

Baromètre 2011 de l'économie maritime

France

Novembre 2011



Sommaire

Introduction	1
Panorama de l'économie maritime	4
Les résultats de l'enquête d'opinion	12
Transport maritime	18
Ports de commerce	24
Construction et réparation navale (civile et militaire)	30
Assurance maritime	38
Nautisme	44
Offshore et énergies marines renouvelables	50
Pêche et produits de la mer	58
Conclusion	63
Note méthodologique	65

Introduction

Nous avons le plaisir de vous présenter une 3^e édition entièrement refondue du baromètre PwC de l'économie maritime.

La première version de ce document a été créée à l'occasion des 5^{es} assises de l'économie maritime et du littoral qui se sont tenues à Brest en 2009.

Il est le résultat d'une initiative conjointe de notre cabinet et du journal Le Marin.

PwC, cabinet d'audit et de conseil, leader mondial en matière de prestations intellectuelles, accompagne depuis longtemps de nombreux acteurs de l'économie maritime, quelle que soit leur taille, en France et dans le monde.

Nous avons souhaité faire évoluer nettement le contenu pour répondre aux attentes des lecteurs et utilisateurs de ce document :

- nous proposons un baromètre d'opinion renforcé et représentatif des secteurs dont nous avons confié l'administration à l'IFOP,
- nous proposons un panorama général fondé sur les données quantitatives simples que sont le chiffre d'affaires et l'emploi des secteurs de l'économie maritime chaque fois que cette information est disponible et fiable,
- nous proposons ensuite, en lien avec les doubles pages, des indicateurs dits « avancés » pour mieux comprendre l'évolution actuelle et à venir des secteurs,
- les doubles pages sont allégées et traitent des éléments clefs et des enjeux de chacun des secteurs,
- les données économiques et statistiques collectées et proposées sont établies sur des périodes de temps plus longues.

Nous espérons que le lecteur trouvera dans ce document une réelle vision de notre économie maritime à fin 2011.



Gil Sandillon
Associé

*Panorama
de l'économie
maritime*

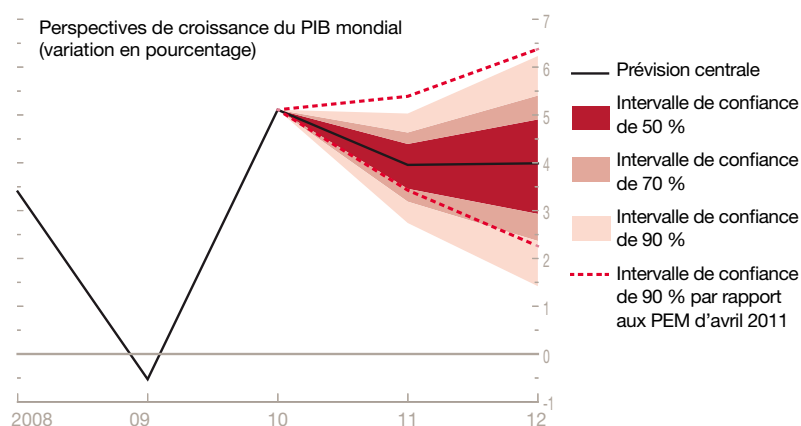
Panorama de l'économie maritime

Un contexte économique incertain

Comme pour beaucoup de secteurs industriels, l'économie maritime est fortement liée à la conjoncture économique globale. Rappelons ici la forte incertitude entourant les perspectives économiques à court-moyen terme.

L'incertitude reste considérable, et les facteurs de dégradation des perspectives dominent les facteurs d'amélioration. La probabilité d'une croissance mondiale inférieure à 2 % est bien plus forte que dans les perspectives de l'économie mondiale d'avril 2011.

Incertain autour des perspectives mondiales



Source PEM: (Perspectives de l'Économie Mondiale), FMI, Septembre

Prévisions de croissance du PIB et des échanges mondiaux du FMI

	2009	2010	2011	2012
Monde	-0,7	5,1	4,0	4,0
États-Unis	-3,5	3,0	1,5	1,8
Japon	-6,3	4,0	-0,5	2,3
Zone Euro	-4,3	1,8	1,6	1,1
Chine	9,2	10,3	9,5	9,0
Inde	6,8	10,1	7,8	7,5
Échanges	-10,7	12,8	7,5	5,8

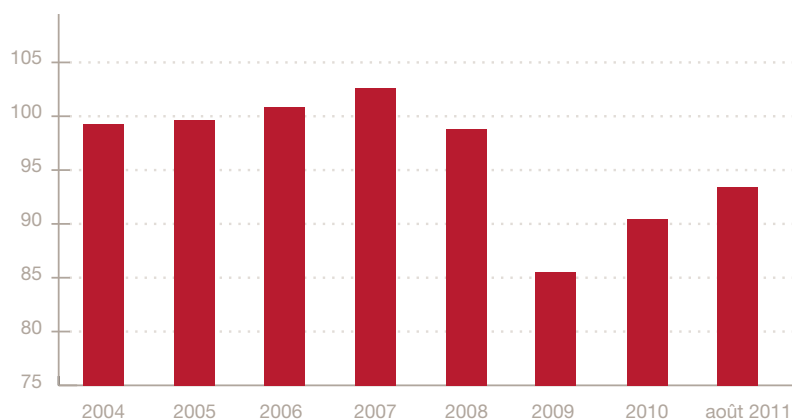
Source PEM: (Perspectives de l'Économie mondiale), FMI, Septembre 2011

La plupart des indicateurs économiques étaient favorables depuis le premier trimestre de l'année 2010 jusque dans le courant du mois d'avril 2011. Un net ralentissement de l'économie française et mondiale s'est opéré dans le courant du deuxième trimestre 2011 et accentué au cours de l'été.

Ce nouveau ralentissement et la crise plus marquée des années 2008 et 2009 ont mis en exergue une surcapacité de certains actifs productifs : que cela soit dans le secteur du transport maritime, de la plaisance ou encore de la pêche, le risque de faire face à une forte surcapacité de production resurgit.

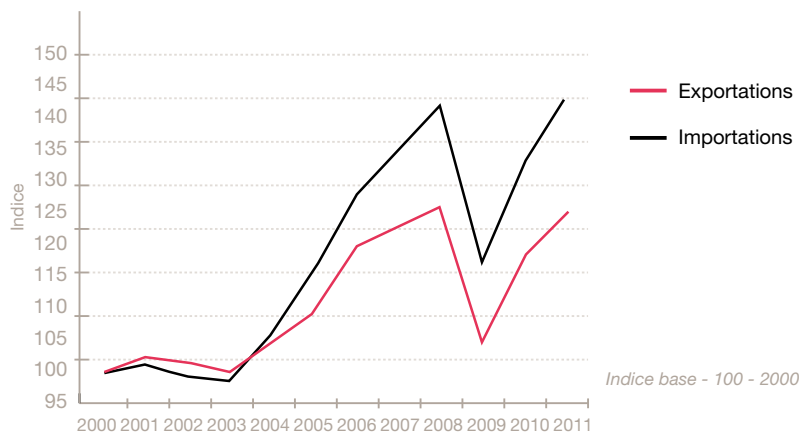
Élément favorable au transport maritime et à l'activité portuaire, les exportations et importations de la France se sont accélérées depuis la fin 2009. Les projections 2011 restaient positives jusqu'à la fin du premier semestre 2011 mais depuis le mois de juillet un retournement de tendance est à nouveau observé.

Évolution de l'indice de production de l'industrie manufacturière en France



Source: INSEE - Base 100 en 2000

Variation du commerce extérieur de la France entre 2000 et 2011



Source: INSEE (hors matériel militaire)

Données clefs

Clefs de lecture du secteur

Avec ses 11 millions de km², la France (incluant les DROM COM) dispose du deuxième territoire maritime mondial après les États-Unis et à égalité avec le Royaume-Uni.

La santé de l'économie maritime se mesure également par :

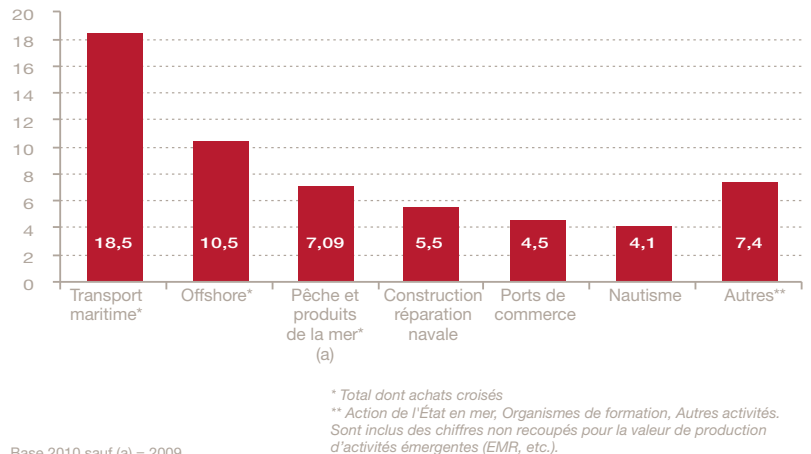
- le rôle essentiel qu'elle joue dans le commerce, le tourisme et l'industrie de la France,
- les 342 millions de tonnes de fret qui transitent chaque année via les ports français,
- les 28 millions de passagers (2010) qui entrent et sortent des ports maritimes français,
- la taille de la flotte, sous influence,
- le rang qu'occupe la France dans la fabrication de bateaux à voile ou à moteur, navires civils ou militaires,
- le dynamisme de nombreux secteurs de recherche fondamentale, de recherche appliquée, de services financiers et logistiques, industriels et techniques,
- les actions de l'État et des pouvoirs publics.

Le poids du maritime dans l'économie française est difficile à apprécier tant les indicateurs économiques ont du mal à nous renseigner avec précision et de manière consolidée sur ce pan de notre économie. Le chiffre de la filière navale est par exemple hors tous achats croisés, ce qui n'est pas le cas d'autres secteurs.

Nous fondant sur des données source INSEE nous avons souhaité présenter les évolutions de quelques indices clefs de chiffre d'affaires et d'emploi pour certains secteurs de l'économie maritime.

Sur une période longue, la progression du chiffre d'affaires du transport de passagers et de fret est supérieure à celle du secteur du transport en général (routier, ferroviaire, maritime). Les services au transport par eau et la manutention portuaire connaissent une évolution sensiblement plus faible.

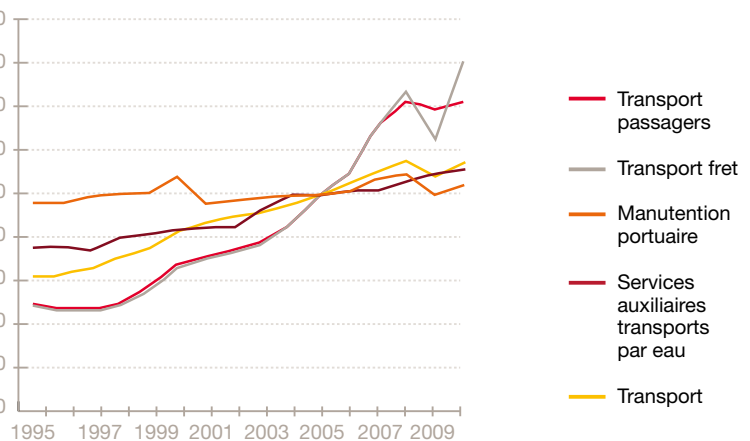
Répartition des secteurs de l'économie maritime par valeur de production



Base 2010 sauf (a) = 2009

Source: Brochure du Cluster Maritime Français / édition 2011-2012

Évolution des indices de chiffres d'affaires des secteurs liés au transport depuis 1995

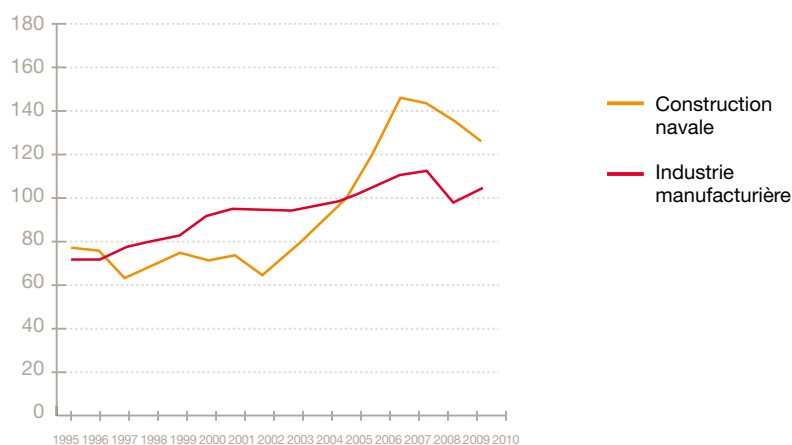


Source: INSEE - Base 100 en 2005

NB: Il faut porter une attention particulière au fait que les indices de chiffre d'affaires sont élaborés chaque mois à partir des déclarations mensuelles (CA3) faites par les entreprises relevant du régime fiscal réel normal pour le paiement de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Cette base de calcul peut constituer un biais pour certains secteurs.

La construction navale regroupe la construction-réparation de bâtiments de guerre, civils, la construction-réparation de bateaux de plaisance, la réparation de navires civils. Rassemblés au sein d'un même indicateur, les évolutions doivent être appréciées avec prudence.

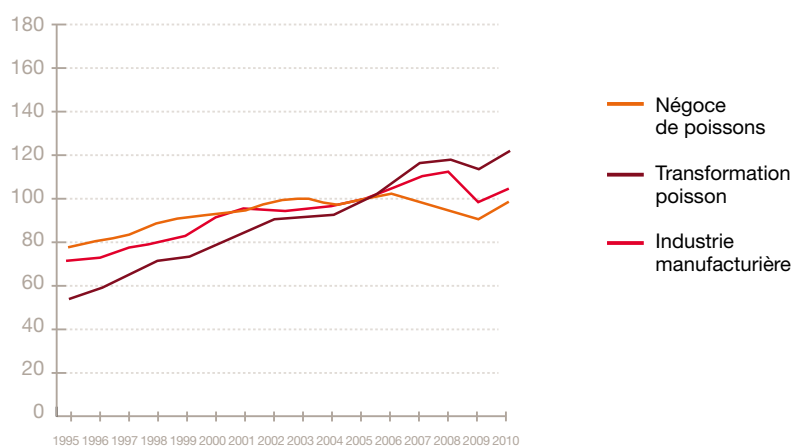
Évolution des indices de chiffres d'affaires de la construction navale et de bateaux de plaisance depuis 1995



Source: INSEE - Base 100 en 2005

La transformation et le négoce de poisson connaissent quant à eux une évolution respectivement plus et moins forte que celle de l'industrie manufacturière au sens large.

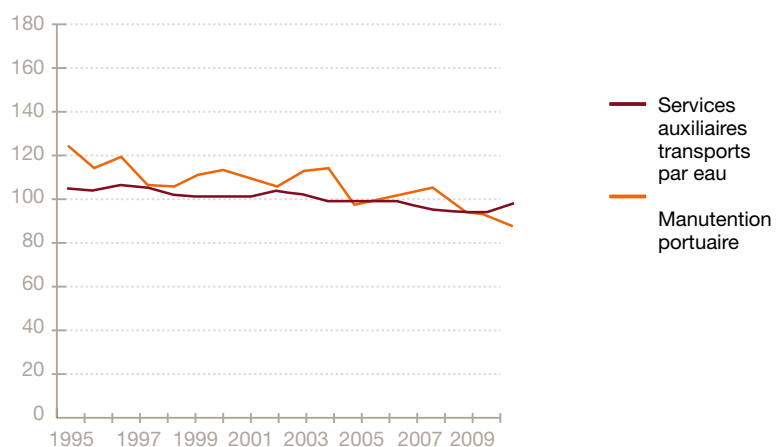
Évolution des indices de chiffres d'affaires de la transformation et du négoce de produits de la mer depuis 1995



Source: INSEE - Base 100 en 2005

NB: Les indices de chiffre d'affaires (ICA) permettent de mesurer mensuellement l'évolution de l'activité des entreprises dans les secteurs de l'industrie, de la construction, du commerce de détail, des services personnels, du commerce de gros et des divers services aux entreprises. Ils sont élaborés chaque mois à partir des déclarations mensuelles (CA3) faites par les entreprises relevant du régime fiscal réel normal pour le paiement de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA).

Évolution des indices d'effectifs liés au transport depuis 1993



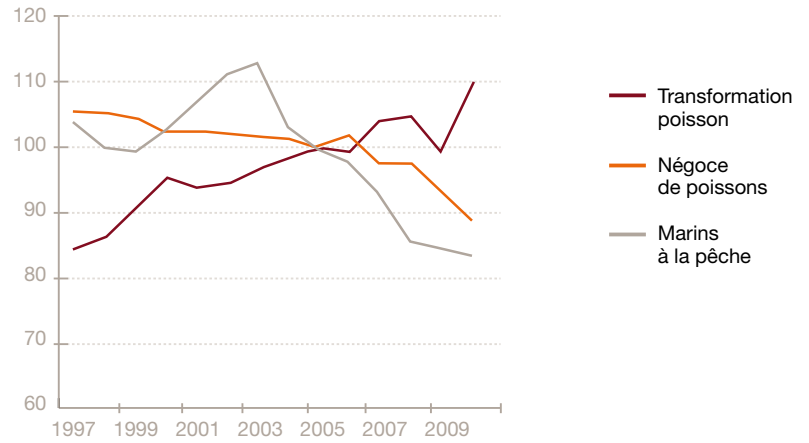
Source: Pôle emploi - Base 100 en 2005

Ces indices sont déterminés au niveau le plus fin de la nomenclature d'activités française (soit au niveau des sous-classes de la NAF rév.2) puis agrégés pour disposer d'indices pour les différents niveaux des diverses nomenclatures de synthèse (NA, NACE). Les indices obtenus sont en volume dans les secteurs du commerce de détail et des services personnels, en valeur dans les autres secteurs. Les séries sont diffusées en brut ou corrigées des variations saisonnières et des effets de calendrier (CVS-CJO). Certains secteurs, considérés par l'INSEE comme volatils, ou n'ayant pas d'impact conjoncturel ou encore limités ne sont pas publiés. En tenant compte dans les indices agrégés, ces secteurs auraient soit un effet perturbateur (des évolutions trop importantes certains mois qui empêcheraient d'analyser la conjoncture du transport dans son ensemble), soit un impact non perceptible.

Les données disponibles sur l'évolution du nombre de marins au commerce sont difficilement exploitables.

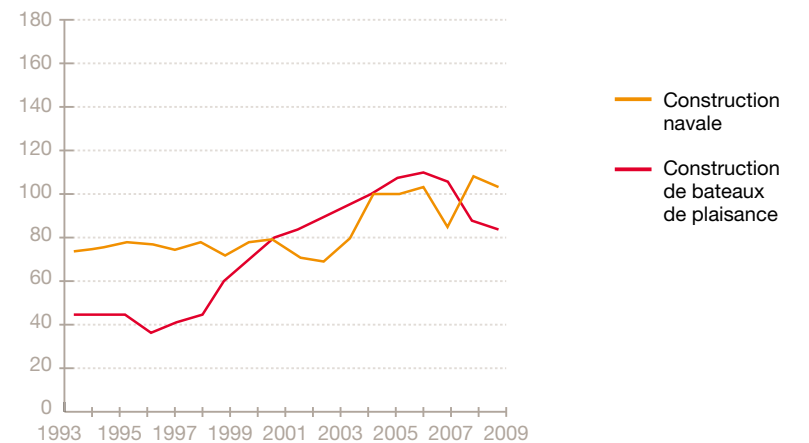
L'indice du nombre de marins à la pêche provient, pour les données antérieures à 2005, de la Direction des affaires maritimes, pour les données postérieures du FAF Pêche. Pour tous les autres secteurs, le périmètre retenu est détaillé dans l'annexe méthodologique pour les chiffres de Pôle emploi.

Évolution des indices d'effectifs liés à la transformation et au négoce de poisson depuis 1993



Source : Pôle emploi / FAF Pêche/ Direction des affaires maritimes

Évolution des indices d'effectifs liés à la construction navale et de bateaux de plaisance depuis 1993



Source : Pôle emploi

L'économie maritime

Quelques acteurs clefs

L'action publique en mer

L'action publique en mer est principalement structurée autour :

- du Secrétariat Général de la Mer (rattaché au Premier ministre) du centre opérationnel de la fonction garde-côtes,
- de la Marine Nationale, des préfets maritimes, de la gendarmerie maritime,
- de la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects,
- de la Sécurité civile,
- de la Direction des affaires maritimes et ses services déconcentrés,
- de la Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture
- des autres services des différents ministères concernés par la mer,
- des collectivités territoriales concernées (Conseils Généraux, Régionaux),
- du monde consulaire,
- des structures d'enseignements (ENSM, lycées maritimes, centres de formation),
- des structures de recherche (Ifremer, IRD, etc.).

L'État a fortement accru la visibilité de ses actions maritimes ces dernières années. Autour d'une pierre angulaire que constitue le Livre Bleu : « Stratégie Nationale pour la Mer et les Océans », véritable stratégie maritime de la France, les Comités Interministériels de la Mer (CIMER) de 2009 et de 2011 ont mis en place un suivi régulier et une communication des actions de l'État dans ce domaine. Le CIMER de juin 2011 a identifié le sauvetage, la lutte contre les trafics illicites, les pollutions, le pillage des ressources et la surveillance et préservation des aires marines protégées comme priorités nationales.

Parmi les différentes initiatives évoquées et suivies nous avons notamment relevé :

- en matière de délimitation des espaces maritimes, un travail est en cours avec le concours du SHOM pour homogénéiser les dispositifs réglementaires relatifs à la délimitation des eaux françaises, et notamment d'Outre-Mer,

- les ressources minérales profondes font l'objet d'une attention particulière de l'État. La France s'engage à soutenir le dépôt de demande de permis d'exploration (notamment d'amas sulfurés), dans un contexte de dépôts déjà effectués par la Russie et la Chine auprès de l'Autorité internationale des fonds marins. Les expériences menées à Wallis et Futuna par des groupes français viennent conforter la position de la France dans ce domaine,
- enfin, la fonction gardes-côtes, volonté de l'État, présente un modèle qui intéresse les États partenaires. Le but visé est d'accroître l'efficacité et l'efficience des interventions de l'État en mer via une plus grande coordination des moyens disponibles. Cette fonction et les moyens techniques qu'elle nécessite, présentent également l'avantage de mobiliser les acteurs économiques maritime et leur donné une nouvelle visibilité en matière de compétitivité internationale.

Le Cluster Maritime Français

Le « Cluster Maritime Français » est l'outil de promotion de la France maritime. Il rassemble à ce jour près de 250 entreprises et organisations professionnelles de tous types. Le nombre de ses membres s'accroît régulièrement (35/40 en moyenne sur les trois dernières années) et le taux de fidélisation se maintient à un niveau très élevé (plus de 95 %). Le Cluster contribue au développement des activités économiques maritimes par une communication forte, un dialogue ferme et constructif avec les Pouvoirs Publics, la recherche de synergies concrètes entre ses membres (près de 4000 participants à ses groupes de travail depuis 2006) ou encore les Assises de la Mer ou les buffets dits de « networking ». Il est aussi cofondateur et leader du « Réseau européen de clusters maritimes » (ENMC).

Les pôles de compétitivité

Parmi les 71 pôles de compétitivité labellisés par le gouvernement, le Pôle Mer Bretagne et le Pôle Mer Provence-Alpes-Côte-d'Azur font partie des pôles à vocation mondiale. Le nombre de projets labellisés témoigne du dynamisme de la recherche dans le secteur maritime et de la volonté d'innovation.

Les acteurs du développement Outre-Mer

L'Outre-Mer fait de la France le deuxième espace maritime mondial grâce à une ZEE de 11 millions de km² carrés (la superficie varie selon les sources entre 10 et 11 millions de km²). La délimitation des espaces maritimes est un travail en cours, commandité par le SG Mer. 2011, année des Outre-Mer a de plus vu se succéder un grand nombre d'événements culturels à travers nos territoires.

Nombre de projets labellisés fin 2011 pour les Pôles Mer Bretagne et PACA

Thématiques / Nombre de projets labellisés	Pôle Mer Bretagne	Pôle Mer PACA	Total
Sécurité et sûreté maritimes	25	38	63
Naval et Nautisme	17	32	49
Ressources énergétiques marines	14	20	34
Ressources biologiques marines - pêche et aquaculture	24		
Ressources biologiques marines - biotechnologies		37	87
Environnement et aménagement du littoral	22	49	71
Total	128	176	304

Source : Pôle Mer Bretagne Pôle Mer PACA

ZEE Française

Territoire	Statut	Superficie du territoire terrestre (INSEE), milliers de km ²	Part	ZEE (SHOM, estimations fournies à titre indicatif), milliers de km ²	Part
France Métropolitaine	Métropole	552,0	50,0 %	349	3,4 %
Guadeloupe	Département d'Outre-Mer	1,6	0,1 %	86	0,8 %
Martinique	Département d'Outre-Mer	1,1	0,1 %	47	0,5 %
Saint-Barthélemy	Collectivité d'Outre-Mer	0,021	0,0 %	4	0,0 %
Saint-Martin	Collectivité d'Outre-Mer	0,053 ¹	0,0 %	1	0,0 %
Mayotte	Département d'Outre-Mer	0,4	0,0 %	450 ²	4,4 %
Nouvelle-Calédonie	Collectivité à statut particulier	18,6	1,7 %	1364	13,3 %
Guyane	Département d'Outre-Mer	84,0	7,6 %	126	1,2 %
La Réunion	Département d'Outre-Mer	2,5	0,2 %	608 ³	5,9 %
Polynésie Française	Pays d'Outre-Mer	3,5 ⁴	0,3 %	4804	46,7 %
Saint-Pierre-et-Miquelon	Collectivité d'Outre-Mer	0,242	0,0 %	10	0,1 %
Terres Australes et Antarctiques françaises	Territoire d'Outre-Mer	439,7 ⁵	39,8 %	1727	16,8 %
Wallis et Futuna	Territoire d'Outre-Mer	0,142	0,0 %	266	2,6 %
Clipperton	Domaine Public	0,011	0,0 %	434	4,2 %
Total		1 104	100,0 %	10276	100,0 %

Source : INSEE et SHOM

1 Source Communauté française de Saint Martin

2 Ilôts du Canal de Mozambique inclus

3 Tromelin inclus

4 Source Haut Commissariat de la République en Polynésie Française

5 Source Taaf.fr

*Résultats
de l'enquête
d'opinion*

Les résultats de l'enquête d'opinion

L'enquête d'opinion PwC s'appuie sur un questionnaire administré auprès de 202 dirigeants de l'économie maritime dans le courant du mois d'octobre 2011 principalement par téléphone par l'IFOP. L'étude respecte fidèlement les principes scientifiques et déontologiques de l'enquête par sondage.

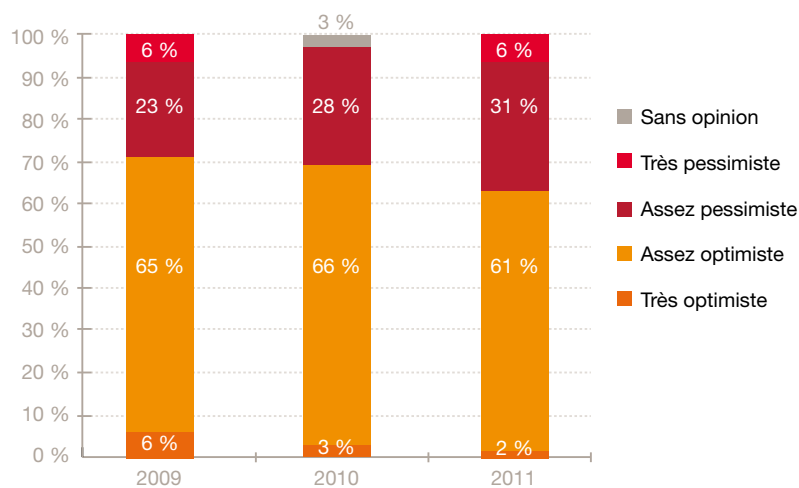
Pour des raisons évidentes de confidentialité, dues à la très grande concentration de certains secteurs de l'économie maritime et au périmètre retenu, nous n'avons pas souhaité restituer nos conclusions par secteur ni indiquer de manière précise le nombre de sociétés interrogées par secteur d'activité. Toutefois, nous nous sommes assurés d'une représentativité des secteurs du nautisme, de

la construction navale, de l'offshore, des ports et de la logistique portuaire, des entreprises de transport maritime (marchandises et passagers). Dans certains cas, en fonction de la représentativité, les données ont pu être redressées.

Une confiance dans l'activité qui s'érode

En 2011, 63 % des entreprises interrogées sont assez ou très optimistes quant à l'évolution de leur secteur d'activité pour l'année à venir. Tout comme l'année dernière, nous notons une légère baisse de l'optimisme qui a perdu 8 points en 2 ans.

En ce qui concerne votre secteur d'activité, êtes-vous :



Source: PwC et IFOP

Optimisme pour l'entreprise

Baisse de confiance en 2011 vs 2009

Taux de préoccupation sur la trésorerie

-4pts

-8pts

40%

Et une confiance dans la santé des entreprises qui se dégrade également

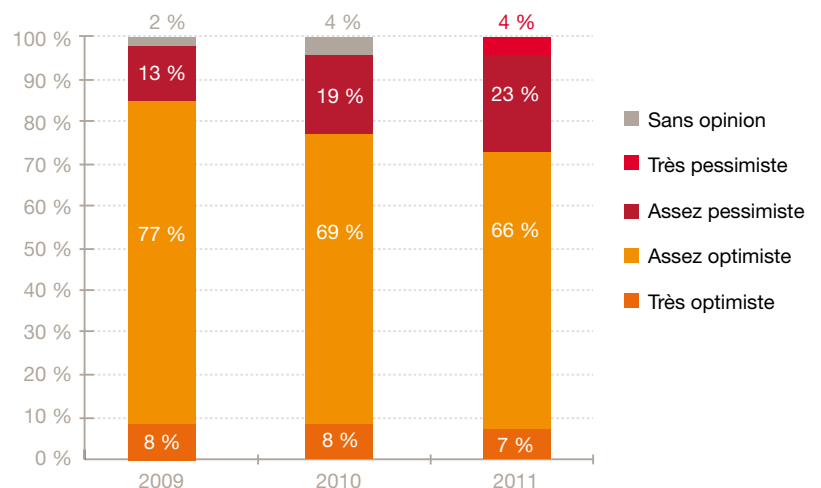
En 2009, 85 % des dirigeants s'estimaient optimistes voire très optimistes lorsqu'il s'agissait de la situation à 12 mois de leur entreprise. En 2010, ils n'étaient « plus que » 77 % à conserver cet optimisme. En 2011, 73 % des dirigeants conservent ce niveau de moral.

A titre de comparaison, en juin 2011, les Entreprises de Taille Intermédiaire (ETI) françaises (non spécifiquement maritimes, moins de 5 000 salariés, CA < 1,5 mds €, total bilan < 2 mds €) affichaient pour 84 % d'entre elles un moral assez voire très bon en ce qui concerne la conjoncture économique de leur entreprise.

Pour autant, la moitié des dirigeants d'entreprise jugent que la situation de leur entreprise est restée stable depuis un an, un peu plus d'un tiers jugent que la situation s'est améliorée, quand 13 % ont noté une dégradation.

Toujours plus d'un tiers des dirigeants des entreprises interrogées jugent préoccupante la situation de leur trésorerie (40 %), de leur carnet de commande (38 %) ou de leur rentabilité (42 % contre 54 % en 2010).

En ce qui concerne les perspectives à un an de votre entreprise, êtes-vous :



Source : PwC et IFOP

Une volonté d'investir qui se confirme

Un peu moins de la moitié des dirigeants indique une volonté d'investir dans les 6 mois à venir, tout comme en 2009 et 2010.

Un marché de l'emploi qui diffère selon les secteurs d'activité

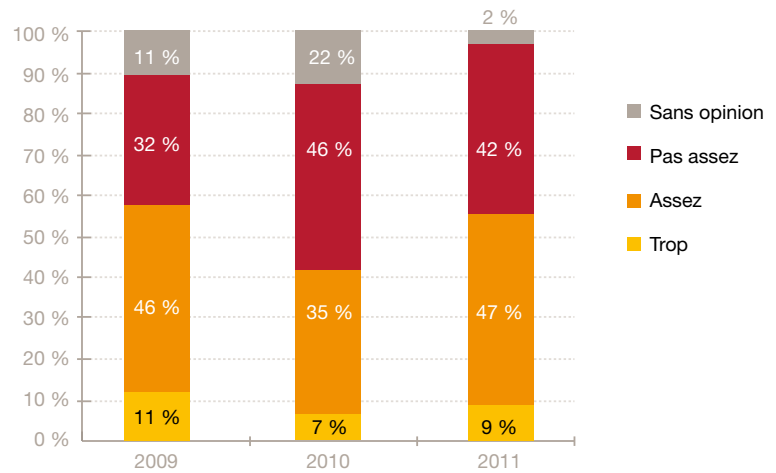
Les dirigeants ont un ressenti partagé sur la tension du marché de l'emploi : 56 % d'entre eux estiment que le marché de l'emploi fournit suffisamment voire trop de main d'œuvre, quand 44 % pensent le contraire. Ces divergences se retrouvent d'une année sur l'autre. La diversité des secteurs, et donc des métiers génère autant de marchés de l'emploi que d'activités.

Les intentions d'embauche, sans pour autant être fermes et définitives, restent pour autant semblables à celles déclarées au cours des années précédentes. Ces chiffres d'ordre général ne reflètent pas la particularité de métiers spécifiques (filière mécanicien pour les navigants par exemple).

Les intentions de suppression de poste restent également comparables à celles de 2009.

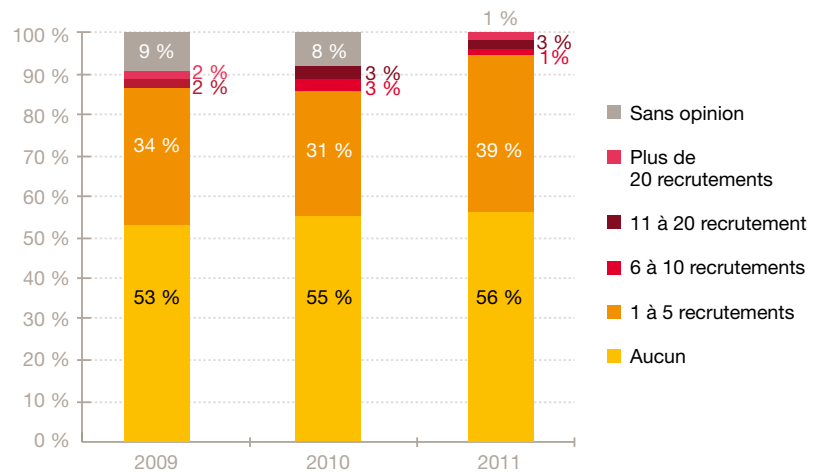
Des besoins en recrutement qui se maintiennent

Sur le marché de l'emploi, y a-t-il trop, assez ou pas assez de personnel adapté à vos besoins ?



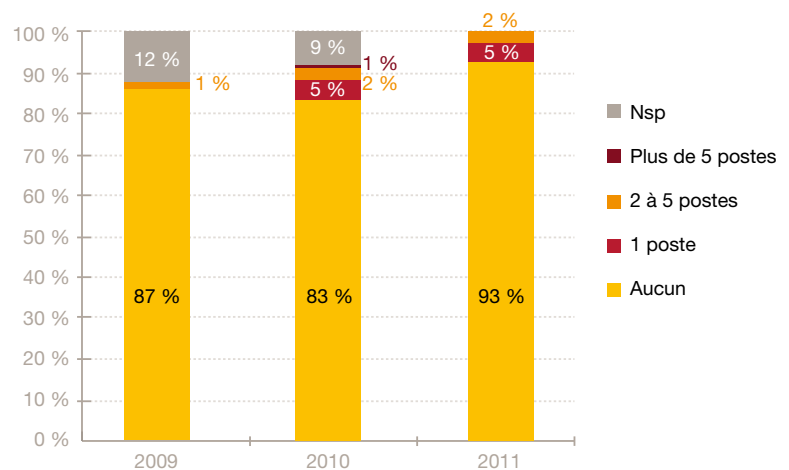
Source: PwC et IFOP

Combien de recrutements envisagez-vous d'effectuer pour les 6 prochains mois ?



Source: PwC et IFOP

Avez-vous l'intention de supprimer un ou plusieurs postes dans les six prochains mois ?



Source: PwC et IFOP



Les attentes vis-à-vis des pouvoirs publics

Nous avons comparé les attentes des dirigeants des entreprises du secteur avec celles des dirigeants d'ETI. Ces attentes sont globalement similaires, mais moins marquées.

Les ETI françaises (tous secteurs confondus) attendent prioritairement des pouvoirs publics :

- une simplification de la fiscalité (39 %),
- un assouplissement du droit du travail (37 %),
- une législation sociale adaptée à leur taille (33 %),
- et une stabilité juridique et fiscale (26 %),

Les entreprises maritimes ayant répondu à la question ont trois attentes communes :

- une simplification de la fiscalité (18 %),
- un accès plus facile au financement bancaire (18 %),
- un assouplissement du droit du travail (18 %),
- des incitations à l'investissement (12 %).

Si on constate d'un côté que les attentes sont similaires, le niveau d'attente est nettement inférieur en ce qui concerne les entreprises maritimes.

La crise financière : 96 % des interviewés considèrent la crise financière comme présente ou récurrente

Parmi les chefs d'entreprise interrogés, 56 % considèrent que la crise financière est récurrente. 40 % d'entre eux la considèrent comme présente.

La question environnementale est perçue comme majeure dans la vie de l'entreprise aujourd'hui

76 % des dirigeants sont convaincus que leur impact sur l'environnement est assez faible (40 %) voire très faible (36 %).

D'une façon plus générale, si pour près de la moitié (46 %) des interviewés l'augmentation des activités professionnelles en mer constitue un défi à relever plus qu'une pression (22 %) sur l'environnement ou qu'une source de conflits (27 %), l'attente vis-à-vis des actions de protection de la mer initiées par l'État reste très forte.

Près de la moitié des entreprises invoque le contexte économique difficile comme frein pour des actions en faveur de l'environnement, alors que les deux tiers se déclarent prêts à faire des efforts financiers pour être plus vertueux.

Le Grenelle de la Mer

Si la préoccupation environnementale reste forte, l'utilisation ou la production d'énergies renouvelables liées à l'activité de l'entreprise restent pour le moment aux yeux des dirigeants insuffisamment matures pour répondre à leurs besoins propres en énergie.

Des initiatives concrètes en matière de développement durable

	Est déjà en place	Compte le mettre en place	Ne compte pas le mettre en place	Sans opinion
Sensibilisation des salariés à la protection de l'environnement et à la maîtrise de l'énergie	52 %	16 %	32 %	0 %
Prévention ou valorisation des déchets au-delà de la réglementation	41 %	16 %	42 %	1 %
Mesures de réduction de la consommation d'énergie	37 %	21 %	42 %	0 %
Investissements en matériels plus respectueux de l'environnement	31 %	21 %	48 %	0 %
Utilisation ou production d'énergies renouvelables	11 %	10 %	79 %	0 %

Source : PwC et IFOP

Quant aux actions pour réduire l'impact environnemental, les mesures déjà en place sont plutôt des « petits » gestes comme la sensibilisation des salariés à la maîtrise de l'énergie, en place dans 52 % des entreprises concernées, ainsi que la prévention ou la valorisation des déchets qui est en place dans 41 % des entreprises interrogées. Simultanément, près de la moitié des entreprises a mis, ou est en train de mettre en place des mesures plus coûteuses à l'entreprise, comme des

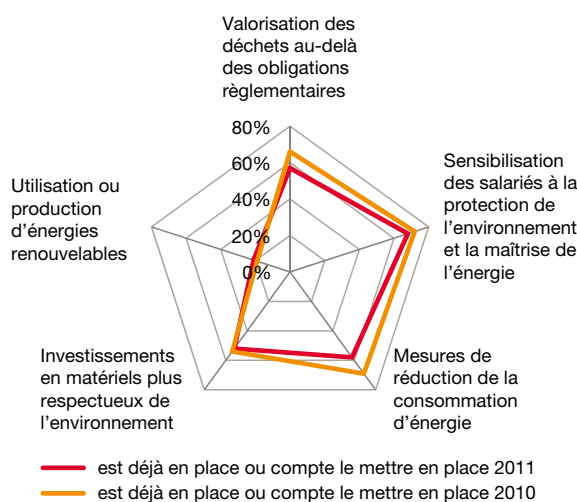
mesures de réduction de la consommation d'énergie (58 %) et des investissements en matériels plus respectueux de l'environnement (52 %).

Notons que la valorisation des déchets s'améliore parallèlement à l'augmentation de la taille de l'effectif salarié. Ce chiffre passe ainsi de 37 % de mesures en place pour les entreprises de 2 salariés ou moins à 51 % auprès des entreprises ayant 20 salariés et plus. Inversement,

moins l'entreprise compte de salariés, plus elle fait attention à la réduction de la consommation d'énergie.

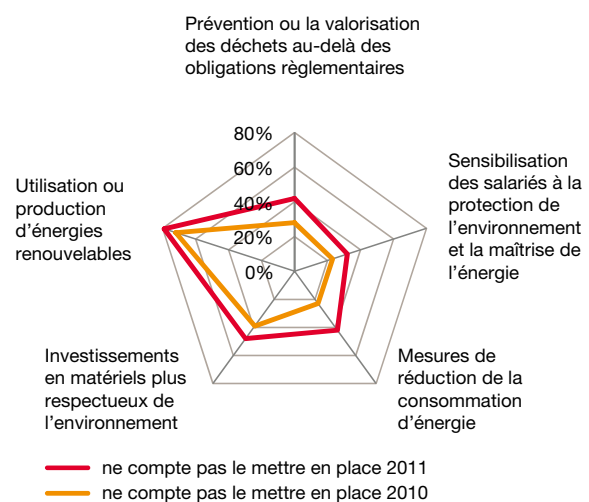
Toutefois, on constate une réticence des entreprises à utiliser ou produire des énergies renouvelables : 79 % des interviewés n'ont aucune intention de mettre en place de tels projets prochainement.

Intentions d'actions environnementales



Source : PwC/IFOP

Non intentions d'actions environnementales



Source : PwC/IFOP

*Transport
maritime*

Transport maritime

Données clefs

Clefs de lecture du secteur

Les acteurs principaux du secteur sont les armements français. Leur positionnement stratégique est très divers et se répartit sur plusieurs axes :

- la distance du transport (long cours ou cabotage),
- le mode d'exploitation (propriété, affrètement),
- la nature des biens transportés et des services délivrés (marchandises et/ou passagers) (services liés aux activités maritimes : câbles, etc.).

Les principales filières spécialisées retenues par la profession sont :

- le transport de marchandises conteneurisées,
- le transport de vrac sec,
- le transport de vrac liquide,
- le transport de passagers (principalement Transmanche et Méditerranée),
- les activités offshore,
- le transport de matériel roulant et de colis lourds,

- l'approvisionnement de matériaux marins,
- l'assistance et le sauvetage en mer,
- la recherche sismique et océanographique,
- les câbles sous-marins,
- les services portuaires,
- la croisière.

Chiffres clefs du secteur

- 193 entreprises de transports maritimes et côtiers de passagers,
- 74 entreprises de transports maritimes et côtiers de marchandises,
- selon la Direction des affaires maritimes, toutes activités et tonnages confondus la flotte de commerce sous pavillon français rassemble plus de 5 400 navires,
- 292 navires sont immatriculés au Registre International Français (RIF),
- la flotte de transport de plus de 100 UMS compte 216 navires sous pavillon français (93 au RIF, 78 au registre métropolitain, 45 aux registres d'Outre-Mer) :

- 48 appartenant à la flotte pétrolière,
- 92 à la flotte non pétrolière,
- 76 à la flotte passagers.
- l'âge moyen de la flotte est de 7,4 ans, (contre 15 ans au niveau mondial et 12 ans au niveau européen),
- 70 % environ des importations et exportations de la France s'effectuent par le mode maritime,
- volumes transportés : environ 305 millions de tonnes de marchandises,
- passagers transportés : environ 12 millions.

Les indicateurs avancés

NB : Nous n'avons pas retenu d'indicateurs avancés sur l'ensemble des segments ni sur les marchés de l'occasion. Des publications spécialisées en la matière font référence. Nous pensons notamment à la revue annuelle de la société de courtage BRS.

Age moyen de la flotte

Millions de tonnes transportées

Navire au RIF

7,4
ans

305

292

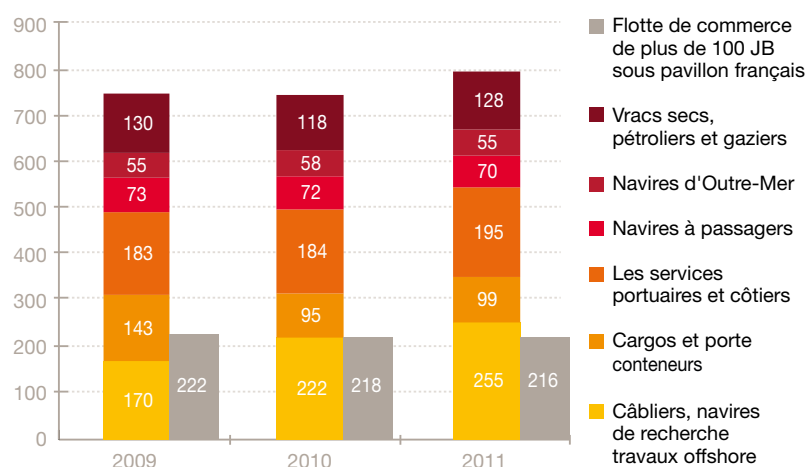
Sur trois années glissantes la flotte sous pavillon français (de navire de plus de 100 JB) poursuit sa contraction sans pour autant atteindre les niveaux les plus bas connus en 1995, 2001 et 2004 avec 206 navires. La flotte en propriété quel que soit le pavillon progresse sur la même période sous l'effet notamment des navires dits de services et principalement ceux liés aux activités de l'offshore, témoignage de la vitalité du secteur et de la performance des acteurs français dans ce domaine.

NB : Les chiffres de la flotte sont très variables pour des raisons de périmètre d'analyse. Les données relatives à la flotte de commerce ne concernent que les navires de transport de marchandises. Nous n'avons pas inclus les navires en affrètement de longue durée, souvent avec option d'achat, qui sont assimilables à une flotte en propriété et qui seraient susceptibles de donner une image plus juste de la capacité de transport des armateurs français.

NB : Les données de chiffre d'affaires ne sont pas disponibles pour l'ensemble des acteurs du secteur (parmi lesquels des acteurs significatifs). Toutefois les statistiques INSEE disponibles établissent que l'année 2010 a connu une progression significative notamment liée au rebond du transport conteneur et la forte représentativité du leader CMA CGM dans ce secteur.

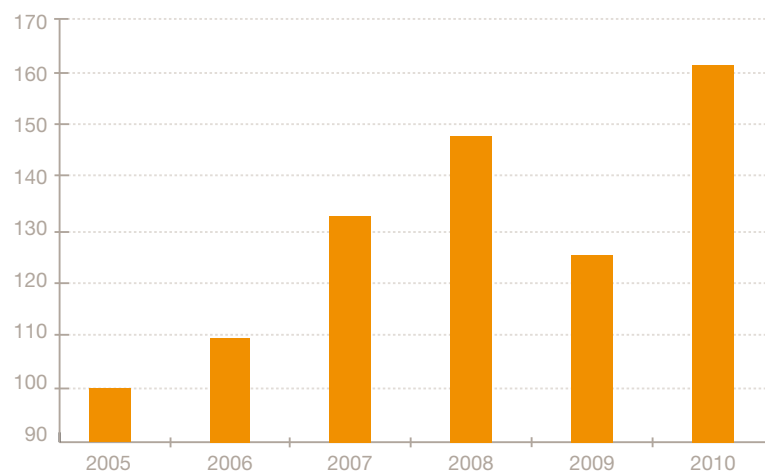
Nous n'établissons pas de prévisions pour 2011 tant le contraste est fort entre un premier semestre 2011 très bien orienté sur de nombreux secteurs du transport maritime et tant le second semestre a vu les indicateurs avancés passer au rouge avec des taux de fret en forte baisse et un ralentissement des échanges mondiaux.

Évolution de la flotte dont les armateurs ayant un siège social en France sont propriétaires (unités)



Source : Le Marin et Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transport et du Logement

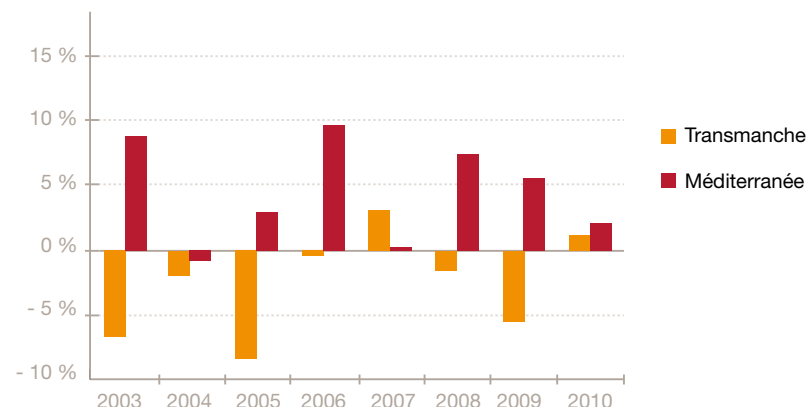
Évolution de l'indice de chiffre d'affaires du transport maritime de fret



Source : INSEE

Après l'atypique chute observée sur le chiffre d'affaires du transport maritime de passagers en 2009, ce dernier a crû à nouveau en 2010. Sur 2000 – 2010 le chiffre d'affaires a doublé. Par façade maritime, les évolutions sont beaucoup plus contrastées et les volumes ne font pas nécessairement la fortune des acteurs du secteur tant les prix de marché dans des environnements concurrentiels sont bas. En témoigne la difficulté actuelle de certains acteurs du secteur. Difficulté nettement accrue dans un contexte de volumes orientés à la baisse comme c'est le cas sur le Transmanche depuis plusieurs années.

Évolution du Trafic maritime de voyageurs sur les lignes Transmanche et Méditerranée



Source: SOES, Bulletin Statistique des Transports/XERFI

Après une période de très forte volatilité et d'amplitude durant les années 2008, 2009, l'indice BDI n'a pas retrouvé ses niveaux moyens d'avant crise notamment observés de 2003 à 2006. Très fortement soumis à l'évolution de la capacité mondiale de navires et à la conjoncture et demande mondiale, les taux d'affrètement actuels sont bas pour le secteur et vont pénaliser la rentabilité des acteurs.

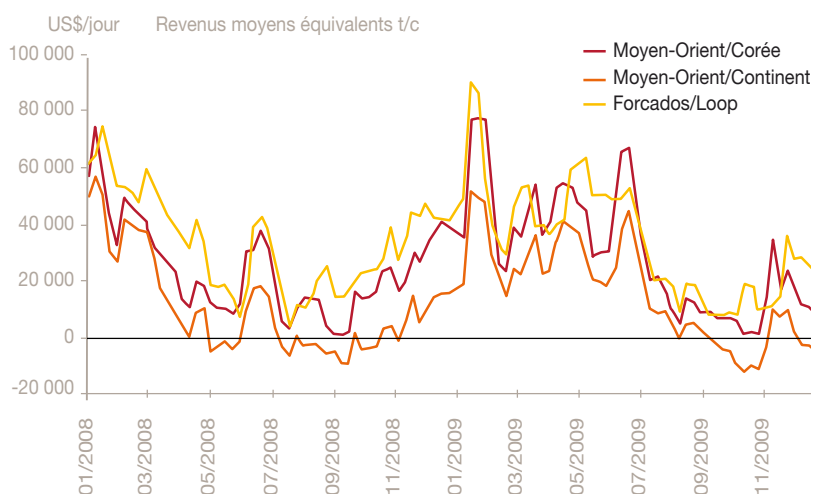
Évolution du Baltic Dry Index de 2002 à 2011 (échelle logarithmique)



Source: zonebourse.com

Les taux de fret VLCC particulièrement suivis sur le marché du transport de vrac liquide, sont également orientés à la baisse depuis plusieurs mois. L'année 2011 a connu une très grande volatilité de ces taux (particulièrement amplifiée sur la route Moyen-Orient – Japon en raison en particulier de la catastrophe de Fukushima) avec un point haut à plus de 40 000 US\$ pour s'établir à des niveaux depuis le mois d'août compris entre 2 000 et 3 000 US\$ jour qui ne permettent pas d'assurer la rentabilité des affrètements.

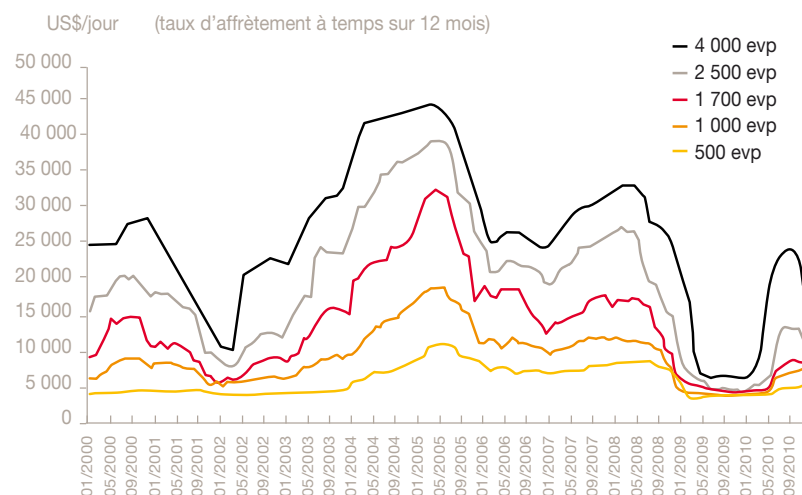
Taux de fret VLCC



Source: BRS Alphaliner

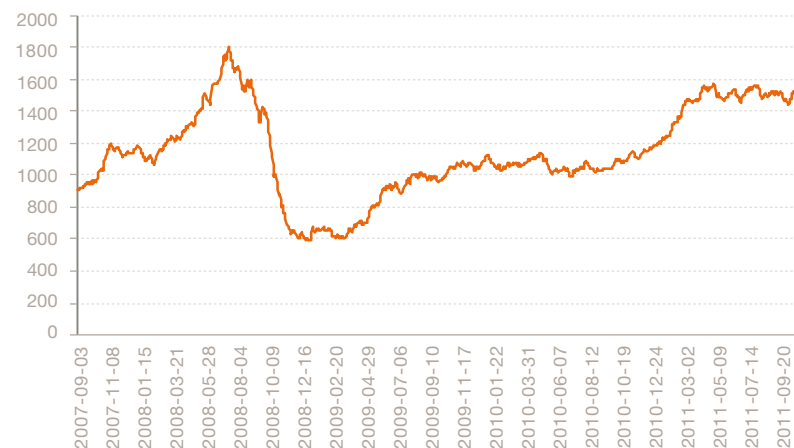
Le marché des conteneurs est à nouveau nettement orienté à la baisse avec des taux d'affrètement et des taux de fret en dollars par EVP qui ont fortement diminué après un point haut en avril 2010. En outre, la surcharge soute s'accroît comme le montre le graphique ci-dessous. Les désarmements augmentent depuis plusieurs semaines sans pour autant atteindre les niveaux de 2009 mais devraient s'accroître dans les prochains mois. Dans ce contexte les armements dotés des plus grands navires résistent sans doute mieux alors que ceux dotés de navires de moins de 8 000 EVP sont soumis plus nettement au retournement de conjoncture.

Évolution des taux de fret porte-conteneurs 2000-2010



Source: BRS Alphaliner

Évolution de l'indice BWI – Approximation du prix de soute



Source: Bunkerworld

Quelques enjeux du secteur

La volatilité des taux de fret et les retournements soudains de conjoncture

Particulièrement marqué par les retournements brutaux, le secteur du conteneur cherche des outils de stabilisation des taux de fret notamment dans la mise en place de modèles de contractualisation avec les chargeurs.

Plusieurs autres secteurs du transport de marchandises sont également touchés et restent sensibles à :

- l'évolution de la conjoncture internationale,
- l'évolution des besoins en pétrole raffiné et lieux de raffinage,
- l'afflux sur le marché de nombreux navires commandés (il est attendu pour l'année 2011 deux fois plus de livraisons de navires neufs qu'il y en a eues en 2009).

Les acteurs français n'échappent pas à ces contraintes mais sont assez bien armés pour y faire face :

- acteur de taille critique dans le conteneur,
- polyvalence de certains armateurs,
- approche patrimoniale prudente et de long terme dans l'acquisition de navires.

La santé préoccupante du secteur du transport de passagers

L'activité transport de passagers en France accueille 15 millions de passagers et 3 millions de passagers croisiéristes transitent par un port maritime français. Néanmoins, en France et en Europe, le segment du ferry souffre. Il est lourdement impacté par une concurrence de plus en plus importante des autres modes de transports. Nous pensons notamment au tunnel sous la Manche et à la concurrence de la part des

compagnies de transport aérien « low cost ». La récente décision du tribunal de commerce de Paris relative à SEA France en témoigne.

Le Short-sea soumis à de nouvelles normes sur les émissions de soufre

Les nouvelles normes sur les émissions de soufre en Manche et mer du Nord vont augmenter substantiellement les coûts supportés par les acteurs du transport maritime courte distance. Au 1^{er} janvier le taux de teneur en soufre des combustibles utilisés dans la zone ECA ne pourra pas dépasser 0,01 %. Le recours au gasoil étant nécessaire l'impact à la tonne sera très significatif sur les comptes d'exploitation des acteurs du secteur. Préfiguration d'autres évolutions relatives aux oxydes d'azote et au CO₂, ce premier corps de norme oblige à une réflexion sur la transformation des motorisations pour adopter le gaz naturel liquéfié avec des impacts réglementaires et opérationnels très significatifs.

Quel avenir pour le pavillon français ?

Le RIF est loin de faire l'unanimité au sein de la profession maritime. Il n'a semble-t-il pas permis d'augmenter significativement le nombre de navires sous pavillon métropolitain (quel que soit le registre). Dans un contexte de concurrence internationale marquée, les avantages accordés dans le cadre de ce registre équilibrent modestement les contraintes comparées à d'autres registres plus attractifs. Le GIE Fiscal est également un facteur auquel on attribue souvent le succès initial du RIF, sa non reconduction risque d'impacter l'entrée de nouveaux navires dans ce registre.

Ports de commerce

Ports de commerce

Données clefs

Clefs de lecture du secteur

Les acteurs principaux du secteur sont :

- les 11 ports relevant de l'État dont 7 Grands Ports Maritimes (GPM) en métropole, 1 port autonome en Guadeloupe et 3 ports concédés dans les autres Départements d'Outre-Mer,
- 2 ports autonomes dans les collectivités d'Outre-Mer (COM),
- une quarantaine de ports relevant des collectivités territoriales,
- les activités et services portuaires dont :
 - les entreprises de services maritimes (pilotes, remorqueurs, lamaneurs, avitailleurs, consignataires, courtiers maritimes),
 - les sociétés de manutention,
 - les commissionnaires et transitaires.
- les acteurs publics notamment les douanes, les affaires maritimes, la Police de l'Air et des Frontières et l'administration de l'Agriculture,
- 304 ports de commerce et de pêche départementaux et 228 ports de plaisance communaux (non traités dans cette double page).

Chiffres clefs du secteur

- presque 28 millions de passagers transitent par les ports français chaque année,
- dont un peu plus de 3 millions de croisiéristes,
- 342 millions de tonnes transitent par les 20 principaux ports métropolitains
- dont 274 millions pour les seuls 7 GPM,
- le secteur compte environ 300 entreprises liées aux activités et services portuaires et 135 à la manutention.

Millions de passagers

28

Millions de tonnes de marchandises

342

Progression du trafic sur 8 ans

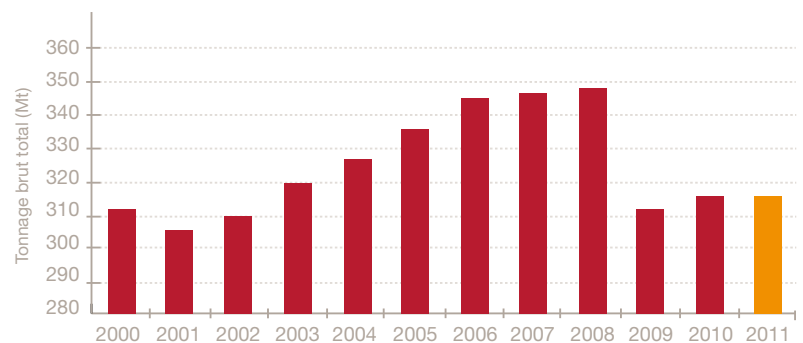
2,77%

Les indicateurs avancés

L'évolution du trafic de marchandises au cours de l'année 2010 a été décevante comparativement à celle des principaux ports leaders européens. (progression de 0,3 %) dans un contexte de mise en œuvre de la réforme portuaire et de mouvements sociaux ayant lourdement pesé sur l'activité. Nous n'établissons pas de prévisions pour 2011 tant le retournement de conjoncture sur le 3^e trimestre paraît marqué.

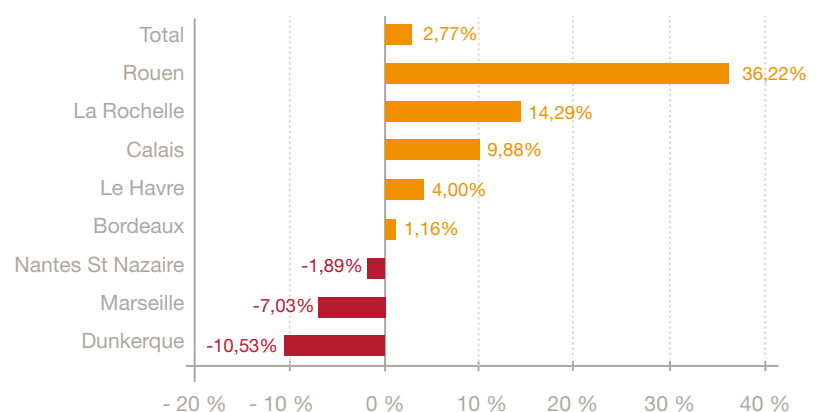
Sur 8 ans l'évolution du trafic au sein des Grands Ports Maritimes est contrastée. Elle est très fortement liée à l'évolution générale du trafic et à la nature des biens transportés. Sur la période comme au cours des dernières années, le trafic des produits pétroliers a nettement diminué. Dunkerque a été touché en premier par la crise du raffinage mais la crise s'étend à d'autres places portuaires. Le trafic du conteneur a connu une croissance soutenue au fil des ans. Le trafic des céréales, qui a connu, notamment en 2010, de très bonnes campagnes céréalières françaises bénéficie directement au port de Rouen et dans une moindre mesure à ceux de La Rochelle et Bordeaux.

Trafic de toutes les marchandises confondues en millions de tonnes des 7 GPM + Calais (Mt)



Source: DTM/Estimation PwC

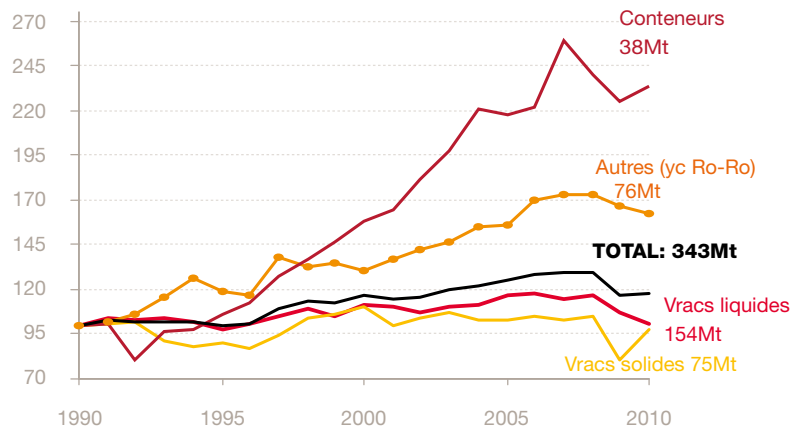
Évolution du trafic portuaire de marchandises des 7 GPM + Calais entre 2002 et 2010



Source: DTM/Mise en perspective PwC

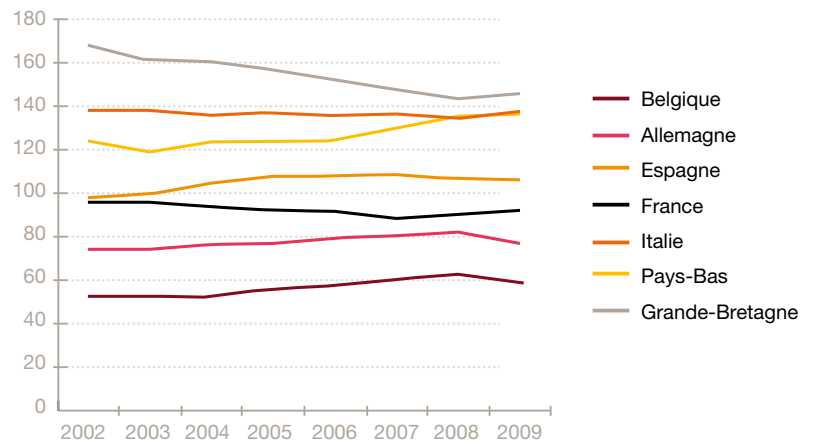
Marchandises traitées - Métropole

Indices 100 = 1990 des t-Km



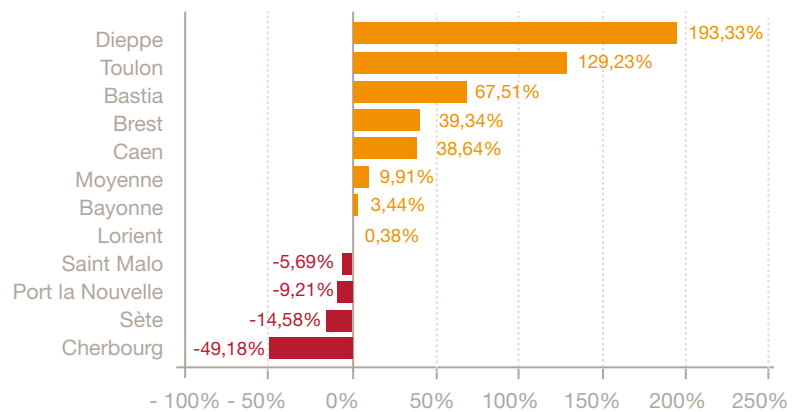
Source: DGITM

Part des grands pays européens dans les masses débarquées et embarquées par voie maritime au sein de l'UE 27



Source: Eurostat

Évolution du trafic de marchandises des principaux ports décentralisés de Métropole entre 2000 et 2010 (en %)



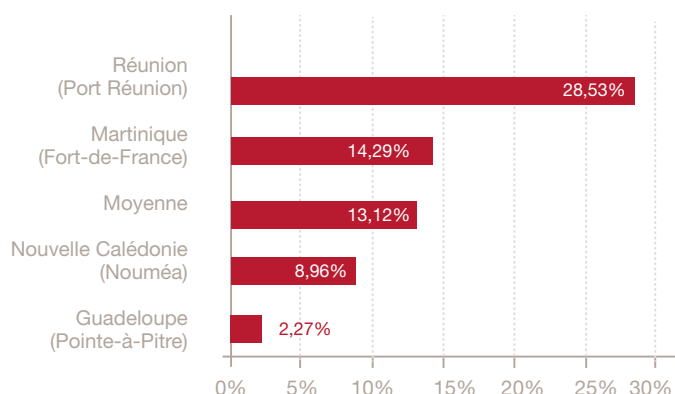
Source: Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer, Chambres de Commerce et d'Industrie, Collectivités Territoriales.

La part de la France reste stable sur 10 ans dans les masses débarquées et embarquées par voie maritime. Toutefois un écart net s'est creusé avec les Pays-Bas, et la Belgique a pris des parts de marché importantes. Les données chiffrées sur 2010 et 2011 accentuent ces tendances observées depuis 10 ans.

- Les principales évolutions sont les suivantes :
- la baisse du trafic transmanche a fortement pénalisé le port de Cherbourg,
 - à Toulon la hausse significative du trafic marchandises lié aux ferries et à une situation concurrentielle favorable entre les compagnies Corsica et Moby Lines,
 - Dieppe qui a connu au milieu des années 2000 une croissance forte du fait de projets industriels significatifs. Depuis la place portuaire souffre de la contraction progressive du trafic transmanche.

Globalement les ports des DROM COM connaissent une progression constante et régulière depuis les années 2000. A la Guadeloupe, le projet d'extension remis en cause et la concurrence proche du port de Fort de France expliquent une progression nettement inférieure à la progression moyenne.

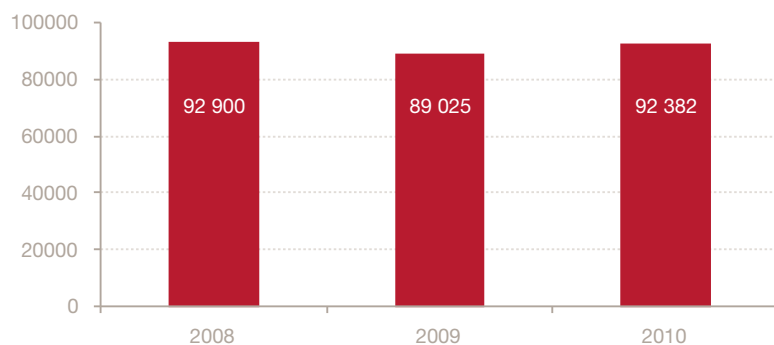
Évolution du trafic de marchandises des principaux ports décentralisés des DROM COM entre 2000 et 2010 (en %)



Source: Collectivités Locales, Chambres de Commerce et d'Industrie

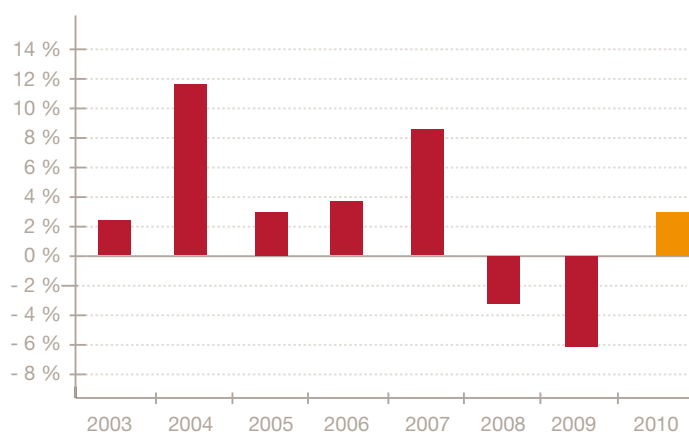
Les évolutions du nombre d'entrées et de sorties de ports sur 3 ans suivent globalement les tendances générales du trafic en volume. Indicateur avancé retenu pour mesurer l'activité des services portuaires, il témoigne d'une activité relativement stable dans un contexte international et national difficile.

Nombre d'entrées et de sorties de ports



Source: FFPM

Variation du chiffre d'affaires des secteurs manutentions et services portuaires



Source: XERFI

Quelques enjeux du secteur

Pour les Grands Ports Maritimes les principaux enjeux sont :

- conquérir de nouveaux clients ou rétablir la confiance des principaux armateurs notamment dans le trafic conteneurisé,
- mettre en place des interfaces logistiques performantes et modernes (accès routiers, ferroviaires, et zones logistiques),
- renforcer des stratégies inter-portuaires notamment sur l'axe Seine et sur le sud de la façade Atlantique,
- poursuivre la mise en œuvre opérationnelle de la réforme,
- saisir les opportunités liées aux projets éoliens offshore,
- pour les entreprises de manutention, parvenir à maintenir leurs outillages en condition opérationnelle ou à investir dans un contexte « d'argent rare ».

Pour les ports déconcentrés, plusieurs enjeux ont été identifiés :

- la remise en cause potentielle de certaines délégations de service public de gestion des ports (notamment par les CCI),
- les effets induits par la réforme des grandes places portuaires notamment sur les conditions salariales des personnels manutentionnaires.

Pour l'ensemble des places portuaires de taille moyenne, l'enjeu reste de jouer la carte régionale de la polyvalence, de la limitation du déclin de l'industrie lourde et de l'accueil de la plaisance dans une logique de diversification.

*Construction
et réparation
navale
(civile et militaire)*

Construction et réparation navale (civile et militaire)

Données clefs

Clefs de lecture du secteur

Les acteurs principaux du secteur sont :

- les chantiers,
- les fournisseurs de produits et d'équipements,
- les bureaux d'étude et d'ingénierie
- les sous-traitants et co-traitants de réalisation,
- les sociétés de classification, de conseil, de R & D et de fourniture de moyens de conception.

Les principales filières que nous avons retenues sont :

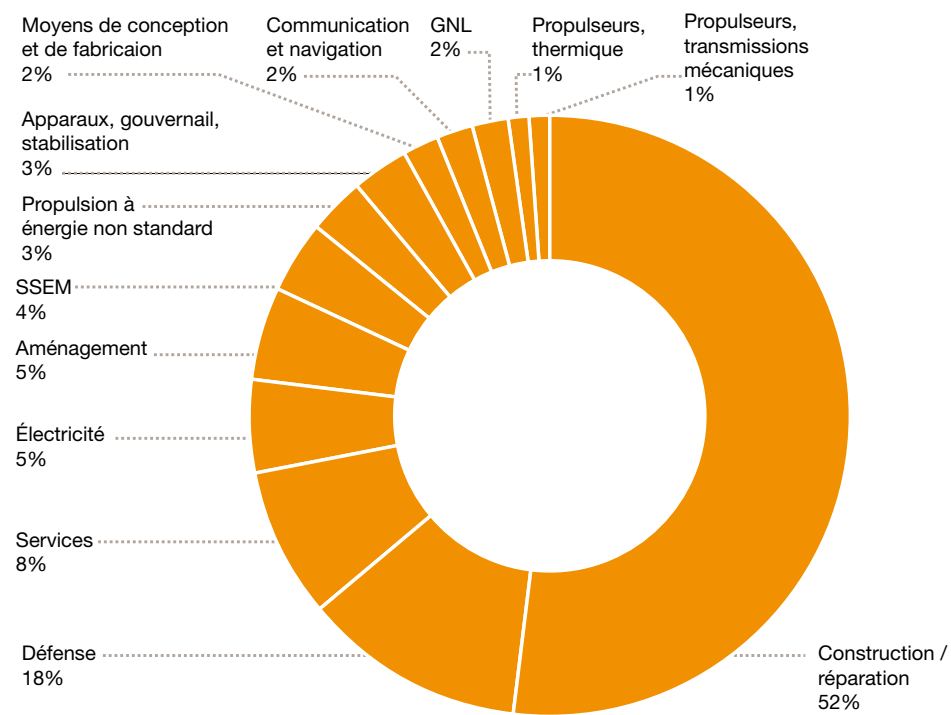
- la construction et la réparation de navires civils,
- la construction et le maintien en conditions opérationnelles de navires militaires,
- les équipementiers et sous-traitants de la construction et réparation de navires civils,
- les équipementiers et sous-traitants de la construction et réparation de navires militaires.

Chiffres clefs du secteur

- 360 chantiers et autres acteurs environ (source GICAN),
- 103 établissements de construction (source UNEDIC),
- 780 établissements de réparation (source UNEDIC),
- Construction réparation : environ 20 600 employés (source GICAN).

NB: La mesure de l'activité des principaux acteurs équipementiers de la construction navale civile et militaire est rendue difficile par le fait que les activités purement maritimes notamment de chiffre d'affaires et d'emploi ne sont pas disponibles. Nous pensons notamment à des acteurs tels que Thales, Safran, CS Systems, MBDA,...

Répartition des effectifs par secteur de la filière navale



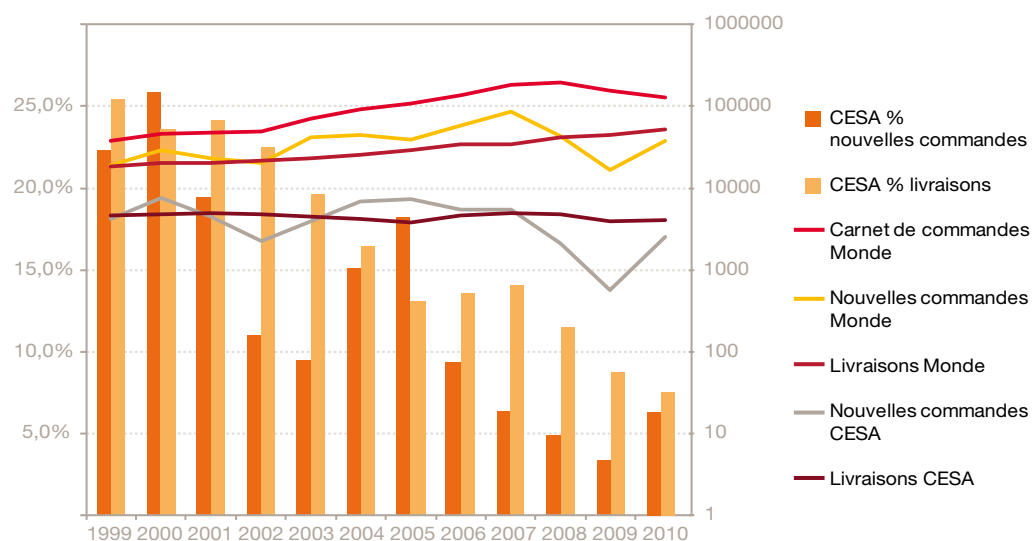
Source: GICAN

Construction navale civile

Les indicateurs avancés

L'année 2011 a été marquée par un redémarrage de la prise de commandes en Europe. Toutefois cette reprise a peu bénéficié aux acteurs du marché français.

Livraisons/Nouvelles commandes comparées (tbc) CESA/Monde



Source: CESA

Ratio Navires en commande/Navires en flotte

(tbc's)	Commandes	Livraisons	$\frac{C + L}{2}$	$\frac{C(N-1) + L}{2}$
2007	147 000	192 000	169 500	-
2008	10 000	251 000	130 500	199 000
2009	0	176 000	88 000	93 000
2010	295 000	278 000	286 500	139 000
1 ^{er} sem. 2011	60 000	5 000	32 000	≈ 150 000

Source: GICAN

Nouvelles commandes CESA en 2010

Livraisons 2010 en milliers de TBC

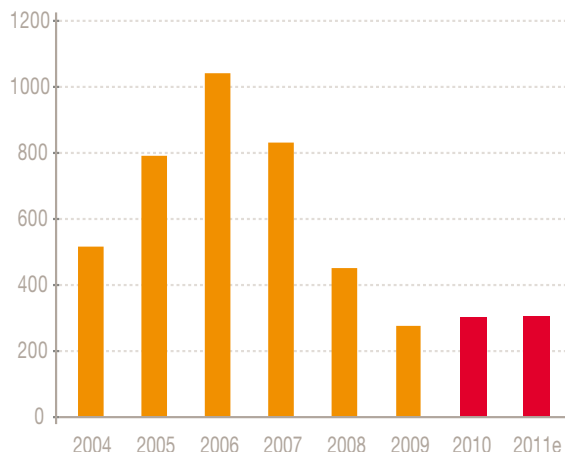
Carnet de commandes 2010 en milliers de TBC

+7%

278

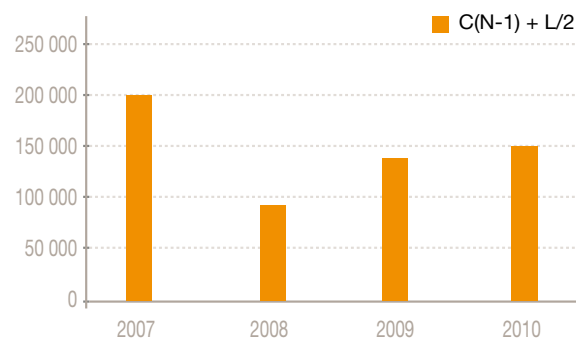
295

Carnet de commande des chantiers français (en milliers de tonnes brutes compensées)



Source: XERFI - CESA

Moyenne des commandes N-1 et des livraisons (TBC)



Source: GICAN

Quelques enjeux du secteur

La diminution du marché de la construction

Globalement le secteur fait face à une diminution sur le long terme des carnets de commande et des nouvelles prises de commande. Faisant face à des enjeux capacitaires des moyens de production, il voit l'émergence de quelques acteurs avec un positionnement différencié et s'appuyant sur une stratégie internationale.

Les difficultés de la réparation navale

La réparation navale connaît cette année une actualité lourde avec les difficultés rencontrées par le premier chantier la Sobrena. Ce secteur qui a connu sous la pression de la concurrence internationale des périodes successives de difficultés et de concentration notamment dans les années 1980, est fortement sensible

aux aléas de prise de commande et de conjoncture.

La situation spécifique de STX – la poursuite de la stratégie de diversification

STX France, acteur significatif de la construction navale civile et de croisière en France et en Europe compte dans son carnet de commande des navires à la fois militaires et de croisière et poursuit sa diversification.

- dans le domaine militaire : le BPC Dixmude (G33) a quitté Saint-Nazaire en juillet et deux autres BPC, livrables en 2014 et 2015 à la marine russe seraient en commande,
- dans le domaine de la croisière, l'assemblage du futur MSC Divina (U32) entre dans sa phase finale en vue d'une livraison en mai 2012, la construction de l'Europa 2 d'Hapag-Lloyd (H33) devrait bientôt débiter

(livraison en mars 2013), enfin le X32 est achevé à 40 % et la construction se poursuivrait en attente d'un preneur,

- d'autre part, le site de Lorient a amorcé fin septembre 2011 un navire à passagers commandé par la communauté d'agglomération de Lorient (sans émission de CO₂) et affiche un projet de R&D d'un navire au GNL.

La diversification vers les EMR

Les Énergies Marines Renouvelables (EMR) constituent pour DCNS, STX, mais aussi pour beaucoup d'acteurs de la filière navale, un domaine d'application crédible de leur savoir-faire maritime, qu'il s'agisse de navires de pose ou de maintenance, ou bien des générateurs d'énergie eux-mêmes.

Construction navale militaire

Les indicateurs avancés

En France le Projet de Loi de Finances (PLF) pour 2012 confirme la priorité donnée aux équipements avec des crédits s'élevant à 16,5 milliards d'euros soit 3 % d'augmentation par rapport à 2011. Pour 2012, les principales livraisons prévues sont l'Aquitaine (première FREMM) et le Dixmude (troisième BPC).

Les marchés de maintien en condition opérationnelle (MCO) des navires militaires prennent de plus en plus la forme de contrats de disponibilité pluriannuels, prenant en compte les besoins opérationnels et les contraintes budgétaires de la Marine Nationale. Les crédits alloués au MCO dans le PLF 2012

sont en progression, traduisant à la fois la forte activité opérationnelle et la volonté de redresser dans la durée la disponibilité des matériels.

Face aux pressions budgétaires au niveau national, les industriels français poursuivent leur offensive à l'export et se sont positionnés en tant que maîtres d'œuvre sur ce secteur d'activité : Scorpène au Brésil et en Inde, FREMM au Maroc, etc. Cette année a aussi marqué un tournant, avec pour la première fois, la signature d'un contrat relatif à du matériel dit sensible par un pays membre de l'OTAN à la Russie ; DCNS (avec STX

France en sous-traitant) a en effet signé un contrat relatif à la livraison de deux BPC (plus deux en option).

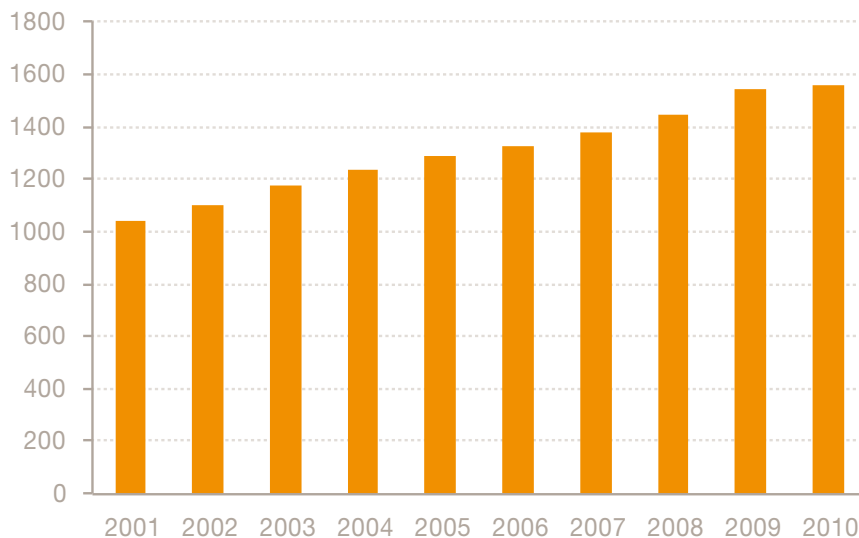
Ces marchés internationaux, qui représentent un potentiel de croissance important, restent très concurrentiels avec l'arrivée potentielle de nouveaux acteurs en provenance de Corée, d'Inde, de Chine ou de Turquie et la volonté de certains acteurs américains d'adopter une stratégie commerciale plus agressive. Plus que jamais, les industriels vont devoir faire des efforts sur les prix, les transferts de technologie, l'innovation et les délais.

Crédits du programme consacré à l'entretien MCO

M€ PIB 2011	AE	CP
2005	919	638
2006	679	556
2007	629	646
2008	632	668
2009	657	708
2010	867	585

Source : Marine Nationale. AE : autorisation d'engagement/CP : Crédits de paiement

Évolution des dépenses militaires dans le monde (milliards de US\$)



Source : SIPRI

Acteurs et enjeux

Les acteurs de la construction militaire en France

Le chef de file du secteur en France est DCNS détenu à hauteur de 75 % par l'État et de 25 % par Thalès. Peu d'autres opérateurs sont positionnés en tant que maîtres d'œuvre sur ce segment en France ; citons Constructions Mécaniques de Normandie, qui intervient plutôt sur le segment du petit et du moyen tonnage et qui vise surtout le marché export et STX qui est de plus en plus actif et qui, après avoir construit la partie avant des deux premiers BPC, construit la totalité du Dixmude, même si son armement sera assuré par DCNS.

Notons que STX et DCNS vont également collaborer afin de se diversifier dans le domaine des énergies marines renouvelables. DCNS souhaite également se tourner vers le marché du nucléaire civil avec des projets comme « Flexblue ».

Les mouvements européens et internationaux

Si l'on compare l'Europe et les États-Unis, une des différences les plus frappantes est celle de la concentration du marché et des acteurs. Le secteur, très concentré outre-Atlantique, compte quatre maîtres d'œuvre principaux (General Dynamics, Lockheed Martin, Raytheon et Huntington Ingalls Industries depuis la cession des chantiers navals de Northrop Grumman en avril 2011). En termes de

concentration capitaliste, les acteurs européens sont plus dispersés. Même si les programmes en coopération se sont développés ces dernières années (avec les italiens pour les programmes Horizon et FREMM ou avec les britanniques pour le système PAAMS) et que l'OCCAR et l'AED ont vu leurs rôles prendre forme, il est difficile de parler d'industrie navale de défense européenne.

A horizon 2015, dans l'optique de commandes nationales sous pression budgétaire (ré-étalement potentiel des programmes ou diminution du nombre d'unités) et face à une consolidation européenne toujours attendue, les acteurs européens seront contraints de diversifier leurs activités et/ou de trouver de nouveaux partenaires. A ce titre, et même si l'entrée d'AD Mar dans son capital a finalement échoué, le démantèlement de l'activité construction navale de Thyssenkrupp est un pavé dans la mare de la consolidation européenne.

Le conflit libyen, la recrudescence d'actes de piraterie et les saisies croissantes de drogue montrent, si cela était nécessaire que notre pays se doit d'avoir, peut être encore plus qu'avant, une marine performante et disponible. Les besoins ont cependant évolué et comme le disait l'Amiral Forissier, il faut désormais « faire simple et, surtout moins cher ».

*Assurance
maritime*

Assurance maritime

Données clefs

Clefs de lecture du secteur

Les acteurs principaux du secteur sont :

- les courtiers en assurance,
- les compagnies d'assurance.

Les principales filières que nous avons retenues sont :

- l'assurance corps et machines,
- l'assurance des marchandises transportées,
- l'assurance responsabilités,
- l'assurance Protection & Indemnity (P & I),
- l'assurance énergie.

Chiffres clefs du secteur en France

- 5 acteurs du marché réalisent plus de 80 % du chiffre d'affaires du secteur.

Principaux acteurs du marché français

Les 5 premiers assureurs maritimes représentent 80 % du marché Part des cotisations France 2010	
Groupe AXA	36 %
Groupama Transport	19 %
Allianz	15 %
Generali	10 %
Covea	7 %
Autres	13 %

Source: FFSA-GEPA

Part de la France dans le marché mondial
 Part de marché des 5 plus gros acteurs français
 Part de l'assurance maritime dans l'assurance transport



Les indicateurs avancés

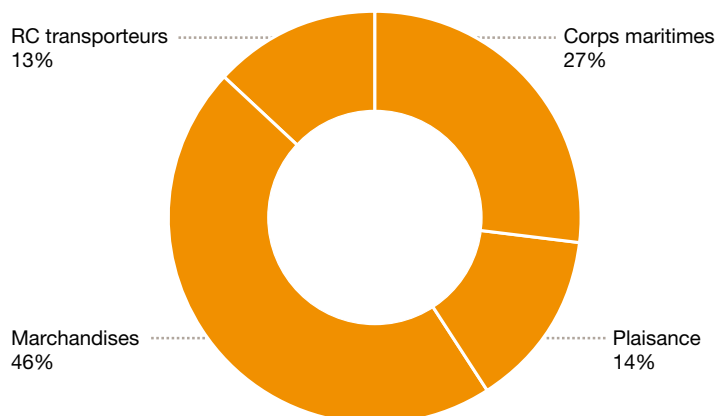
France

Avec 1,4 milliard d'euros en 2010 le chiffre d'affaires de l'assurance maritime (corps de navires, responsabilités et marchandises transportées) représente plus de 70 % du total des primes de l'assurance transport. La France est un marché historique de l'assurance maritime (6 % du marché mondial). Selon les chiffres de la FFSA, les affaires souscrites à l'étranger et acceptations en réassurance représentent 30 % du total du chiffre d'affaires.

En 2010, les cotisations corps de navires ont progressé de 6,3 % par rapport à 2009, principalement sous l'effet de l'augmentation de la taille de la flotte internationale. Ces résultats sont toutefois mitigés par un second recul consécutif des cotisations d'assurances facultés (-2,3 % en 2010, 3,3 % en 2009) qui pâtissent de la crise depuis 2008. Globalement, le chiffre d'affaires des affaires directes et acceptations France et hors France a progressé de 1,1 % par rapport à 2009.

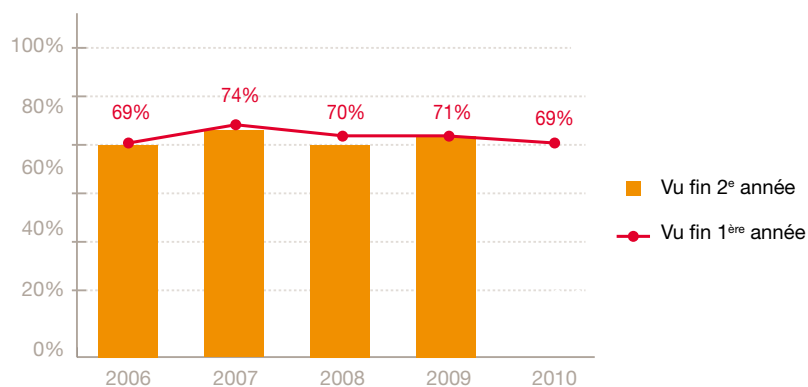
Les résultats du secteur sont également mitigés, en légère amélioration mais toujours situés à un niveau proche du seuil de rentabilité. Les marges techniques des assureurs maritimes français sont soumises à l'inflation du coût des sinistres et la menace constante d'un événement majeur (piraterie, collision, pollution). Enfin, les incertitudes quant à la sortie de crise et l'évolution de la masse assurable des marchandises transportées (46 % des cotisations) pèsent sur la croissance du marché.

Répartition des cotisations 2010 pour le marché français



Source: FFSA

Évolution du ratio Sinistres/Primes



Source: FFSA-GEPA

Monde

En 2010, l'assurance maritime mondiale a enregistré une hausse globale de ses primes (estimées à 30 milliards d'US\$ pour l'ensemble des marchés) de l'ordre de +2,6 % par rapport à 2009.

Plus de 60 % du chiffre d'affaires mondial de l'assurance maritime est souscrit sur les marchés historiques européens (France, Norvège, Angleterre). Cependant, le marché de l'assurance asiatique et chinois en particulier se développe de plus en plus : la Chine représente ainsi près de 10 % du total des primes Corps et Marchandises en 2010.

Cette tendance s'explique également par le développement d'une économie maritime importante dans la zone asiatique : développement des shipowners locaux et accroissement du transport maritime dans la zone. Par ailleurs on note la prédominance des chantiers navals sud coréens et chinois (75 % de la valeur des nouvelles commandes en 2010).

Offshore

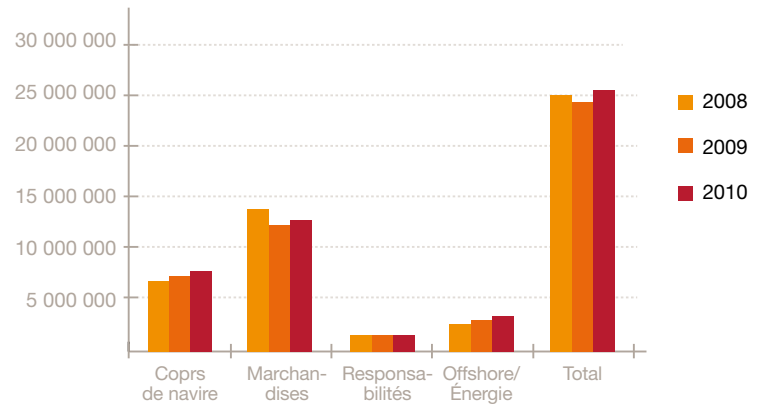
La flotte est en hausse depuis 2006 ; résultant de la forte demande de construction de plateforme d'exploration en eau profonde (deep water drilling). 767 unités sont actuellement en service (+52 en 2010 ; +59 prévues en 2011).

Le marché n'a pas enregistré de sinistre majeur depuis l'explosion de Deepwater Horizon. Cependant un changement de tendance dans les sinistres partiels et l'augmentation des coûts de réparation et de la main d'œuvre dans le secteur impactent les résultats des assureurs et des réassureurs.

Cargo

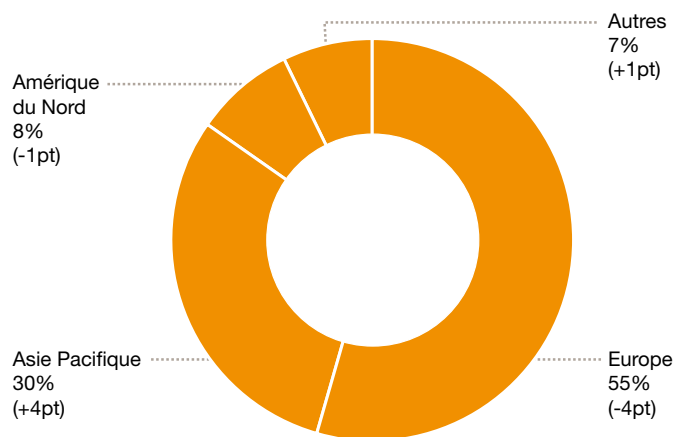
Avec 80 % des marchandises transportées par voie maritime, l'assurance transport profite mécaniquement d'une reprise des échanges internationaux après la crise de 2008-2009. Cette reprise est tirée par la croissance économique des pays asiatiques et d'Amérique Latine : PIB +9 % vs +4 % mondial contre 2-3 % dans la zone Euro et aux États-Unis.

Évolution des primes reportées par les membres de l'IUMI



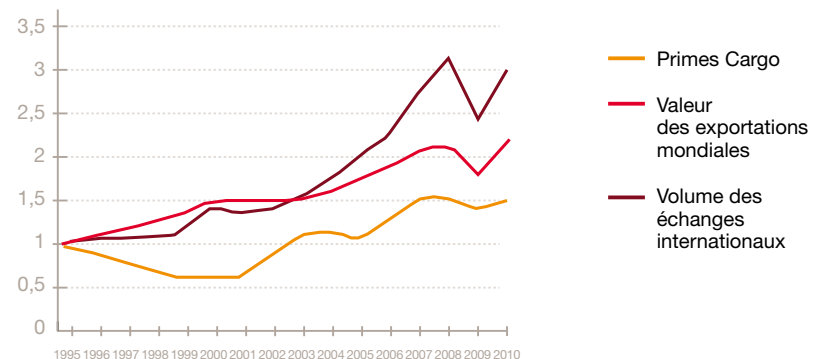
Source: IUMI

Primes d'assurance marine par zone en 2010



Source: IUMI

Index du commerce maritime, des échanges internationaux et des primes Cargo



Source: IUMI/IMF

Corps

Le nombre de navires a continué de croître en 2010 sous le double effet de nouvelles livraisons (moins importantes que les années passées cependant) et de l'importante réduction du nombre de navires démantelés.

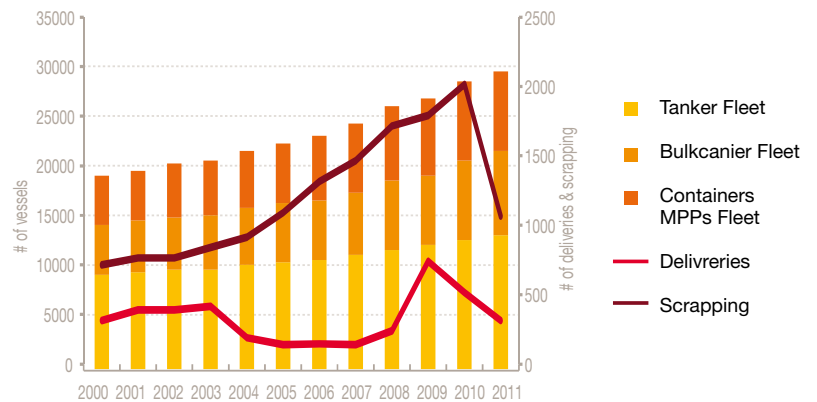
Cette augmentation de la masse assurable a permis au secteur d'enregistrer une croissance globale des primes Corps.

Résultats

Corps : Les résultats techniques des assureurs Corps sont globalement négatifs depuis 15 ans. Le niveau des primes est contenu par d'importantes capacités disponibles sur le marché. En outre, si la fréquence et la nature des sinistres demeurent stables (les conditions météo sont à l'origine de 40 % des pertes majeures/les avaries de moteur sont responsables de plus de 35 % des autres sinistres), les assureurs sont cependant concernés par le coût des sinistres qui augmente sous l'effet de l'inflation des matières premières, de la main d'œuvre ou de l'indisponibilité des chantiers navals.

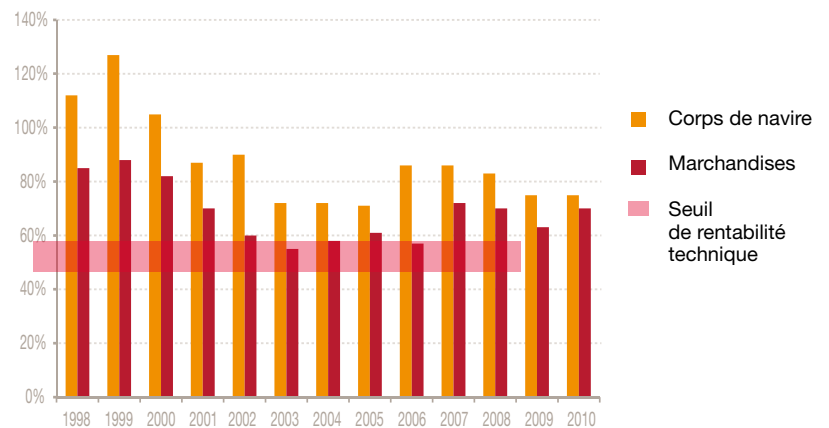
Cargo : Les marges techniques des assureurs cargo sont sensiblement meilleures mais restent conditionnées à la conjoncture économique incertaine et sont également soumises au risque d'une catastrophe majeure pouvant remettre en cause cet équilibre. La tempête aux États-Unis, le Tsunami au Japon, ou plus récemment, le naufrage du Rena au large de la Nouvelle Zélande en sont des exemples.

Capacité de la flotte de navires



Source: IUMI

Évolution des résultats techniques hors coûts d'acquisition



Source: IUMI

Quelques enjeux du secteur

Solvabilité 2

- Solvabilité 2, dont l'application sera vraisemblablement repoussée d'un an, au 1^{er} janvier 2014 s'applique à tous les assureurs opérant dans la zone euro (60 % du marché de l'assurance maritime),
- la directive redéfinit de manière importante les règles prudentielles à respecter par le secteur de l'assurance européenne. Cette réglementation constituera un nouvel ensemble de règles de capitalisation, de règles de gestion des risques et des obligations de publication.

Impacts de la réforme pour les assureurs maritimes :

- l'approche par les risques (modulaire et prospective) du calcul des fonds propres au titre du pilier 1 de la directive modifie les facteurs d'évaluation de la profitabilité de l'assureur, avec un impact sur son business model,
- le coût en capital réglementaire des lignes d'activité de l'assureur devient un enjeu de pilotage et d'arbitrages budgétaires qui pourrait conduire certains assureurs à réallouer leurs capitaux vers des activités plus profitables ou moins volatiles que le maritime,
- cela se traduisant par une réduction des capacités (donc de l'offre) sur le marché de l'assurance maritime et une augmentation relative du prix des couvertures,
- à l'inverse, de nouveaux acteurs cherchant à diversifier leurs risques, pourraient investir le marché de l'assurance maritime,
- la réassurance quant à elle devrait bénéficier à plein de Solvabilité 2 en tant que fournisseur de capital,
- in fine, Solvabilité 2 donnera aux assurés davantage d'informations pour choisir la contrepartie avec laquelle ils souhaitent s'engager.

Nautisme

Nautisme

Données clefs

Clefs de lecture du secteur

Les acteurs principaux du secteur sont regroupés par grandes filières. Nous avons choisi de retenir le découpage suivant :

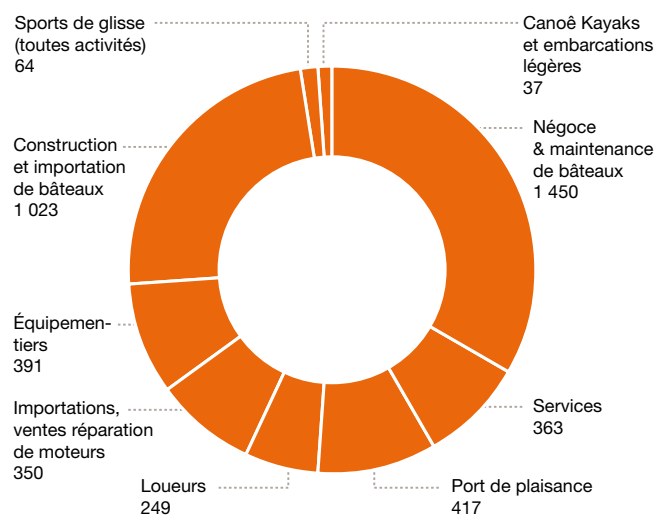
- les constructeurs,
- les négociants,
- les activités portuaires et de garde de bateaux,
- les équipementiers,
- les loueurs,
- les motoristes,
- les autres activités.

L'atomisation du secteur est très forte notamment dans la filière des équipements, des services et des activités portuaires. Toutefois le secteur connaît une plus forte concentration dans la construction avec la présence du Groupe Bénéteau, leader mondial sur son segment de marché avec une présence marquée à l'international.

Chiffres clefs du secteur en France

- 5 030 entreprises
- 40 750 employés
- 4,3 Mds € de CA

Répartition du nombre d'entreprises du Nautisme par filière



Source: FIN

Évolution de la production bateaux 2010-2011

+14%

Évolution du chiffre d'affaires 2010-2011

+4,4%

Évolution de mutations 2010-2011

+4%

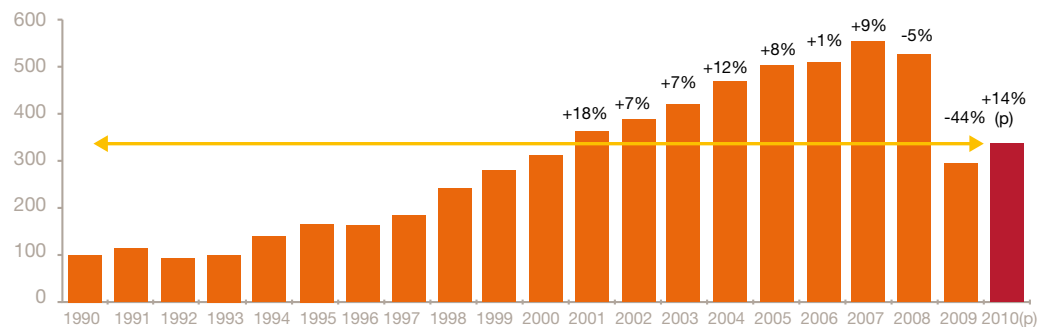
Les indicateurs avancés

NB : Les principaux indicateurs avancés ne traitent pas des filières suivantes : la pratique nautique, la grande plaisance.

Après treize années de croissance, l'industrie du nautisme et des fabricants de bateaux de plaisance en particulier ont pris la crise de plein fouet avec une baisse très significative de leur chiffre d'affaires pour 2009 (-28 %) et une baisse sans précédent du nombre d'unités produites (-44 %, soit un retour aux niveaux de production des années 1999-2000).

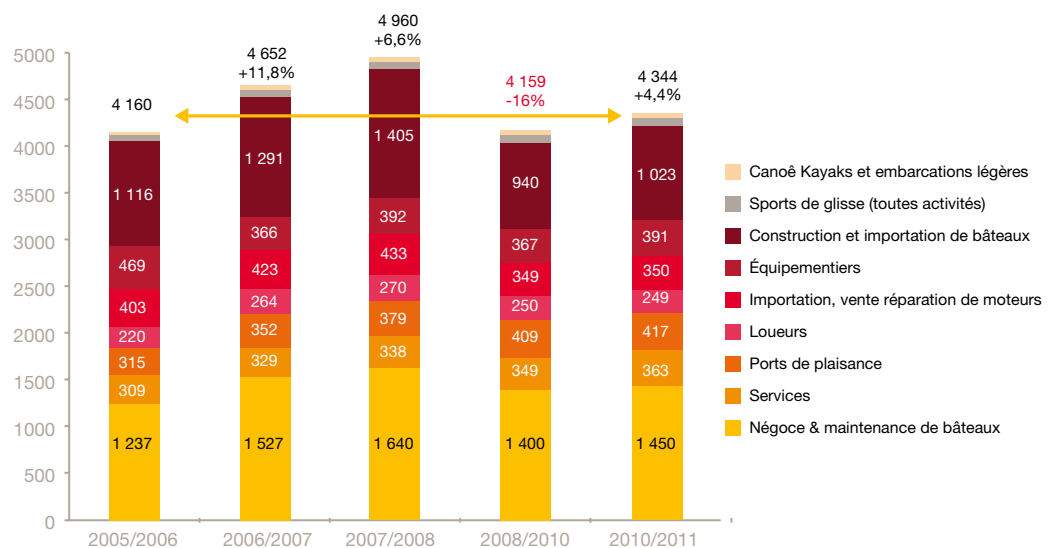
Si le premier semestre 2010-2011 semble être marqué par une reprise significative de l'activité, le second semestre semble montrer un tassement de cette dynamique, laissant les observateurs du secteur très prudents sur d'éventuelles hypothèses de croissance, compte tenu d'une conjoncture économique et boursière particulièrement peu favorable. Dans ce contexte, les salons du dernier trimestre, où traditionnellement de nombreuses prises de commande ont lieu, seront décisifs.

Variations annuelles de production de bateaux de plaisance



Source: PwC

Évolution du chiffre d'affaires - Nautisme



Source: FIN

Le marché français reste un marché dynamique (le nombre de mutations de propriété devrait croître de 4 %) mais son potentiel de croissance reste structurellement limité (immatriculations de bateaux neufs estimées entre 0 à 2 % pour cette année) compte tenu d'une offre en places de port proche de la saturation et des contraintes administratives et environnementales liées aux projets d'extension ou de création.

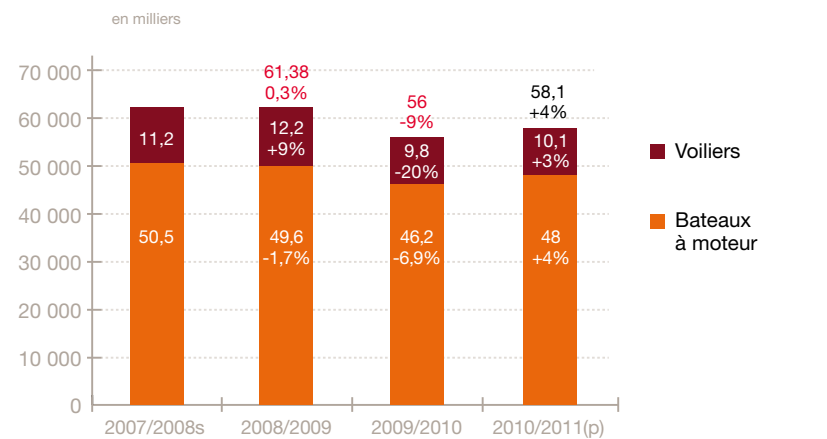
Néanmoins pour investir ces marchés de façon pérenne les fabricants de bateaux de plaisance devront s'adapter aux spécificités locales, singulariser leurs approches (à l'instar du groupe Bénéteau qui a choisi d'implanter une unité de production au Brésil, pays où les barrières douanières sont particulièrement protectrices), développer des produits adaptés à ces nouveaux marchés et s'appuyer sur l'ensemble des savoir-faire de la filière nautique : la croissance durable de ces marchés sera intrinsèquement liée à la capacité de ces pays émergents à promouvoir les activités nautiques par la création d'infrastructures portuaires dédiées, d'écoles de voile, de réseaux de distribution et de maintenance, etc.

C'est donc à l'ensemble de la filière nautique française, réputée à l'international pour ses savoir-faire de relever ces nouveaux défis.

Les acteurs de la filière se sont donc résolument tournés depuis plusieurs années vers l'export, véritable réponse aux enjeux d'une croissance durable.

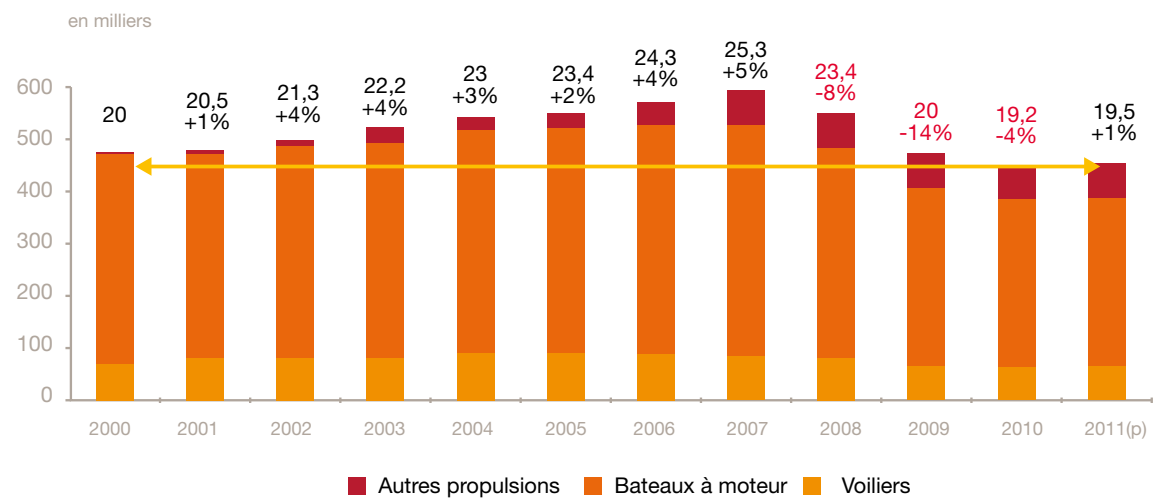
Si les marchés à maturité comme L'Europe et l'Amérique du Nord semblent se stabiliser après une période particulièrement troublée et un effondrement de leurs marchés, la Turquie, le Moyen-Orient, l'Afrique du Nord, et les pays émergents d'Asie, l'Amérique du Sud comme la Chine et le Brésil semblent être considérés comme de nouveaux gisements de croissance.

Évolution du nombre de mutations de propriété en France



Source: FIN

Évolution du nombre d'immatriculations de bateaux neufs en France



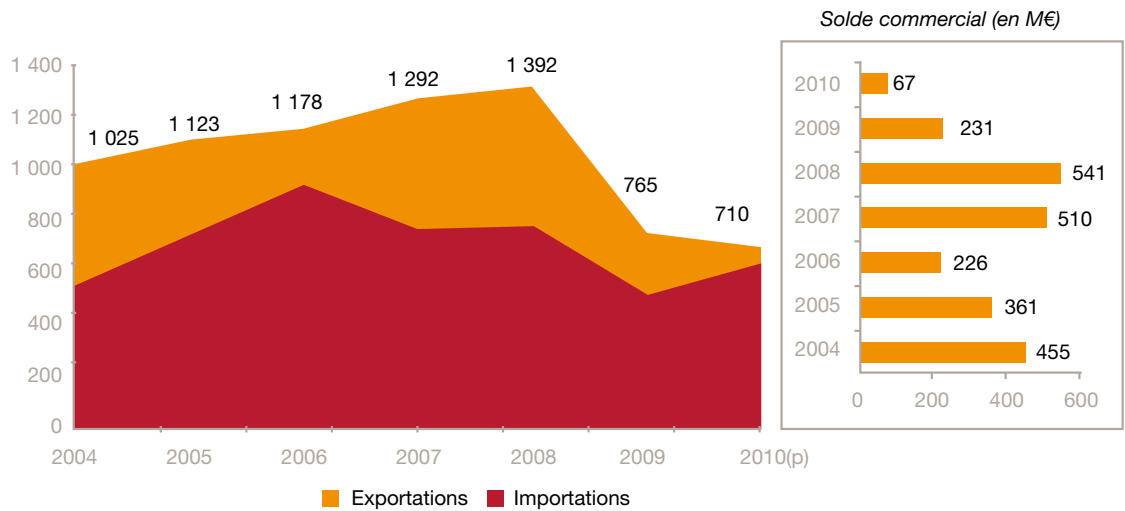
Source: FIN

Après plusieurs années de stabilité ou de croissance des effectifs, la crise du secteur a eu un impact significatif. Entre 2007 et 2011, la crise a détruit près de 4 400 emplois, soit près de 10 % des effectifs de la filière.

Si les acteurs du secteur souhaitent maintenir leurs effectifs au niveau actuel, ces derniers reconnaissent également que la crise n'a pas permis de conserver un certain nombre de savoir-faire qui se sont naturellement tournés vers d'autres secteurs d'activité. Le recrutement et la formation de personnels qualifiés restent pour les acteurs de la filière un véritable enjeu et un frein potentiel au développement et à la croissance de leurs activités.

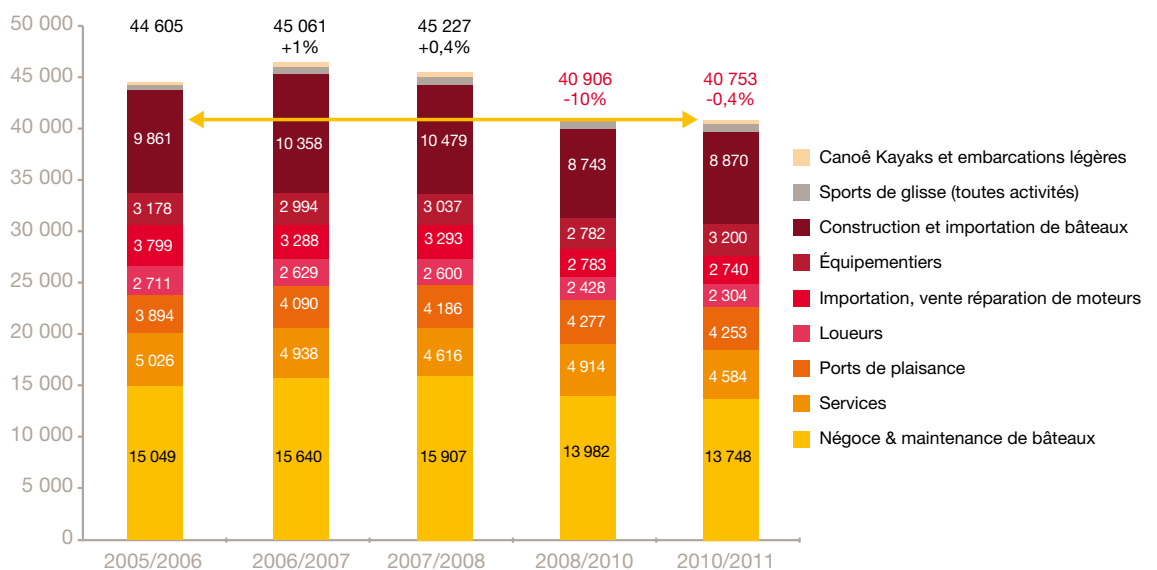
La baisse des effectifs aura été relativement homogène dans le négoce et la maintenance (-14 %), la construction et l'importation de bateaux (-15 %), l'importation, la vente et la réparation de moteurs (-17 %) ainsi que la location (-12 %). Les ports de plaisance et les services semblent avoir bien résisté à la crise avec des effectifs stables ou en très légère augmentation.

Évolution du solde commercial - Plaisance



Source: Douanes

Évolution des effectifs - Nautisme



Source: FIN

Quelques enjeux du secteur

La sortie de crise

L'effondrement du marché a provoqué une rupture des scénarii de croissance de l'ensemble des acteurs du nautisme et notamment des fabricants de bateaux de plaisance. Face à un marché dont la croissance reste encore incertaine ou fragile, la préservation et/ou l'accroissement des fonds propres reste une priorité pour continuer à maintenir sa main d'œuvre qualifiée, innover et investir de nouveaux marchés. Dans ce contexte la capacité à bâtir une stratégie adaptée aux enjeux et perspectives du marché, à bien communiquer auprès des investisseurs et des partenaires financiers sera un élément déterminant.

La précédente crise avait provoqué un mouvement de consolidation du secteur et une diminution du nombre des acteurs (acquisition de Jeanneau par Bénéteau, créant un des leaders mondiaux), la crise de 2009 a engendré le même mouvement d'alliances et de rapprochement des acteurs tant au niveau français qu'europpéen (rachat de Dufour Yachts en décembre 2010 par Bavaria). Il est probable que ce mouvement de concentration continuera dans les années qui viennent, compte tenu des différents défis à relever.

Les places de port

La place de port reste et restera un frein mécanique à la croissance du marché domestique et à moyenne ou longue échéance aux marchés internationaux. Les ports à sec semblent devenir une solution alternative particulièrement viable à l'avenir. Ainsi le nombre de projets s'est démultiplié ces derniers mois. Compte tenu des infrastructures spécifiques, ils visent à mettre en place les bateaux à moteur de moins de huit mètres, concourant ainsi à la croissance de ces segments. La structure même de ces ports les rend peu adaptables aux voiliers compte tenu de leur tirant d'air ou d'eau. Il revient donc aux fabricants d'adapter leurs offres à cette nouvelle typologie de port afin que ces derniers puissent être accueillis dans les mêmes conditions que leurs concurrents à moteur.

Le mode de consommation évolue

Le développement de l'ensemble des segments de la plaisance doit également faire l'objet d'une réflexion approfondie sur leurs modes de consommation. A l'instar du marché de l'automobile qui a évolué en passant de l'achat d'un vecteur de liberté à l'achat de mobilité, le mode de consommation de la plaisance est en train d'évoluer. Il est fort probable que les nouvelles générations seront moins attachées à la notion de propriété et privilégieront l'achat d'un « package » de loisirs nautiques. Certaines solutions sont déjà proposées par les professionnels et il est probable que beaucoup d'entre elles restent à créer.

Le développement durable

Le cycle de vie écologique des bateaux, et plus généralement le développement durable de l'activité nautique semble être au cœur des préoccupations de l'ensemble de la filière de l'industrie nautique. La dépendance actuelle des processus de fabrication aux résines issues de la pétrochimie pose la problématique du traitement des déchets issus des bateaux en fin de vie. Des solutions alternatives semblent émerger et proposent le remplacement des résines existantes par des bio-composites hautes performances constitués d'un support en fibre végétale et d'une matrice ou liant biodégradable, compatible avec les contraintes de fabrication et d'utilisation des petites unités de plaisance. La recherche et le développement sur ces nouveaux matériaux devraient permettre dans un avenir assez proche le déploiement de ces nouvelles technologies à l'ensemble de la filière. De nombreux autres projets sont en cours sur l'autonomie énergétique des bateaux, les modes de propulsion plus propres... Si la crise semble avoir ralenti un certain nombre de projets, la reprise devrait pouvoir donner un coup d'accélérateur à ces derniers.

*Offshore et
énergies marines
renouvelables*

Offshore

Données clefs

Clefs de lecture du secteur

Les acteurs principaux du secteur sont :

- les armateurs (cf. transport maritime),
- les sociétés de construction,
- les fournisseurs d'équipement,
- les bureaux d'étude et d'ingénierie,
- les sociétés d'exploration/production.

Les indicateurs avancés

Le marché du forage offshore a moins été touché par la crise de 2009 que le marché onshore. Le golfe du Mexique progresse peu (moratoire). La progression de l'Asie est également faible, à l'exception de la Chine (+26 % en 2010). Pour autant, ce continent représente la moitié des forages en mer.

Le niveau d'activité de 2008 n'a toutefois pas été retrouvé. Tout comme d'autres segments de l'économie maritime (transport maritime, pêche), on estime que la fragilité du marché provient en partie de la surcapacité (ici, de rigs), qui vient aggraver la compétition, notamment sur les prix.

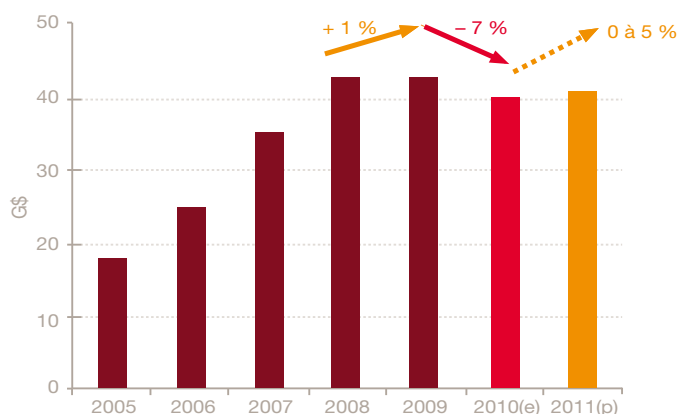
Sur le marché global, la fin du moratoire devrait permettre au marché de connaître une reprise, même si le durcissement de la réglementation vient également augmenter les coûts, car la réalisation des projets s'en trouve rallongée.

Le marché de la construction offshore continue sa croissance, cependant ralentie en 2009. C'est l'activité de construction marine qui encore une fois poursuit sa très forte croissance (progression de 28 % du nombre d'installations). Ces installations comptent aujourd'hui pour 40 % des installations, derrière les plates-formes fixes (50 %) et les supports flottants (10 %).

Le marché de la construction est porté par la région Asie Pacifique (Corée du Sud et Chine), par le Brésil, le golfe de Guinée et la mer du Nord. Cependant, on note de fortes disparités dans les évolutions de ces régions. Le marché est globalement en baisse, et suit la tendance de celui du forage.

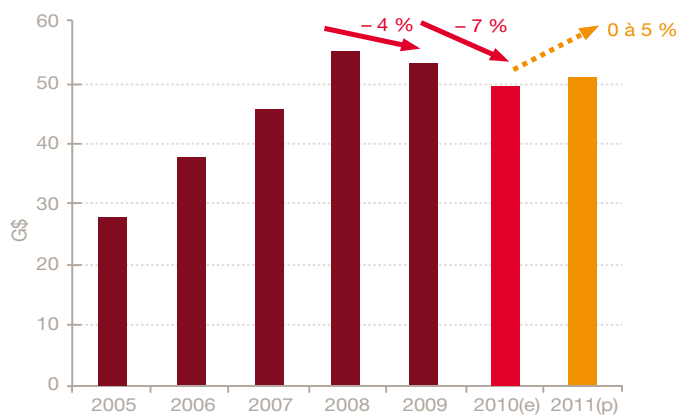
Les acteurs français sont particulièrement bien positionnés sur les activités parapétrolières. Le marché du Brésil sur les champs présalifères induit des perspectives positives pour les acteurs français traditionnellement sur zone (Vallourec par exemple au travers de l'implantation qu'elle partage avec Sumitomo Tubos do Brasil, et Sumitomo Metals). Ce positionnement brésilien devrait également servir au déploiement sur d'autres zones (Afrique). Technip est également positionné sur cette zone géographique à fort potentiel.

Chiffre d'affaires du forage offshore dans le Monde



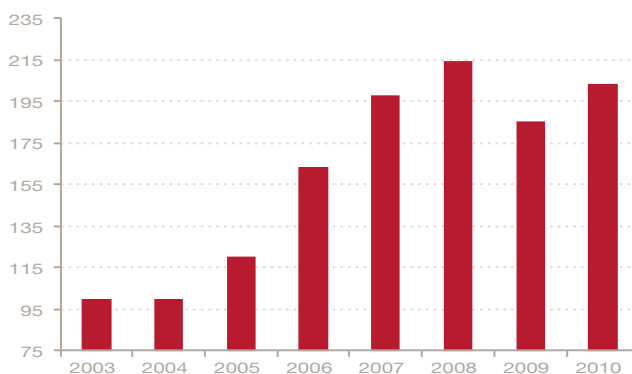
Source: IFP Énergie Nouvelles

Chiffre d'affaires de la construction offshore dans le Monde



Source: IFP Énergie Nouvelles

Indice d'évolution du chiffre d'affaires des principaux acteurs français du secteur depuis 2003

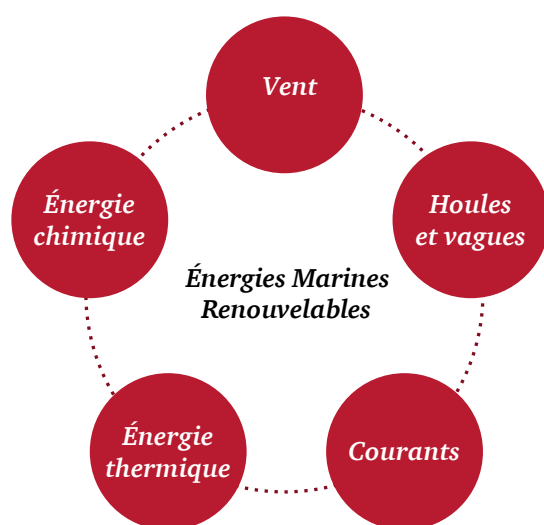


Source: Daily Bourse, Les Echos, PwC [NB : Indice base 100 en 2003 - NB : Liste des sociétés incluses dans l'indice: Bourbon, Technip, Vallourec, CGG Veritas, SAIPEM, Schlumberger]

Énergies marines renouvelables

Données clés

Clefs de lecture du secteur



Les énergies marines renouvelables sont disponibles sous des formes multiples :

- **énergie éolienne (posé et flottant)** : seule énergie marine développée à l'échelle industrielle,
- **énergie de la houle et des vagues** : grande diversité dans les technologies testées (flotteurs en surface, immergés, etc.),
- **énergie des courants** : deux principales technologies développées (barrage marémoteur et hydroliennes à axe horizontal ou vertical),

- **énergie thermique** : exploite la différence de température entre l'eau tiède de surface et l'eau profonde froide pour produire de l'électricité,
- **énergie osmotique** : exploite le phénomène d'osmose entre l'eau douce et l'eau salée pour récupérer de l'énergie.

Une grande diversité d'acteurs est impliquée dans la filière des Énergies Marines Renouvelables :

- les énergéticiens,
- les distributeurs,
- les gestionnaires d'infrastructure,
- les centres de recherche,
- les fabricants d'équipements et leurs sous-traitants,
- les fournisseurs de services,
- les entreprises de transport maritime spécialisées,
- les bureaux d'études,
- les autres acteurs de la R&D, du conseil et du service.

Les indicateurs avancés

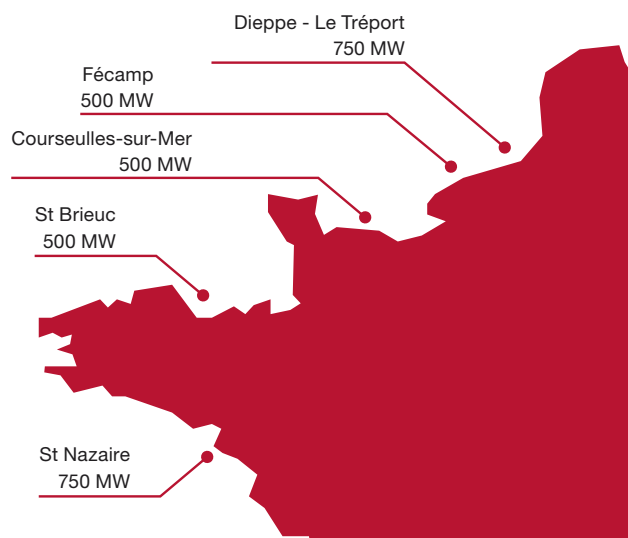
Eolien offshore

L'appel d'offres éolien offshore portant sur l'installation de 600 éoliennes au large des côtes françaises a officiellement été lancé le 11 juillet 2011 pour une puissance installée

de 3000 mégawatts (MW). Cet appel d'offres représente un investissement d'environ 10 milliards d'euros pour les développeurs candidats, soit un coût de construction d'environ 3,5 millions d'euros par mégawatt.

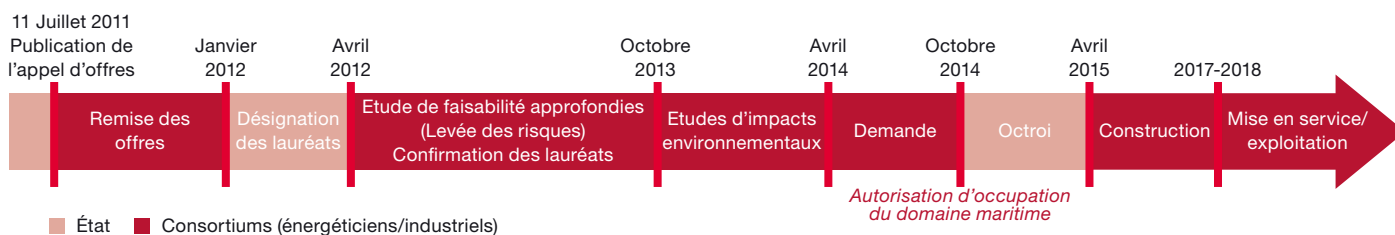
Cinq zones de développement ont été définies, situées sur la façade Atlantique et la Manche :

Carte des principales zones de développement



- Le Tréport : 110 km², pour une puissance maximale de 750 MW
- Fécamp : 88 km², pour une puissance maximale de 500 MW
- Courseulles-sur-Mer : 77 km², pour une puissance maximale de 500 MW
- Saint-Brieuc : 180 km², pour une puissance maximale de 500 MW
- Saint-Nazaire : 78 km², pour une puissance maximale de 750 MW

Les candidats ont jusqu'au 11 janvier 2012 pour transmettre leurs offres et devront ensuite respecter les différentes étapes nécessaires avant une mise en service des installations prévue en 2018.



Les offres des candidats seront évaluées en fonction de trois critères : le prix (40 %), l'organisation industrielle (40 %) et la prise en compte de l'environnement et des activités existantes (20 %).

- trois consortiums se sont d'ores et déjà formés pour mettre en commun leurs expertises et leurs capacités d'investissement et ainsi répondre à l'appel d'offres :
 - 1. GDF Suez / Vinci / Areva,
 - 2. EDF EN / Dong Energy / Alstom / Poweo / WPD / Nass & Wind et enfin
 - 3. Iberdrola / Eole-RES / Technip / Areva,
- Cette situation n'est pas figée : d'autres énergéticiens et industriels européens sont encore susceptibles de se positionner sur l'appel d'offres français afin d'apporter leur puissance financière

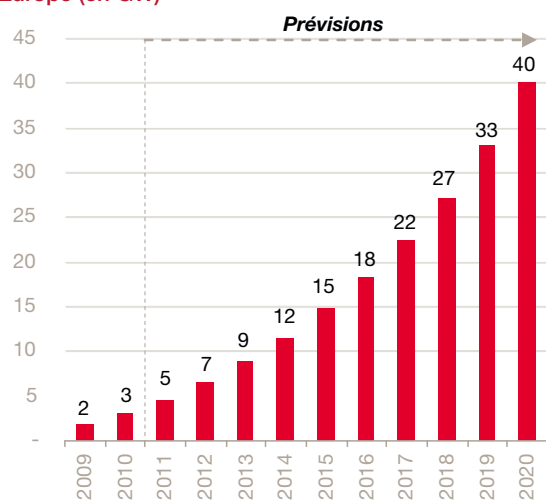
et leur expérience de l'éolien offshore (E.ON, EDP Renoveis, RWE, Vattenfall, Siemens, Vestas, etc.)

Une première tentative de développer l'éolien offshore au large des côtes françaises avait déjà été initiée en 2004. L'État avait alors retenu un seul projet, celui de la Côte d'Albâtre (Seine-Maritime), d'une puissance de 105 MW et porté par l'entreprise Enertrag. Ce projet est aujourd'hui au point mort, enlisé dans de nombreux recours juridiques.

L'appel d'offres devrait permettre à la France de rattraper une partie de son retard dans le développement d'installations éoliennes offshore vis-à-vis de ses voisins européens mais également de structurer une véritable filière industrielle.

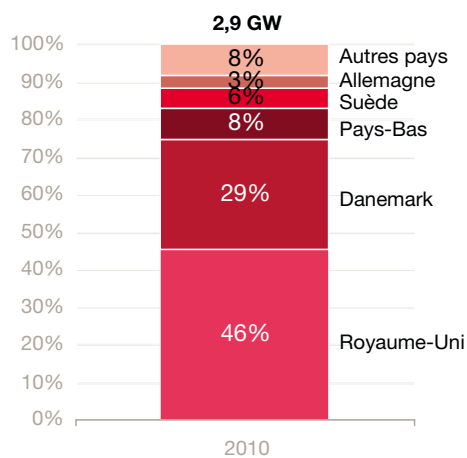
Une croissance annuelle du marché estimée à près de 30% entre 2010 et 2020...

Évolution de la capacité éolienne offshore cumulée en Europe (en GW)



...avec 4 pays représentant près de 90% de la puissance installée en Europe en 2010

Répartition des capacités éoliennes offshore cumulées par pays au 31/12/10



11 parcs éoliens offshore sont actuellement en construction en Europe (soit une capacité totale de 2,8 GW)

Source : PwC et EWEA



Autres EMR

État des lieux

Les énergies marines renouvelables sont constituées d'une grande variété de technologies et représentent un potentiel de production d'électricité considérable (environ 120 000 TWh/an* vs. une consommation mondiale d'électricité d'environ 18 000 TWh/an), mais leur niveau de maturité reste encore limité.

La France dispose de nombreux atouts pour devenir un leader du marché :

- **un contexte politique favorable** : remise en question des systèmes de production d'énergie au niveau mondial (considérations environnementales, sécurisation des approvisionnements, effet « Fukushima », etc.) ; objectifs européens de réduction des gaz à effet de serre ; Livre Bleu « Stratégie Nationale pour la Mer et les Océans » adopté par le gouvernement français en décembre 2009,

- **des conditions géographiques adaptées** : 11 millions de km² sur quatre océans, la seconde aire maritime mondiale,
- **une solide base industrielle**** : un grand nombre d'entreprises françaises a déjà investi dans le développement des EMR : la société Sabella avait dès 2008 testé son prototype d'hydrolienne au large du Finistère ; DCNS participe au projet d'éolienne offshore flottante « Winflo » et est un des leaders dans l'énergie thermique des mers (projets à la Réunion, en Polynésie et à la Martinique) ; STX travaille sur la construction de navires d'installation innovants et sur les fondations ; Technip se positionne comme un acteur majeur de l'éolien flottant via sa participation au projet Hywind en Norvège et par le lancement en janvier 2011 du projet Vertiwind (éolienne à axe vertical) ; Alstom a inauguré en décembre 2010 un pôle dédié à l'énergie hydrolienne et devrait installer au Canada à l'été 2012 sa machine Beluga 9 (1 MW) ; enfin, EDF a immergé sa première hydrolienne au

large de Paimpol en octobre dernier avec l'objectif d'une mise en service industrielle prévue en 2012,

- **une filière en structuration** avec notamment :
 - le projet France Énergies Marines, soutenu par l'Ifremer, permet de structurer la filière autour des principaux acteurs du marché : entreprises, organismes de recherche, d'enseignement supérieur, partenaires institutionnels, etc.,
 - les pôles de compétitivité Mer Bretagne et Mer PACA participent à l'élaboration d'une stratégie de développement internationale via la signature de contrats de coopération avec leurs homologues européens,
 - l'École Centrale de Nantes travaille par exemple en étroite collaboration avec certains industriels en leur apportant l'expertise de son laboratoire de mécanique des fluides (LMF) en recherche et développement. Elle installe également une plate-forme d'essais en mer pour les EMR au large des côtes des Pays de la Loire.

(*) : estimation basée sur les calculs du Club des Argonautes

(**) : Liste non exhaustive de sociétés et de projets EMR

Quelques enjeux du secteur des EMR

Eolien offshore

La création d'une filière industrielle compétitive

Le véritable défi pour les consortiums et plus globalement pour le tissu industriel français sera de proposer des solutions compétitives et fiables pour faire face à la concurrence des acteurs européens déjà établis et à l'émergence d'acteurs « low-cost » sur certaines pièces moins critiques. Les acteurs français doivent dès lors s'interroger sur :

- comment se positionner sur la chaîne de valeur ? Ce choix stratégique est fondamental pour assurer la pérennité et la rentabilité de l'activité. Certains segments comme celui des fondations ou de la fabrication de navires d'installation sont aujourd'hui très attractifs : les capacités de production en Europe ne permettent en effet plus de répondre à la demande, ce qui devrait favoriser l'entrée sur le marché de nouveaux acteurs,
- quelle proposition de valeurs ?
- choisir la voie de l'innovation (arbitrage risques – coût – gain) ?
- quelle place pour les acteurs européens (consortium & industriels) ?

L'emploi et la formation

Une filière industrielle ne pourra émerger et créer des emplois sans une formation adaptée. La France, en retard par rapport à ses voisins européens, doit donc travailler dès à présent à la structuration d'une offre large de formation répondant aux besoins des industriels et installateurs.

De très nombreuses compétences seront mobilisées sur toute la durée du chantier, allant des métiers de la construction navale à la maintenance, en passant par l'ingénierie.

Le nombre d'emplois mobilisés localement sera susceptible d'évoluer en fonction des choix industriels et de sous-traitance des opérateurs.

Les infrastructures portuaires

L'éolien offshore représente une réelle opportunité de développement et de restructuration des principaux ports français (Bordeaux, Brest, Dunkerque, Le Havre, Saint-Nazaire). Les deux fabricants de turbines français impliqués dans l'appel d'offres ont d'ailleurs annoncé des projets d'implantation d'usines dans les ports du Havre pour Areva Wind, et de Cherbourg et Saint-Nazaire pour Alstom Wind. Ces investissements restent néanmoins conditionnés à une visibilité de marché suffisante qui dépendra des résultats de l'appel d'offres publiés début 2012.

L'acceptabilité locale

Des accords devront également être trouvés avec l'ensemble des usagers de la mer (pêcheurs, plaisanciers, transport maritime, etc.) afin de réduire les éventuelles nuisances générées par l'implantation de fermes offshore.

Autres EMR

Plusieurs incertitudes persistent et doivent être adressées afin de pouvoir favoriser un développement de ces technologies :

- **Incertitudes technologiques**
Fiabilité des installations pour résister à des conditions extrêmes, stockage et transport de l'énergie, connexion au réseau, passage d'une phase de R&D à l'étape d'industrialisation, etc.
- **Flou juridique et impact sur l'environnement**
Quel statut juridique pour ce type d'installation en mer ? Quel impact réel sur l'environnement ?
- **Forte intensité capitalistique**
Ces technologies nécessitent souvent d'importants besoins de financement. Parmi tous ces enjeux, le financement est aujourd'hui une des principales préoccupations des entrepreneurs désireux de se développer sur le marché des EMR.

Pêche et produits de la mer

Pêche et produits de la mer

Données clefs

Clefs de lecture du secteur

Le secteur se répartit en filières principales que nous détaillons ci-après :

- l'approvisionnement incluant la pêche, l'aquaculture et les importations,
- la transformation des produits de la mer,
- le négoce et la distribution.

Chiffres clefs du secteur

- le chiffre d'affaires des pêches maritimes métropolitaines a atteint 1,7 milliard d'euros en 2008 (y compris les DROM COM) correspondant à une production de 707 170 tonnes

de poissons, crustacés, mollusques et autres produits de la mer répartis en :

- 301 300 tonnes de poissons (pêche fraîche), pour une valeur de 940 millions d'euros (hors algue et équivalent poids vif)
- 193 650 tonnes de crustacés, coquillages, céphalopodes pour une valeur de 400 millions d'euros
- 161 800 tonnes de pêche congelée et transformée pour une valeur de 180 millions d'euros.
- les principales espèces pêchées sont en valeur : le thon, la baudroie (lotte), la sole, le bar, le merlu,
- la pêche dans les DROM représente 160 millions d'euros.

Les indicateurs avancés

La capacité de production est en baisse (flotte et marins)

La responsabilité de gérer la taille et la puissance de la flotte de pêche est confiée aux États Membres, dans certaines limites fixées. La commission constate que les limites ont été respectées, mais ne considère pas comme suffisants les efforts ainsi consentis⁶. En France par exemple, le nombre de kW par GT est en hausse de 2,3 %. Ceci masque une stagnation de la puissance en utilisation (+0,7 %) et une baisse du tonnage global (-1,5 %).

6 (COM 2011 418)

Évolution des ventes sous halle à marée en valeur

11,7%

Évolution flotte européenne

-3,9%

Baisse de l'emploi sur 13 ans

-16%

Flotte européenne 2011

Zone	Tonnage 2010	Power 2010	kW / GT 2010	Tonnage 2011	Evol	Power 2011	Evol	kW / GT 2011	Evol de la puissance par GT
Méditerranée	299 225	1 786 193	6,0	284 775	-4,8%	1 744 539	-9,7%	6,1	+2,6%
Atlantique	391 939	1 409 968	3,6	365 713	-6,7%	1 369 298	-8,1%	3,7	+4,1%
Plusieurs façades	668 646	2 107 224	3,2	650 146	-2,8%	2 084 701	-3,4%	3,2	+1,7%
Mer du Nord	232 894	645 120	2,8	237 739	+2,1%	642 052	-4,2%	2,7	-2,5%
Mer Noire	9 374	70 242	7,5	8 601	-8,2%	68 569	-1,6%	8,0	+6,4%
Baltique	195 538	609 827	3,1	180 861	-7,5%	579 686	-31,4%	3,2	+2,8%
Total	1 797 616	6 628 574	3,7	1 727 835	-3,9%	6 488 844	-2,1%	3,8	+1,8%

Source : Fichier source communautaire

La baisse de l'emploi est de -16 % sur treize ans mais elle est fortement accentuée sur les deux dernières années qui représentent à elles seules 70 % de la baisse de ces treize dernières années.

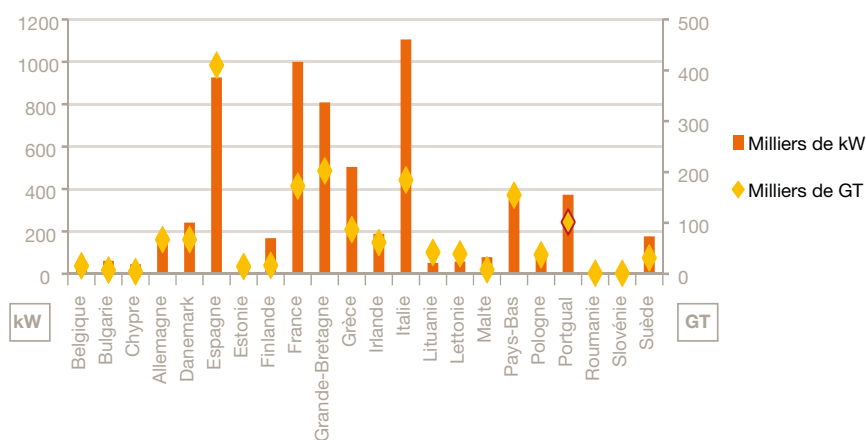
Les ventes sous halle à marée de janvier à août 2011 présentent par rapport à la période de janvier à août 2010 une amélioration de la quantité de 6,6 %, de la valeur de 11,7 % et du prix moyen de 4,7 %.

Cette conjoncture généralement positive ne reflète pas la diversité des contextes locaux et des espèces. Le tonnage des poissons blancs et céphalopodes connaît une évolution de + 12-13%, +5% pour les poissons fins, -7 % pour les petits pélagiques. L'évolution à la hausse du prix unitaire s'y ajoutant, la valeur des débarquements est en hausse de 10 %.

Ces statistiques globales peuvent masquer d'importantes disparités entre les espèces ainsi débarquées : par exemple pour les poissons dits « fins » on constate une hausse globale de 5 %

des débarquements, mais celle-ci est composée de + 19 % pour la sole, + 9 % pour la baudroie, + 18 % pour le turbot, - 5 % pour le bar, + 4 % pour le rouget barbet, - 15 % pour le Saint Pierre.

Flotte européenne 2011



Source : Fichier flotte communautaire

Les retraits opérés par les Organisations de Producteurs sont également en baisse de plus d'un tiers (-35 %) de septembre 2010 à septembre 2011 en tonnage.

Le niveau de consommation en France en poissons, crustacés et mollusques est d'environ 34,5 kg par an (équivalent poids vif) et par personne tous types de présentation confondus (produits frais, surgelés, en conserves ou en plats préparés). Les principales espèces achetées en frais sont : moule, huître, saumon, cabillaud, lieu, coquille Saint-Jacques.

Le prix moyen des produits frais (+6 % pour le poisson, +8 % pour les coquillages) est à la hausse. La consommation de la plupart des espèces est à la baisse : - 14 % pour le saumon, - 4 % pour le cabillaud, - 24 % sur les huîtres (+20 % de prix moyen). Parmi les espèces suivies au conseil spécialisé de FranceAgrimer en septembre, la plus forte baisse de consommation (-25 %) est celle du pangas, qui connaît paradoxalement la moins forte hausse de prix moyen (+2 %).

Des évolutions limitées par le cours du gasoil

Le prix du carburant est en cette fin d'année revenu au niveau de l'automne 2008. Les perspectives offertes par les facteurs de production permettent pour le moment aux armements de globalement faire face.

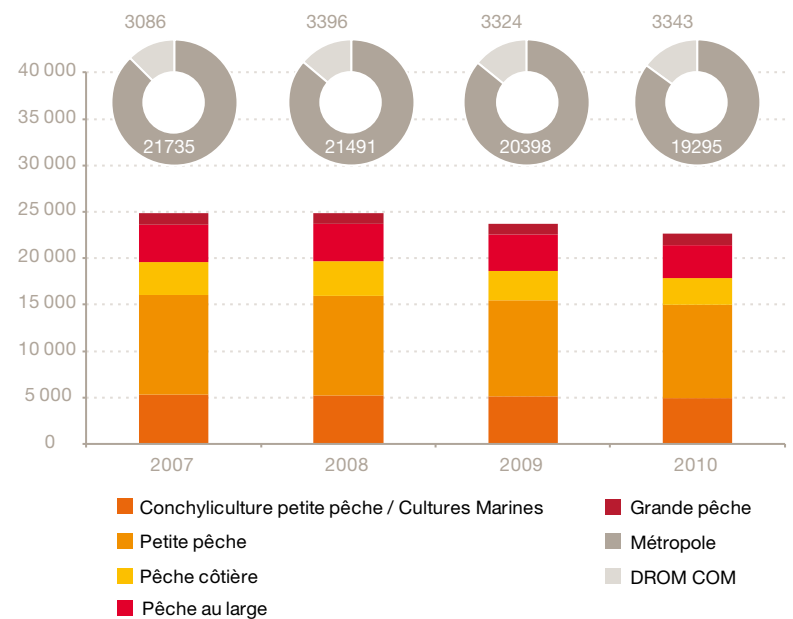
L'import-export

L'import – export de poisson est stable en volume, mais fortement en hausse en valeur (effet de la hausse du cours du saumon). Les évolutions d'export de seiche (+29 %) et de sole (+19 %) sont notables. Pour rappel, le volume de seiches exportées à la même période en 2010 connaissait une évolution de +36 %.

L'aquaculture

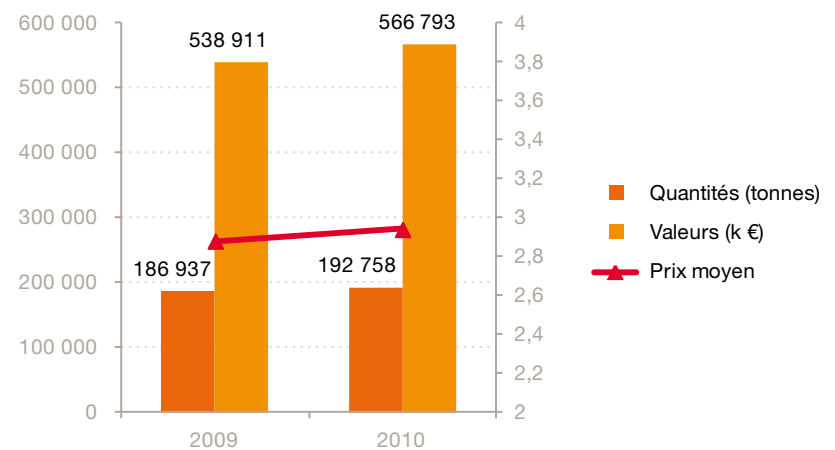
La conchyliculture française se compose principalement de l'ostréiculture (huîtres creuses et plates) et de la mytiliculture. Le marché intérieur consomme plus de moules que ce que le secteur produit (la consommation nationale est située aux alentours de 120 000 tonnes.).

Évolution de la répartition du nombre de marins français et ultramarins par genre de navigation



Source: FAF Pêche

Évolution des ventes sous halle à marée 2009 – 2010



Source: France Agrimer

La conchyliculture française se classe au deuxième rang européen, avec une production moyenne de 200 000 tonnes de coquillages par an pour un chiffre d'affaires de l'ordre de 774 millions d'euros.

4 643 exploitants détiennent au total près de 49 716 concessions sur le domaine public maritime : soit 15 480 hectares de parcs et 1 631 km de lignes de bouchot ; ainsi que 2 118 hectares sur le domaine privé.

Des découvertes récentes sur la (les) cause(s) de la forte mortalité des naissains que connaît le secteur ostréicole depuis 2008 semblent donner de l'espoir au secteur. La reconnaissance de ces découvertes pourrait permettre « un programme collectif de sélection pour rechercher des familles d'huîtres résistantes et dans une autre mesure, pour retrouver un juste équilibre entre le milieu et les élevages⁷. »

Le mareyage

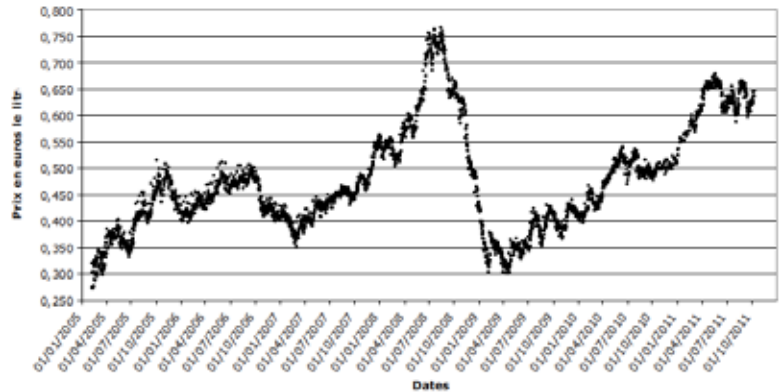
Près de 5 250 personnes travaillent dans le secteur du mareyage. On compte 374 entreprises qui réalisent un chiffre d'affaires de 2,2 milliards d'euros. Les entreprises, pour la plupart de petite taille, sont principalement implantées sur les façades de la Manche et de la Bretagne. Chaînon indispensable de la filière, les mareyeurs achètent à la criée le poisson (une quarantaine de halles à marée) qui, après avoir été nettoyé, trié, étêté, fileté est conditionné et emballé pour partir sur les étals des poissonniers, des grandes surfaces ou dans les cuisines des restaurants.

La transformation

En 2008, selon les résultats de l'enquête réalisée par FranceAgriMer (résultats comptables de 2008), on compte 214 entreprises ayant une activité principale de transformation de produits de la pêche avec un chiffre d'affaires de 3,151 milliards d'euros et un effectif de 12 000 employés.

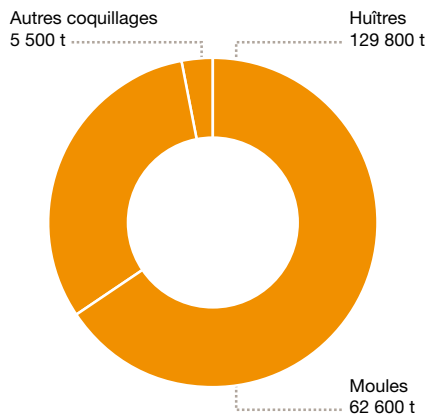
Les produits de la mer transformés regroupent : les produits de la mer surgelés, les produits de la mer appertisés, les produits traiteurs et les poissons fumés, séchés et salés.

Prix du carburant dans les ports



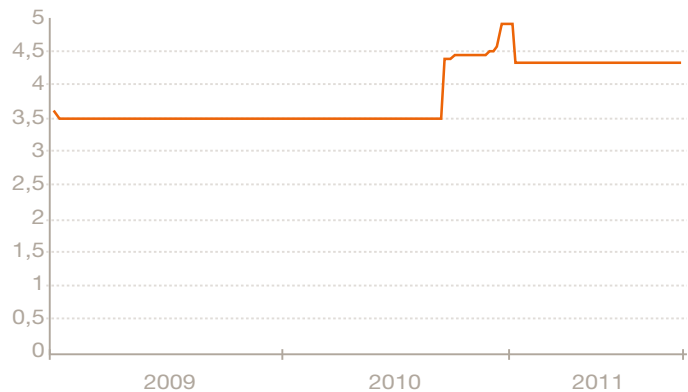
Source: DPMA in France AgriMer

Conchyliculture - Répartition des quantités produites



Source: France AgriMer

Évolution hebdomadaire du prix des huîtres au MIN de Rungis



Source: INSEE

⁷ Joseph Costard, président de la section de conchyliculture Normandie-Mer du Nord.

Quelques enjeux du secteur de la pêche et des produits de la mer

Les constats communautaires

Si globalement, la Commission juge le secteur de la pêche communautaire comme manquant de durabilité environnementale et économique, il est difficile de généraliser un aussi large constat à chaque flottille particulière. La réglementation communautaire s'adapte en partie à cette contrainte, et prend l'aspect d'un véritable mille-feuille.

La réforme de la PCP

La réforme de la PCP proposée par la Commission Européenne a une dimension relative à l'individualisation des droits à produire et à la transférabilité des droits de pêche. L'ensemble des représentants professionnels souligne un risque de financiarisation des droits à produire, et donc des dérives potentielles de ceux-ci (concentration des droits, redistribution non locale des produits de ces droits, effets d'aubaines spéculatives). La cession des entreprises de pêche (la moyenne d'âge des patrons s'allongeant) viendra nourrir ce débat, ainsi que la transition de cette gestion jusqu'alors collective de ces droits (rôle des Organisations de Producteurs).

D'une façon générale, la gouvernance de la PCP proposée par la commission est jugée comme manquant de localisme, et donc d'adaptation à chaque situation particulière (flottille et quartiers).

La directive européenne relative à la TVA

Un point soulève également l'attention : la directive CE relative à la TVA (2006/112) autorise, dans certaines conditions, l'exonération de TVA pour la livraison de biens destinés à l'avitaillement des bateaux affectés à la navigation en haute mer ainsi que les livraisons, transformations, réparations, entretiens et locations de ces bateaux. Un différend oppose l'État Français et la Commission sur ce sujet, cette dernière ayant saisi la Cour de Justice.

Les distorsions de concurrence

D'une façon plus générale, l'effort demandé aux acteurs du monde de la pêche est considérable dans les eaux communautaires, et cette demande est soutenue par les divers lobbies écologistes et mouvements citoyens. Pour autant, d'autres zones de pêche ne sont pas soumises aux mêmes contraintes (problématique de l'exploitation des personnes en mer, de mesures de gestion bien moins contraignantes dans d'autres eaux). La concurrence sur les coûts de production est biaisée par ce moyen, il convient d'y attacher un regard tout aussi attentif que celui qui est porté sur les eaux communautaires pour assurer une activité éco-systémique durable.

Conclusion

Conclure de façon générale sur les secteurs de l'économie maritime que nous avons évoqués dans ce document est une tâche ardue. Nous avons relevé plusieurs obstacles :

- La disponibilité des données et leur articulation avec des statistiques nationales (notamment en termes d'emplois et de chiffre d'affaires) font parfois défaut,
- l'économie maritime étant par nature mondiale, les indicateurs de performance ou indicateurs avancés nationaux reflètent difficilement la diversité et le niveau d'activité des acteurs français opérant sur ces secteurs.

On peut néanmoins relever quelques grandes tendances :

- la présence d'un, voire plusieurs acteurs de tout premier plan dans chacun des secteurs majeurs de l'économie maritime,
- une évolution variée et contrastée des perspectives économiques des principaux secteurs, un raccourcissement des cycles de conjoncture et une agilité nécessaire des acteurs,
- une surcapacité de production pour plusieurs secteurs à fort investissement capitalistique,
- un engagement croissant des acteurs économiques et des pouvoirs publics dans la structuration et la défense d'une véritable « filière maritime » dans un contexte où d'autres acteurs internationaux ont acquis une longueur d'avance,
- l'émergence de nouvelles opportunités de développement dans des secteurs tels que les EMR ou les ressources bio marines qui offrent des perspectives de diversification et d'innovation.

Si cette publication a pour objet de donner au lecteur des éléments de compréhension, des clés de lecture, elle n'a pas l'ambition de délivrer une vérité unique. Plus qu'un simple secteur, le fait maritime français est un système complexe où les acteurs et leurs représentants interagissent avec d'autres organismes maritimes et non-maritimes.

***Note
méthodologique***

Classification des secteurs

Nous avons retenu une classification proche de celle élaborée par le Cluster Maritime Français, en retenant toutefois un certain nombre de différenciations exposées ci-après.

Classification PwC/Cluster Maritime Français

Secteurs maritimes du Cluster Maritime Français	Différenciations PwC
Les armateurs français	Nous avons retenu le terme de Transport maritime
-	Le service au Transport Maritime a été isolé
Offshore parapétrolier/gazier	Nous avons retenu le terme « offshore »
Construction, réparation navale	Inchangé mais le civil a été distingué du militaire
Sécurité/Sûreté	Inchangé mais non traité dans le baromètre 2011
Energies marines renouvelables	Inchangé
Les ports	Nous avons rattaché les ports de pêche à la Pêche et produits de la mer et les ports de plaisance à la plaisance
La logistique maritime	Inchangé mais non traité spécifiquement dans le baromètre 2011
L'action de l'Etat en mer	Inchangé mais non traité dans le baromètre 2011
Le nautisme	Inchangé
La recherche scientifique maritime	Inchangé mais non traité dans le baromètre 2011
La pêche et les produits de la mer	Inchangé
L'assurance maritime	Inchangé
Le courtage maritime	Inchangé mais non traité dans le baromètre 2011
Le financement maritime	Inchangé mais non traité dans le baromètre 2011
La classification	Inchangé mais non traité dans le baromètre 2011
La formation et l'emploi maritimes	Inchangé mais non traité dans le baromètre 2011
Autres activités liées à l'économie maritime	Inchangé mais non traité dans le baromètre 2011

De manière plus détaillée, la typologie suivante a été établie par secteur maritime. Il est à noter la difficulté dans la codification actuelle de disposer d'indicateurs statistiques d'entreprise qui se confondent parfaitement avec la notion d'économie maritime.

Correspondances codes APE 2008 et NAF 700

Secteur maritime	APE 2008	NAF 700	Portion de	Libellé
Les armateurs français	5010Z	611A		Transports maritimes et côtiers de passagers
	5020Z	611B		Transports maritimes et côtiers de fret
	5030Z	612Z		Transports fluviaux de passagers
	5040Z		Transports fluviaux de fret	
	4614Z	511G	X	Intermédiaires du commerce en machines, équipements industriels, navires et avions
	5229B	634C	X	Organisation des transports internationaux
	7734Z		X	Location et Location-bail de matériels de transport par eau
Offshore parapétrolier/gazier	0610Z	111Z	X	Extraction de pétrole brut
	0620Z		X	Extraction de gaz naturel
	3521Z	402A	X	Production de combustibles gazeux
	7490B	742C	X	Activités spécialisées, scientifiques et techniques diverses
	0910Z	112Z	X	Activités de soutien à l'extraction d'hydrocarbures
	0990Z	145Z	X	Activités de soutien aux autres industries extractives
	4313Z	451D	X	Forages et sondages
Construction et réparation navales	4291Z	452R		Construction d'ouvrages maritimes et fluviaux
	3315Z	351C		Réparation et maintenance navale
	2562B	285D	X	Mécanique industrielle
	3011Z	351B & 351A		Construction de navires et de structures flottantes
Sécurité/Sûreté	2651A	332A	X	Fabrication d'équipements d'aide à la navigation
	3320C	333Z	X	Conception d'ensemble et assemblage sur site industriel d'équipements de contrôle des processus industriels
	7022Z	741G	X	Conseil pour les affaires et autres conseils de gestion
	8020Z	746Z	X	Activités liées aux systèmes de sécurité
Environnement	3831Z	371Z & 372Z		Démantèlement d'épaves
	5222Z	632C		Services auxiliaires des transports par eau
	3812Z	900E	X	Collecte des déchets dangereux
	3811Z	900G	X	Collecte des déchets non dangereux
	3821Z	900B	X	Traitement et élimination des déchets non dangereux
	3822Z	233Z	X	Traitement et élimination des déchets dangereux
	3900Z	452U	X	Dépollution et autres services de gestion des déchets

Secteur maritime	APE 2008	NAF 700	Portion de	Libellé
Les énergies maritimes renouvelables	3511Z	401A	X	Production d'électricité
	3512Z	401C	X	Transport d'électricité
	3522Z	402C	X	Distribution de combustibles gazeux par conduites
Les ports	5224A	631A		Manutention portuaire
	5222Z	631A		Services auxiliaires des transports par eau
La logistique	4778C	524Z & 524W	X	Autres commerces de détail spécialisés divers
	5229B	634B		Affrètement et organisation des transports
L'action de l'Etat en mer	2540Z	296A & 296B	X	Fabrication d'armes et de munitions
	8422Z	752C	X	Défense
Le nautisme	7734Z	712C		Location et location-bail de matériels de transport par eau
	3012Z	351E		Construction de bateaux de plaisance
	9312Z	926C	X	Activités de clubs de sports
	9319Z		X	Autres activités liées au sport
	9329Z	927C & 923K	X	Autres activités récréatives et de loisirs
La recherche scientifique marine	7219Z	731Z	X	Recherche-développement en autres sciences physiques et naturelles
	7112B	742A	X	Ingénierie, études techniques
La pêche et les produits de la mer	0311Z	050A		Pêche en mer
	0321Z	050C		Aquaculture en mer
	4638A	513S		Commerce de gros (commerce interentreprises) de poissons, crustacés et mollusques
	4723Z	522E		Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé
	1020Z	152Z		Transformation et conservation de poisson, de crustacés et de mollusques
	1394Z	175C	X	Fabrication de ficelles, cordes et filets
	0162Z	014D	X	Activités de soutien à la production animale
	1085Z	158V	X	Fabrication de plats préparés
0893Z	144Z	X	Production de sel	
L'assurance maritime	6622Z	672Z	X	Activités des agents et courtiers d'assurances
	6520Z	660A & 660C & 660F	X	Réassurance
	6512Z	660E & 660G	X	Autres assurances
Le courtage maritime	6611Z	671A	X	Administration de marchés financiers
	6612Z	671C & 671E	X	Courtage de valeurs mobilières et de marchandises
Le financement maritime	6430Z	652E	X	Fonds de placement et entités financières similaires
	6419Z	651C & 651F	X	Autres intermédiations monétaires
La classification	7120B	743B	X	Analyses, essais et inspections techniques
La formation et l'emploi maritimes	7830Z	745A	X	Autre mise à disposition de ressources humaines
	8532Z	804C & 802C	X	Enseignement secondaire technique ou professionnel
	8541Z	803Z	X	Enseignement post-secondaire non supérieur
	8542Z	803Z & 632E	X	Enseignement supérieur

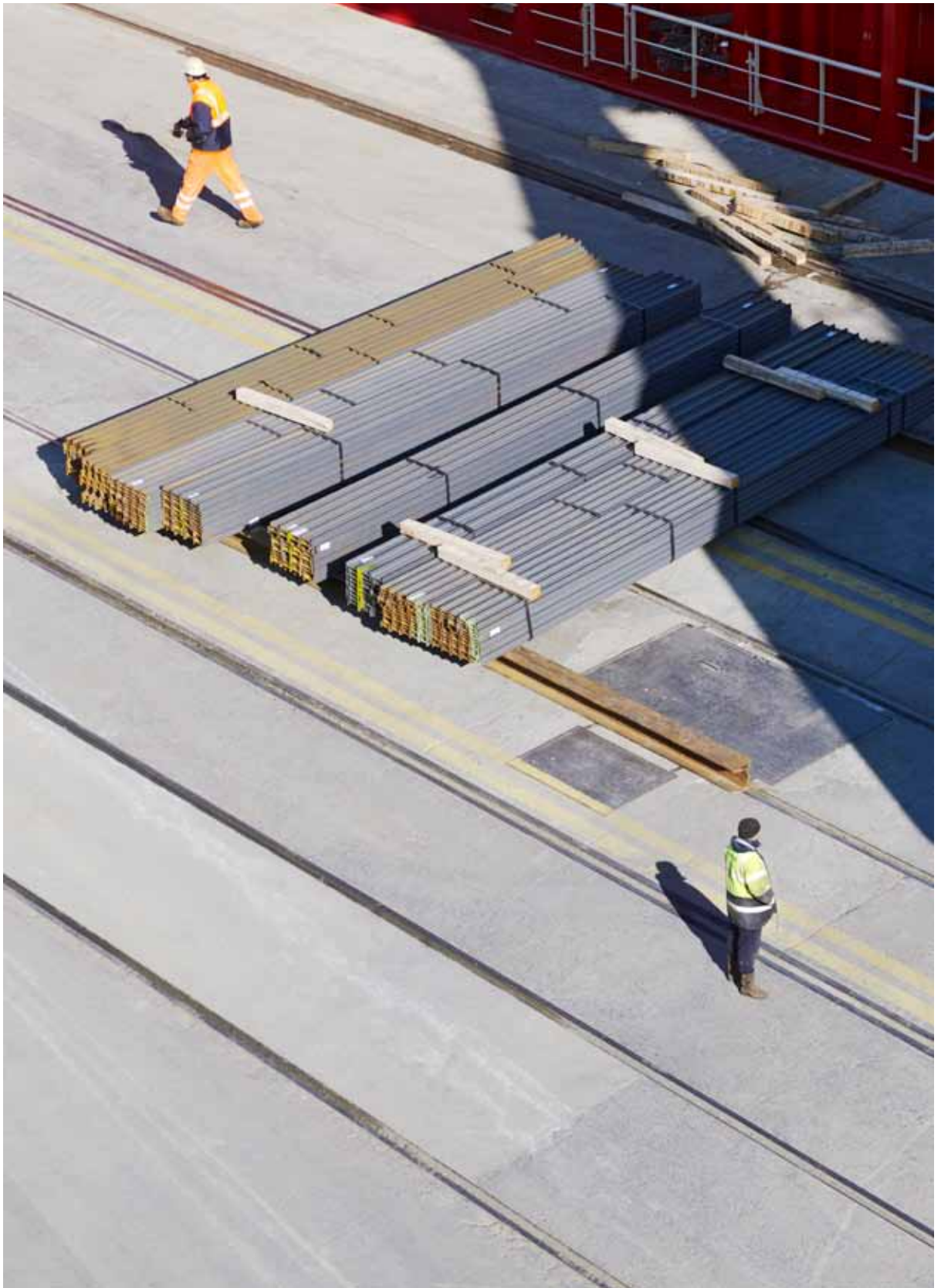
Effectifs Pôle emploi

Les évolutions des indices d'effectifs sont basées sur les catégories suivantes des statistiques annuelles :

- activité économique A 732,
- 0311Z. Pêche en mer,
- 0321Z. Aquaculture en mer,
- 1020Z. Transf. & conserv. poisson, crust., etc.,
- 3011Z. Construct. navires & structure flottante,
- 3012Z. Construction de bateaux de plaisance,
- 4638A. Com. gros aut. alim. yc poisson crustacé,
- 5010Z. Transport maritime & côtier de passagers,
- 5020Z. Transports maritimes et côtiers de fret ?
- 5222Z. Sces auxiliaires des transports par eau,
- 5224A. Manutention portuaire.

Les données 2010 sont des données provisoires.

Ces données proviennent des déclarations annuelles d'effectifs.



the 1990s, the number of publications on the topic has increased steadily, and the number of authors has increased from 1 to 100.

There are a number of reasons for the increase in research on the topic. First, the number of people who are interested in the topic has increased. This is due to the fact that the topic has become more relevant in the 1990s, as a result of the increasing number of people who are interested in the topic.

Second, the number of people who are interested in the topic has increased. This is due to the fact that the topic has become more relevant in the 1990s, as a result of the increasing number of people who are interested in the topic.

Third, the number of people who are interested in the topic has increased. This is due to the fact that the topic has become more relevant in the 1990s, as a result of the increasing number of people who are interested in the topic.

Fourth, the number of people who are interested in the topic has increased. This is due to the fact that the topic has become more relevant in the 1990s, as a result of the increasing number of people who are interested in the topic.

Fifth, the number of people who are interested in the topic has increased. This is due to the fact that the topic has become more relevant in the 1990s, as a result of the increasing number of people who are interested in the topic.

Sixth, the number of people who are interested in the topic has increased. This is due to the fact that the topic has become more relevant in the 1990s, as a result of the increasing number of people who are interested in the topic.

Seventh, the number of people who are interested in the topic has increased. This is due to the fact that the topic has become more relevant in the 1990s, as a result of the increasing number of people who are interested in the topic.

Eighth, the number of people who are interested in the topic has increased. This is due to the fact that the topic has become more relevant in the 1990s, as a result of the increasing number of people who are interested in the topic.

Ninth, the number of people who are interested in the topic has increased. This is due to the fact that the topic has become more relevant in the 1990s, as a result of the increasing number of people who are interested in the topic.

Tenth, the number of people who are interested in the topic has increased. This is due to the fact that the topic has become more relevant in the 1990s, as a result of the increasing number of people who are interested in the topic.

Eleventh, the number of people who are interested in the topic has increased. This is due to the fact that the topic has become more relevant in the 1990s, as a result of the increasing number of people who are interested in the topic.

Twelfth, the number of people who are interested in the topic has increased. This is due to the fact that the topic has become more relevant in the 1990s, as a result of the increasing number of people who are interested in the topic.

Remerciements

Nous souhaitons remercier les dirigeants du journal Le Marin pour la confiance qu'ils nous ont témoignée en nous proposant ce projet.

Nous remercions chaleureusement l'ensemble des personnes interviewées dans le cadre de notre enquête ainsi que l'ensemble des fédérations professionnelles, leurs Présidents et leurs Secrétaires Généraux.

Contributions

Comme indiqué en introduction, nous souhaitons également remercier les associés et les équipes de PwC et de Landwell qui dans chacun des secteurs ont œuvré au quotidien pour accompagner leurs clients et ces derniers mois pour participer à la rédaction de ce baromètre.

Charles Fouliard, superviseur, +33 2 98 103 103

Construction Navale Militaire

Guillaume Rochard, associé, +33 1 56 57 82 08

Assurance maritime

Yann De la Monneraye, consultant senior, +33 1 56 57 80 59

Plaisance

Paul-Olivier Sajot-Lucas, senior manager, +33 2 51 84 36 41

Énergies Marines Renouvelables

Alexis Chauffert-Yvart, manager +33 1 56 57 80 45

Pêche et Aquaculture

Jean-Yves Berrou, directeur, +33 2 98 103 103



Contact

Gil Sandillon

Associé

gil.sandillon@fr.pwc.com

+33 2 51 84 36 36

PwC

34, place Viarme

BP 90928

44009 Nantes Cedex 01