtières, elle spécifie les paramètres obligatoires.
- les définitions normatives des classifications de l'état écologique (en cinq classes : très bon, bon, moyen, médiocre et mauvais état) pour les rivières, lacs, eaux de transition et eaux côtières, ainsi que la définition des potentiels écologiques maximaux, bon et moyen, et l'établissement des normes de qualité chimique.

Visant à harmoniser la politique communautaire de l'eau depuis 1975, le nouveau texte entraînera l'abrogation de plusieurs directives antérieures. Celles qui concernent les eaux potables, eaux de baignade, eaux résiduaires urbaines et nitrates agricoles, seront cependant maintenues. La DCE a été transposée en droit français le 21 avril 2004 (loi 2004-338).

Le réseau de contrôle de la qualité des eaux de baignades

Le contrôle des eaux de baignade en mer est effectué sous l'autorité du ministère chargé de la Santé publique par les directions départementales des Affaires sanitaires et sociales (DDASS). Les contrôles permettent de déterminer la qualité des zones de baignade non interdites de façon permanente et d'identifier celles qui présentent un risque sanitaire, lié essentiellement à une mauvaise qualité bactériologique de l'eau.

La surveillance est effectuée pendant la saison balnéaire dans 648 communes littorales de métropole et d'outre-mer. Le nombre de points de contrôle en mer est passé de 591 en 1975 à 1869 en 2002. En moyenne, plus de 13 prélèvements sont réalisés par site au cours de la saison balnéaire (soit un total de 24 890 prélèvements en eau de mer pour 2002). Le coût annuel du réseau est estimé à plus de 4,5 millions d'euros, hors frais de personnels, par le ministère chargé de l'Environnement et celui de la Santé.

Les réseaux de surveillance opérés par l'Ifremer

Au niveau national, l'Ifremer est l'un des acteurs principaux de la surveillance du milieu littoral, par la gestion de plusieurs réseaux d'observation et de surveillance de la qualité des eaux. En 1998, le coût de l'ensemble des activités de surveillance de l'Ifremer (coordination de réseaux nationaux et collaboration aux réseaux régionaux, outils de gestion des données environnementales) était estimé à plus de 10,7 millions d'euros en valeur 2002.

- **Le Réseau national d'observation de la qualité du milieu marin (RNO)**, mis en place en 1974 par le ministère chargé de l'Environnement et coordonné par l'Ifremer, produit les données de surveillance que la France diffuse au niveau international : Conseil international pour l'exploration de la mer (CIEM), conventions Oskar et de Barcelone. La surveillance des paramètres de qualité porte sur les masses d'eau de 12 sites, dont deux aux Antilles. Celle des contaminants (métaux lourds, PCB, HAP, pesticides) porte sur les organismes marins (environ 80 points de prélèvements) et sur les sédiments.

La surveillance a pu conduire à des mesures de protection de la santé publique ; les données du RNO servent également au classement des zones conchylicoles par le niveau de certains contaminants chimiques (mercure, plomb et cadmium).

- **Le réseau de surveillance du phytoplancton et des phycotoxines (Réphy)**, créé en 1984, a pour objectifs le recensement des espèces phytoplanctoniques des eaux littorales ainsi que des événements exceptionnels (eaux colorées, espèces nuisibles) ; la protection des consommateurs, assurée par la détection des espèces phytoplanctoniques productrices de toxines et le suivi de ces toxines dans les coquillages. Le Réphy est constitué d'environ 200 points de prélèvement. Les résultats des tests de toxicité peuvent conduire l'autorité compétente (préfet) à décider d'une interdiction de vente et de ramassage de coquillages.

- La mise en œuvre de la DCE va conduire à l'organisation de la surveillance benthique sous maîtrise d'ouvrage déléguée de l'Ifremer. **Un réseau national, Rébent**, s'appuiera sur les méthodes du Rébent-Bretagne, coordonné par l'Ifremer, pour le suivi des communautés benthiques, flore et faune subtidales et intertidales. Ce réseau national vise également la conformité aux directives Habitats, Natura 2000 et aux textes sur les pollutions accidentelles.

- **Le RÉMI, réseau de contrôle microbiologique des zones de production conchylicoles** a été mis en place en 1989 par l'Ifremer pour la surveillance microbiologique et sanitaire des zones conchylicoles conformément aux directives 79/923/CE et 91/492/CE. Les zones sont classées par arrêté préfectoral, après expertise de l'Ifremer.

PROCÉDURE MISE EN PLACE PAR LA DIRECTIVE CADRE SUR L'EAU

La DCE reprend le principe de la gestion par « district hydrographique » mis en place en France depuis la loi sur l'eau de 1962, à savoir la gestion décentralisée des eaux par « bassins versants » grâce à six comités de bassin et six agences de l'Eau. Dans chaque district est désignée une autorité compétente (en France : le préfet coordonnateur de bassin). Le texte introduit des notions nouvelles par rapport à la législation française, concernant par exemple les masses d'eau, la caractérisation des milieux, l'information et la consultation du public, ou encore l'analyse économique.

Les étapes de la procédure sont applicables dans chaque État membre :

- 2003 : identification des districts hydrographiques et désignation des autorités compétentes.

- 2004 : état des lieux du district et analyse économique. Registre des zones protégées et Information du public

- 2006 : programme de surveillance de l'état du milieu. Consultation du public sur les calendriers et programme d'élaboration du plan de gestion puis sur la « synthèse des questions importantes » (2007) et sur le « projet de plan de gestion » (2008).

- 2009 : établissement du programme de mesures. Publication du plan de gestion de chaque district

- 2012 : tous les programmes de mesures sont opérationnels.

- 2013 : révision de l'état des lieux de chaque district.

- 2015 : a) réalisation des objectifs de « bon état » (sauf dérogation). b) révision des programmes de mesures et plans de gestion, précédée par une consultation du public. c) la révision se déroulera en trois étapes (2012, 2013, 2014) ; elle sera réitérée tous les six ans.

Une stratégie commune pour la mise en œuvre de la DCE a été définie en mai 2001 par les directeurs de l'Eau européens, au moyen de groupes de travail thématiques pilotés par la Commission européenne ou des États membres. Les groupes ont réalisé des guides méthodologiques permettant une application harmonisée et cohérente de la directive. La France était représentée dans chacun des groupes ; elle a piloté le groupe Wateco sur l'analyse économique.

L'analyse économique intervient à plusieurs niveaux dans l'application de la DCE :

- une analyse économique de l'utilisation de l'eau est à réaliser dans chaque district (art. 5). Elle portera notamment sur l'offre, la demande, les déterminants économiques de l'utilisation ;

- les états doivent veiller à ce que la politique de tarification incite à une utilisation efficace de l'eau. Les plans de gestion de district, à partir des prévisions à long terme de l'offre (y compris les investissements) et de la demande tiennent compte du principe de récupération des coûts des services liés à l'utilisation de l'eau, ainsi que du principe pollueur-payeur (art. 9). Le calcul économique doit apporter les informations utiles à la mise en œuvre de ces objectifs ;

- les États veillent à l'élaboration d'un programme de mesures pour chaque district, en fonction des caractéristiques de ce dernier (art. 5) et des objectifs environnementaux de la gestion (art. 4). Ces mesures doivent être sélectionnées pour constituer la combinaison la plus efficace au moindre coût. Une analyse coût-efficacité est requise pour la détermination des programmes.

Le groupe Wateco a proposé une harmonisation du contenu des études économiques ci-dessus, précisant certains points de méthode.

Quatre classes de qualité sont définies. Les coquillages ne peuvent être récoltés pour la consommation humaine directe que dans les zones A. La production provenant de zones D est interdite à la vente. Celles des zones B et C sont soumises à purification ou reparcage en zone A. Le REMI surveille les zones A, B, ou C (328 points de prélèvement au 1^{er} janvier 2005). La fréquence de prélèvement dépend de la qualité estimée et des risques de dégradation.

Un dispositif d'alerte est prévu en cas de franchissement des normes de qualité, de risque de contamination ou d'épidémie constatée ou présumée d'origine coquillière.

- **Le Réseau mollusques des rendements aquacoles (Rémora)**, créé en 1993, permet d'évaluer les performances des différents bassins ostréicoles, notamment le rendement biologique de l'élevage et la qualité des huîtres. Le réseau a une double finalité : aide à la gestion des écosystèmes conchylicoles et apport de séries historiques pour des études scientifiques. Il s'appuie sur le suivi annuel d'un même lot d'huîtres dans les principaux bassins ostréicoles français.

- **Le réseau de pathologie des mollusques (Répamo)**, créé en 1986, suite aux directives européennes 91/67/CE et 95/70/CE sur le contrôle sanitaire des coquillages, assure : la surveillance des maladies à déclaration obligatoire ; la surveillance des populations élevées et sauvages de mollusques bivalves ; l'étude des causes de mortalités anormales ; le contrôle des échanges de mollusques intra-européens et avec des pays tiers.

Autres réseaux de surveillance

Des réseaux de mesure locaux ont été mis en place à l'échelle d'estuaires ou de façades littorales de départements. Ils répondent à un besoin de données concernant un problème local, comme le programme de surveillance des nutriments de la région Nord - Pas-de-Calais, le réseau de « mesures automatisées pour l'environnement littoral de l'estuaire et de la baie de la Seine » (Marel), « Réseau hydrologique du littoral normand », ou à un besoin de coordination des activités de surveillance à l'échelle régionale, comme le Réseau littoral méditerranéen, qui intègre notamment le Rinbio, surveille la contamination chimique et a été retenu au titre du contrôle de la surveillance chimique DCE sur la façade méditerranéenne.

Dans le domaine de la microbiologie sanitaire, en complément du Rémi et du réseau des eaux de baignade, les DDASS contrôlent la salubrité des zones de pêche de loisir des coquillages sur l'ensemble des côtes françaises. Les cellules qualité des eaux littorales (CQEL) sont chargées de la surveillance de la qualité des eaux portuaires, ainsi que de la surveillance hydrologique des grands estuaires sous coordination de l'Ifremer. Les cellules coordonnent leurs stratégies au plan national. Le ministère chargé de l'Environnement, maître d'ouvrage du réseau national de surveillance des ports maritimes (Répom), en a confié la mise en œuvre aux cellules. Ce réseau couvre 186 ports métropolitains et trois ports d'outre-mer.

L'Institut national des sciences de l'univers (INSU), dans le cadre de son réseau national des stations marines, a mis en place un « service d'observation en milieu littoral » (Somlit) pour gérer des activités d'observation pérennisées sur six sites côtiers français.

La gestion de l'eau

Les agences de l'Eau et la gestion des eaux usées

Les réseaux hydrographiques constituent un vecteur majeur des phénomènes polluants qui affectent l'environnement littoral et les eaux côtières. L'action des agences de l'Eau est donc essentielle dans ce domaine, en amont des problèmes côtiers.

Les six agences (Adour-Garonne, Artois-Picardie, Loire-Bretagne, Rhin-Meuse, Rhône-Méditerranée et Corse, Seine-Normandie) collectent des redevances auprès des personnes publiques ou privées pour le prélèvement d'eau (eau potable, usage industriel, irrigation), et pour la lutte contre la pollution industrielle (déversements d'eaux usées dans le milieu naturel ou les réseaux d'assainissement public) et domestique (payée par les communes).

Le produit des redevances est redistribué sous forme d'aides pour financer les opérations de lutte contre la pollution, de protection des milieux ou d'amélioration de l'accès à la ressource en eau. Les agences répartissent ces fonds en fonction d'un programme quinquennal d'intervention.

Dépenses de gestion des eaux usées

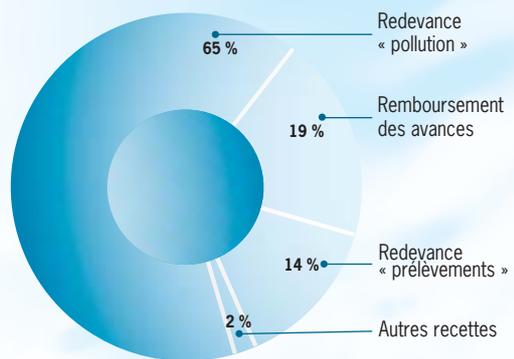
Depuis 1990, la dépense nationale de gestion des eaux usées a connu une croissance régulière, à un rythme annuel moyen de 5 %, pour atteindre 11,2 milliards d'euros en 2003, soit 53 % des dépenses totales de protection de l'environnement en France pour cette même année (sources : IFEN, PLF 2006). Son financement est assuré par les entreprises, les ménages, les administrations publiques et des sociétés spécialisées dans la collecte et le traitement des eaux usées.

Les services communaux et intercommunaux de gestion des eaux usées, quels que soient leurs modes de gestion (régie directe, délégation partielle ou totale), représentaient en 2003 près de 80 % (8,8 milliards d'euros) de la dépense nationale dans ce secteur. Ces services sont aidés financièrement par les agences de l'Eau, mais également par les conseils généraux ou régionaux et, pour certaines zones, par un fonds spécial du ministère chargé de l'Agriculture ou par la Commission européenne.

Répartition des recettes des agences de l'Eau en 2004

Source : PLF 2006.

Total : 2 052 M€



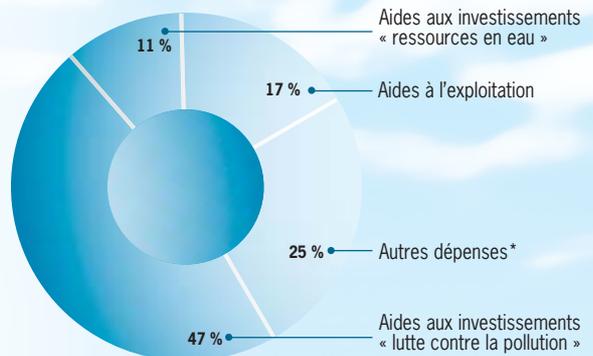
dont, par catégorie d'utilisateur :

%	Collectivités locales	Industrie	Agriculture
Redevance prélèvement	79	17	4
Redevance pollution	89	10,4	0,6

Répartition des dépenses des agences de l'Eau en 2004

Source : PLF 2006.

Total : 2 467 M€

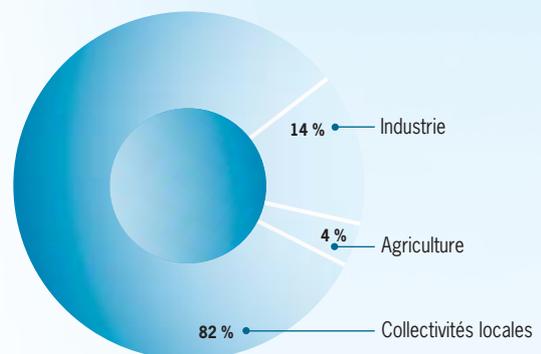


* dont : fonds de concours exceptionnel, études et mesures de contrôles, dépenses exceptionnelles d'intervention, fonctionnement, dotation aux amortissements.

Répartition des aides aux investissements en lutte contre la pollution par catégorie d'utilisateur

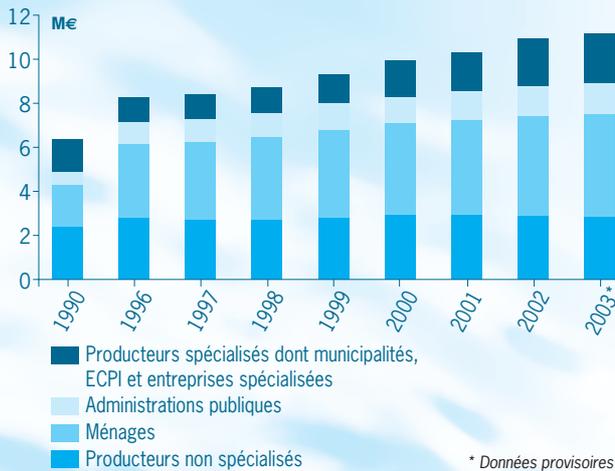
Source : PLF 2006.

Total : 1 169 M€



Répartition des dépenses de gestion des eaux usées en France

Source : IFEN.



* Données provisoires

Évolution du ramassage des algues vertes sur les côtes bretonnes

Source : CEVA.



La lutte contre les marées vertes

Les marées vertes sont des proliférations d'algues macrophytes (ulves, entéromorphes notamment) qui se multiplient dans la masse d'eau. Les efflorescences se concentrent principalement entre la fin du printemps et le début de l'été. Ces phénomènes concernent de nombreux sites littoraux européens. En France, ils touchent les étangs du Languedoc, le bassin d'Arcachon et surtout la côte bretonne.

Le développement de ce type d'algues est favorisé par l'action conjuguée de facteurs humains et naturels : caractéristiques physico-climatiques du littoral accompagnées par des apports excessifs de sels nutritifs véhiculés par les cours d'eau débouchant sur la mer. Outre leurs conséquences écologiques complexes sur l'estran et l'écosystème benthique, les marées vertes ont des conséquences économiques et sociales : pour le tourisme régional, en raison des nuisances engendrées par la libération dans l'atmosphère de composés volatils soufrés malodorants et par la gêne physique occasionnée aux loisirs sur le littoral ; pour les activités conchylicoles et pour certaines activités de pêche côtière, par la gêne physique et les perturbations écologiques engendrées par les fortes densités de macroalgues.

Le Conseil de la région Bretagne, l'agence de l'Eau Loire - Bretagne et les départements bretons ont mis en œuvre le programme « Prolittoral » (2002-2006) de lutte contre les marées vertes. Son volet « préventif » vise à limiter les apports d'azote d'origine agricole ; son volet « curatif » consiste en ramassage et valorisation des algues ; un volet « transversal » vise le soutien technique et le suivi environnemental. Sur un budget prévisionnel de 16,7 millions d'euros, les trois volets sont dotés respectivement de 10, 3,8 et 2,9 millions d'euros. Les dépenses totales engagées de 2002 à 2004 s'élevaient à 1,8 million d'euros en moyenne.

Les algues ramassées ont généralement pour destination, par ordre d'importance, l'épandage agricole en frais, le compostage ou la mise en décharge.

LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS ACCIDENTELLES ET GESTION DES DÉCHETS

Intervention publique en matière de lutte contre les pollutions marines accidentelles

L'organisation de la lutte contre les pollutions marines accidentelles qui reste en vigueur aujourd'hui se fonde sur l'instruction Polmar du 12 octobre 1978. Les objectifs recherchés étaient principalement la mise en service d'un dispositif opérationnel de prévention et de lutte contre la pollution ainsi que son amélioration à l'aide de travaux de recherche et par la coordination par les diverses administrations.

Les principales structures qui interviennent dans le dispositif Polmar sont :

- au niveau de l'administration centrale : la direction des Affaires maritimes (DAM/MTEM), assure l'achat du matériel nécessaire à la prévention et à la lutte contre la pollution. En 2004, le montant des crédits alloués au titre spécifique du plan Polmar était de 2,4 millions d'euros, les crédits de fonctionnement dépassant 680 000 euros. La DAM dépense en moyenne 125 000 à 150 000 euros par an en études et recherche. Le Centre d'études techniques, maritimes et fluviales (Cetmef/MTEM) apporte un soutien technique à la DAM, procède aux achats groupés de matériel et gère la mobilisation des moyens stockés en cas de besoin. La Commission d'études pratiques antipollution de la Marine nationale (Ceppol) est chargée de l'évaluation des besoins de la lutte en mer, de l'acquisition et de la gestion des

stocks de matériels et produits Polmar-mer. Le Cedre est chargé de la documentation, de la recherche et de l'expérimentation permanentes sur les techniques, matériels et produits de lutte, ainsi que du conseil opérationnel en situation d'urgence ;

- aux niveaux départemental et local : les responsables départementaux du dispositif Polmar assurent la communication entre les différents acteurs concernés. Les directions départementales des Affaires maritimes (DDAM) jouent un rôle de relais au niveau local du ministère de l'Équipement et du ministère de l'Agriculture et de la Pêche. Elles jouent également un rôle important dans la liaison Polmar mer et terre. Par ailleurs, il existe en France treize centres de stockage, dont huit en métropole. La direction départementale de l'Équipement (DDE) joue un rôle important dans les opérations d'utilisation du matériel de prévention et de lutte contre la pollution.

Depuis les naufrages de l'*Érika* et du *Levoli Sun*, des modifications ont été introduites dans la réglementation du dispositif Polmar. Le décret 2002-1984 du 16 janvier 2002 relatif aux pouvoirs des préfets de zone et plusieurs instructions, dont celles publiées au J.O. du 4 avril 2002 (relatives à la documentation Polmar et au fonds d'intervention sur les pollutions accidentelles), visent la mise en cohérence des structures et des moyens existants afin de mieux lutter contre la pollution. Une collaboration plus étroite est prévue :

- entre les différentes préfectures (maritimes, départementales et zones de défense) pour l'élaboration de plans de contingence et pour le déclenchement et la gestion du dispositif Polmar ;
- pour la mise en œuvre d'actions à différents niveaux :
 - au niveau national : coordination interministérielle ;
 - au niveau départemental : mise en œuvre et organisation des plans de secours ;
 - au niveau des zones de défense : conduite des opérations de secours en mer et sur terre.

Outre les plans de veille et d'action pour prévenir et lutter contre la pollution, sont prévus des travaux d'expertise sur les dommages et les risques sanitaires, alimentaires et environnementaux consécutifs à la pollution.

L'évolution du dispositif Polmar s'appuie sur :

- l'organisation de la lutte contre la pollution, avec la participation des préfets de zone de défense aux plans de secours en mer et sur terre, ce qui peut impliquer une coopération internationale ;
- l'articulation des composantes terre et mer du dispositif ;
- une coordination étroite au niveau interministériel et au niveau des zones de défense ;
- des expertises ;
- le stockage et le traitement de matériaux pollués et des polluants récupérés ;
- l'information du public sur les risques sanitaires, alimentaires, environnementaux et sur les modalités de demande d'indemnisation ;
- l'élargissement des conditions d'éligibilité à la prise en charge par l'État des dépenses, à des mesures de prévention hors déclenchement du plan Polmar.

Polmar s'inscrit désormais dans le plan Orsec maritime institué par la loi 2004/811 du 13 août 2004 relative à la modernisation de la sécurité civile et le décret 2005-1157 du 13 septembre 2005.

Pour renforcer les dispositifs nationaux de lutte contre les pollutions marines accidentelles, l'Agence européenne pour la sécurité maritime contractualise, avec des sociétés privées ou publiques, la mise à disposition de navires destinés à des opérations de ramassage de pétrole en cas de marée noire. Les contrats signés auront une étendue temporelle de trois ans pour un budget annuel de 17,8 millions d'euros. Les zonages opérationnels sont la mer Baltique, Atlantique-Manche et Méditerranée.

Pour couvrir la façade Atlantique-Manche, un contrat a été signé avec l'armateur français Louis Dreyfus pour la mise à disposition en veille permanente du câblier *Île de Bréhat*, d'une capacité de stockage de 4 000 m³.

MESURES COMMUNAUTAIRES ADOPTÉES SUITE AU NAUFRAGE DE L'ERIKA

ERIKA I

Renforcement du contrôle par l'État du port : directive 2001/106/CE modifiant la directive 95/21/CE. Établissement d'une liste noire de navires	Entrée en vigueur : 2 janvier 2002
Renforcement du suivi de l'activité des sociétés de classification (directive 2001/105/CE modifiant la directive 94/57/CE)	Entrée en vigueur : 2 janvier 2002
Règlement (CE) 417/2002 du 18 février 2002, relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque (à échéance 2015)	Entrée en vigueur : 8 mars 2002

ERIKA II

Directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic dans les eaux européennes	Entrée en vigueur : 5 août 2002
Règlement (CE) 1406/2002 du 27 juin 2002, instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime	Entrée en vigueur : 25 août 2002
Projet de règlement sur la création d'un fond d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes	Projet abandonné. Mise en place d'un complément Fipol, portant le total à environ 900 M€

ERIKA III (propositions de la CE du 23 novembre 2005)

- renforcer les conditions d'octroi des pavillons européens,
- renforcer le contrôle des sociétés de classification,
- renforcer le contrôle par l'État du port (durcir le régime des navires sous-normes),
- améliorer le suivi du trafic : désignation des lieux de refuge, réseau télématique d'échanges de données sur le trafic, équipements spécifiques sur les navires de pêche pour réduire les risques de collision,
- créer un cadre européen harmonisé pour la conduite des enquêtes après accidents,
- améliorer le régime de responsabilité et de dédommagement en cas d'accident :
 - introduction de dispositions issues de la convention d'Athènes de 2002, généralisant le régime protecteur,
 - responsabiliser les propriétaires de navires : élever le niveau d'indemnisation à charge des propriétaires, négocier un déplafonnement de la responsabilité civile au niveau international, obtenir la souscription, obligatoire pour les propriétaires, d'une assurance-dommages aux tiers.

Macro-déchets

Les macro-déchets des eaux maritimes, en surface ou en profondeur, sont de nature et de provenance très diverses, les plus répandus étant les déchets plastiques apportés par les bassins versants. D'une durée de vie parfois très longue, ils peuvent être facteurs de mortalité des grands animaux marins par blessure ou ingestion.

Les analyses montrent la généralisation de ce type de pollution sur toutes les façades. Les mesures réalisées sur 11 sites d'étude montrent des quantités de débris sur les plages pouvant atteindre entre 400 kg et 4 tonnes au kilomètre de linéaire côtier. La densité de macro-déchets la plus forte semble se trouver en Méditerranée. Le ramassage et le traitement des déchets constituent le seul moyen de combattre cette pollution.

Selon une circulaire du 14 mai 1974, le nettoyage du littoral et en particulier celui des plages relève des compétences des communes littorales. Dans certains cas, le nettoyage peut être cofinancé par des fonds départementaux, régionaux, nationaux et parfois européens.

Exemples d'opérations de nettoyage et de leurs coûts

Dans le **département de la Gironde**, les communes réalisent directement le nettoyage. Le conseil général prend en charge 50 % du coût du nettoyage mécanique des plages avec un plafonnement de 4 000 euros par kilomètre de linéaire côtier. Ce taux est porté à 80 % si le nettoyage est réalisé manuellement, l'objectif étant d'inciter ce mode opératoire moins nocif pour l'environnement.

Depuis le début des années 1990, le nettoyage du littoral dans le **département des Landes** est effectué sur une centaine de kilomètres tout au long de l'année avec une plus forte intensité pendant la période estivale. Sur le littoral dit « sauvage », le nettoyage est réalisé une fois par mois afin d'éviter des processus cumulatifs qui se traduisent à terme par des opérations de remise en état plus onéreuses. Le conseil général, maître d'ouvrage, avance le budget nécessaire à l'ensemble des communes. Près de 47,5 % des dépenses proviennent des 15 communes littorales et 52,5 % du conseil général. Il faut ajouter une participation forfaitaire du ministère de la Défense au titre du nettoyage semestriel du centre d'essais situé dans le département des Landes.

Le **département des Pyrénées-Atlantiques** mène des opérations de nettoyage à terre et en mer. Pendant les mois de juillet et août et tous les deux jours, des opérations de ramassage effectuées par un chalutier sont couplées à des opérations de surveillance aérienne. Le coût est estimé à près de 100 000 euros par an pour un volume de près de 7 tonnes collectées par saison (financé par le département, la région et le syndicat mixte intercommunal de la côte basque qui regroupe les communes du littoral). Par ailleurs, le coût du nettoyage des plages assuré par les communes littorales est estimé à près de 1,5 million d'euros par an (source : cabinet Wertheimer, 2001).

PRÉSERVATION DU PATRIMOINE ÉCOLOGIQUE ET PAYSAGER DU LITTORAL

L'action publique dans ce domaine concerne en particulier la lutte contre l'érosion des côtes, contre les espèces proliférantes et la préservation du patrimoine naturel.

Action contre l'érosion des côtes

L'érosion du littoral est un phénomène qui suscite une préoccupation croissante. D'après les résultats du programme « Corine Érosion côtière », composante du programme européen « Corine », 46 % du littoral français sont stables, 22 % en recul, 10 % en engraissement. En Europe, ces trois ratios sont de 55 %, 20 % et 11 %. En France, 48 % des plages sont en recul. Dans le cadre des contrats de plan État-Région, le montant total de l'effort financier pour la protection des lieux habités du littoral est de 40 millions d'euros pour la période 2000-2006, dont 5 millions ont été engagés (Source : ministère chargé de l'Équipement, 2001).

Lutte contre les espèces proliférantes

Certaines espèces ont été introduites accidentellement dans les écosystèmes côtiers. Lorsque leur développement entraîne une transformation importante des caractéristiques de ces écosystèmes et s'avère générateur de nuisances pour les usagers du littoral, des mesures sont mises en œuvre pour contenir leur extension. Les dépenses consenties en ce sens participent à l'effort public et privé pour la protection de l'environnement littoral.

Ce type de problème se pose pour certaines espèces de macroalgues. Outre les ulves (cf. supra), d'autres cas connus sont celui de certaines algues brunes et d'une algue verte d'origine tropicale, *Caulerpa taxifolia*.

Le cas de la crépidule, mollusque gastéropode, est également connu. Cette espèce occupe actuellement une place importante dans les secteurs abrités peu profonds (baies, estuaires). Le golfe normand-breton est le secteur le plus colonisé, notamment les baies de Saint-Brieuc et du Mont-Saint-Michel.

Jusqu'à ces dernières années, la lutte contre la crépidule a été limitée à des nettoyages ponctuels opérés par dragage de parcs ostréicoles, avec remise à l'eau dans des zones délaissées ou mise en décharge à terre. Un programme de restauration des fonds à grande échelle est mis en œuvre en Bretagne nord depuis 1998 par l'Association de récolte et de valorisation des crépidules (Areval), composée du comité régional des pêches maritimes de Bretagne et de la section régionale conchylicole de Bretagne nord. Il consiste à extraire et valoriser la crépidule industriellement pour sa transformation en poudre, utilisée comme aliment animal ou amendement calcaire pour l'agriculture.

Le niveau de prélèvement des crépidules a été proche de 34 000 tonnes en 2004. Les prévisions pour l'année 2005 se situent entre 25 000 et 30 000 tonnes (source : conseil général des Côtes-d'Armor). Sur la base du niveau de production actuelle, le coût unitaire de production a été estimé en moyenne à près de 12 euros HT par tonne ramassée. Le ramassage est cofinancé par les professionnels de la pêche et de la conchyliculture à hauteur de 10 % du coût total ; les autres partenaires étant la Commission européenne (50 %), le conseil régional de Bretagne et les départements des Côtes-d'Armor et de l'Ille-et-Vilaine.

Préservation du patrimoine naturel

La création en 1999 d'un Fonds de gestion des milieux naturels sur le budget du ministère chargé de l'Environnement illustre la mise en œuvre de nouveaux moyens consacrés à des projets de protection des milieux naturels, en particulier dans le cadre de

COÛT DU NETTOYAGE DU LITTORAL DANS LE DÉPARTEMENT DES LANDES

Source : conseil général des Landes.

	2001	2002	2003*
Dépenses (€)	1 218 500	1 164 029	837 949
Volume (m ³)	13 485	12 885	11 445

* Évaluation sur sept mois. Le plan Polmar a pris le relais pendant cinq mois.

l'application de directives européennes. Doté de 37 millions d'euros (budget exécuté) en 2004, ce fonds contribue ainsi au financement de la participation française au réseau européen Natura 2000 des sites terrestres et marins relevant des directives « Oiseaux » (1979) et « Habitats » (1992).

En 2003 et 2004, le ministère a reçu un budget de plus de 71 millions d'euros destiné à la constitution d'un réseau cohérent d'espaces naturels protégés, placés sous la responsabilité de l'État. En bénéficient les parcs nationaux à hauteur de 48 % (en particulier les missions chargées de la mise en place des parcs marins de la mer d'Iroise et des Calanques), les réserves naturelles (15 %), le Conservatoire du littoral et des rivages lacustres pour l'élargissement de son programme d'acquisition d'espaces naturels (29 %) et le Muséum national d'histoire naturelle pour la connaissance et l'inventaire de la biodiversité.

Parmi les actions de protection des écosystèmes côtiers auxquelles contribuent ces financements publics, on distingue les dispositifs d'inventaire, de protection réglementaire, de protection contractuelle et les dispositifs de protection foncière.

Inventaires nationaux de la biodiversité

Les programmes de connaissance de la biodiversité permettent de définir des actions de protection. Ils s'appliquent également au littoral et aux milieux marins : inventaires de « zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) » 14 755 désignées au niveau national, soit 24,5 % du territoire, et « zones d'importance communautaire pour les oiseaux (ZICO) » 285 identifiées, soit 7,3 % du territoire national).

Réserves naturelles et parcs nationaux

Le dispositif des réserves naturelles, institué tout d'abord par la loi de 1930 modifiée en 1957, puis par la loi de juillet 1976 sur la protection de la nature, codifié dans le code rural, puis dans le code de l'environnement, est de loin le plus présent sur le littoral en termes de superficie et du nombre de sites concernés. Les réserves naturelles littorales représentent en effet une superficie totale de près de 250 000 hectares ; certaines, comme les réserves des Bouches de Bonifacio (79 460 ha, correspondant à la partie française du parc marin international des Bouches de Bonifacio, la partie italienne étant constituée par le parc national de la Maddalena) ou de Scandola (1 669 ha) en Corse, ou la réserve de Cerbère-Banyuls (650 ha) dans les Pyrénées-Orientales, intéressent essentiellement des espaces marins.

Par ailleurs, si le réseau des sept parcs nationaux existants, créés en application de la loi de 1960, ne comprend qu'un parc marin (celui de Port-Cros), il est en cours d'extension à des espaces marins, projet à l'étude sur la région des Calanques pour la mer Méditerranée ; projet breton (mer d'Iroise) pour l'Atlantique.

Réserves naturelles marines et littorales en métropole et dans les DOM

Source : ministère de l'Écologie et du Développement durable.

Unité : ha

Réserves marines ou mixtes (terrestres + mer ou domaine public maritime)

Manche et mer du Nord	9 834,00
Atlantique	12 777,00
Méditerranée	81 779,00
DOM	16 899,00
Total	121 289,00

Réserves terrestres bordées par la mer (dunes ou digues) ou en communication avec elle

Manche et mer du Nord	143,00
Atlantique	1 346,50
Méditerranée	15 068,00
DOM	110 023,00
Total	126 580,50

Ensemble des réserves naturelles littorales

Manche et mer du Nord	9 977,00
Atlantique	14 123,50
Méditerranée	96 847,00
DOM	126 922,00
Total	247 869,50

Protections contractuelles (Natura 2000, PNR, Ifrecor)

Le réseau des sites Natura 2000 comprend, au 30 avril 2006, 1 307 sites (4 887 272 ha dont un peu plus de 500 000 ha marins) proposés en application de la directive européenne « Habitats » et 367 zones de protection spéciales (4 477 962 ha) désignées en application de la directive « Oiseaux ». Le réseau Natura 2000 vise, en privilégiant une démarche concertée et contractuelle sur les sites, à préserver les habitats et les espèces identifiées comme les plus menacés en Europe.

Dix parcs naturels régionaux comprennent des portions de littoral : Cap et Marais d'Opale, marais du Cotentin et du Bessin, Armorique, Brière, Landes de Gascogne, Narbonnais, Camargue, Corse, Martinique et Guyane.

L'Ifrecor. Afin de préserver les récifs coralliens des sept collectivités de l'outre-mer (Guadeloupe, Martinique, Mayotte, Réunion, Nouvelle-Calédonie, Polynésie française et Wallis et Futuna), le gouvernement a lancé en 1998 une « initiative française pour les récifs coralliens (Ifrecor) ». Cette initiative s'est concrétisée par la création du comité de l'Ifrecor, qui rassemble les acteurs concernés aux niveaux national et local. Des moyens financiers significatifs ont été mobilisés depuis 2000 (près de 216 000 euros en 2002) pour soutenir les actions de chacune des collectivités.

Acquisitions du Conservatoire du littoral

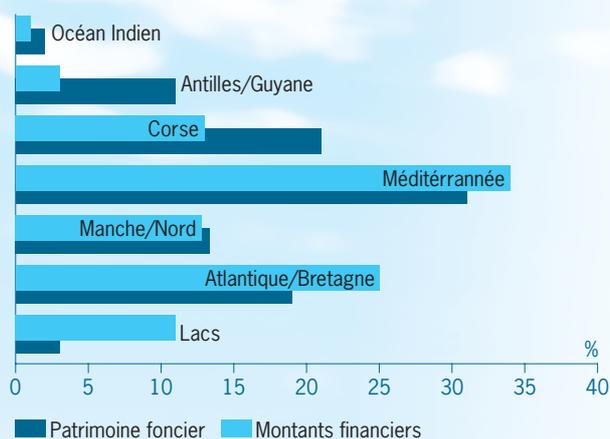
Source : Conservatoire du littoral.

	2004	Cumul 1976-2004
Superficie relevant du Conservatoire (ha)	3 640	82 210
dont : surface acquise	3 205	72 981
surface affectée	435	9 229
Investissement foncier (M€)*	17,1	336,94
Nombre de transactions	225	6 145

* euros constants

Répartition géographique du patrimoine du Conservatoire (en % de la superficie acquise) et des investissements (en % des montants financiers) pour la période 1976-2004

Source : Conservatoire du littoral.



L'acquisition foncière publique aux fins de protection de la nature

Le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres (établissement public administratif) met en œuvre une politique foncière de protection de la faune, de la flore et des paysages côtiers. Il procède à des acquisitions de terrains menacés, qui sont réhabilités en vue d'une ouverture au public. Les terrains acquis sont inaliénables. Le domaine d'intervention du Conservatoire concerne 2 380 communes, dont 1 046 ont une façade maritime.

Le financement des dépenses de l'établissement provient principalement d'une dotation budgétaire d'État (autorisation de programme) et de programmes spécifiques ministériels, de concours des fonds européens et de partenaires extérieurs (communes, départements, donateurs, mécènes). Les collectivités locales, gestionnaires des terrains du Conservatoire, emploient des gardes assurant l'entretien et la surveillance des sites.

Depuis sa création en 1975 jusqu'au 1^{er} janvier 2006, le Conservatoire a acquis un patrimoine de 86 330 ha en zones côtières sur 400 sites naturels, soit 880 km de linéaire côtier (métropole, outre-mer, lacs, étangs littoraux).

La gestion des sites acquis par le Conservatoire est confiée en priorité aux collectivités locales qui l'acceptent. D'autres acteurs s'associent ou, parfois, se substituent à ces dernières pour assurer la gestion (syndicats mixtes, établissements publics, fondations et associations agréées, exploitants agricoles). S'il arrive que les activités développées sur les sites génèrent leurs propres recettes (locations, fermages, baux et conventions, produits des animations pratiquées), ces bénéfices restent cependant l'exception.

Deux autres opérateurs publics disposent également d'une maîtrise foncière utilisée aux fins de protection de la nature sur le littoral :

- l'Office national des forêts gère un patrimoine foncier appartenant à l'État, comparable à celui du Conservatoire ;
- les départements procèdent à des acquisitions foncières au titre de la taxe départementale des espaces naturels sensibles. Cette taxe facultative, instituée en 1985, a pour objectif de profiter du développement urbain pour financer l'acquisition et la gestion de zones à protéger.

Recherche marine

CE CHAPITRE PORTE SUR LES ACTIVITÉS DES ORGANISMES PUBLICS FRANÇAIS DANS LE DOMAINE DE LA RECHERCHE MARINE ET SUR L'Océanographie opérationnelle. FORTEMENT DIVERSIFIÉ, L'EFFORT DE RECHERCHE FRANÇAIS EST PORTÉ PAR PLUSIEURS ORGANISMES AUX SPÉCIALITÉS TRÈS DIFFÉRENTES. DE PLUS EN PLUS SOUVENT, IL CONTRIBUE À DES PROGRAMMES À VOCATION EUROPÉENNE, VOIRE MONDIALE, À L'INSTAR DE LA DIMENSION PRISE PAR LES PROBLÈMES FONDAMENTAUX TOUCHANT À L'ÉTAT DES OCÉANS ET À L'ENVIRONNEMENT.

ORGANISMES DE RECHERCHE

L'Ifremer, les laboratoires d'océanographie des universités et du CNRS-INSU, le Service hydrographique et océanographique de la Marine (SHOM), l'Institut de recherche pour le développement (IRD) et l'Institut Paul-Émile-Victor (IPEV) sont les principaux organismes scientifiques autour desquels s'organise la recherche océanique et marine publique. La recherche océanographique comprend aussi une composante spatiale avec les satellites d'observation de la Terre financés par le CNES, généralement dans le cadre de coopérations bilatérales ou multilatérales.

À l'Ifremer, la recherche marine porte sur l'environnement côtier, l'exploitation des ressources vivantes, l'océan et le climat, l'exploration des grands fonds océaniques.

L'Ifremer est également chargé, en tant qu'agence de moyens, de créer et de gérer, pour le compte de la communauté scientifique, des équipements lourds d'intérêt général : une flotte de navires scientifiques, des engins sous-marins, des équipements embarqués, des moyens de calcul et des moyens d'essais, des installations expérimentales d'élevage aquacole marin. Il arme des navires hauturiers et côtiers.

Au niveau national, la flotte océanographique hauturière comprend cinq navires de l'Ifremer, dont deux navires partagés avec le SHOM, le *Pourquoi pas ?*, financé à 55 % par l'Ifremer et en cours de mise en service, ainsi que le *Beautemps-Beaupré*, financé à 95 % par le ministère de la Défense, et mis à disposition de l'Ifremer dix jours par an ; un navire de l'IPEV ; deux navires de l'IRD. La flotte côtière comprend trois navires de façade dépendant du CNRS/INSU, trois de l'Ifremer, un de l'IPEV. Le SHOM dispose de navires de recherche qui sont en mesure de participer à des campagnes nationales, tel le *Beautemps-Beaupré*, mis en service en 2004.

L'Ifremer met en œuvre et programme, par l'intermédiaire de la commission scientifique nationale, ses navires hauturiers, les moyens communs comme les équipements sismiques et les engins sous-marins (*Nautile*, *Victor 6000* et *SAR*) au bénéfice de la communauté scientifique nationale :

- pour l'étude de la circulation océanique et des mécanismes de sa variabilité ;
- pour celle des cycles et bilans des éléments carbone, azote, phosphore ;
- en géosciences marines dans l'objectif de connaître et explorer les fonds océaniques ;

- pour l'étude des écosystèmes benthiques profonds en domaine hydrothermal et de marges continentales ;
 - en halieutique (évaluation des stocks exploités par la pêche, relations entre ces stocks et leur environnement) ;
 - en environnement côtier, en complément des navires de façade (étude des contaminants et de leur devenir, flux et bilans de matières, de sels nutritifs, impact des activités humaines).
- Les navires côtiers font l'objet d'une programmation concertée avec l'INSU dans le cadre de deux commissions interrégionales.

L'Ifremer est l'opérateur de plusieurs réseaux de surveillance de l'environnement marin côtier (cf. *supra* : contamination chimique, phytoplancton toxique, coquillages d'élevage et pêchés) et participe à l'effort international d'évaluation des stocks halieutiques. Il conduit des programmes de recherche sur l'environnement, les ressources et leur valorisation.

Le budget annuel de l'Ifremer finance les activités de recherche et celles de soutien et d'appui à la recherche (administration de la recherche, fonctionnement de la flotte) en métropole et dans les DOM-TOM. Genavir est un groupement d'intérêt économique qui opère, pour son compte et celui des autres partenaires, l'armement de la flotte océanographique.

La composante océanographique des travaux du CNRS nécessite des moyens importants pour la collecte de données (satellites, navires océanographiques, avions de recherche atmosphérique), leur traitement informatique et leur interprétation. Les recherches menées au CNRS sur l'océanographie sont confiées principalement au Département des sciences de l'univers et à l'Institut national des sciences de l'univers (INSU). Elles portent principalement sur l'océan, le climat et l'environnement planétaire, sur l'étude de la biosphère marine, sur la dynamique de la terre solide et sur l'environnement côtier. Nombre de ces études sont conduites en collaboration avec l'Ifremer. Plus de quarante laboratoires propres du CNRS et de laboratoires universitaires associés au CNRS sont impliqués dans ces recherches.

Le réseau national de stations marines, au nombre de treize, réorganisé en 1994, est constitué de laboratoires d'océanographie établis sur le littoral. Les principaux thèmes de recherche sont la biologie des espèces marines, les écosystèmes marins, la circulation et les flux océaniques, la chimie des milieux marins, la géologie marine. Six de ces stations sont des observatoires des sciences de l'univers (OSU).

Les principales universités impliquées dans la recherche océanographique sont Bordeaux I, Brest, Lille I, Marseille II, Paris VI, qui exercent une cotutelle des six OSU avec l'INSU, et Caen, La Rochelle, Littoral-Côte d'Opale, Perpignan.

- La dimension spatiale de la recherche océanographique est assurée par les satellites d'observation de la Terre lancés par le Centre national d'études spatiales (CNES) et l'Agence spatiale européenne (ESA). Après les missions couplées ERS2 et Topex/Poseidon, la communauté scientifique et les services opérationnels disposent actuellement des données fournies par Jason-1 et Envisat, lancés respectivement en décembre 2001 et mars 2002. Compte tenu des durées de vie annoncées pour ces satellites altimétriques, le CNES a annoncé en décembre 2005 le lancement du nouveau programme AltiKa, altimètre qui pourrait être embarqué sur le satellite indien Ocean-Sat3. Cette mission, à lancer en 2008, serait couplée avec la mission Jason-2, successeur de Jason-1.
- Le SHOM, d'un effectif de 708 personnes en 2004, dont 132 navigants, conduit des recherches principalement sur l'océanographie militaire (environnement et phénomènes physiques du milieu marin, bathymétrie, sédimentologie). Également spécialisé dans l'océanographie militaire, le Centre militaire d'océanographie (CMO) fournit aux forces navales des données d'environnement océanique et météorologique, et les moyens de les exploiter. Le CMO abrite le bureau de recherche et d'études SHOM-Météo (BRESM).

L'établissement principal du SHOM (Epsom) est chargé de la centralisation et du traitement de l'information nautique ou hydro-océanographique opérationnelle, de sa mise en forme et de sa diffusion. Il mène les actions de R & D en collaboration avec plusieurs organismes (Météo-France, CNRS, Ifremer, universités). Les autres domaines d'études de l'Epsom portent sur l'océanographie physique, la sédimentologie, la géophysique, la chimie marine.

- L'IRD conduit des recherches sur les milieux inter-tropicaux. Les principaux thèmes de recherches pluridisciplinaires en rapport avec la mer portent notamment sur :
 - les variations de climat tropical et les interactions océan-atmosphère ;
 - les usages des zones littorales en fonction du milieu, des ressources et des aspects sociétaux ;
 - l'aquaculture tropicale ;
 - les écosystèmes marins, les ressources vivantes et leur exploitation, l'impact des activités humaines.
- L'IPEV, créé en 1992, est un groupement d'intérêt public. Agence de moyens pour la recherche polaire et subpolaire française, il assure la sélection et la promotion de programmes scientifiques en régions polaires et subpolaires, ainsi que le financement et la mise en œuvre de ces programmes dans les îles sub-antarctiques, en Arctique, en Antarctique. La recherche porte

essentiellement sur : la géophysique interne et externe, la physique des basses et hautes couches de l'atmosphère, la glaciologie, la biologie marine et continentale, l'océanographie, la médecine.

- Les autres organismes impliqués dans la recherche océanique sont principalement :
 - Météo-France : recherches sur les interactions océan-atmosphère et les fluctuations climatiques, conduites en coopération avec les laboratoires des universités et du CNRS, et avec plusieurs autres organismes actifs dans la recherche sur le milieu océan-atmosphère-biosphère (CNES, IRD, Ifremer) ;
 - l'INRA : hydrobiologie et écosystèmes marins, écologie des espèces de poissons migratrices, recherches liées à la pisciculture marine et d'eau douce (pathologie notamment), et à la valorisation des produits de la pêche et de la pisciculture d'eau douce ou saumâtre ;
 - le Cirad, dont les principaux thèmes de recherche marine sont la pêche et la biodiversité du littoral ;
 - le BRGM : entre autres, cartographie géologique du plateau continental, connaissance des phénomènes à l'interface continent-océan, tels que les apports des bassins versants.

Hormis la recherche océanographique, la recherche en aquaculture marine est principalement réalisée à l'Ifremer (effort budgétaire et humain le plus important), à l'INRA et à l'IRD. L'Agence française de sécurité sanitaire des aliments (Afssa) travaille également sur la pathologie aquacole.

DONNÉES MÉTÉOROLOGIQUES ET OCÉANOGRAPHIQUES OPÉRATIONNELLES

L'océanographie opérationnelle vise à fournir en temps quasi réel une description de la structure hydrologique tridimensionnelle de l'océan et des courants marins. Elle utilise, pour ce faire, des données d'observation et procède à leur assimilation dans des modèles numériques permettant la prévision de l'évolution de l'océan. Les sorties de ces modèles constituent des données secondaires, souvent appliquées au niveau local. Les produits finals sont distribués à des utilisateurs privés et des organismes publics. Les données brutes proviennent de mesures *in situ* effectuées sur bouées ou navires, mais aussi d'observations spatiales telles que les données météorologiques du programme Metop, et celles issues des satellites océanographiques, notamment Jason et Envisat.

L'activité se développe dans plusieurs domaines : les mesures et prévisions portent notamment sur la vitesse et la direction du vent sur la mer, la hauteur et la direction des vagues, les courants de surface, les marées, les glaces de mer, la température de surface de la mer. Plusieurs organismes publics sont impliqués dans la mise en place d'une océanographie opérationnelle.

Effort de recherche marine civile des principaux organismes

Sources : les différents organismes.

	Charges totales (M€)		dont charges de personnel (M€)		Effectifs	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Ifremer ⁽¹⁾	201,5	171,1	81,5	81,8	1 705 ⁽²⁾	1 705
CNRS-INSU-universités ⁽³⁾	85	85	56	56	786	786
IPEV	8,4	8,4	0,2	0,2	10	10
IRD	33,7	31,4	26,5	26,0	98 ⁽⁴⁾	98
INRA	4,1	3,7	2,8	2,5	53	50
Total	332,7	299,6	167,0	166,5	2 652	2 649

(1) Ensemble des activités de l'Ifremer.

(2) dont 1 385 salariés Ifremer et 320 salariés Genavir. Personnel scientifique et administratif.

(3) Estimation Ifremer après consultation de l'INSU.

(4) Personnel scientifique (80) et marins (18) spécifiquement affectés aux recherches marines.

FLOTTES DE NAVIRES DE RECHERCHE MARINE

L'OFWG (Ocean research fleets working group) a été constitué sous mandat du Marine Board de l'ESF (European Science Foundation) pour analyser la situation et la gestion de la flotte européenne de navires scientifiques de plus de 35 mètres, en vue de proposer une stratégie commune d'emploi de cette flotte. Le travail est en cours et ses premiers résultats permettent d'évaluer l'importance de la flotte considérée.

L'OFWG classe les navires scientifiques selon le modèle de l'Unols (University National Oceanographic Laboratory System), c'est-à-dire par zone principale de navigation. Les classes locale et régionale correspondent aux zones côtières, la première regroupant les navires de moins de trente mètres. Les classes océanique et globale relèvent du domaine hauturier; elles regroupent les navires pouvant travailler à l'échelle d'un océan, pour la première, et sur l'ensemble du globe, y compris les zones polaires, pour la seconde. L'OFWG retient les navires à vocation de recherche académique, fonctionnant sur appels d'offres, et polyvalents dans leurs missions. Il exclut les navires professionnels utilisés occasionnellement pour des campagnes d'évaluation (de stocks halieutiques, par exemple).

La flotte européenne de navires de recherche marine s'avère globalement comparable à celle des États-Unis. Elle compte actuellement 45 navires (hormis classe locale) dont dix de classe globale appartenant à l'Allemagne, la France et le Royaume-Uni. Le reste de la flotte, principalement de classes océanique et régionale, est réparti entre pays européens.

Rôle de Météo-France

La connexion est forte entre météorologie marine et océanographie opérationnelle au plan de la modélisation. Qui plus est, les prévisions climatiques et météorologiques en général peuvent aussi bénéficier des prévisions océaniques. Météo-France, établissement public à caractère administratif sous la tutelle du ministère chargé de l'Équipement, fait de l'océanographie opérationnelle l'une de ses priorités pour les années 2000-2010. Météo-France s'intéresse notamment à l'épaisseur océanique concernée par les interactions océan-atmosphère.

Les dépenses de Météo-France en météorologie marine et océanographie opérationnelle représentaient en 2002 un budget d'environ 15,5 millions d'euros. Le caractère international de ces activités requiert de l'établissement une implication forte dans les réseaux internationaux de coopération et d'échanges de données, notamment dans le cadre des activités de la Commission mixte OMM-COI pour l'océanographie et la météorologie marine (CMOM). Météo-France assure des engagements opérationnels pris par la France en matière de sécurité maritime, de pollution marine, de prévision des cyclones tropicaux ou encore de gestion de données de bouées dérivantes. Météo-France participe ainsi au Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), en couvrant la Méditerranée occidentale, une partie de l'océan Atlantique et de l'océan Indien où son centre de la Réunion est responsable de la prévision des cyclones et des prévisions marines sur la zone Amsterdam-Crozet-Kerguelen. En Méditerranée et Atlantique, Météo-France contribue à la lutte anti-pollution dans le cadre du Système d'intervention d'urgence en cas de pollution marine.

Répartition des flottes de navires de recherche américaines et européennes* en 2005

Sources : Unols, OFWG.

Classe	Europe	États-Unis
Globale	10	10
Océanique	14	7
Régionale	21	9

* Hormis navires de classe locale.

Navires de recherche de plus de 30 mètres en Europe

Source : OFWG.

	30-60 m	Plus de 60 m
Allemagne	2	6
Belgique	1	0
Danemark	0	1
Espagne	2	2
Finlande	0	1
France	4	1
Grèce	0	1
Irlande	1	1
Islande	1	1
Italie	1	2
Norvège	3	3
Pays-Bas	0	1
Pologne	1	0
Portugal	5	2
Roumanie	0	1
Royaume-Uni	0	4
Suède	0	1

Météo-France a été désigné dans le cadre d'Eumetsat (Organisation européenne des satellites météorologiques) pour piloter, animer et coordonner un Centre d'applications satellitaires (SAF-Ocean) consacré à l'océan et aux glaces de mer, en coopération avec d'autres instituts météorologiques européens. Une mission similaire lui a été confiée par Eumetnet (réseau européen de services météorologiques) sur les observations de surface (navires, bouées dérivantes et ancres) dans l'Atlantique nord (Eucos-Marine).

Météo-France assure une prévision marine pour la sécurité au large et la protection des côtes en métropole et outre-mer. Une veille permanente de l'océan émet des alertes si besoin (par exemple *bulletins météorologiques spéciaux* pour la sécurité de la navigation, avis de fortes vagues et surcotes pour les invasions marines du littoral) et réalise des prévisions à caractère météo-océanographique : bulletins de météo marine, modélisation et prévision des états de mer, des surcotes marines, des dérives d'objets et de polluants; Météo-France est un acteur des plans Polmar, chargé avec le Cedre de la prévision des dérives.

Pour l'océanographie et la météorologie marine, Météo-France est impliqué dans :

- l'acquisition de données *in situ* (navires et bouées), dans un cadre international et, au niveau national, à travers *Coriolis* (cf. *infra*), en coopération avec l'Ifremer et cinq autres organismes;
- l'acquisition et le traitement de données satellitaires;
- la production en routine d'analyses de température de surface de la mer, à l'aide des données *in situ* et des images des satellites;
- la mise en œuvre opérationnelle de modèles de prévision de phénomènes océaniques dangereux (vagues, décotes, surcotes)

- ou de risques technologiques (dérives de nappes de pétrole, d'épaves, etc.);
- la modélisation océanique globale et régionale dans le cadre des activités du GIP Mercator-Océan, ainsi que de programmes européens comme le MFS (Mediterranean Forecasting System);
- l'archivage des données et l'imagerie satellitaire.

Les programmes

L'activité opérationnelle de l'Ifremer relève de trois grands domaines : la gestion des réseaux de surveillance de la qualité des eaux littorales (cf. *supra* : Protection de l'environnement littoral et marin), la circulation océanique, les campagnes à la mer liées à l'océanographie physique et à l'halieutique.

La circulation océanique fait l'objet d'un programme d'océanographie opérationnelle hauturière à finalité climatique, auquel participent plusieurs organismes français et qui comporte trois composantes :

- **mesure *in situ* de l'océan en routine.** *Coriolis*, projet coordonné par l'Ifremer en collaboration avec le CNES, le CNRS, l'IPEV, l'IRD, Météo France et le SHOM, a pour objectif de collecter, valider et mettre à disposition en temps réel des profils de température, salinité et courants relatifs à l'océan. L'utilisateur principal est le modèle *Mercator* (cf. *infra*), qui assimile les données fournies chaque semaine par *Coriolis*. Le projet coordonne la participation française au programme mondial ARGO d'observation de l'océan (3 000 flotteurs prévus pour 2007 au niveau mondial). *Coriolis* récupère également en temps réel les mesures répétitives effectuées par les navires océanographiques français. Outre sa composante mesures à la mer, *Coriolis* comprend une composante instrumentation qui a permis de faire évoluer la conception des flotteurs dérivants, et une composante centre de données qui consiste principalement dans la connexion aux réseaux internationaux pour recueil, contrôle et diffusion de la plupart des données;
- **l'altimétrie satellitaire.** Avec le lancement de *Jason*, des mesures de précision centimétrique du niveau de la mer sont faites en routine. Ce programme franco-américain est conduit par le CNES;
- **modélisation de l'océan global.** Les données d'observation servent plusieurs systèmes producteurs de données secondaires (analyse et prévision de l'océan). Parmi ceux-ci, *Mercator Ocean*, groupement d'intérêt public créé en 2002 (CNES, CNRS, Ifremer, IRD, Météo-France, SHOM) effectue la description et la prévision des phénomènes océaniques (courants, température et salinité) en temps réel, à haute résolution, en surface et en profondeur. Un bulletin de prévision à 15 jours est publié chaque semaine depuis 2001. La prévision est de plus en plus précise avec l'amélioration du modèle.

Le SHOM, également impliqué dans l'océanographie opérationnelle, est un partenaire actif de *Coriolis* et de *Mercator*; il est responsable au plan national de l'information nautique (collecte, validation, diffusion) aux navigateurs civils et militaires, professionnels et plaisanciers. Il diffuse au commandement et aux forces navales des données plus spécifiques concernant le milieu marin.

Perspectives

Les programmes d'océanographie opérationnelle visent à la fois une intégration à l'échelle mondiale et un affinement des services fournis.

Coriolis, les données d'altimétrie satellitaire *Jason* et la modélisation de l'ensemble par *Mercator* sont trois composantes qui contribuent d'ores et déjà aux programmes internationaux Godae (Global Ocean Data Assimilation Experiment) pour la modélisation et ARGO pour les mesures *in situ*.

Le projet intégré *Mersea* (Marine Environment and Security for the European Area), projet de quatre ans (2004-2008), fédère 50 laboratoires de seize pays européens sous la coordination de l'Ifremer. Il a pour objectif la mise en place d'un système européen de surveillance et de prévision de l'océan mondial et des mers régionales européennes, et de leurs propriétés physiques et bio-géochimiques. Il va fournir les données et informations océanographiques nécessaires au suivi de l'état de l'environnement global et du changement climatique, à la prévision saisonnière, à la sécurité maritime, au développement d'applications pour l'industrie offshore ou la pêche, à l'intervention en cas d'accidents ou de pollution, à la défense, ou encore à l'élaboration et au suivi des conventions internationales.

Mersea fédère la participation européenne à Godae. Mais, plus largement, il produira les services requis par les applications marines du GMES, pièce majeure du dispositif pour les prochaines années.

Le programme GMES (Système global d'observation de l'environnement pour la sécurité), que l'Agence spatiale européenne et la CE comptent mettre en place en 2008, comprendra en effet une composante marine. Son objectif général est la création d'un réseau d'aide à la décision et de soutien à destination du public et des décideurs politiques pour acquérir et interpréter l'information géo-spatiale utile en matière d'environnement et de sécurité en général; cela concernera en particulier l'environnement océanique et ses ressources naturelles. Il est ainsi conçu comme la contribution européenne au Système mondial d'observation de la Terre (Geoss), mis en place à l'occasion du Sommet mondial sur l'observation de la Terre (EOS III) en février 2005 à Bruxelles.

Ce faisant, l'océanographie opérationnelle en France et en Europe s'inscrit dans une double logique :

- d'une part, elle contribue à la mondialisation des services, c'est-à-dire à une politique générale d'observation de l'environnement planétaire en temps réel à des fins de sécurité générale. Les choix se déterminent au niveau international et les initiatives européennes constituent une dimension de leur réalisation;
- d'autre part, GMES et *Mercator* prévoient de fournir aux scientifiques, experts et pouvoirs publics, un ensemble de services à valeur ajoutée supposant un traitement des données plus affiné que les produits secondaires standards. Si l'objectif de *Mercator* est de se limiter à des services à valeur ajoutée généraux (haute résolution, prévisions par façade, saisonnières, information éducative), celui de GMES vise des services adaptés aux besoins spécifiques des utilisateurs finals, à savoir des gestionnaires et décideurs politiques (sécurité maritime, surveillance côtière, routage, opérations offshore, pollution et dégazage, algues toxiques): les services océaniques aval seraient issus d'un traitement des produits standards.

À terme, avec l'affinement et la diversification des services, ainsi que la diversification et la spécialisation de la clientèle, dont GMES est porteur, la question de la forme que prendra le marché de l'information océanographique va se poser. L'élargissement de l'offre pourrait impliquer des opérateurs publics fournisseurs des données de base et des opérateurs tiers produisant une gamme de services à la carte; la clientèle elle-même pourrait se constituer de gestionnaires publics et d'entreprises intervenant dans les zones côtières et en haute mer.

Synthèse

L'ÉCONOMIE MARITIME FRANÇAISE EN 2003

Une valeur ajoutée de près de 19 milliards d'euros et un effectif de 500 000 emplois équivalents temps plein caractérisent le poids de l'économie maritime française en 2003.

Pour la production comme pour l'emploi, la prépondérance du tourisme littoral, observée dans les éditions antérieures du rapport, demeure. Il représente près de la moitié de l'économie maritime.

Cinq secteurs, à peu près équivalents par l'importance de la production, se partagent le reste de l'économie : secteur des produits de la mer, transport maritime, construction et réparation navales et nautiques, parapétrolier offshore, secteur public (dont l'essentiel des effectifs est dû à la Marine nationale). Fort d'une productivité du travail élevée, le parapétrolier offshore pèse nettement moins que les quatre autres secteurs en matière d'emplois avec environ 5 % des effectifs totaux. Inversement, les effectifs du transport maritime, branche en croissance soutenue, constituent le deuxième poste d'emplois maritimes avec environ 13,5 % du total. Chacun des autres secteurs emploie autour de 10 % des effectifs.

LA CROISSANCE DE L'ÉCONOMIE MARITIME SUR 2001-2003

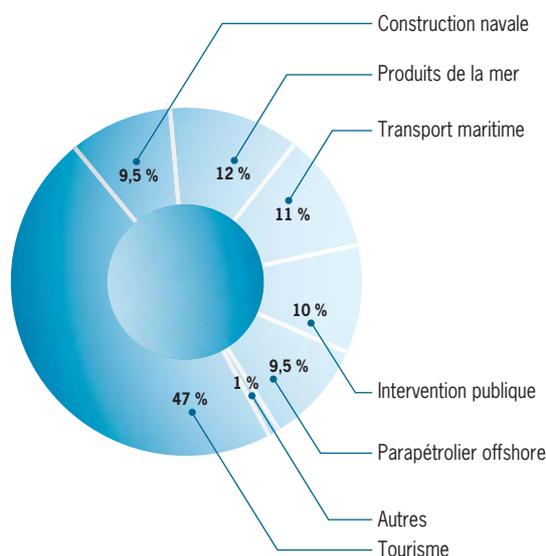
Il convient d'interpréter les chiffres-clés de l'économie maritime avec prudence, en particulier quand on les compare aux résultats rassemblés dans l'édition antérieure de ce rapport. Ceux-ci ont été révisés pour la construction navale de défense, certaines professions portuaires, le secteur public, la transformation des produits de la mer. Il en résulte quelques ajustements à la baisse.

Hormis les révisions, la croissance de l'économie maritime de 2001 à 2003 est estimée à environ 5,3 %, tandis que celle du PIB français en prix courants a été de 6,4 %. L'économie maritime semble donc s'être développée à un rythme légèrement inférieur à celui de l'économie nationale sur la période récente.

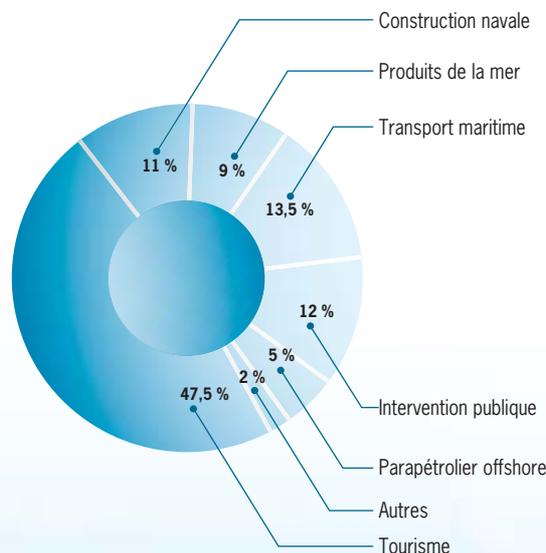
Indépendamment des facteurs internes aux entreprises et aux branches, qui peuvent expliquer ces résultats, il est utile d'en mentionner ici les raisons relatives au contexte international, vu la sensibilité des secteurs de l'économie maritime aux marchés d'exportation.

Le climat général de l'économie sur la période 2000-2003 a été celui d'un ralentissement de la croissance dans les pays occidentaux et d'une reprise en fin de période. L'inflexion du déve-

Valeur ajoutée maritime 2003 : 18,9 milliards d'euros



Emplois maritimes 2003 : 500 000



Les activités maritimes en 2003

	Chiffre d'affaires (M€)	Valeur ajoutée (M€)	Emploi
Secteur industriel		17 042	439 199
Tourisme littoral	21 145	8 881	236 975
Produits de la mer		2 277	46 090
Pêches maritimes	1 144	721	13 532
Aquaculture marine	552	386	11 187
Filière algues	296	185	1 195
Halles à marée	61	52	850
Mareyage	2 100	283	5 000
Transformation des PDM	3 077	650	14 326
Construction navale		1 755	53 398
Navires civils	1 163	254	5 333
Navires de défense	1 754	271	13 004
Équipement naval	2 700	800	25 000
Réparation navale	251	88	2 356
Construction nautique	1 086	342	7 705
Transport maritime		2 056	66 401
Flotte de commerce	5 515	855	13 447
Assurances maritimes	1 137	153	1 300
Établissements portuaires ⁽¹⁾	822	657	7 202
Manutention	816	353	5 119
Autres professions portuaires ⁽²⁾	245	38	39 333
Extraction de matériaux marins⁽³⁾	25	10	300
Production d'électricité	nd	nd	6 800
Travaux maritimes	277	125	1 205
Instrumentation océanographique⁽⁴⁾	nd	30	nd
Câbles sous-marins	nd	-	1 190
Presse maritime⁽⁴⁾	nd	35	440
Parapétrolier offshore	5 500	1 804	25 500
Banque	100	69	900
Secteur public non marchand		1 867	60 815
Marine nationale		1 597	54 563
Services de l'État⁽⁵⁾		103	3 600
Recherche marine civile		167	2 652
Total général		18 909	500 014

(1) PA et PIN, établissements portuaires et douanes.

(2) Valeur ajoutée relative aux pilotage, remorquage et lamanage.

(3) Périmètre limité à l'extraction de matériaux.

(4) Estimations Ifremer.

(5) Estimation Ifremer à partir des données METL.

nd : non disponible.

lancement des échanges a été nette. Ce ralentissement, sensible aux États-Unis en 2001 et 2002, n'a pas affecté la croissance des pays asiatiques en développement (Inde, Chine et pays de l'Asean), qui s'est poursuivie à un rythme soutenu. La zone euro et le Japon se sont, au contraire, distingués par l'atonie de leur évolution économique.

Sur 2000-2003, les cours des matières premières et, singulièrement ceux du pétrole, se situaient à un niveau relativement bas par rapport aux prix actuels. Le prix moyen du panier de matières premières hors combustibles, considéré par le FMI, a même atteint un creux de cycle. Une légère remontée des cours du pétrole, prélude à la forte hausse récente, était perceptible en fin de période.

S'agissant du cours du dollar en euros, si la période 2000-2003 peut se lire rétrospectivement comme celle d'un retournement après le maximum atteint en 2001, il demeure que le taux est resté à un niveau élevé sur toute la période, avec un fléchissement à la fin de 2003. La situation était donc plutôt favorable à la compétitivité des exportations libellées en dollars (par exemple parapétrolier offshore).

La période 2000-2003 a donc été marquée par un fléchissement de la croissance des pays occidentaux et du rythme des échanges mondiaux, tandis que la croissance asiatique, Japon excepté, n'a pas connu de pause. Ce contexte économique a affecté les investissements des entreprises comme la consommation des ménages. En particulier, des postes aussi différents que les dépenses d'exploration-production d'hydrocarbures et la consommation de loisirs n'ont pas été épargnés. En dépit d'un ralentissement des échanges internationaux, ceux dirigés vers l'Asie restaient dynamiques : la demande afférente en transport maritime est restée forte.

Cette conjoncture mondiale explique en partie les performances modestes de l'économie maritime française, dont il faut, à ce propos, souligner une caractéristique : avec un secteur touristique très important, une construction nautique exportatrice et une construction navale dont les paquebots de croisière constituent un marché clef, cette économie est très dépendante de la consommation de loisirs. Ces secteurs sont en outre tributaires de la demande européenne, qui représente l'essentiel de leurs débouchés à l'export.

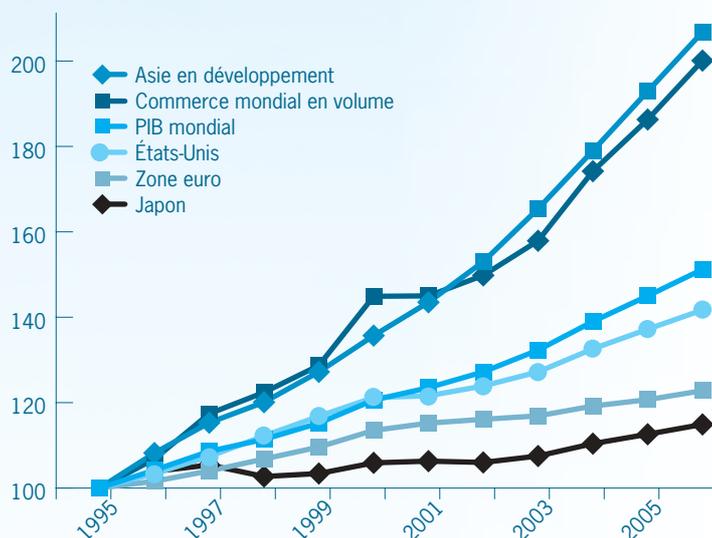
- Ainsi, le tourisme, sensible au revenu des ménages et à une clientèle majoritairement française et européenne, a connu une croissance modeste de 2000 à 2003, une reprise se dessinant depuis 2004.

- La construction nautique, elle aussi dépendante de la consommation de loisir, a subi le ralentissement de la demande occidentale sur 2001-2003. Exportant plus de 60 % de sa production et visant une clientèle européenne pour 85 à 90 % de ses débouchés extérieurs, elle a néanmoins poursuivi sa croissance (supérieure à celle du PIB en 2003), mais à un rythme plus modéré qu'antérieurement. Après le bond qu'ont réalisé les exportations de 1997 à 2001 avec une croissance annuelle de 20 à 30 %, celle-ci a ensuite accusé un ralentissement, les ventes exportées ayant même baissé en 2003. Une accélération des ventes semble perceptible à partir de 2004. L'enjeu tient maintenant à l'effort accru des entreprises sur le segment des bateaux à moteur.

- La cyclicité de la construction navale française s'explique par l'influence déterminante des commandes de paquebots donc du marché de la croisière. L'atonie de celui-ci sur la période 2001-2003 a eu des répercussions sur les investissements en paquebots. Inversement, les marchés de navires standards (porte-conteneurs, vraquiers, pétroliers) et des méthaniers - marchés où la part des chantiers français est faible - ont été dynamiques, tirés par la croissance des échanges, notamment avec l'Asie.

Taux de croissance mondiaux*

Source : Fonds monétaire international.



* Indice 100 en 1995. Estimations pour 2006.

Le fléchissement prononcé de la production française n'aura pris fin qu'à partir de 2004-2005, période de reprise des investissements des croisiéristes.

Le parapétrolier offshore et le transport maritime, également très internationalisés, constituent des services aux entreprises, à l'exception du transport de passagers. Ils relèvent de logiques différentes.

- L'offshore est évidemment sensible à la conjoncture énergétique et ses marchés sont mondiaux. Les investissements d'exploration-production d'hydrocarbures, qui gouvernent le secteur, n'ont pas connu, en 2001-2003, le rythme des années antérieures, mais l'inflexion a été très inégale selon les années et les régions, dans un contexte de prix du pétrole peu élevés. Globalement, il en est résulté une évolution modérée de la filière française sur la période, dont les impacts, mesurés en devise européenne, ont été atténués à partir de 2002 par la baisse du taux de change dollar/euro.

- Le transport maritime français est diversifié dans ses métiers et l'international y intervient à des degrés différents. Sa partie la plus internationalisée s'adapte à l'importance croissante de la conteneurisation et à la montée de l'Asie dans les échanges internationaux. Au plan international, la période 2000-2003 a été marquée par la forte croissance de fin de cycle en 2000, un ralentissement de la demande de transport maritime en 2001 (baisse des taux de fret), une stabilisation en 2002, enfin une reprise en 2003. Dans cette situation fluctuante, les armements français ont su enregistrer des résultats régulièrement positifs. Les ports maritimes combinent les services aux entreprises et aux particuliers. Leur évolution a été influencée par le développement de la conteneurisation sur la période récente.

Concernant les autres branches de l'économie maritime, les évolutions récentes à signaler sont :

- une faible évolution des tonnages et de l'effet prix pour la pêche maritime, mais une croissance forte de la branche de la transformation des produits de la mer ;
- une activité faible de la filière des câbles sous-marins qui demeure majoritairement un marché de maintenance à l'échelle mondiale, malgré quelques nouveaux investissements de modernisation.

Les facteurs internationaux mentionnés ici, qui expliquent l'évolution modérée de l'économie maritime française de 2001 à 2003, ont évolué. La croissance mondiale s'est raffermie, les échanges internationaux se développent à un rythme soutenu, tandis que les prix du pétrole et des matières premières ont considérablement augmenté depuis deux ans, avec des effets sur les pays européens partiellement atténués par la baisse du dollar relativement à l'euro.

Prix des matières premières Estimation pour 2006

Source : FMI.



* Moyenne de plusieurs prix spot.

** Moyenne de cours mondiaux pondérée par les volumes exportés.

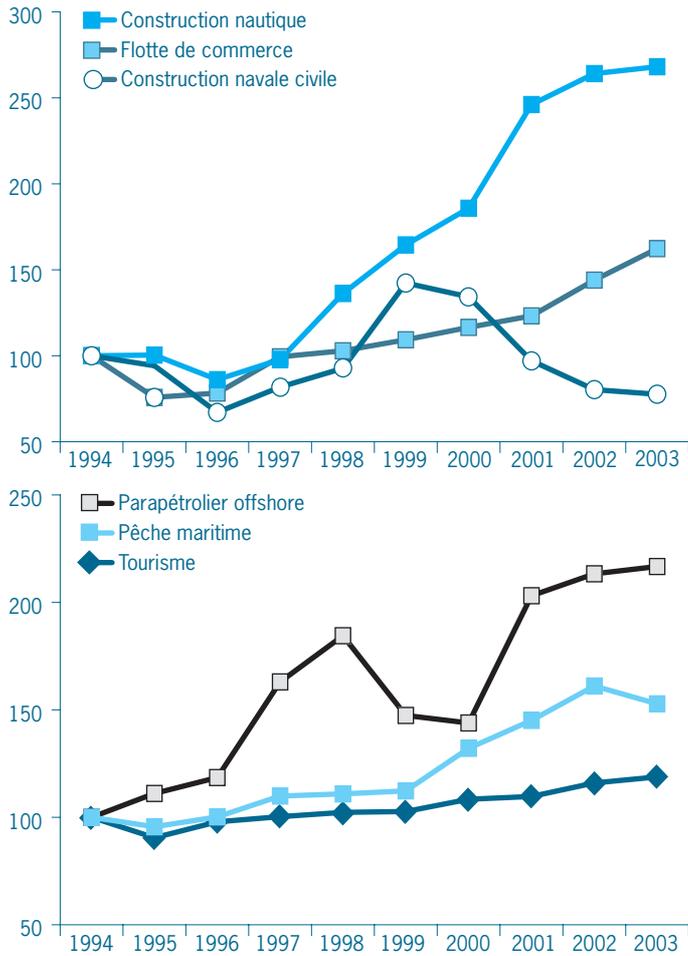
Taux de change dollar/euro

Source : Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv, 2005.



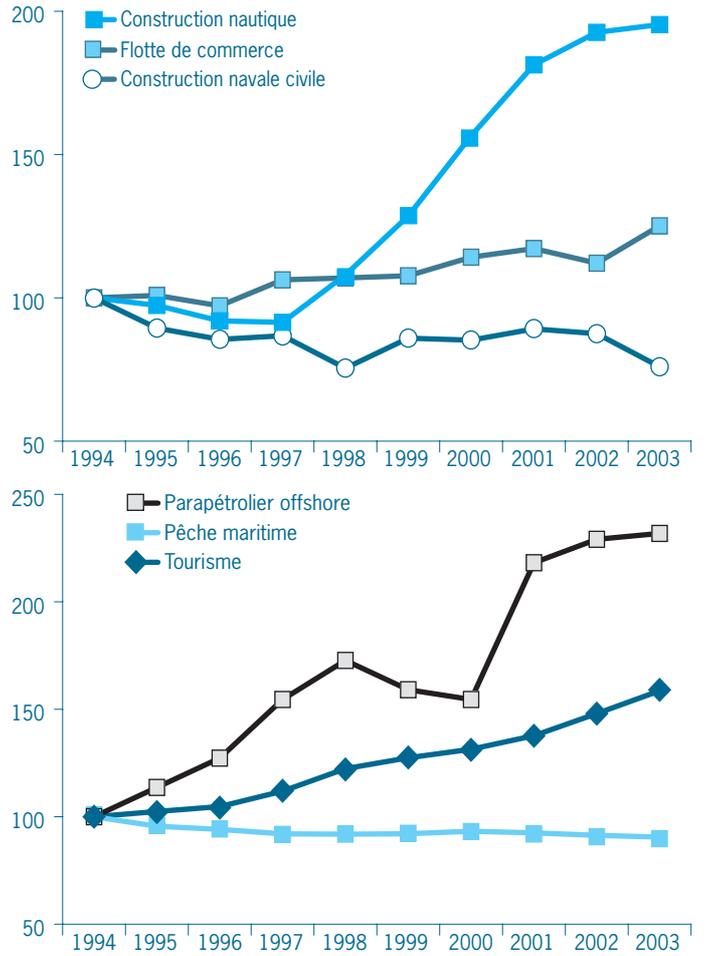
Croissance des branches de l'économie maritime

(Indice 100 en 1994)



Emplois des branches de l'économie maritime

(Indice 100 en 1994)



Références bibliographiques

AFIT, DTMPL, FFPP, FIN. Étude stratégique sur l'adaptation des capacités d'accueil et la gestion des places dans les ports de plaisance maritimes en France métropolitaine. Rapport du bureau d'études Act-Ouest, Paris : AFIT, septembre 2003.

Armateurs de France. Cahier statistique maritime. Paris : Armateurs de France, années diverses.

Armateurs de France. Rapport annuel. Paris : Armateurs de France, années diverses.

Assemblée nationale. « Transports : transports terrestres, fluviaux et maritimes, contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route ». In G. Carrez, Rapport n°2540 sur le projet de loi de finances pour 2006, annexe 38. Paris : Assemblée nationale, 12 octobre 2005.

Barry-Rogliano-Salles. Transport maritime et construction navale. Rapport annuel, Neuilly-sur-Seine : Barry-Rogliano-Salles, années diverses.

Chambre de commerce et d'industrie de Nice-Côte d'Azur. Impact économique et social du Port de Nice-Villefranche Santé. Nice : CCI, 2004.

CEVA. Étude prospective sur la filière algue. Pleubian : CEVA, décembre 2004.

CIEM. Report of the working group on the effects of extraction of marine sediments on the marine ecosystem. San Sebastian : CIEM, années diverses.

Commission européenne. Livre blanc - Énergie pour l'avenir : les sources d'énergie renouvelables. COM(97) 599 final. Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes, 1997, 64 pages.

Commission européenne. Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 octobre 2000, établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau. Bruxelles : JOUE L 327, 22 décembre 2000.

Commission européenne. Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur la formation et le recrutement des gens de mer. COM(2001) 188 final. Bruxelles : CE, 6 avril 2001.

Commission européenne. Directive 2001/77/CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 septembre 2001, relative à la promotion de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables sur le marché intérieur de l'électricité. Bruxelles : JOUE L 283, 27 octobre 2001.

Commission européenne. Livre blanc - La Politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix. COM(2001) 370. Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes, 2001, 128 pages.

Commission européenne. Livre vert sur l'avenir de la politique commune de la pêche. COM(2001) 135 final. Bruxelles : Communautés européennes, 2001, 46 pages.

Commission européenne. Règlement (CE) 1382/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (programme Marco Polo). Bruxelles : JOUE L196, 2 août 2003.

Community of European Shipyards' Associations (CESA). Annual Report. Brussels : CESA, 2004, 2005.

Conseil européen. Décision 2004/585/CE du Conseil instituant des conseils consultatifs régionaux dans le cadre de la politique commune de la pêche. Bruxelles : JOUE, L256/17, 3 août 2004.

Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres. Rapport annuel. Années diverses.

DAEI-SESP. Les comptes nationaux des transports en 2004. 42e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation. Paris : DAEI-SESP, juillet 2005, 258 pages.

Direction des Affaires maritimes. Cross, sauvetage en mer, statistiques 2004. Paris : ministère chargé des Transports/DAM, 2005.

Direction du tourisme. Mémento du tourisme 2005. Paris : Direction du tourisme, 2006, 118 pages.

Direction du tourisme. Les comptes du tourisme. Rapport présenté à la Commission des comptes du tourisme. Paris : Direction du tourisme, années diverses.

EAEF (Economic Assessment of EU Fisheries). Concerted Action FAIR Q5CA-2001-01502.- Economic Performance of Selected European Fishing Fleets. Annual Report, Brussels, 2004, 295 pages.

ÉNIM. Rapport d'activité 2004. Paris : ministère chargé des Transports/DAM, 2005.

Fédération française des sociétés d'assurance, Direction des assurances transports. Chiffres d'affaires et résultats du marché français des assurances transports. Paris : FFSA, années diverses.

Fédération nationale des travaux publics. Recueil de statistiques. Paris : FNTP, années diverses.

Franceschi M., Bussi-Copin C. Devenir océanographe. Paris, Monaco : Institut océanographique, novembre 2005, 32 pages.

International Council of Marine Industry Associations (Icomia). Boating Industry Statistics. London : Icomia, 2004.

IFEN. L'économie de l'environnement en 2003. Rapport général de la Commission des comptes et de l'économie de l'environnement. Orléans : IFEN, juin 2005, 140 pages.

IFP. L'industrie parapétrolière française, résultats d'enquêtes annuelles. Rueil-Malmaison : IFP, années diverses.

Ifremer. Données économiques maritimes françaises. Brest : Ifremer, années diverses.

Isemar. Panorama des ports à conteneurs en Europe. Note de synthèse 59. Saint-Nazaire : Isemar, novembre 2003.

Isemar. Panorama des ports vraquiers en Europe. Note de synthèse 60. Saint-Nazaire : Isemar, décembre 2003.

Isemar. Panorama des ports de commerce mondiaux 2003. Note de synthèse 71. Saint-Nazaire : Isemar, janvier 2005.

Isemar. La construction navale civile européenne dans le contexte international. Note de synthèse 79. Saint-Nazaire : Isemar, novembre 2005.

JORF. Loi 2004-338 du 21 avril 2004 portant transposition de la directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau. Paris : JORF 95, 22 avril 2004.

JORF. Loi 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile. Paris : JORF, 17 août 2004.

JORF. Loi 2005-412 du 3 mai 2005, relative à la création du registre international français. Paris : JORF, 4 mai 2005.

Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie. Projet de loi de finances pour 2006. Jaune budgétaire annexé au PLF : « Agences de l'eau »

Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie. Projet de loi de finances pour 2006. Jaune budgétaire annexé au PLF : « Environnement »

Montane J., Eliez A., Hamon J.-Y., Tetu A., Collet M. La situation des ports de pêche. Rapport aux ministères de l'Agriculture et de la Pêche, et de l'Équipement, des Transports et du Logement. Affaire n° 1999-0130-01, Paris, 2000.

Ofimer. Rapport d'activités 2004. Paris : Ofimer, juin 2005, 52 pages.

Richemont H. de. Un pavillon attractif, un cabotage crédible. Deux atouts pour la France. Paris : Premier ministre, octobre 2002-mars 2003, 164 pages.

ShipPax Statistics 2005. The yearbook for passenger shipping traffic figures. May 2005.

United Nations Conference on Trade and Development. Review of Maritime Transport, New-York, Geneva : UNCTAD, 2003, 2004, 2005.

Wateco. «Economics and Environment. The implementation challenge of the Water Framework Directive». Guidance Document n°1, Brussels : EC, 2002, 9 pages.

Sigles et abréviations

Ademe	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie	Cosru	Centre opérationnel de sauvetage de la Réunion
AFIT	Association française de l'ingénierie touristique	CQEL	Cellule qualité des eaux littorales
Afssa	Agence française de sécurité sanitaire des aliments	Cross	Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
Agéma	Association de gestion des écoles maritimes et aquacoles	CSCN	Chambre syndicale des constructeurs de navires
BRESM	Bureau de recherche et d'études SHOM-Météo	DAEI	Direction des Affaires économiques et internationales (MTEM)
BRGM	Bureau de recherches géologiques et minières	DAM	Direction des Affaires maritimes (MTEM)
CA	Chiffre d'affaires	DCE	Directive cadre sur l'eau
CAAM	Centre administratif des Affaires maritimes	DCN	Direction des constructions navales
CCR	Conseil consultatif régional	DDAM	Direction départementale des Affaires maritimes
CE	Commission européenne	DDASS	Direction départementale des Affaires sanitaires et sociales
Cedre	Centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux	DDE	Direction départementale de l'Équipement
CEE	Communauté économique européenne	DEMF	Données économiques maritimes françaises
Ceppol	Commission d'études pratiques anti-pollution de la Marine nationale	Direm	Direction des ressources énergétiques et minérales
CESA	Community of European Shipyards' Associations	DOM	Département d'outre-mer
Cetmef	Centre d'études techniques, maritimes et fluviales	DPMA	Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture
CEVA	Centre d'étude et de valorisation des algues	DTMRF	Direction des transports maritimes, routiers et fluviaux (MTEM)
CIEM	Conseil international pour l'exploration de la mer	DWDM	Dense Wavelength Division Multiplexing
Cirad	Centre de coopération internationale en recherche agronomique pour le développement	EAE	Enquête annuelle d'entreprises
CMO	Centre militaire d'océanographie	EDF	Électricité de France
CMOM	Commission mixte (OMM-COI) pour l'océanographie et la météorologie marine	EEE	Espace économique européen
CNC	Comité national de la conchyliculture	ÉMA	École maritime et aquacole
CNEM	Commission nationale de l'emploi maritime	EMEC	European Marine Equipment Council
CNES	Centre national d'études spatiales	ÉNIM	Établissement national des invalides de la Marine
Cneva	Centre national d'études vétérinaires et alimentaires	ENMM	École nationale de marine marchande
CNRS	Centre national de la recherche scientifique	ENS	École normale supérieure
Cnuced	Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement	EPA	Établissement public à caractère administratif
Cofrena	Comité français de l'équipement naval	ÉPIC	Établissement public à caractère industriel et commercial
Corine	Coordination des informations sur l'environnement (programme européen)	EPLÉ	Établissement public local d'enseignement
Cosma	Centre opérationnel de sauvetage aux Antilles	Epsiom	Établissement principal du SHOM
		ESA	European Space Agency (Agence spatiale européenne)
		ETP	Équivalent temps plein (emploi)
		EVP	Équivalent vingt pieds (unité normalisée correspondant à la longueur la plus fréquente des conteneurs)

EWEA	European Wind Energy Association	IPEV	Institut Paul-Émile-Victor
FAO	Food and Agriculture Organization of the United Nations	IRD	Institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération
FEAP	Federation of European Aquaculture Producers	Isemar	Institut supérieur d'économie maritime
FEED	Fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe	ISL	Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (Brême, Allemagne)
Feoga	Fonds européen d'orientation et de garantie agricole	IUMI	International Union of Marine Insurance
FFPP	Fédération française des ports de plaisance	Jauge	Mesure du volume des navires exprimée en tonneaux. Depuis juillet 1994, les navires sont jaugés en unités maritimes standard (UMS)
FFSA	Fédération française des sociétés d'assurance	Jb	Jauge brute : le tonnage de jauge brute est la somme du volume de la coque et de celui des superstructures
FIAC	Fédération française des industries d'aliments conservés	JORF	Journal officiel de la République française
FICT	Fédération française des industriels charcutiers, traiteurs, transformateurs de viande	JOUE	Journal officiel de l'Union européenne
FIN	Fédération des industries nautiques	LFI	Loi de finances initiale
Fipol	Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	LPM	Loi de programmation militaire
FNFA	Force navale franco-allemande	MAP	Ministère de l'Agriculture et de la Pêche
FNTTP	Fédération nationale des travaux publics	Marel	Mesure automatisée pour l'environnement littoral
GHF	Gaz de haut-fourneau	MEDD	Ministère de l'Écologie et du Développement durable
GIE	Groupement d'intérêt économique	Mersea	Marine Environment and Security for the European Area
Genavir	Groupement d'intérêt économique pour la gestion des navires océanographiques	METI	Ministry of Economy, Trade and Industry (Japon)
GMES	Système global d'observation de l'environnement pour la sécurité	MFS	Mediterranean Forecasting System
GNL	Gaz naturel liquéfié	MRCC	Maritime Rescue Coordination Centre
Godae	Global Ocean Data Assimilation Experiment	MTEM	Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer
GPL	Gaz de pétrole liquéfié	NAF	Nomenclature d'activités française
HAP	Hydrocarbures aromatiques polycycliques	OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
HT	Hors taxes	Ofimer	Office interprofessionnel des produits de la mer et de l'aquaculture
IAA	Industrie agroalimentaire	OFWG	Ocean Research Fleets Working Group
IACMST	Inter-Agency Committee on Marine Science and Technology (Royaume-Uni)	OMC	Organisation mondiale du commerce
Icomia	International Council of Marine Industry Associations	OMI	Organisation maritime internationale
Iédom	Institut d'émission des départements d'outre-mer	ONF	Office national des forêts
IEO	Instituto Español de Oceanografía	ONT	Observatoire national du tourisme
IFEN	Institut français de l'Environnement	OSU	Observatoire des sciences de l'univers
IFOP	Instrument financier d'orientation de la pêche	PA	Port autonome
IFP	Institut français du pétrole	PACA	Provence-Alpes-Côte d'Azur
Ifreco	Initiative française pour les récifs coralliens	PCP	Politique commune de la pêche
Ifremer	Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer	PCRD	Programme-cadre de recherche et développement (Commission européenne)
INRA	Institut national de la recherche agronomique	PDM	Produits de la mer
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques	PIN	Port d'intérêt national
INSU	Institut national des sciences de l'univers	PLF	Projet de loi de finance

POP	Programmes d'orientation pluriannuels (de la PCP)	SNA	Sous-marin nucléaire d'attaque
R&D	Recherche et développement	SNLE	Sous-marin nucléaire lanceur d'engins
Rébent	Réseau de suivi des biocénoses benthiques	SNSM	Société nationale de sauvetage en mer
Rémora	Réseau mollusques et des rendements aquacoles	Somlit	Service d'observation en milieu littoral
RÉMI	Réseau de contrôle microbiologique	STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping (convention internationale sur le niveau de formation des marins)
Répamo	Réseau pathologie des mollusques	TAAF	Terres australes et antarctiques françaises
Réphy	Réseau de surveillance du phytoplancton et des phycotoxines	Tb	Tonnage brut
Répom	Réseau national de surveillance des ports maritimes	Tbc	Tonneaux de jauge brute compensée : produit de la jauge brute multipliée par un coefficient de compensation qui tient compte du fait que la main-d'œuvre de construction, mesurée en heures pour une même valeur de jauge brute, varie selon, la dimension et le type du navire (voir jb)
RIF	Registre international français	TOM	Territoire d'outre-mer
Rinbio	Réseau Intégrateurs biologiques	Tpl	Tonne de port en lourd
RNDE	Réseau national des données sur l'eau	TTC	Toutes taxes comprises
RNO	Réseau national d'observation de la qualité du milieu marin	UE	Union européenne
RSP	Réseau de surveillance "posidonie"	UFIP	Union française des industries pétrolières
Sandre	Service d'administration nationale des données et références sur l'eau	Unedic	Union nationale pour l'emploi dans l'Industrie et le Commerce
SCCMM	Société centrale de crédit maritime mutuel	Unols	University National Oceanographic Laboratory System
SCEES	Service central des enquêtes et études statistiques (MAP)	UNPG	Union nationale des producteurs de granulats
SCOP	Société coopérative ouvrière de production	Unicem	Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction
SDT	Suivi des déplacements touristiques	VA	Valeur ajoutée
SESP	Service économie, statistiques et prospective (MTEM)	VLCC	Very Large Crude Carrier
Sessi	Service des statistiques industrielles (ministère chargé de l'Industrie)	ZEE	Zone économique exclusive
SFAM	Société française d'aquaculture marine	ZICO	Zones d'importance communautaire pour les oiseaux
SHOM	Service hydrographique et océanographique de la Marine	Znieff	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique
SIM	Système d'information maritime (MTEM)		
SIUPM	Système d'intervention d'urgence en cas de pollution marine		
SMDSM	Système mondial de détresse et de sécurité en mer		

Réalisation, mise en page : XLC (02 98 30 50 07)

Achévé d'imprimer sur les presses de Cloître Imprimeurs

ISSN 1279-8339

ISBN 2-84433-154-8 / Dépôt légal 2^e semestre 2006

© 2006, Ifremer. Tous droits de reproduction, même partielle, par quelque procédé que ce soit, sont réservés pour tous pays.

Données économiques maritimes françaises 2005

Le rapport présente un panorama des activités liées à la mer en France en mettant en évidence la conjoncture récente, la situation actuelle et les perspectives. Le secteur industriel comprend l'exploitation des ressources marines, le manufacturier, les services.

Le secteur public comprend la Marine nationale, l'intervention publique, la protection de l'environnement, la recherche. Une synthèse dégage les principaux facteurs d'évolution des activités maritimes.

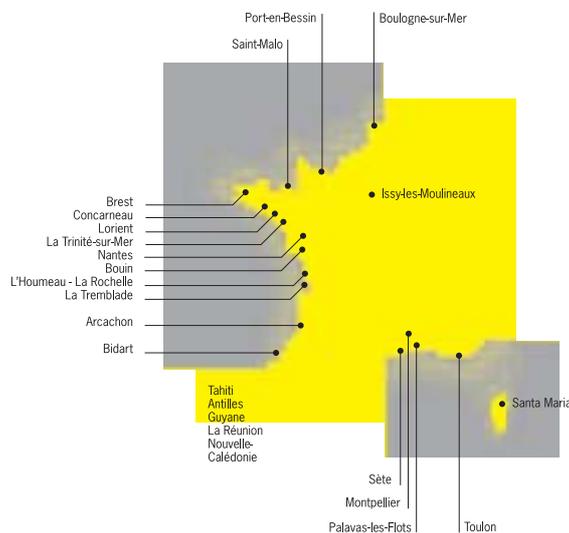
Mots-clés : Économie, maritime, valeur ajoutée, emploi, perspectives.

French Marine-Related Economic Data 2005

The report presents a survey of marine related activities in France, highlighting recent past trends, present situation and future outlook.

The commercial sector includes marine resource exploitation, manufacturing branches and services. The public sector includes the Navy, State services, environmental protection and research. A summary identifies the main factors in the development of marine activities.

Keywords : Economy, marine, value added, employment, outlook.



Modélisation
des écosystèmes côtiers

Comportements des polluants

Observation et surveillance
de la mer côtière

Gestion durable
des ressources halieutiques

Optimisation
et développement
des productions aquacoles

Transformation, valorisation
et qualité des produits de la mer

Mise en valeur
de la mer côtière et économie
des ressources marines

Compréhension
de la circulation océanique

Connaissance et exploration
des fonds océaniques

Grands équipements
pour l'océanographie

Génie océanique

Ifremer

Éditions Ifremer

BP 70, F-29280 Plouzané
tél. 02 98 22 40 13
fax 02 98 22 45 86
mél : editions@ifremer.fr

DIFFUSION :

INRA Éditions
RD 10, F-78026 Versailles
Cedex

VENTE PAR CORRESPONDANCE :

tél. 33 (0)1 30 83 34 06
fax 33 (0)1 30 83 34 49
mél :
Inra-Editions@versailles.inra.fr

VENTE AUX LIBRAIRES ET ASSIMILÉS :

tél. 33 (0)1 30 83 34 01
fax 33 (0)1 30 83 31 58
mél :
foucher@versailles.inra.fr

ISSN 1279-8339
ISBN 2-84433-154-8

22 €



9 782844 331540

bilans & prospectives