

Baromètre 2009

de l'économie
maritime



Sommaire

Introduction.....	4
Le premier baromètre PricewaterhouseCoopers de l'économie maritime.....	6
L'économie maritime.....	10
Construction navale.....	16
Assurance maritime.....	24
Nautisme.....	28
Offshore pétrolier / gazier (Extraction et services).....	32
Ports de Commerce.....	38
Shipping.....	44
Pêche Maritime.....	48
Conclusion.....	54
Note méthodologique.....	56

Introduction



Le baromètre de l'économie maritime PricewaterhouseCoopers a été conçu à la demande du journal « Le marin » et « Les Echos Conférences » à l'occasion des 5^{ème} assises de l'économie maritime et du littoral des 1^{er} et 2 décembre 2009. PricewaterhouseCoopers, cabinet d'audit et de conseil, leader mondial en matière de prestations intellectuelles, accompagne déjà de nombreux acteurs de l'économie maritime en France et dans le monde.

Les mers, pour lesquelles nous avons un intérêt aussi bien professionnel que personnel, revêtent un caractère particulier à nos yeux. Nous sommes heureux de pouvoir apporter la contribution de notre cabinet à une meilleure connaissance de ce secteur de l'économie française, et à une meilleure compréhension des acteurs entre eux, qu'ils soient marins ou non.

Notre objectif est de construire un outil pour l'interprofession avec la curiosité et la rigueur qui caractérisent notre approche. Nous souhaitons apporter un avis éclairé sur la situation actuelle du monde maritime et ses perspectives d'évolution.

Le lecteur trouvera dans ce document :

- Les résultats d'un questionnaire « administré » par nos soins auprès d'acteurs économiques du secteur et portant sur leur ressenti par rapport à la situation économique actuelle, à la situation de l'emploi et la formation, ainsi que par rapport aux principales annonces faites par les pouvoirs publics en 2009 sur le secteur de l'économie maritime.
- Le baromètre PricewaterhouseCoopers fondé sur un panier d'indices et complété par un indicateur de conjoncture.
- Des données économiques sectorielles générales.
- Des données économiques, par sous-secteurs, empruntées aux principaux acteurs professionnels reconnus.
- Une annexe décrivant notre approche méthodologique et le périmètre de nos travaux.

Nous avons été frappé par l'unicité des rapports à la mer qu'entretiennent les acteurs, en même temps que la grande diversité des situations et des métiers. Chacun est unique, mais tous ont des enjeux communs tels la protection des ressources, le positionnement dans la compétition internationale, ainsi que l'innovation et les nouvelles technologies, ou encore la sécurité des hommes et des navires en mer.

Nous nous sommes heurtés à la difficulté d'appréhender le monde maritime dans son ensemble. Nous avons fait le choix de détailler certains secteurs, plutôt que d'opérer un recensement exhaustif. Nous poursuivrons nos efforts d'approfondissement des différents secteurs au cours des éditions à venir.

Les enjeux d'actualité que nous avons souhaité développer reposent inévitablement sur la plongée de l'économie maritime dans la crise, les espoirs suscités par le Grenelle de la Mer et le discours de Nicolas Sarkozy au Havre le 16 juillet 2009.

Christian Kermarrec
Associé



Le premier baromètre PricewaterhouseCoopers de l'économie maritime



Nous avons choisi, à l'image de méthodologies retenues dans d'autres secteurs industriels, d'élaborer un indice pertinent reprenant le comportement de variables économiques impactant les acteurs de l'économie maritime.

En terme de périmètre d'examen, nous n'avons pas traité l'ensemble des activités maritimes pour cette première année (par exemple : le tourisme, l'aquaculture, la commercialisation des produits de la mer...).

Élaboration du baromètre

Le baromètre de l'économie maritime est à la fois un indice (base 100 au 31 décembre 2008 - 1ère édition décembre 2009) et un indicateur de conjoncture établi au travers d'un questionnaire administré auprès de 53 acteurs de l'économie maritime.

Définition de l'indice :

L'indice d'une grandeur est le rapport entre la valeur de cette grandeur au cours d'une période courante et sa valeur au cours d'une période de base. Il mesure la variation relative de la valeur entre la période de base et la période courante.

Les indices permettent de calculer et de comparer facilement les évolutions de plusieurs grandeurs entre deux périodes données

Élaboration de l'indice : Nous avons décidé de composer l'indice PricewaterhouseCoopers de l'économie maritime de la manière suivante :

- Baltic Dry Index : le Baltic Dry Index (BDI) est un indice des prix pour le transport maritime en vrac de matières sèches. Créé en 1998, cet indice est géré par la société britannique Baltic Exchange à Londres. Il est établi sur une moyenne des prix pratiqués sur 24 routes mondiales de transport en vrac de matières sèches, tels que les minerais, le charbon, les métaux, les céréales, etc.
- Trafic de passagers dans les 17 principaux ports métropolitains français : cette donnée quantitative est mesurée par les opérateurs portuaires (souvent les CCI) et consolidée par les services du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer.

- Taux d'affrètement conteneurisé.
- Immatriculations du Nautisme.
- Carnet de commandes de la Construction Navale.
- Évolution du cours de l'acier.
- Ventes sous halle à marée.
- Trafic total des marchandises en milliers de tonnes pour les 7 Grands Ports Maritimes de Métropole et le port de Calais : données consolidées par les services du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer.

Pondération :

Nous avons considéré un coefficient de 1 pour chacun des composants de l'indice à l'exception du Baltic Dry Index et du taux d'affrètement conteneurisé, qui, en raison de leur grande volatilité, ont reçu un coefficient de 0.5.

Définition de l'indicateur de conjoncture :

Il s'agit d'un instrument de mesure d'une activité économique (ou d'un ensemble d'activités) permettant de suivre de manière périodique l'évolution de la conjoncture, en général avec une périodicité infra-annuelle, comme le PNB réel, la production industrielle, le niveau des prix, le taux de chômage, l'indice de confiance des ménages ...

L'indicateur de conjoncture est la résultante des éléments du questionnaire relatifs à :

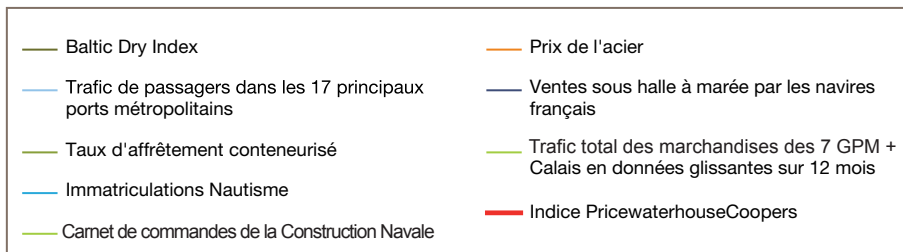
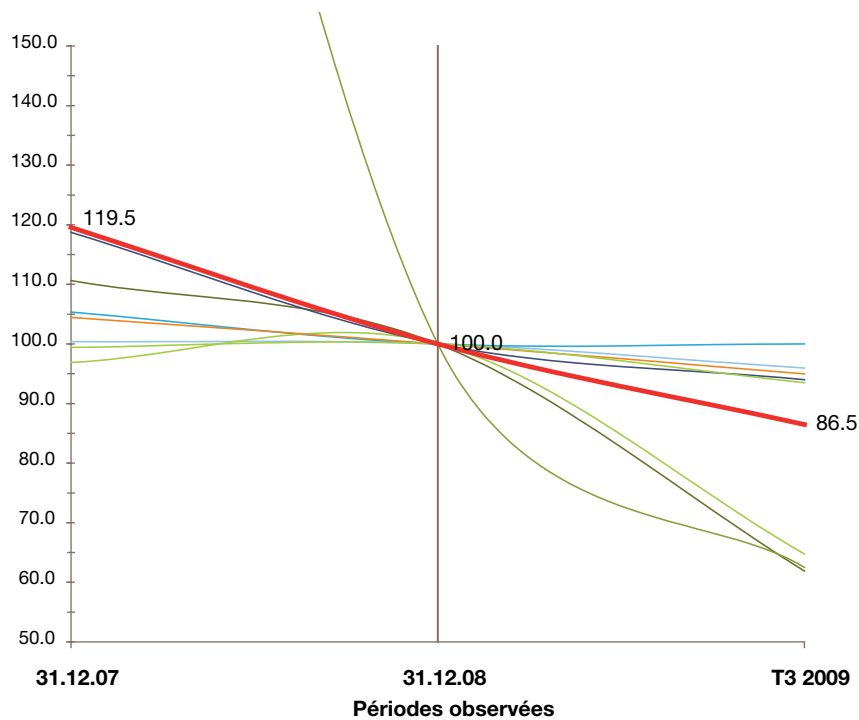
- La situation économique du secteur.
- Les perspectives économiques à 1 an de l'entreprise.
- L'évolution au cours des 12 derniers mois.
- Satisfaction pour 3 indicateurs clefs (Trésorerie, carnet de commandes, rentabilité).
- Prévisions d'investissement des 6 mois à venir.
- L'évolution de l'emploi dans les 6 prochains mois.

Les questions ont été pondérées de manière égale au sein de l'indicateur de conjoncture.



La décomposition de l'indice base 100

Nom de l'indicateur	Unité	Coef	31.12.07	31.12.07	31.12.08	31.12.08	Données les plus récentes	Données les plus récentes	Source
			Valeur	Indice	Valeur	Indice	Valeur	Indice	
Baltic Dry Index	Indice	0.5	7 070,0	110.6	6 390,0	100.0	3 954,0	61.9	Baltic Exchange cité par Xerfi
Trafic de passagers dans les 17 principaux ports métropolitains	En millions	1	27.9	100.4	27.8	100.0	26.7	96.0	DTMPL et estimation PwC
Taux d'affrètement conteneurisé	En \$/jour	0.5	25 000.0	312.5	8 000.0	100.0	5 000.0	62.5	Source BRS
Immatriculations Nautisme	Nombre	1	21 796.0	105.4	20 689.0	100.0	20 689.0	100.0	Source FIN
Carnet de commande Construction Navale	% de la flotte existante	1	47.82%	96.9	49.36%	100.0	31.96%	64.7	Source BRS
Prix de l'acier	\$/tonne	1	706.0	104.4	676.0	100.0	642.0	95.0	Source Worldsteelprices
Ventes sous halle à marée par les navires français	Milliers de Tonnes	1	243.4	118.7	205.0	100.0	192.7	94.0	OFIMER et estimation PwC
Trafic total des marchandises des 7 GPM + Calais en données glissantes sur 12 mois	Tonnes	1	345.0	99.4	347.0	100.0	324.4	93.5	DTMPL et estimation PwC
Indice PricewaterhouseCoopers	Indice base 100 31/12/2008			119.5		100.0		86.5	



L'examen du graphique ci-dessus appelle de notre part les commentaires suivants :

Tout d'abord, nous remarquons la dégradation vertigineuse du taux d'affrètement conteneurisé.

Les autres indices retenus se détériorent en moyenne de 10% du 31/12/2007 au 30/09/2009.

Il nous est difficile de faire des arbitrages plus fins

sur la pondération des indices dans la formation de l'indice de synthèse. Mais remarquons qu'entre le 31/12/2007 et le 30/09/2009 la régression de l'activité économique maritime en France a atteint un taux avoisinant les -25%

L'économie maritime



L'économie maritime

Données clés

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 l'économie française.

Les indicateurs disponibles à ce jour sont ceux du Cluster Maritime Français avec une consolidation annoncée de 311 650 emplois directs et une production de 53,7 Mds d'euros (sans inclure 240 000 emplois liés au tourisme littoral et 21 Mds d'euros de production).

La mesure de l'économie maritime se distingue de la puissance maritime traditionnellement évaluée au travers des km² de ZEE (Zone Economique Exclusive ou espace maritime sur lequel un État côtier exerce des droits souverains en matière économique). Avec ses 11 millions de km², la France (incluant les DOM TOM) est reconnue comme la 2ème puissance maritime mondiale après les Etats-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 380 millions de tonnes de fret qui transitent chaque année via les ports français.
- les 25 millions de passagers qui entrent et sortent des ports maritimes français.
- la taille de la flotte qui se mesure à la fois en nombre de navires sous pavillon français mais également sous pavillon tiers.
- 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'Etat et des Pouvoirs Publics.

Enjeux

Les principaux enjeux de l'économie maritime ont été formalisés au cours de l'année 2009 au niveau du livre bleu des engagements du Grenelle de la Mer, et dans le discours du 16 juillet 2009 au Havre du Président Nicolas Sarkozy. Les réactions qui ont suivi, notamment de la part d'Armateurs de France, du Cluster Maritime Français et de l'Institut Français de la Mer mettent en évidence les principaux axes de réflexion.

A ce jour, nous avons identifié les enjeux majeurs suivants :

- Consacrer le Grand Paris en tant que véritable métropole maritime.
- Poursuivre la réforme portuaire engagée et la corrélérer avec la réforme du fret et les ambitions de la France en matière de transport.
- Rédiger un livre bleu dans le prolongement des travaux du Grenelle de la Mer.
- Protéger durablement les ressources de la mer par une pêche responsable, par le renforcement des aires marines protégées et de certains moratoires, en fondant les décisions sur des avis scientifiques, en misant sur les énergies marines renouvelables tant dans le domaine de la recherche que de l'exploitation industrielle, en incitant au développement de l'aquaculture.
- Développer une politique industrielle intégrée et renforcer l'action de l'Etat dans ce domaine (y compris vis-à-vis de la flotte de commerce) et plus largement renforcer l'action de l'Etat en mer (représentation internationale et sécurité en mer).
- Mettre en place un suivi permanent de ces actions.

Si cette année est riche du point de vue de la détermination d'une stratégie ambitieuse, elle se heurte à une conjoncture particulièrement difficile qui réduit les marges de manœuvre de l'Etat et des acteurs économiques. La mesure de la mise en œuvre de ces actions est un élément clé pour les années à venir.

A ce titre, il sera particulièrement intéressant de suivre les crédits accordés à l'ensemble de ces initiatives.

Interventions publiques dans le domaine maritime en million d'euros

Actions	LFI 2006		LFI 2007		LFI 2008		LFI 2009		PLF 2010	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Sécurité et sûreté maritimes	22.16	23.94	30.29	27.07	26.23	28.78	25.11	25.11	23.53	25.44
Gens de mer et enseignement maritime	10.5	10.5	10.91	10.91	10.44	10.44	12.18	12.18	11.79	11.79
Flotte de commerce	72.71	72.71	73.52	73.52	75.29	75.29	75.72	75.72	78.56	78.56
Action interministérielle de la mer	10.27	9.57	9.78	9.78	8.44	9.60	8.38	8.38	9.76	10.35
Soutien au programme	10.22	10.04	10.32	10.32	10.37	10.38	9.72	9.72	9.35	9.35
Total	125.86	126.76	134.82	131.6	130.78	134.49	131.10	131.10	133.00	135.50
Gestion durable des pêches et de l'aquaculture	31.85	31.85	59.61	59.61	59.85	59.85	162.46	134.00	52.46	84.84

NB : LFI : loi de finance initiale, PLF : projet de loi de finances, AE : autorisations d'engagement, CP : crédits de paiement

Source : Direction des affaires maritimes et Ministère du budget, des comptes publics de la fonction publique et de la réforme de l'Etat

Résultats de notre enquête

Pour déterminer l'indicateur de conjoncture et pour enrichir notre document de questions d'actualité, le présent baromètre s'appuie sur une enquête réalisée auprès de 53 dirigeants de sociétés de l'économie maritime,.

Cette enquête a été réalisée au cours des mois de septembre et octobre 2009 sur la base d'un questionnaire administré exclusivement de vive voix par téléphone ou par rendez vous.

Pour des raisons évidentes de confidentialité, du 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 et 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, des Ports dont les Grands Ports Maritimes, des entreprises de shipping (marchandises et passagers).

Le questionnaire a été administré auprès de sociétés dont le chiffre d'affaires évolue entre 120.000 Euros et 650 Millions d'euros et dont les effectifs sont compris entre 1 et 2500 salariés.

Là encore, une certaine réticence des entreprises interrogées a rendu difficile la production de données

détaillées de segmentation par taille d'effectifs et de chiffre d'affaires. Nous pouvons toutefois indiquer avoir interrogé 24 sociétés dont le chiffre d'affaires est compris entre 100 KEUR et 1MEUR, 21 sociétés dont le chiffre d'affaires est compris entre 1 et 50 MEUR et 8 sociétés réalisant plus de 50 MEUR de chiffre d'affaires.

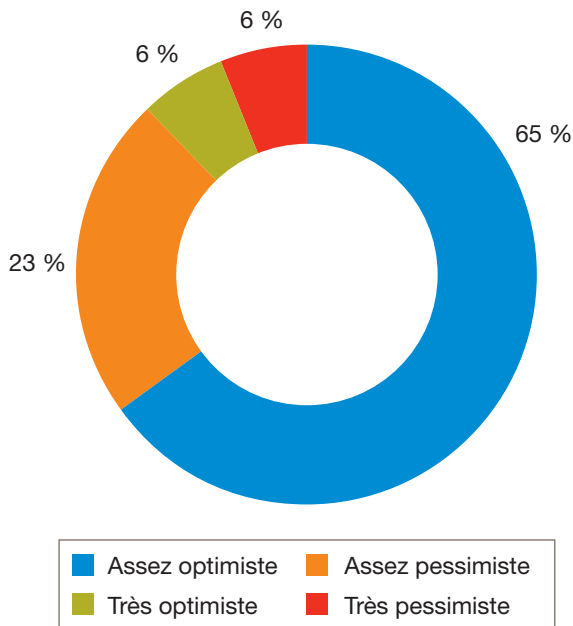
Quelques commentaires sur les réponses à nos questions relatives à l'indicateur de conjoncture :

Une vision optimiste du secteur d'activité et des perspectives des acteurs économiques:

72% des entreprises interrogées sont assez optimistes voir très optimistes quant à l'évolution de la conjoncture de leur secteur d'activité sur l'année prochaine.

Elles le sont d'autant plus, ce pourcentage atteint 85%, lorsqu'il s'agit de la situation des 12 prochains mois de leur propre entreprise.

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



A la date de notre enquête, les constats les plus préoccupants portent sur :

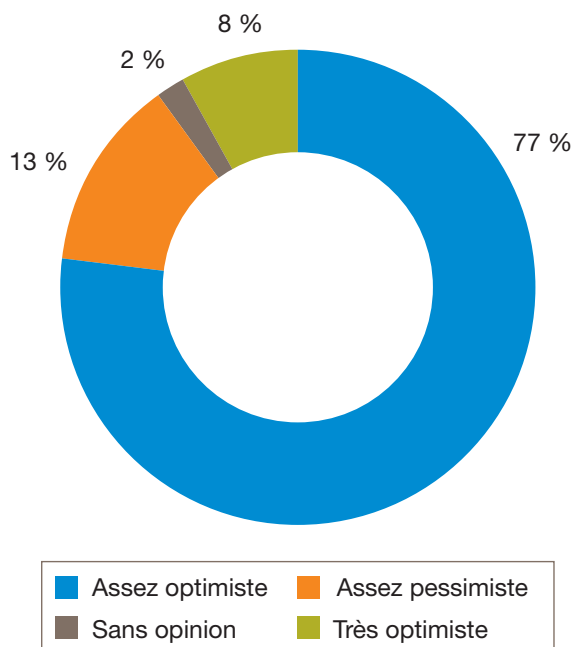
- la Trésorerie que 42 % jugent pas ou peu satisfaisante.
- le carnet de commande que 43 % jugent pas ou peu satisfaisante.
- la rentabilité que 47 % jugent pas ou peu satisfaisante.

Une volonté d'investir tout en limitant les embauches

Plus de la moitié des dirigeants indiquent prévoir des investissements au cours des 6 prochains mois mais seulement 11 % d'entre eux se disent prêts à embaucher.

- Le niveau de charges sociales est considéré par une majorité d'entre eux comme propice à l'embauche ;
- Il en est de même en ce qui concerne le niveau de qualification disponible de la main d'œuvre ;
- En revanche, le niveau du smic est ressenti comme un handicap pour une majorité des dirigeants interrogés.

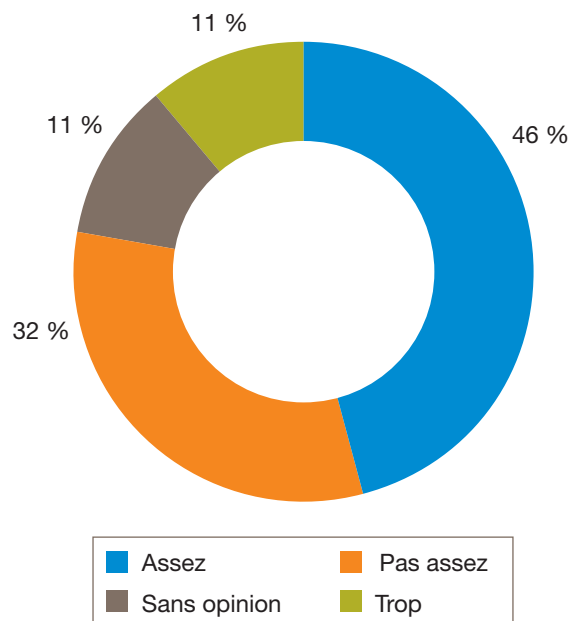
En ce qui concerne les perspectives à un an de votre entreprise, êtes-vous :



Un marché de l'emploi très tendu

Les divergences en fonction des secteurs d'activités sont assez marquées : 45% des dirigeants pensent que le marché de l'emploi fournit suffisamment de main d'œuvre qualifiée. Ils sont 34% à penser le contraire.

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

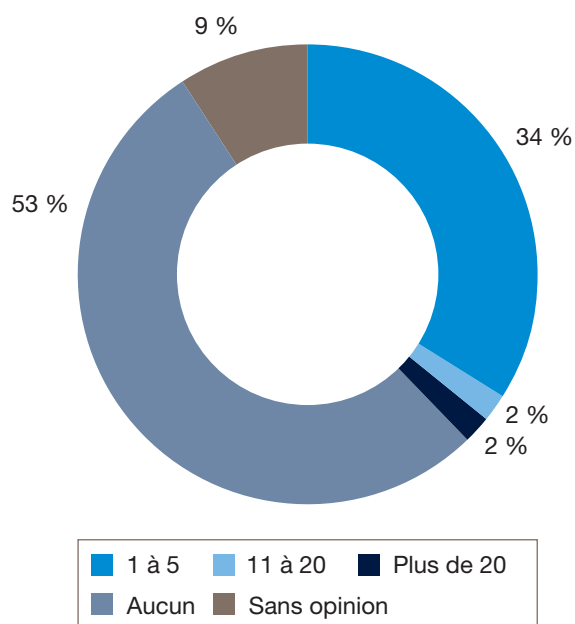


12 mois qui ont été durement ressentis :

47 % des dirigeants interrogés considèrent que la situation économique de leur entreprise s'est détériorée au cours des 12 derniers mois. Ils sont 30 % à considérer que leur situation est au mieux restée stable.

Les embauches, même si elles ne se sont pas encore arrêtées pour 43 % des entreprises interrogées, ont été limitées. Au cours des 6 derniers mois, elles correspondent dans un grand nombre de cas à des remplacements faisant suite à des départs de salariés.

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

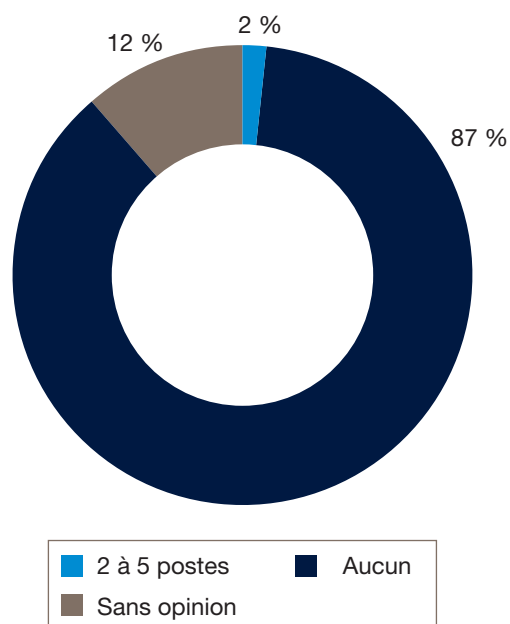


On retrouve ces mêmes proportions dans les perspectives d'embauche à 6 mois.

Les suppressions de postes ont été limitées sur les 6 derniers mois, seuls 21 % des dirigeants nous indiquent avoir réalisé des suppressions de postes.

Les intentions de suppression de postes sont encore plus faibles (2 %) et viennent renforcer la note générale d'optimisme de conjoncture sectorielle et des entreprises du secteur.

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



Quelques commentaires sur les réponses à nos questions relatives à des thématiques d'actualité :

Une vision contrastée de l'empreinte environnementale

Les disparités en fonction des secteurs d'activités sont étonnamment assez marquées.

Une majorité de dirigeants considère que leur activité a un impact assez faible voire très faible sur l'environnement. A l'inverse, 42 % d'entre eux pensent que leur activité a un impact fort sur l'environnement.

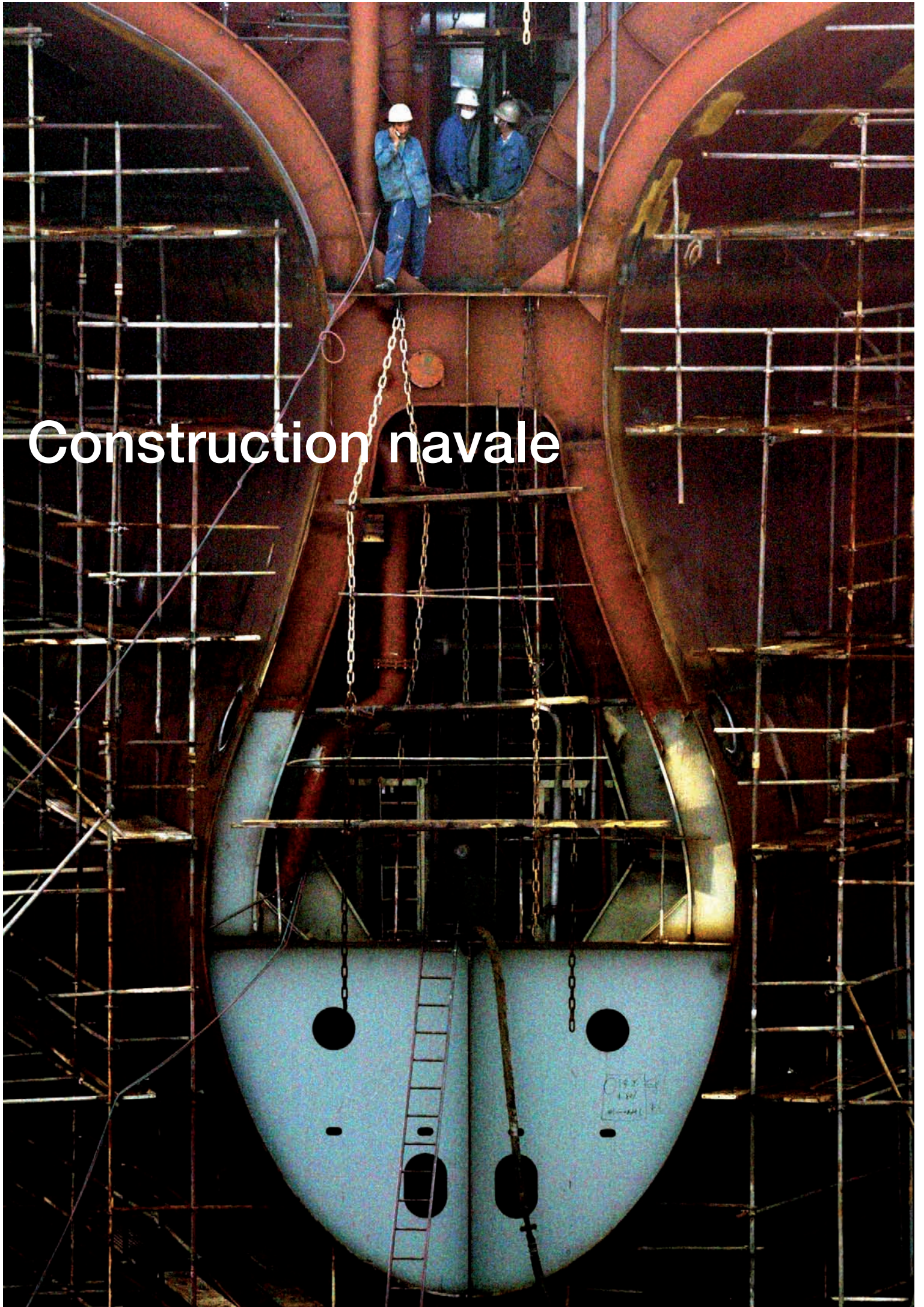
Des initiatives de plus en plus pragmatiques en matière de développement durable

	Est déjà en place	Compte le mettre en place	Ne compte pas le mettre en place	Sans opinion
La prévention ou la valorisation des déchets au-delà de la réglementation	58%	13%	17%	11%
La sensibilisation des salariés à la protection de l'environnement et à la maîtrise de l'énergie	75%	2%	15%	8%
Des mesures de réduction de la consommation d'énergie	62%	8%	21%	9%
Des investissements en matériels plus respectueux de l'environnement	51%	11%	23%	15%
L'utilisation ou la production d'énergies renouvelables	17%	9%	55%	19%

Un accueil favorable aux propositions contenues dans le discours de Nicolas Sarkozy et issues en partie du Grenelle de la Mer.

Une très grande majorité des interviewés (68 %) trouve que les propositions sont positives voire très positives. De nombreuses réactions portent également sur les attentes profondes suscitées par ces annonces.

Construction navale



Les données clés de la construction navale

La construction navale civile dans le monde

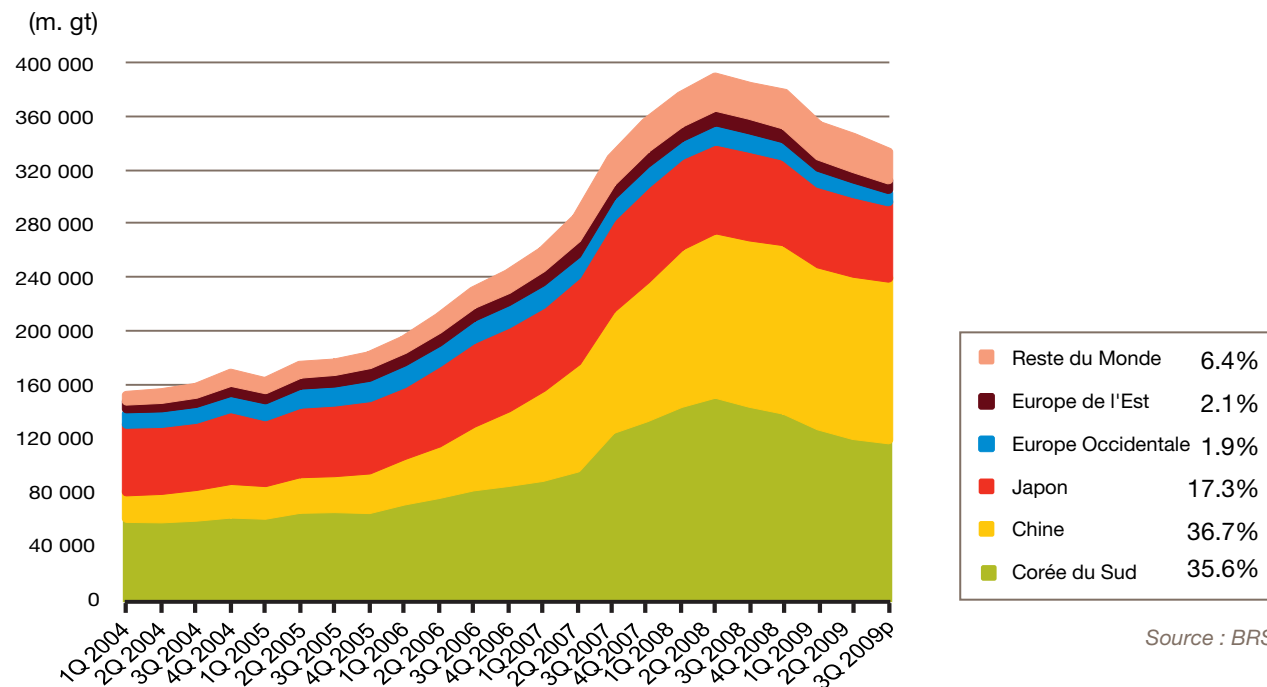
Après une décroissance significative de son activité en 2003, la construction navale mondiale a connu une période faste sur la période 2004-2007 (+3,8% d'activité en 2007).

La croissance a ralenti en 2008 (+1,6%) et semble poursuivre en baisse en 2009 avec une estimation à -1,4% d'ici la fin de l'année.

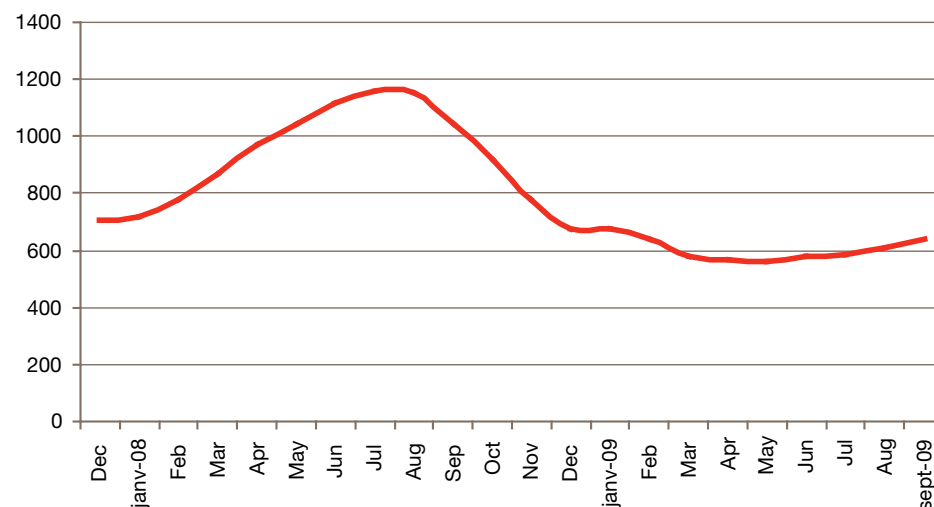
Un renouveau est attendu en 2010 (+3,4%, estimation XERFI),

Si la situation en Europe est plutôt en déclin, la construction navale en Asie, notamment en Chine, croît de manière significative pour atteindre aujourd'hui le premier rang mondial.

Evolution trimestrielle du carnet de commandes mondial de navires par zone géographique depuis 2004



Évolution du prix de l'acier en dollars depuis fin 2007



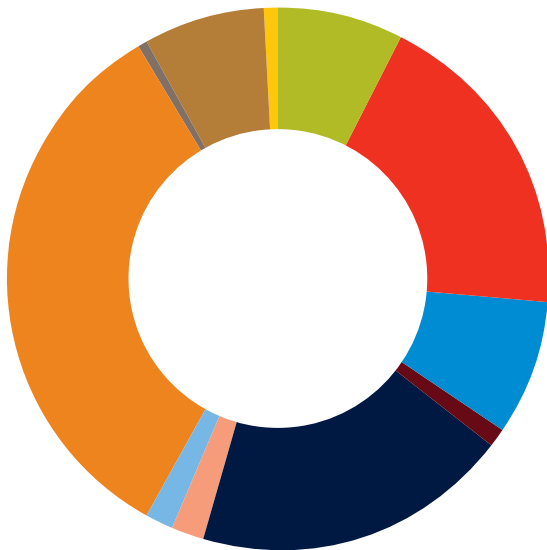
Source MEPS 15/10/2009

Facteur important de la rentabilité générale du secteur, le prix des matières premières et notamment de l'acier, a fortement augmenté, comme le montre ce graphique, (jusqu'à près de 1200 \$ / tonne) pour retrouver une stabilité relative depuis décembre 2008 (autour de 600 \$ / tonne). S'il est évident que cette variation a eu un impact fort sur les coûts de production, le sujet des coûts d'approvisionnement ne semble pas être pour autant au cœur des préoccupations des chantiers français.

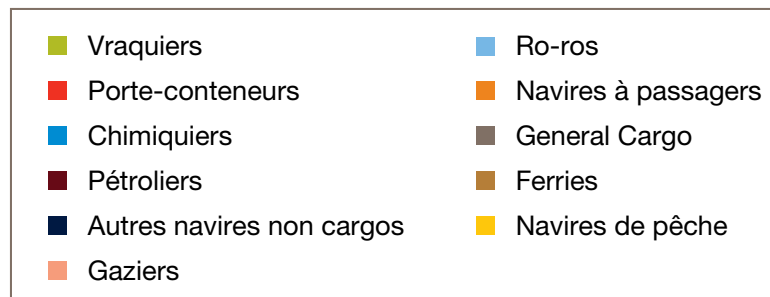
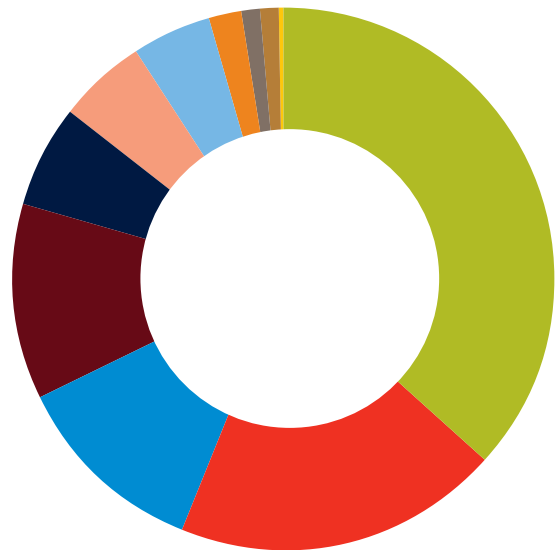
La construction navale en Europe

Répartition des constructions de navires Monde / Europe

Répartition du carnet de commande (tonnage) en Europe



Répartition du carnet de commande (tonnage) dans le Monde



Source: CESA annual report 2008-2009

Répartition de la construction navale (tonnage)	Répartition Europe 2008	Répartition mondiale 2008
Vraquiers	6,9 %	36,6 %
Porte-conteneurs	17,3 %	19,5 %
Chimiquiers	7,4 %	11,7 %
Pétroliers	0,8 %	11,5 %
Autres navires non cargos	17,4 %	6,1 %
Gaziers	1,7 %	5,4 %
Ro-ros	1,4 %	4,7 %
Navires à passagers	30,6 %	2,0 %
General Cargo	0,5 %	1,1 %
Ferries	6,5 %	1,0 %
Navires de pêche	0,6 %	0,2 %

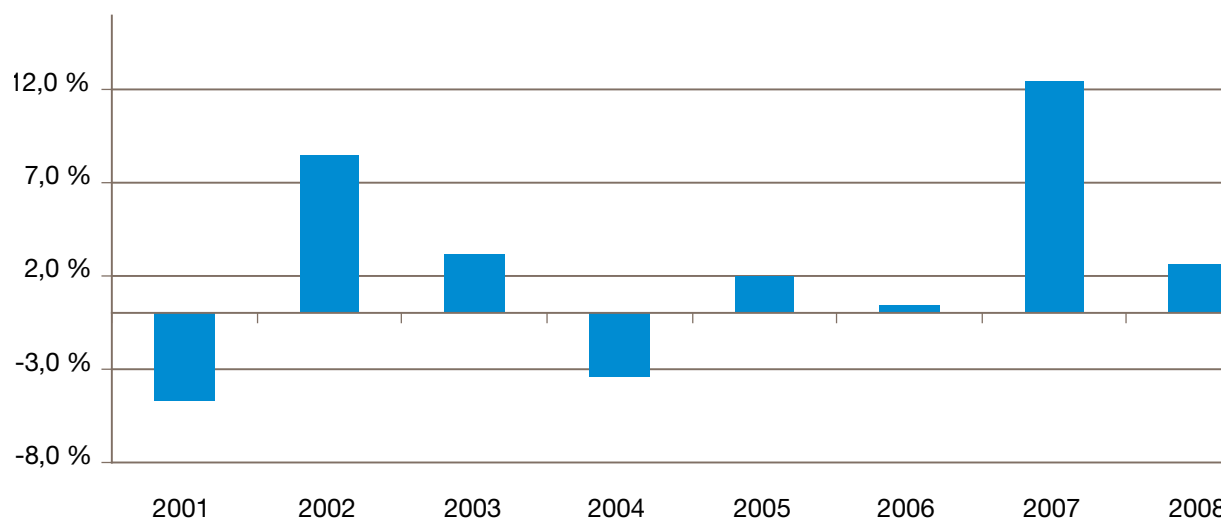
81% du tonnage des navires construits dans le monde correspond à des navires « standards » (vraquiers, porte-conteneurs, chimiquiers, pétroliers). Ce type de navire est pour l'essentiel construit en Asie.

74% du tonnage des navires construits par les membres de la Community of European Shipyards' Association (CESA) sont des navires spécialisés (navires à passagers, ferries, offshore, pêche et autres navires).

Source : CESA

La construction navale en France

Évolution de l'activité construction navale 2001-2008



2001-2008, source *Building and repairing of ships and boats in the world, 2009-2010 forecasts XERFI, septembre 2009*

Le secteur de la construction et de la réparation navale compte 44 entreprises de 20 salariés et plus, et emploie plus de 17 700 personnes. La construction navale est historiquement segmentée entre navires civils et navires militaires.

Ce secteur est aujourd'hui en mutation concurrentielle. En effet, nous constatons un bouleversement de la répartition de la construction et réparation civile et militaire. Si la construction et la réparation militaire restent l'apanage

de groupes autrefois étatiques (à l'exemple de la DCNS), nous constatons également un positionnement de ceux-ci sur le marché de la construction civile. A l'inverse, les acteurs construisant ou assemblant traditionnellement des navires civils se positionnent vers le militaire. Ainsi, certains chantiers obtiennent des contrats pour la Marine Nationale (que cela soit au niveau de la construction ou du Maintien en Condition Opérationnelle).

Le positionnement

Au niveau communautaire, nous assistons à un phénomène de concentration. Les acteurs européens, qui entraient jusqu'alors en concurrence, se regroupent. Ainsi les opérateurs français (construction civile) se positionnent sur des niches de marché pour être compétitifs.

Globalement, la construction navale française est plus spécialisée dans les navires à passagers et navires militaires que dans les navires de marine marchande tels que vraquiers, porte-containers et pétroliers, fabriqués en Asie (Corée du Sud, Chine, Japon).

La sous-traitance occupe une place particulièrement importante sur le marché de la construction navale (plus de 60% du CA selon une étude Xerfi d'octobre 2008).

L'évolution de la construction navale française (+2%) se situe sur la période 2000-2008 à un niveau de croissance supérieur à celui de la zone euro (-1% sur la même période, World ship building industry – 2009/2010

forecasts XERFI septembre 2009). Sur l'année 2008, la croissance se situe pourtant à peu près au même niveau (+2,6% pour la France, +2,5% pour la zone euro).

La Construction Navale française reste mieux positionnée que la construction navale espagnole, italienne ou encore grecque, mais moins bien que la construction navale polonaise, ou allemande.

Données clés de la construction civile

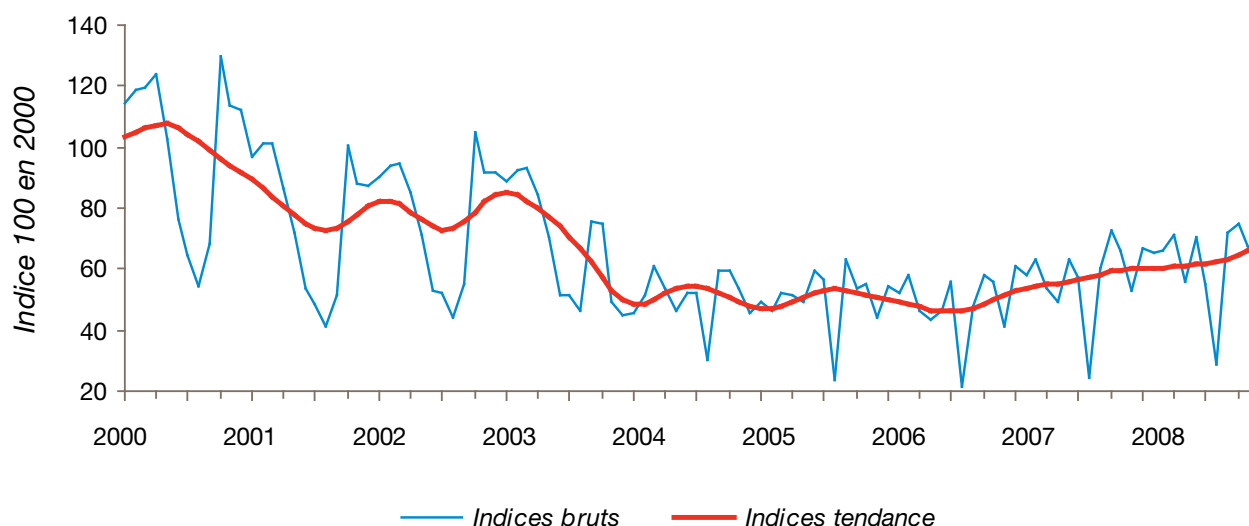
Nous présentons ci-après un indicateur historique très révélateur du niveau de production, à savoir les heures travaillées dans le secteur.

Après une diminution significative des heures travaillées de 2000 à 2004 (-50%), leur nombre s'est stabilisé de 2004 à 2006. Nous observons depuis une légère reprise qui semble se poursuivre en 2009.

Évolution des heures travaillées

Construction de navires civils en France

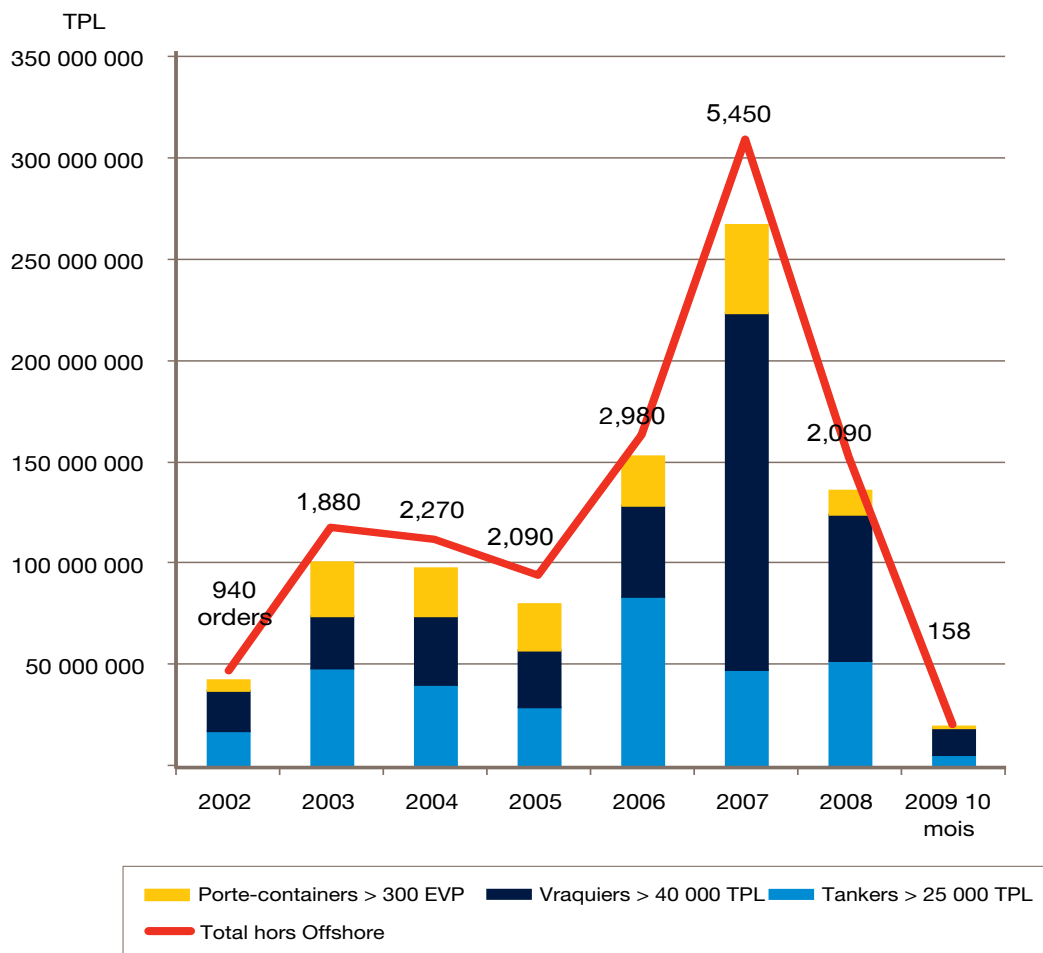
Indice 100 en 2000,



Source SESSI

Enjeux et perspectives de l'activité

Nouvelles commandes annuelles depuis 2002



Source : BRS - données mondiales

Nous notons un très fort accroissement des commandes à partir de 2005 : 100 millions de TPL en 2005 pour arriver à plus de 300 millions de TPL en 2007.

La crise s'annonçant, nous constatons l'arrêt quasiment total des commandes de construction de navires en 2009 (- de 30 millions de tjb commandés).

Si les perspectives de nouvelles commandes des chantiers français étaient favorables au début de l'année 2009, elles ont connu un net recul au cours du premier semestre 2009

notamment avec une conjoncture défavorable pour les chantiers STX.

Remarquons tout de même le comportement du Chantier Piriou qui a su s'adapter au marché sur des unités de plus petite taille, dans une stratégie de croissance mondiale en restant à proximité de ses clients.

Construction militaire

Données clés de l'activité

La Marine Nationale Française est entrée dans une phase de renouvellement de sa flotte, créant ainsi des opportunités importantes pour les industriels du secteur.

- Ainsi au niveau national les deux frégates françaises de défense aérienne de type Horizon sont entrées en service respectivement en 2008 et 2009.
- Deux Bâtiments de Projection et de Commandement sont également entrés en service récemment en 2006 et 2007. Un troisième vient d'être commandé dans le cadre du Plan de relance.
- D'autres programmes majeurs sont en cours comme les programmes Terrible, FREMM (9 frégates à vocation ASM et 2 antiaériennes) et Barracuda (6 SNA de la classe Suffren).

D'autres projets nationaux sont envisagés comme le PA2, les pétroliers ravitailleurs, ainsi que des bâtiments logistiques.

Parallèlement à ces programmes nationaux, les industriels français sont à la recherche de nouveaux contrats à l'export et sont positionnés en tant que maître d'oeuvre sur ce secteur d'activité : Scorpène au Brésil, BPC en Russie, corvette en Bulgarie...

Acteurs et positionnement

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.

En dehors de Constructions Mécaniques de Normandie qui intervient plutôt sur le segment du petit et du moyen tonnage et qui vise surtout le marché export, peu d'opérateurs sont positionnés en tant que maître d'oeuvre sur ce segment.

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 4 maîtres d'oeuvre principaux (General Dynamics, Lockheed Martin, Northrop Grumman et Raytheon). En termes de concentration

capitalistique, les acteurs européens sont plus dispersés. Même si les programmes en coopération se sont développés ces dernières années et que l'OCCAR et l'AED ont vu leurs rôles prendre forme, il est difficile de parler d'industrie de la défense européenne.

Certains rapprochements nationaux ont déjà été effectués au sein de pays européens. Ainsi, Thyssen Krupp et HDW ont rapproché leurs activités navales militaires au sein de TKMS (Allemagne), VT Group et BAE Systems ont donné naissance à BVT Surface Fleet (Grande Bretagne) et Thalès a apporté ses activités navales françaises (hors équipements) et a pris 25 % du capital de DCN .

La consolidation européenne doit se faire dans le sens de la volonté politique affichée dans le Livre Blanc sur la défense et la sécurité nationale du développement d'une Europe de la Défense. Au-delà de cette volonté, un certain nombre de facteurs observés dans le secteur naval militaire pourraient favoriser ces rapprochements :

- La pression sur les coûts est de plus en plus forte et les programmes en coopération seule ne permettent pas de mettre en œuvre toutes les synergies espérées (économies d'échelle en particulier).
- Les systèmes d'armes développés et leur intégration sont de plus en plus complexes avec des niveaux d'exigence de plus en plus élevés. L'importance de la R&D est primordiale et son coût élevé a besoin d'être porté par de plus grosses structures et amorti sur des séries plus longues.
- Certains sous-traitants d'Europe centrale et de l'Est se positionnent en particulier sur la fabrication de tronçons de coque grâce à leur savoir faire et à leur coût de production inférieurs.
- La coopération avec le secteur civil et l'utilisation de composants / systèmes à usage dual se développe.
- Le maintien en condition opérationnelle des bateaux est un enjeu important et sur le marché des moyens et petits tonnages, nous constatons l'apparition d'une concurrence de certains chantiers civils.
- Le phénomène de concurrence européenne à l'export est à terme nuisible aux industriels européens. Ainsi TKMS, DCNS et Navantia sont en concurrence frontale sur certains contrats potentiels de sous-marins à l'export.

Des synergies plus importantes entre construction civile et construction militaire

Le coût de construction et de maintenance des navires militaires est élevé, à la fois à cause de leurs spécificités techniques et de la faible taille des séries produites. Outre les tensions sur les budgets de défense nationaux, les besoins des marines évoluent également vers des bâtiments de surface en moyenne « moins armés » que par le passé (cas des BPC par exemple). Ceci laisse une part plus grande aux synergies entre la construction navale civile et la construction navale militaire. Cette tendance devrait à notre avis perdurer avec des partenariats plus fréquents et l'arrivée possible de nouveaux acteurs sur le segment militaire.

Vers une consolidation européenne des acteurs de la construction navale militaire

Au-delà des programmes en coopération qui ont montré leur limite à la fois en termes financiers et opérationnels, la constitution d'un ou plusieurs champions européens dans le domaine naval semble être le seul moyen de mutualiser les dépenses de R&D de manière efficace et de les amortir sur des séries plus longues. Les budgets de défense européens étant de plus en plus tendus, les industriels du secteur sont également contraints de se tourner vers l'export de manière significative afin de maintenir leur charge. La consolidation européenne permettrait, comme cela s'est fait peu à peu au niveau national, d'éviter une compétition frontale entre acteurs européens.

Guillaume Rochard

Assurance maritime



Données clés du secteur

L'assurance maritime fait partie de l'assurance transport et se décompose en trois principales garanties que sont l'assurance des corps maritimes, l'assurance faculté et l'assurance « Protection and Indemnity » (P&I). Sur ce marché, international par nature, qui a généré un chiffre d'affaires annuel de plus de 20 milliards de dollars en 2008, la France occupe le quatrième rang mondial en assurance des corps maritimes (plus de 400 millions de dollars de chiffre d'affaires en 2008) et le troisième rang mondial en assurance faculté (près de 1 milliard de dollars de chiffre d'affaires en 2008), mais n'est pas véritablement présente sur les garanties P&I. Les pays présents sur ce marché sont le Japon (essentiellement pour son marché domestique), le Royaume-Uni, les pays nordiques et l'Allemagne.

L'assurance des corps maritimes, quant à elle, a pour fonction essentielle d'indemniser l'assuré des pertes et dommages matériels subis par les navires. Elle a généré un chiffre d'affaires de plus de 6 milliards de dollars en 2008. Son chiffre d'affaires dépend d'une part du nombre de navires et d'autre part de leur valeur.

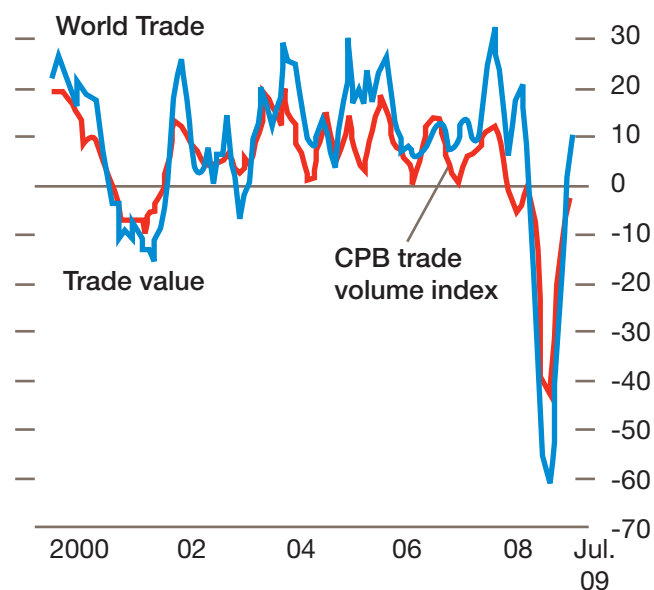
L'assurance faculté, dont l'objet est de couvrir les risques associés aux marchandises au cours de leur transport maritime, fluvial et même terrestre ou aérien depuis leur sortie des magasins de l'expéditeur jusqu'à leur entrée dans ceux du destinataire, constitue l'essentiel du chiffre d'affaires de l'assurance maritime (plus de 12 milliards de dollars en 2008). Ce chiffre d'affaires repose à la fois sur le nombre de transports effectués et sur la valeur des marchandises.

L'assurance P&I, gérée principalement par des armateurs regroupés en associations mutuelles basées à Londres, couvrent certains risques de responsabilité civile en relation avec l'utilisation et l'exploitation des navires (vis-à-vis de l'équipage et / ou des tiers). Son chiffre d'affaires est ressorti à plus de 2 milliards de dollars en 2008.

Assurance flotte de commerce

Données clés de l'activité

Après une période de forte croissance du chiffre d'affaires observée depuis 2004, les années 2008 et 2009 ont marqué un tassement en raison de la crise économique. En effet, dans une activité fortement liée au commerce mondial, le ralentissement brutal de l'activité économique au cours du troisième trimestre 2008 a eu un impact significatif. Le graphique suivant, issu des statistiques du Fonds Monétaire International (FMI), illustre la chute du commerce mondial à fin 2008 :



Source : FMI

Enjeux et perspectives de l'activité

Ce ralentissement brutal de l'activité, après un développement important depuis plusieurs années, a conduit à une crise du « shipping » accentuée par la hausse des livraisons de navires suite aux nombreuses mises en chantiers. L'indice Baltic Dry, qui représente le coût payé par le client final pour le transport de matières en vrac (minerais, charbon, métaux, céréales, ...) par voie maritime sur les 24 routes mondiales de transport, traduit ces évolutions avec notamment une chute de plus de 90 % entre septembre 2008 et début 2009.

Dans un contexte de contraction de l'activité, le rôle de conseil des assureurs maritimes se voit renforcé. Une politique adaptée de prévention et de maîtrise des risques et un accompagnement des armateurs permet de réduire les risques sur les navires, notamment de perte totale. L'essentiel des sinistres observés correspond désormais principalement à des avaries machines, à des échouements et à des collisions.

Les principaux enjeux des assureurs maritimes pour les prochaines années reposent désormais :

- sur un développement de l'activité maritime et fluviale qui ne pourra être impulsée que par une sortie progressive de la crise économique et une relance du commerce mondial.
- sur une plus grande maîtrise des risques dans un contexte où les recherches d'amélioration de rentabilité unitaire des navires par les armateurs les conduisent à développer les capacités des navires (la capacité des portes conteneurs s'est développée de près de 70 % en à peine 10 ans, passant de 6000 à 10000 EVP (Equivalent Vingt Pieds)).

Cette recherche de « gigantisme », concernant à la fois la marine de transport mais également la marine de croisière, comme l'illustre la récente sortie de l' « Oasis of the Seas » qui peut accueillir plus de 8000 personnes, crée une accumulation de valeurs pouvant dépasser le milliard de dollars (navire et cargaison). Elle représente donc un risque pour les assureurs maritimes, notamment dans les terminaux portuaires où la concentration de valeurs assurées peut être conséquente.

Une bonne gestion de ces risques sera donc nécessaire afin d'éviter ou de prévenir la survenance d'un sinistre de très grande ampleur.

Assurance flotte de pêche

Positionnement de l'activité

Le chiffre d'affaires français des compagnies d'assurance et mutuelles intervenant sur le secteur de la pêche représente environ 25 millions d'€.

Cinq compagnies d'assurance travaillant essentiellement par l'apport de courtiers professionnels et une dizaine de mutuelles à vocation nationale ou régionale composent ce marché.

Les acteurs structurants du marché sont :

- la FFSA (Commission Corps de la Comat), à vocation syndicale.
- le CESAM, à vocation technique.

Notons la survenance récente de naufrages tragiques (une vingtaine de pertes totales par an de 1999 à 2006). L'assurance de navires de pêche représente un marché en difficulté à forts enjeux compte tenu :

- de la diminution constante de la matière assurable (il existe en France métropolitaine en 2008, 4 500 navires de plus de six mètres de longueur).
- de contraintes d'exploitations de plus en plus lourdes pour les clients à savoir :
 - l'augmentation du coût du gasoil et la réduction des jours de pêche.
 - le vieillissement de la flotte et donc l'augmentation du coût d'entretien des navires.
 - la difficulté à recruter des équipages et par conséquent les problèmes de qualité des ressources humaines.

Notons qu'à l'étranger les assureurs connaissent les mêmes difficultés que les compagnies françaises compte tenu de la situation de leurs clients. De plus, il existe dans certains pays (Amérique du sud et Afrique) des obligations de souscriptions auprès d'assureurs locaux.

Enjeux et perspectives du secteur

Un rapport de la Fédération Française des Sociétés d'Assurance (FFSA) du 2 juillet 2009 fait état d'un chiffre d'affaires - affaires directes et acceptations (corps maritime) de 538 millions d'€, en progression de 8,1 % par rapport à 2007.

Les variables auxquelles sont confrontées les compagnies d'assurance sont d'une part une diminution de la matière assurable (et plus particulièrement l'effondrement de 70% des taux de fret dans le monde), et d'autre part l'accroissement des actes de piraterie notamment dans le Golfe d'Aden (10 fois plus élevé sur le 1er trimestre 2009 qu'au cours du 1er trimestre 2008).

Nautisme

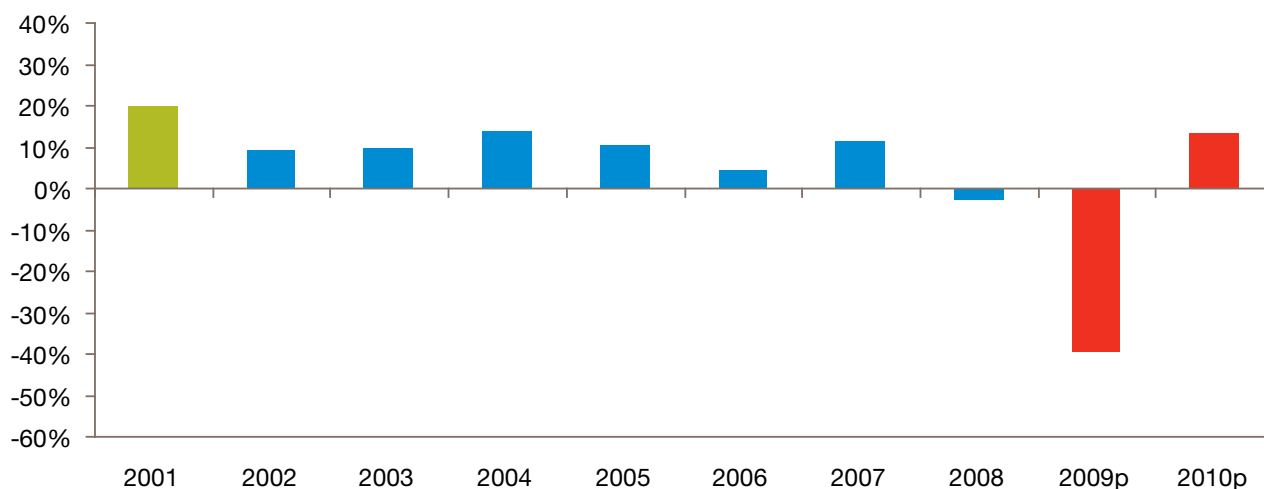


Données clés du secteur

La situation de l'industrie nautique française apparaît à ce jour préoccupante. Ainsi l'INSEE, dans son enquête mensuelle de branche pour décembre 2008 sur la base du SESSI enregistre une baisse de facturation sur l'activité construction de 41,6% par rapport à l'année précédente.

Aujourd'hui la place de la France n'est plus à faire dans ce secteur de l'économie maritime : elle y compte de nombreux atouts, que cela soit la présence du plus grand constructeur de navires de plaisance ou d'un tissu régional dense. Ce secteur, considéré ces dernières années comme particulièrement dynamique, a vu son nombre d'heures travaillées croître de manière très satisfaisante jusqu'à 2008.

Variations annuelles de production de bateaux de plaisance



Source : Xerfi

Plaisance

Données clés de l'activité

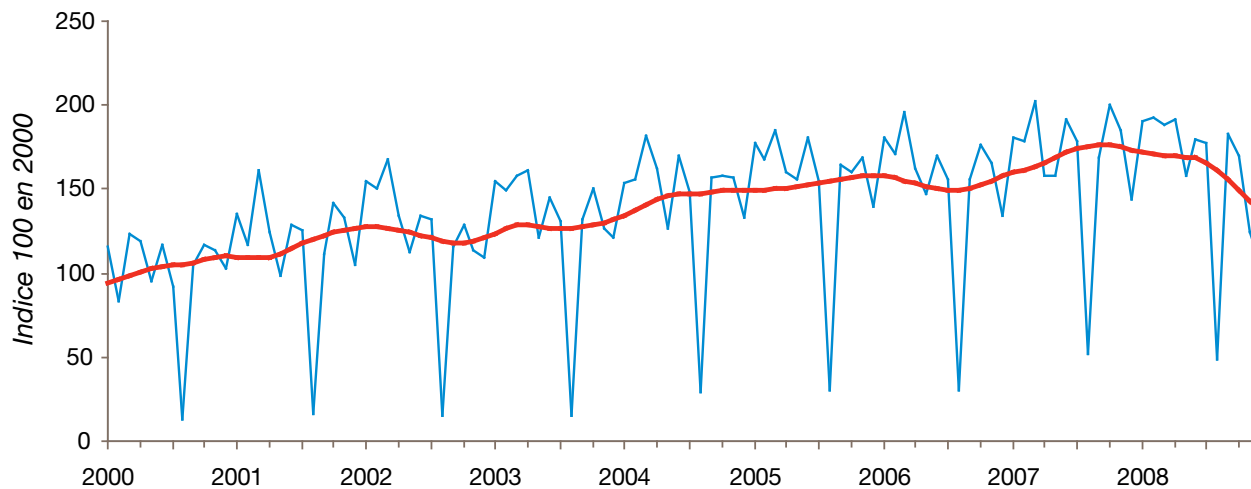
Néanmoins, on voit très clairement que l'évolution des heures travaillées à partir de mi-2008 chute. Il est certain que la crise économique touche gravement le secteur. Au moment où nous mettons sous presse, les plus importants constructeurs déclarent une baisse de leur chiffre d'affaires de l'ordre de 35 à 50%. L'activité, sur la partie construction de navires, est prévue à la baisse dans les mêmes grandeurs pour l'année 2009.

Au-delà de la crise économique il faut noter que le marché sature par le manque de place dans les ports quel que soit la taille des bateaux.

Certains considèrent que la baisse du patrimoine des français (-3% en 2008, -2% en 2009 Source : World Wealth Report 13 FY 08) a probablement un impact sur l'acte d'achat d'un navire de plaisance, qu'il soit de luxe ou de gamme standard.

En ce qui concerne l'année 2009-2010, il apparaît avant tout difficile de donner une opinion sur l'évolution des ventes de navire, celles-ci étant souvent concrétisées lors d'évènement comme le Nautic de Paris.

Évolution des heures travaillées



Source : SESSI

Enjeux et perspectives de l'activité

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. En effet, plusieurs actions ont été lancées par la Fédération des Industries Nautiques à ce sujet : le label Bateau Bleu pour une meilleure gestion des déchets à bord, ou de façon plus générale une démarche globale d'éco-conception du bateau tout au long de son cycle de vie (de sa mise en chantier à sa destruction).

La crise semble néanmoins avoir au moins un aspect positif : les salariés ont pu profiter d'une période moins chargée pour se former à de nouvelles technologies, dont certaines moins polluantes.

En conclusion, il existe réellement un problème de capacité de place dans nos ports qui bloque l'industrie nautique. Il existe cependant des solutions de port à sec (par exemple le projet Blue Ring). Néanmoins, pour reprendre les propos de Philippe Fourrier dans « Le Marin » du 20 novembre 2009, « nous conservons une confiance fondamentale dans l'avenir du nautisme. La part de la population vivant à proximité de la mer ne cesse pas de progresser. ».

Yachting professionnel

Données clés

Le marché des navires dits de « grande plaisance » a également été marqué par la crise. On peut voir ce phénomène comme directement lié à la baisse du nombre des grandes fortunes (-24,6 % de très fortunés⁴).

Tout comme les activités de shipping plus « classiques », le yachting professionnel fait face aujourd'hui à un manque de commande de yachts, qui commence à se répercuter dans le plan de charge des chantiers

Indicateur révélateur, la tension sur le marché de l'emploi, que beaucoup estimaient équilibré jusqu'au mois d'août, commence également à se faire sentir : une surabondance de demande le déstabilise. Ce qui entraîne logiquement une baisse des masses salariales (licenciements, baisses de rémunération). L'emploi navigant dans ce secteur étant en régime offshore, il est difficile de trouver une donnée chiffrée appuyant ce ressenti de la part de la profession.

Un autre phénomène commence à s'accroître, celui des impayés. Autrefois épisodique, ceci concernerait aujourd'hui entre 10 et 20 bateaux dans le sud de la France.

A close-up, low-angle shot of a diver's helmet. The helmet is dark, possibly black or dark blue, with a prominent yellow section at the bottom. A large, circular, glowing light is mounted on top of the helmet, casting a warm, yellow light. The helmet is secured with several silver-colored bolts. In the background, a tall, lattice-structured offshore oil rig stands in the ocean under a clear blue sky. The water is a deep blue, and the overall scene is set during the day.

Offshore pétrolier /
gazier (Extraction et services)

Les marchés parapétroliers ont évolué au cours de l'année 2008 dans un environnement extrêmement volatil, avec un prix du baril qui a atteint, en juillet 2008, un pic historique à 142 \$ pour le Brent et qui a ensuite brutalement reflué pour passer, en décembre, sous 40 \$.

Avec cette nouvelle donne, les revenus des grands pays producteurs, qui sont aussi grands investisseurs en matière d'exploration et de production, baissent. Les investissements des compagnies pétrolières pour les projets les plus coûteux sont réexaminés, voire différés. (source IFP).

Ainsi les investissements 2009 mondiaux en Exploration et Production sont relativement stables par rapport à 2008, alors qu'ils connaissent une croissance à deux chiffres les années précédentes.

Le rôle des entreprises françaises y est significatif, au travers des entreprises Technip et Bourbon notamment. Les exportations de savoir-faire, technologies et équipements sont significatives en la matière et reconnues au niveau international.

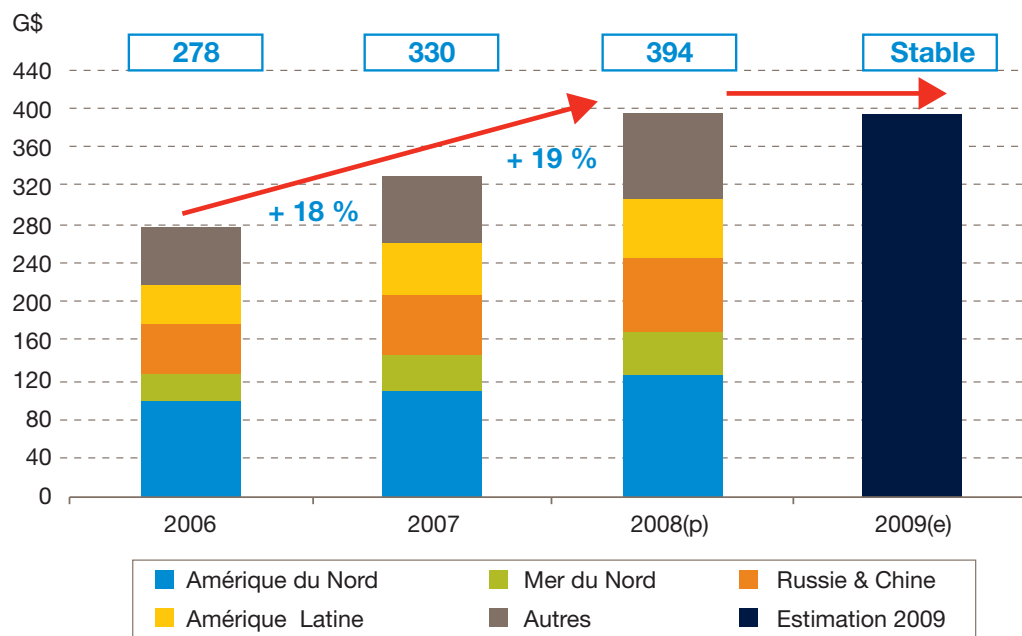
Données clés

Évolution des investissements et principaux marchés parapétroliers

	2005	2006	2007	2008	2009
Invest. Exploration & Production	+ 25 %	+ 29 %	+ 18 %	+ 19 %	- 5 à 0 %
Géophysique	+ 25 %	+ 40 %	+ 20 %	+ 10 %	0 à 5 %
Forage à terre	+ 35 %	+ 35 %	- 3 %	- 5 %	- 5 à - 10 %
Forage en mer	+ 8 %	+ 25 %	+ 40 %	+ 23 %	+ 10 %
Construction en mer	+ 13 %	+ 30 %	+ 18 %	+ 25 %	+ 5 à + 10 %

Source : IFP

Investissements mondiaux en E&P

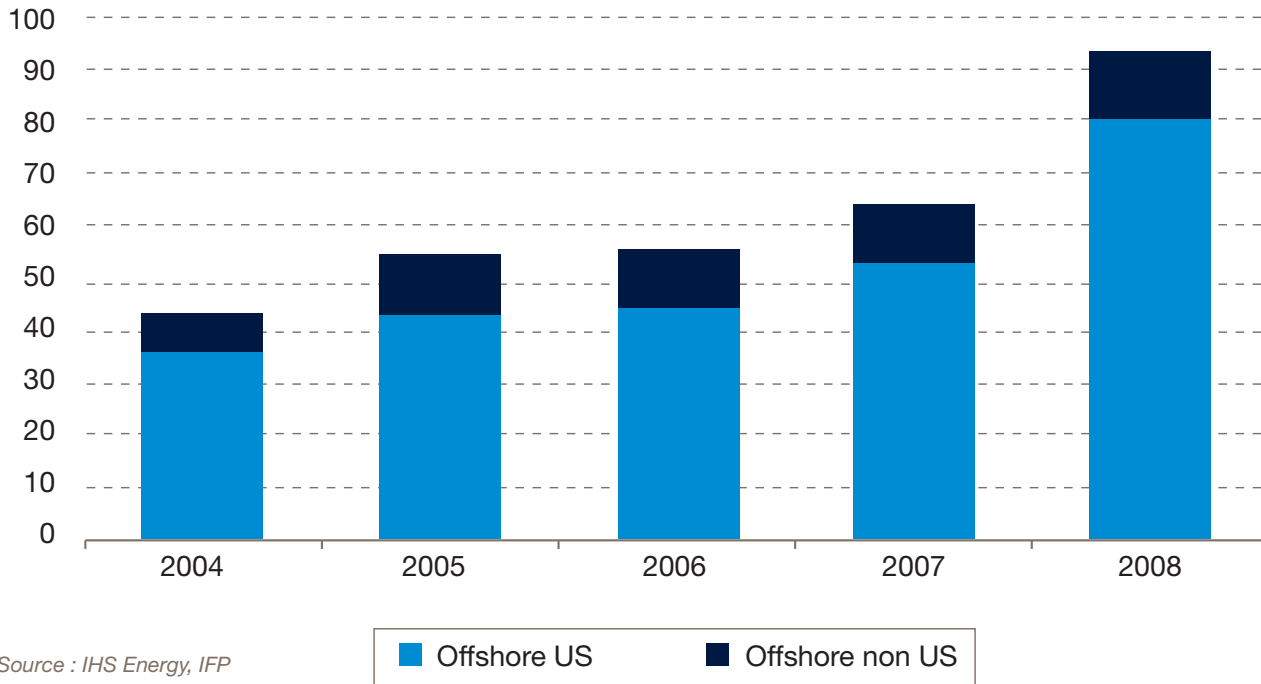


Source : IFP. (p) : Prévisions (e) : Estimations

Évaluation faite par l'IFP à partir des publications de Citigroup, Lehmann Brothers, Oil & Gas Journal, Spears & associates, BP, Rapports annuels de compagnies et autres IFP

Évolution de l'activité sismique offshore sur la période 2004 à 2008

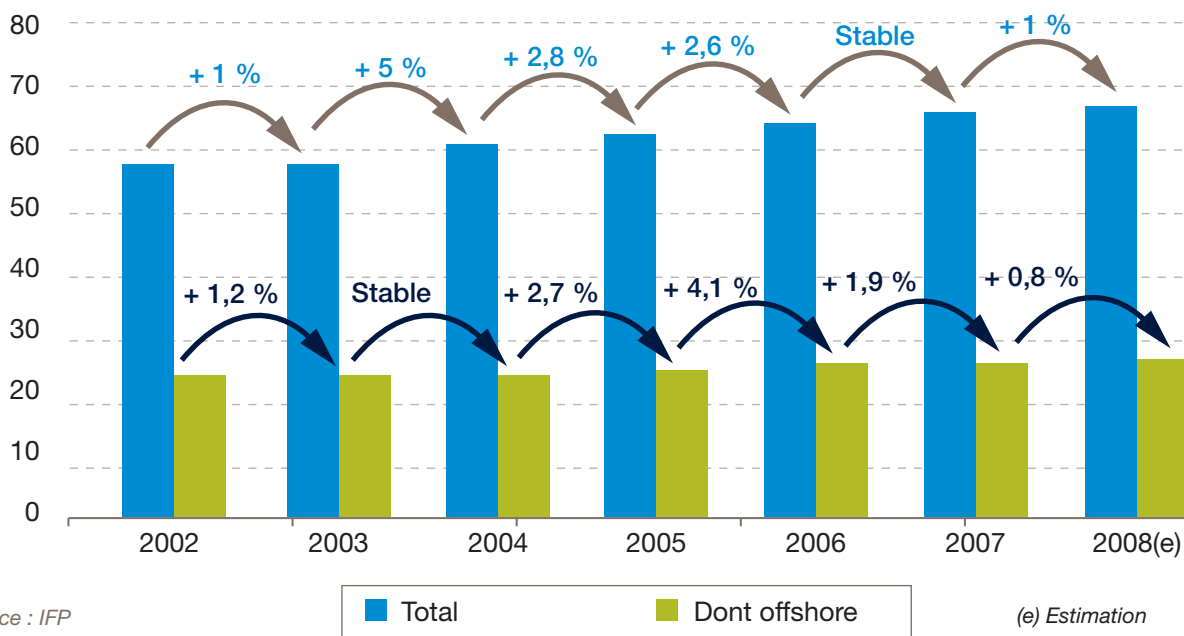
Progression de l'activité offshore US et non US



A fin 2007, près de 300 équipes sismiques étaient actives dans le monde ; il faut remonter à l'an 2000 pour retrouver un tel niveau d'activité. Sur 2007, la croissance de l'activité a été de 14 %, et les neuf premiers mois de l'année 2008 laissent présager une poursuite de la croissance de l'activité terrestre et marine de l'ordre de 19 %, tirée principalement par la sismique marine (+ 45 %).

Les effectifs

En milliers de personnes



Forage en mer

Données clés de l'activité

La zone géographique la plus active est l'Asie-Pacifique qui représente, sans la Chine, 36 % du nombre de forages offshore. Dans cette zone, les pays les plus actifs sont l'Australie, l'Indonésie et la Malaisie. Les autres zones géographiques à forte activité de forage offshore sont les États-Unis, 17 %, l'Europe, 15 %, l'Afrique, 9 %, la Chine, 8 % et l'Amérique latine, 7 %.

Les deux segments du marché de forage (terrestre et marin) ont des évolutions différentes sur 2007/2008, avec un net avantage au marché maritime.

Le chiffre d'affaires du marché mondial du forage étant aux deux tiers offshore, sa croissance, tous segments confondus, a été de 22 % en 2007.

Positionnement

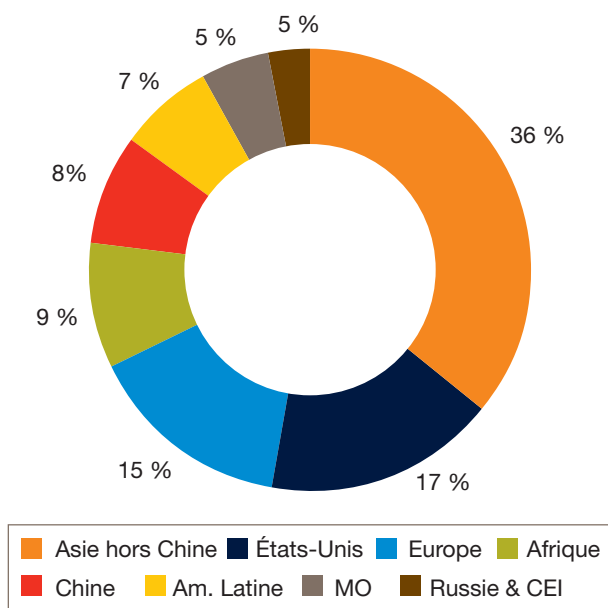
En Europe, le Royaume-Uni, la Norvège et les Pays-Bas, qui représentent la moitié des puits forés, continuent de faire face à une baisse du développement des champs en mer du Nord : l'activité de forage offshore recule continuellement de 2,5 % en 2007 et 2008.

Enjeux et perspectives de l'activité

L'activité de forage en mer est géographiquement plus diversifiée que l'activité à terre et représente 3,5 % du total des puits forés. Cette proportion est à peu près constante.

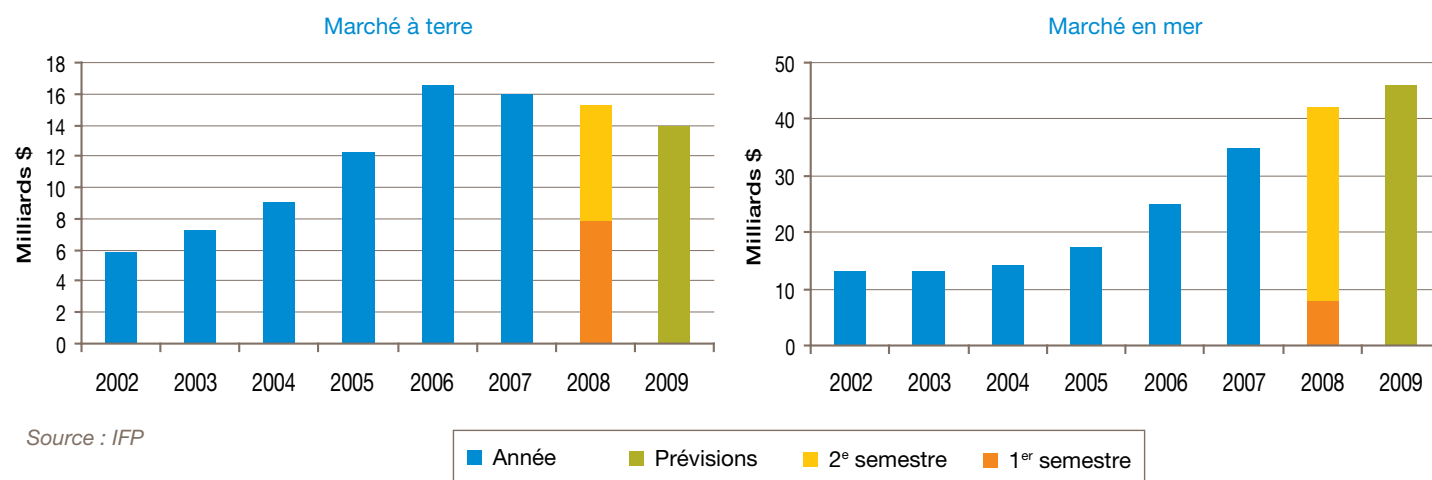
Ce sont principalement l'Amérique latine, l'Afrique et la Chine qui ont soutenu l'activité avec des taux de croissance respectivement de + 20 %, + 18 % et + 12 %*.

Répartition du forage Offshore en 2007



Source : IFP

Marché du forage onshore et offshore



Source : IFP

* IFP, rapport annuel 2008

Construction en mer

Données clés

La zone Asie-Pacifique concentre un tiers des constructions offshore mondiales, suivie du Moyen-Orient, de l'Afrique de l'Ouest et de l'Europe de l'Ouest qui représentent respectivement 15 %, 12 % et 10 %. Excepté le Canada, toutes les zones géographiques sont en croissance. Les plus fortes progressions attendues sont en Amérique latine, en Inde, en Australie et en Afrique du Nord.

Deux zones géographiques enregistrent encore de la croissance : la mer Caspienne et l'Afrique du Nord, toutes les autres déclinent, en particulier le golfe du Mexique et l'Extrême-Orient avec une baisse de 60 % des projets planifiés.

En 2007, le chiffre d'affaires du marché de la construction offshore a progressé de 22 % par rapport à 2006 et atteint 43 Mds \$.

Enjeux et perspectives de l'activité

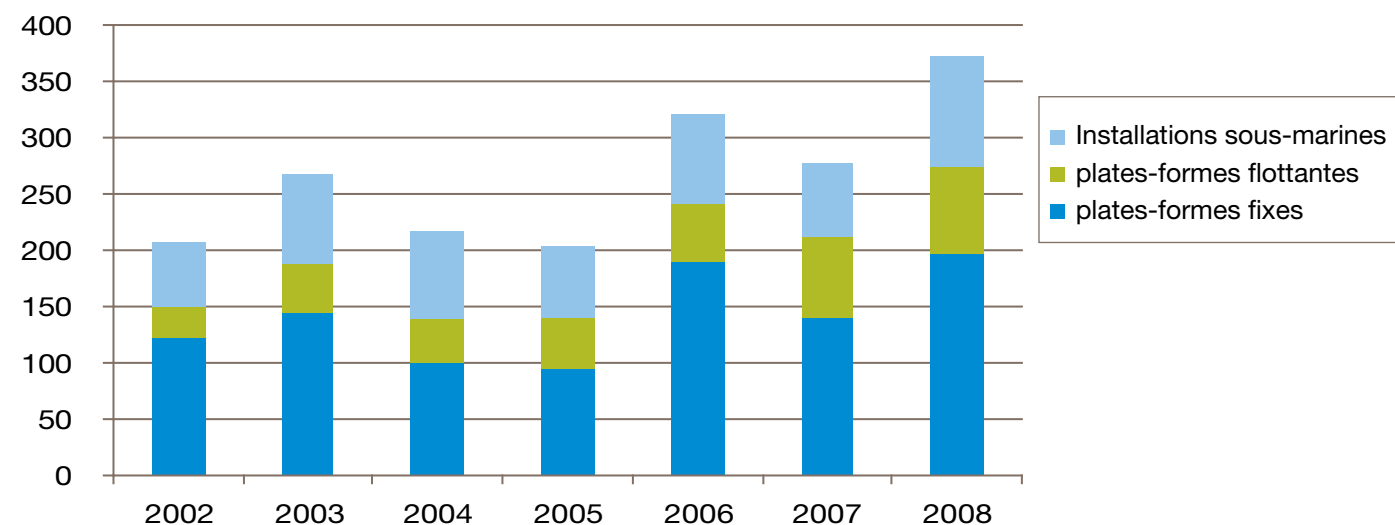
En 2007, 280 unités étaient en construction dans le monde. L'activité se maintient à un haut niveau malgré une baisse du nombre d'unités de 12 % sur l'année.

La moitié des constructions sont des plates-formes fixes, l'autre moitié se répartit à égalité entre plates-formes flottantes et installations sous-marines. Les six premiers mois de 2008 laissent présager une augmentation sur l'année de + 30 % de l'activité de constructions offshore :

- + 40 % pour les plates-formes fixes et les installations sous-marines.
- + 10 % pour les plates-formes flottantes semi-submersibles.

Nombre d'unités en construction

Moyennes annuelles



Source ODS pétrodata

Enjeux et perspectives du secteur

La poursuite des programmes d'investissement dans de nouvelles capacités de raffinage et de conversion milite en faveur d'une conjoncture durablement favorable. Le maintien des marges de raffinage élevées et la demande soutenue sont nécessaires pour rattraper le retard pris en termes d'investissement. Mais depuis l'été 2008, les conditions économiques ont considérablement évolué : crise financière aux États-Unis, transmission à l'économie réelle au niveau mondial, crise du crédit, augmentation du risque d'investissement, et plus généralement crise de confiance dans le domaine de l'énergie, confirmation de la baisse de la demande dans les pays de l'OCDE et ralentissement dans les zones jusqu'à présent moins affectées...

Devant tant d'incertitudes et disposant d'un recul insuffisant, toute prévision est difficile. En revanche, on peut affirmer que le contexte économique devrait stopper très nettement la hausse des investissements que connaît le secteur du raffinage depuis deux à trois ans. 2009 augure un probable ralentissement des investissements dans l'aval pétrolier.

Ports de Commerce



Données clés du secteur

Sur 564 ports de commerce, de pêche ou de plaisance en France, on compte aujourd'hui 304 ports de commerce et de pêche départementaux et 228 ports de plaisance communaux.

À côté des 8 Grands Ports Maritimes, du port de Calais et de 4 ports d'outre-mer, restés dans le giron de l'État, les ports maritimes dits de proximité relèvent de la compétence des collectivités territoriales ou de leurs regroupements.

En matière de commerce de marchandises des ports métropolitains, sur un total d'environ 385 MT à fin 2008, 305 MT sont réalisés par les Ports Autonomes devenus Grands Ports Maritimes.

L'ensemble du trafic marchandises et passagers connaît un net ralentissement depuis plus d'un an même si des signes d'inversement de tendance apparaissent en rythme annuel glissant depuis l'été 2009. Ce ralentissement est au plus fort de l'ordre de 10 % et touche également les professionnels de la manutention et du service portuaire.

Grands Ports Maritimes

Données clés de l'activité

En 2009, Les tonnages et transports passagers sont en baisse généralisée depuis le début de l'année. À noter toutefois une exception à Rouen qui bénéficie d'une bonne campagne céréalière 2008. La baisse des conteneurs est généralisée notamment en lien avec l'activité sidérurgique et automobile.

La baisse des volumes a été particulièrement marquée au cours du premier semestre 2009 mais la tendance est au retournement de conjoncture depuis la fin de l'été.

Le nouvel article L. 101-3-4° du code des ports maritimes confie aux Grands Ports Maritimes (ci-après GPM) la mission de veiller à : « (...) l'intégration des enjeux de développement durable dans le respect des règles de concurrence (...) ».

C'est ainsi que les GPM sont en charge de : « (...) la gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés ».

Bien que le nouveau dispositif prévoit la création d'organismes de concertation et notamment les Conseils Scientifiques d'Estuaires devant obligatoirement être consultés (en cas d'impact sur les estuaires), de nombreuses associations de protection de l'environnement n'ont pas manqué de relever l'ambiguïté du dispositif nouveau.

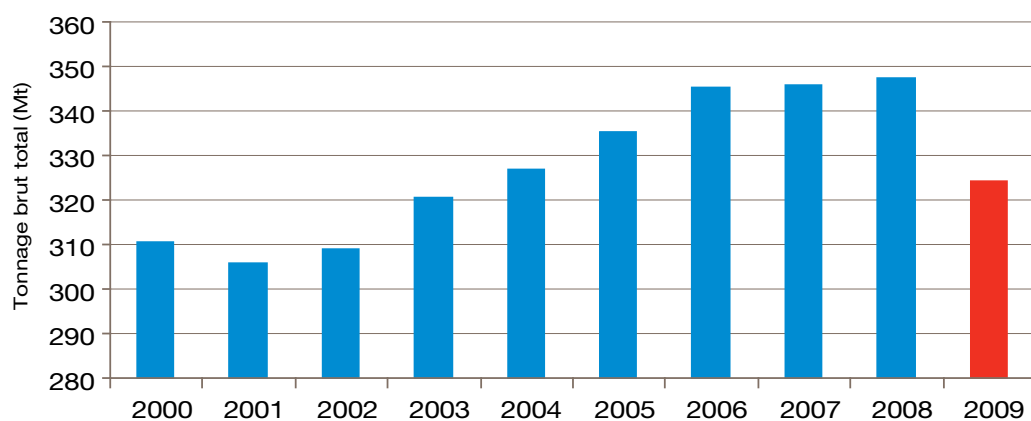
Selon ces dernières, il est en effet inquiétant de conférer d'important pouvoir aux GPM quant à la détermination des zones présentant des enjeux naturels sur leurs territoires alors que dans le même temps, la Loi leur attribue comme rôle premier, l'aménagement industriel et logistique de leurs espaces.

Conscient de l'importance de ces questions, certains GPM ont décidé de traduire l'exigence relative à « l'intégration des enjeux de développement durable » par l'élaboration d'un Plan d'Aménagement et de Développement Durable.

Cette solution semble être à la fois la plus rationnelle et la moins contestable.

Bettina Laville

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



Données cumulées de janvier à août de l'année indiquée
2009 : estimation PwC selon baisse cumulée à fin août

Source : Ministère de l'écologie, de l'énergie, du Développement Durable et de la Mer

Si la tendance constatée en cumul à fin août devait se poursuivre, le cumul à fin d'année ramènerait le trafic national à son niveau de 2004.

Positionnement

Le positionnement concurrentiel de la France (y compris sur l'axe majeur du trafic mondial la Manche et la Mer du Nord) est faible et a expliqué en grande partie la réforme portuaire.

2009 est une année difficile en France mais également en Europe. La France est dans la moyenne de la tendance à la baisse européenne. Toutefois, si l'année 2008 n'avait pas profité à la France comme aux autres pays européens en raison notamment des mouvements sociaux liés à la réforme portuaire, la baisse constatée en 2009 semble moins accentuée en France que dans le reste de l'Europe.

Enjeux et perspectives de l'activité

L'avancement de la réforme portuaire :

La loi a été votée le 4 juillet 2008 et l'ensemble des grands textes d'application s'est échelonné jusqu'en octobre 2008. L'ensemble des organes de gouvernance ont été nommés (les derniers en janvier 2009). Tous les ports ont adopté leur projet stratégique, le dernier en date du 12 juin 2009 à Nantes. Le premier avait été voté à la Rochelle le 27 mars 2009.

Après 3 mois laissés aux Grands Ports Maritimes pour les négociations de gré à gré en vue de la cession des outillages et du détachement des salariés faisant fonctionner ces équipements, l'ensemble des dossiers a été constitué et adressé à la commission indépendante nommée pour l'occasion.

Sur le plan de la négociation sociale, un accord-cadre a été promulgué le 30 octobre 2008 et le décret est paru en novembre 2008. Désormais, les négociations ne sont plus nationales mais locales. Le premier conseil de coordination, créé en mai 2009 sur la Seine s'installe véritablement au cours du mois d'octobre 2009. De même sur la façade atlantique un conseil pour Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux devrait être installé d'ici la fin d'année 2009.

Contrairement aux voisins européens, les Grands Ports français n'ont pas de frein à leurs projets actuellement. Par contre, les opérateurs privés de taille internationale réduisent leurs investissements en France comme ailleurs.

Si la fin de l'année 2009 marque un redressement, l'année 2010 sera, au mieux, stable. 2011 est un horizon lointain ; toutefois, Rotterdam annonce un retour aux niveaux de tonnage de 2008 à compter de 2012.

Le point de vue de l'expert

Il reste des enjeux significatifs à relever pour les Grands Ports Maritimes dans le cadre de la réforme et au cours des prochaines années. Très concentrés aujourd'hui sur la cession des outillages et le transfert des personnels associés (ainsi que sur l'organisation de la maintenance) ils devront rapidement engager des actions visant à :

- L'amélioration des dessertes (Le Grenelle de la Mer a prévu un doublement des transports mer et fer).
- La participation à la réforme du Fret.
- L'aménagement du territoire: les ports doivent déployer une vision élargie des espaces, développer les compétences nécessaires et trouver le cas échéant des gestionnaires adaptés. C'est notamment le cas pour les ports d'estuaire où comme à Nantes, l'abandon de Donges Est démontre bien cette nouvelle orientation
- La promotion commerciale reste une priorité et un facteur de différenciation, notamment en cas de crise et notamment vis-à-vis de l'Europe du Nord.
- Enfin les autoroutes de la Mer doivent être mises en œuvre aussi efficacement que possible.

Gil Sandillon

Les Ports de Taille Moyenne

Données clés et acteurs de l'activité

Port	Trafic en M.T 2000	Trafic en M.T 2008	Passagers en milliers (2008)
Port Réunion	3,26	4,29	ND
Bayonne	4,07	3,74	ND
Caen	2,64	3,65	1 027
Guadeloupe	3,09	3,59	ND
Sète	3,91	3,06	226
Lorient	2,65	3,01	1 800
Bastia	1,97	2,91	2 320
Brest	2,11	2,79	626
Cherbourg	3,64	2,63	783
Dieppe	0,60	2,01	258
Port La Nouvelle	2,28	1,93	ND
Saint-Malo	2,11	1,92	922
Toulon	0,65	1,41	1 231
TOTAL	32,98	36,94	9 193

(*) Le port de Nouméa n'est pas présenté dans ce document

(**) Le port de Calais avec 40 MT et 11 M de Pax n'a pas été présenté dans ce document

ND : Non Disponible

Source: Tonnage Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer.

Source: Trafic Passager Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer et CCI.

Le trafic des marchandises progresse en 8 ans de 12 % pour les principaux ports de taille moyenne (hors Calais). Dans le même temps le trafic marchandises de Calais évolue de 26 %.

Enjeux et perspectives de l'activité

Place et perspectives pour les ports décentralisés et de taille moyenne en France

L'enjeu pour ces ports est de jouer la carte régionale de la polyvalence, limiter les effets du déclin de l'industrie lourde, développer la logistique des transports et compenser l'activité, par la voie royale du XXI^e siècle : les voyages et les loisirs.

La grande majorité des ports mise aujourd'hui sur une stratégie de diversification. Par exemple le Port de Brest, grande rade militaire stratégique de la marine nationale a :

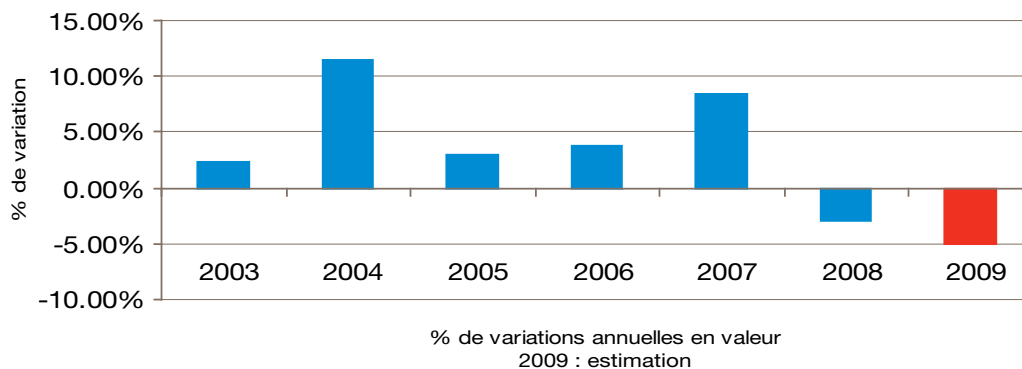
- maintenu son savoir-faire dans la réparation navale.
- conservé son commerce traditionnel des pondéreux, et a su devenir la porte Océane de la 1^{re} région européenne pour l'industrie agroalimentaire.
- a joué la carte de la plaisance « Brest Métropole Océane » en ajoutant au Port du Moulin-Blanc, un nouveau port situé au cœur de la ville, le Port du Château qui ajoute 750 places à Brest. BMO devient ainsi le premier port de plaisance breton avec 2 200 places et un des ports d'arrivée des records autour du monde et des grandes courses au large.

Économiquement, les ports de taille moyenne souffrent diversement de la crise en fonction des types de stratégies adoptées et des filières de produits acheminés. À ce jour nous manquons de données économiques ou financières consolidées précises de l'activité 2009.

Manutention et services

Données clés

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



Source : Xerfi juillet 2009.

NB les évolutions du secteur des services portuaires sont relativement proches pour l'année 2009.

Globalement l'ensemble du secteur subit les forts ralentissements du trafic des places portuaires avec un repli généralisé de l'activité prévu entre 3 et 5 % pour 2009.

Acteurs

Les entreprises de manutention qui assurent l'interface entre la terre et l'eau et notamment les opérations de chargement, déchargement ainsi que le stockage sous hangar, sont au nombre de 130 environ pour 5 500 salariés. Le secteur a connu des transformations importantes avec les mouvements de concentration et d'internationalisation qui ont concerné les acteurs français. Les entreprises vont également être fortement impactées par la réforme portuaire avec les apports en outils industriels et personnels qui sont en cours de discussion.

Si les Ports et Grands Ports maritimes assurent diverses activités telles que le remorquage, le lamanage ou les opérations de transit, près de 300 entreprises privées opèrent dans ce secteur. L'effectif est estimé à 9 700 salariés environ à fin 2007 (une partie de ces effectifs intervenant également dans le domaine fluvial).

Enjeux et perspectives de l'activité

Si la situation des fonds propres, de l'endettement et de la trésorerie des Grands Ports n'est pas préoccupante, celle des entreprises de manutention l'est certainement plus. Il n'existe pas de défaillance majeure constatée à ce jour mais des situations deviennent tendues et complexifient les négociations de gré à gré autour de la cession de l'outillage.

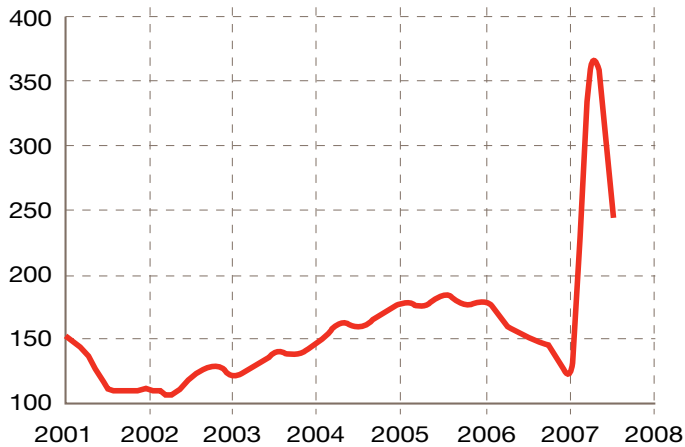
Shipping



Données clés du secteur

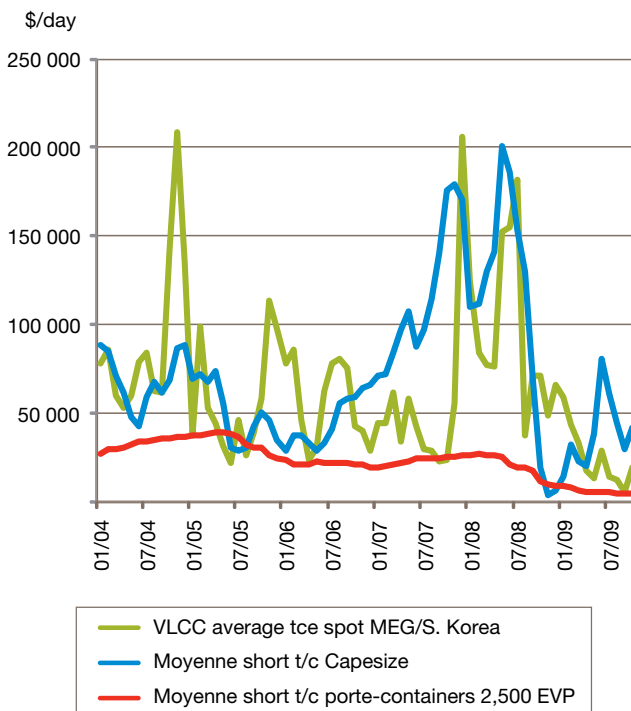
Chiffre d'affaires des transporteurs maritimes

unité : % glissement annuel (données trimestrielles CVS-CJO)



Source : INSEE

Évolution des taux d'affrètement depuis 2004



Source : BRS

Les taux de fret, quelle que soit l'activité de shipping concernée, montrent l'extrême volatilité des indicateurs retenus pour cette activité.

Extraction de granulats

L'évaluation des ressources en matériaux donne 149 milliards de m³ à l'intérieur de la ZEE française, pour la façade « Manche-Est » et environ 20 milliards de m³ pour la façade « Loire-Gironde ».

L'activité d'extraction de sables marins est fortement liée à celle du secteur BTP, pour preuve la plupart des armements sabliers sont des filiales intégrées à différents groupes du BTP.

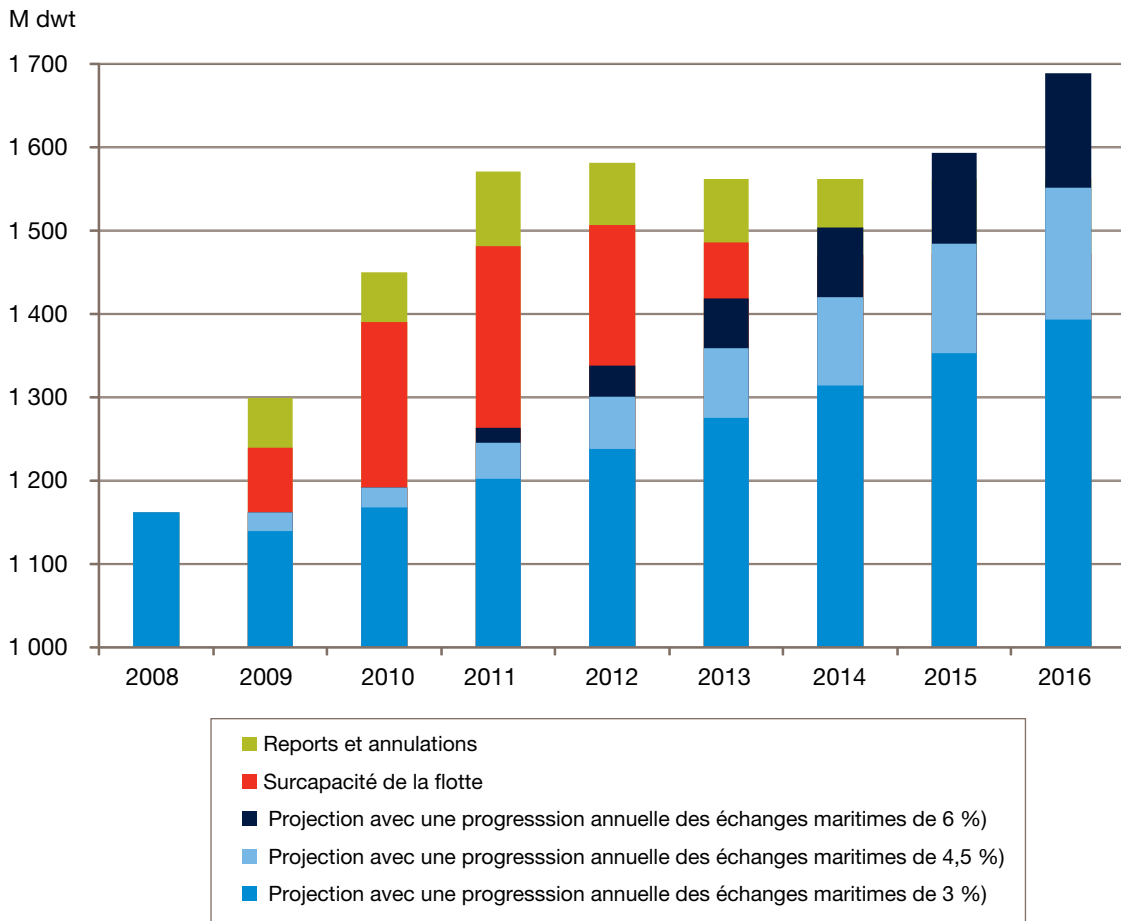
Transport de passagers

On compte, dans le transport de passagers, à la fois l'activité ferries, mais aussi l'activité de tourisme maritime, à savoir les activités de croisière. Si l'impact de la crise économique se fait ressentir, de l'avis des professionnels du secteur il n'est pas aussi important que dans les autres secteurs du shipping.

Transport de marchandises

L'exemple de la valeur d'affrètement d'un Capesize, qui est passée de 200 000 \$ / jour à 20 000 / jour, révèle toute l'ampleur de la crise qui touche aujourd'hui les transporteurs maritimes. Pourtant, si l'on raisonne en valeur moyenne sur une période de 10 ans, le changement majeur n'est pas flagrant, excepté une flambée des valeurs d'affrètement en 2008. La financiarisation du marché des armateurs est souvent mise en cause, et a causé un surinvestissement généralisé du secteur en terme de navires.

Capacité de la flotte comparée à la progression annuelle des échanges maritimes



Source : BRS

Enjeux et perspectives du secteur

Plusieurs attitudes semblent adoptées aujourd'hui, en passant du renouvellement de flotte (qui n'est pas possible pour la flotte des porte-conteneurs, ayant une moyenne d'âge de 5,60 années), au désarmement de navire ou à la pratique du slow streaming.

Il faut rester dans des fondamentaux très sains, dans une situation normale d'offre et de demande : la situation que traverse aujourd'hui le monde maritime a été déséquilibrée par une surabondance d'offre.

Ceci dit, il convient de souligner que l'État joue tout son rôle dans ce contexte, au travers de l'adoption de mesures fiscales et juridiques (article 39C du CGI, Taxe au tonnage, RIF).

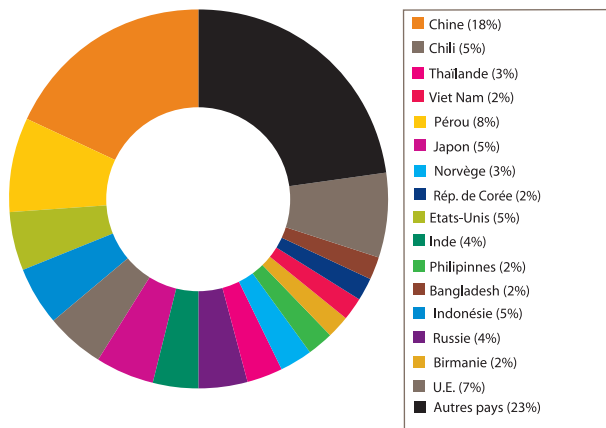


Pêche Maritime

Données clés : production mondiale

Répartition des captures par pays

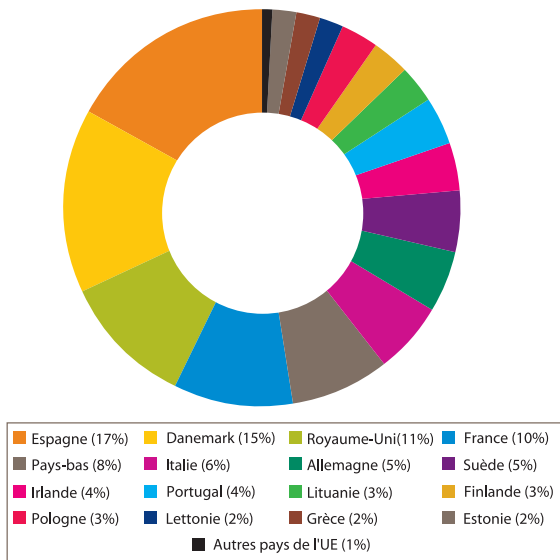
en volume



Source : LEN-CORRAIL

Les premiers acteurs de la pêche mondiale sont la Chine, le Pérou, les Etats-Unis et l'Indonésie, qui représentent à eux seuls plus du tiers des captures mondiales. L'Union Européenne en réalise quant à elle 7,4%.

Répartition des captures des pays de l'UE



Source : LEN-CORRAIL

En Europe, les quatre premiers pays producteurs (Espagne, Danemark, Royaume-Uni, France) totalisent à eux seuls plus de la moitié des captures (53%). Plus de 45% de la production est composée de poissons pélagiques (hareng, sprat, merlan bleu, maquereau...), mais le poids économique des espèces à plus forte valeur ajoutée (Thon, Cabillaud, Sole) prévaut.

Données clés : France

Nombre de navires de pêche actifs au 31/12/2007 par type de pêche

Grande Pêche	30
Pêche au large	358
Pêche côtière	605
Petite Pêche	4029
Non communiqué	165
Total Métropole	5187

Source : DPMA/DAM

On constate toujours une prédominance du nombre de navires de Petite Pêche (plus des trois quarts du nombre de navires). La flottille des bateaux de moins de 12 mètres représente près de 76% du nombre de navires.

Catégorie de longueur	Evolution de 1990 à 2007					
	Nombre de navires			Puissance motrice moyenne (kW)		
	1990	2007	Evol.	1990	2007	Evol.
Moins de 7 mètres	2672	1258	-53%	29	38	+31%
De 7 à 9 mètres	2173	1269	-42%	62	77	+24%
De 9 à 12 mètres	1787	1407	-21%	110	128	+16%
De 12 à 16 mètres	856	452	-47%	184	215	+17%
De 16 à 20 mètres	584	255	-56%	286	312	+9%
De 20 à 24 mètres	332	281	-15%	383	400	+4%
De 24 à 40 mètres	248	205	-17%	521	479	-8%
40 mètres et plus	85	52	-39%	1942	2153	+11%
TOTAL	8737	5179	-41%	132	159	+8%

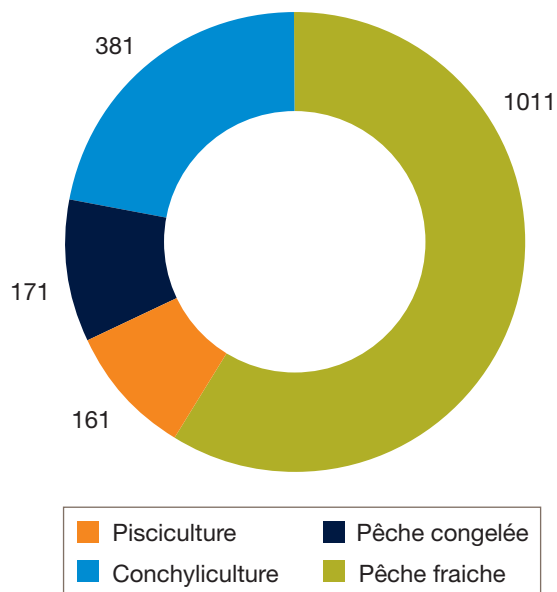
Source : IFREMER

Le nombre de navires a été fortement réduit depuis 1990. Plus de 40% sont sortis de flotte. La puissance globale de la flotte a quant à elle diminué de près de 36%.

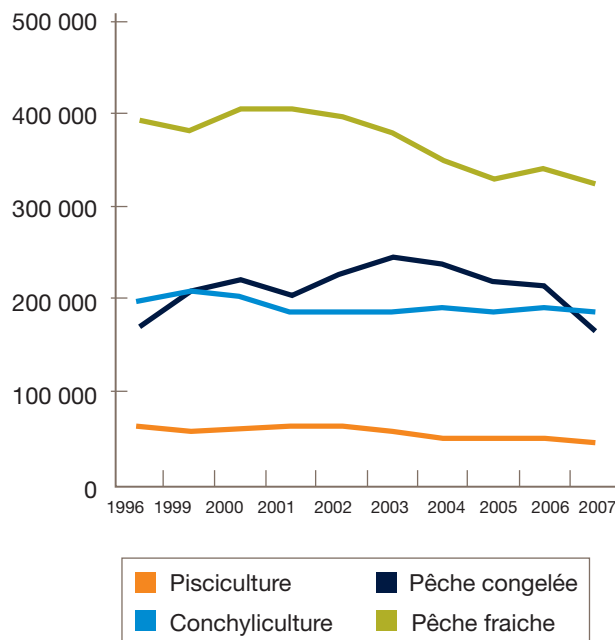
Données clés : marché français

Valeur des ventes par mode de production

par mode de production (million d'euros)



Évolution des quantités vendues



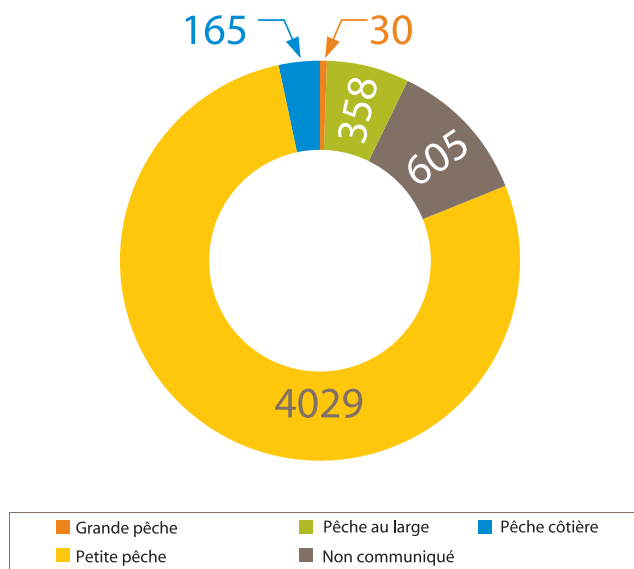
Source : Ofimer

On observe très clairement une régression sur ces 10 dernières années des quantités vendues par les acteurs de la pêche fraîche, de la pêche congelée ou pisciculteurs, alors que les conchyliculteurs connaissent une relative stabilité.

La production de la Flotte française est composée au trois-quarts de captures effectuées en Atlantique-Nord Est, environ un cinquième en eaux tropicales de l'Atlantique et de l'Océan Indien, et moins de 10% en Méditerranée.

Nombre de navires de pêche actifs au 31/12/2007 par type de pêche

source : DPMA/DAM



Pour juger d'une évolution plus récente des données, les valeurs de débarquement en halle à marée sont comparables pour les périodes de janvier à septembre, années 2008 et 2009.

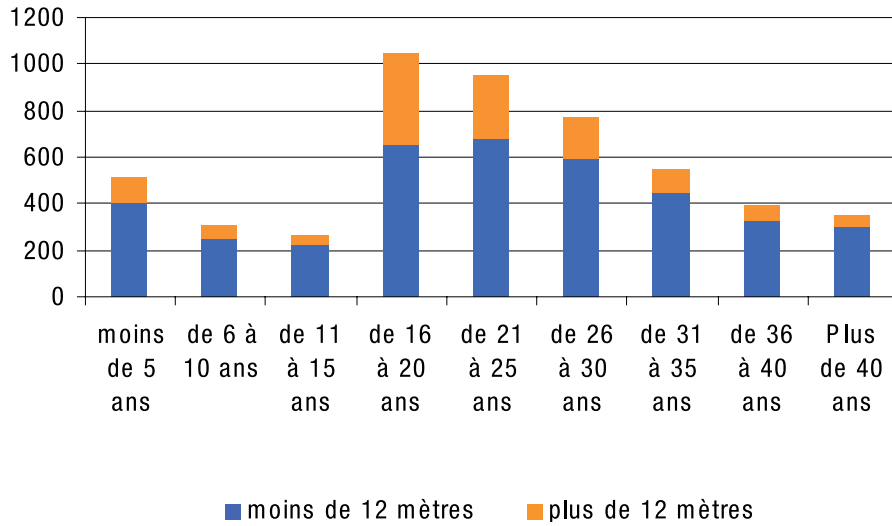
Pour 2009 (1er janvier-30 septembre), le total des volumes débarqués est de 138 544 tonnes pour une valeur de 396 millions d'€ (prix moyen 2,86 € / kg),

Pour 2008 146 727 tonnes étaient débarquées pour une valeur de 451,4 millions d'€ (prix moyen 3,08 €).

Les tonnages vendus, en baisse de 5,6%, corrélés à la baisse du prix moyen de 7,1%, font donc apparaître une baisse de la valeur de la production concernée de la période de 12,3% au niveau national (données halles à marée, source France Agrimer).

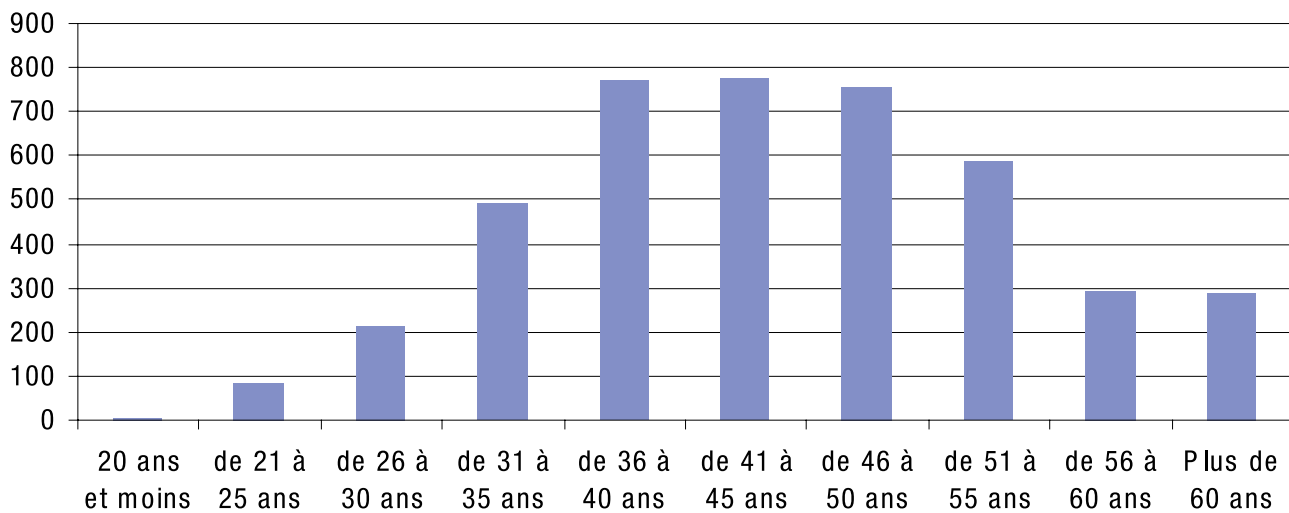
Pyramide des âges des navires

source : IFREMER



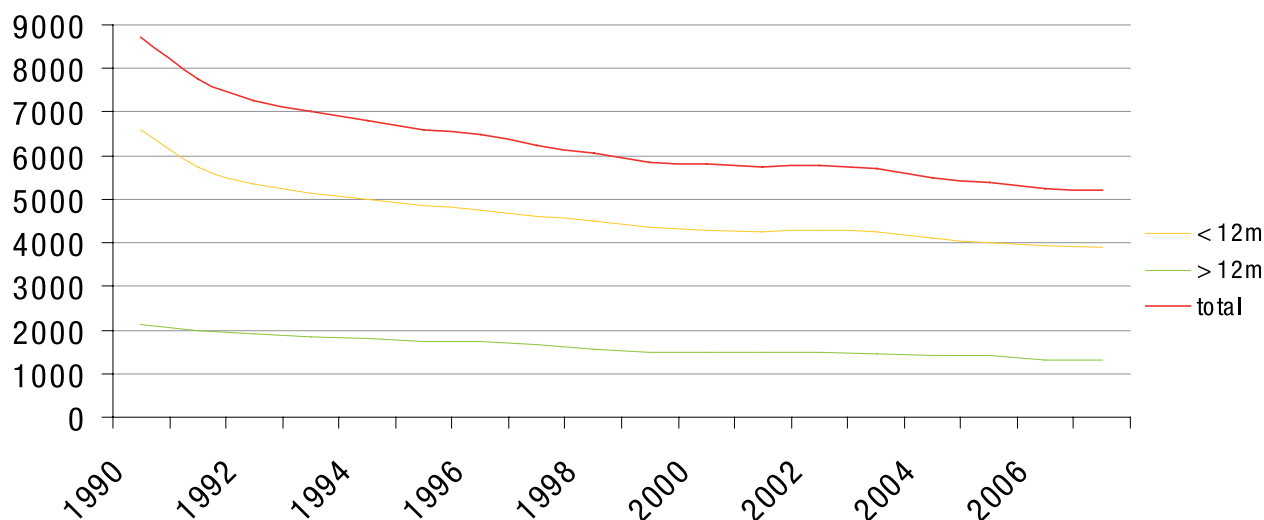
Pyramide des âges des armateurs individuels

source : IFREMER



Evolution du nombre de navires 1990-2007

source : IFREMER



L'évolution des facteurs de production, analysée sur la dernière décennie permet de mettre en évidence la double problématique que rencontre le secteur des pêches aujourd'hui, à savoir, le vieillissement des navires, et le manque d'attractivité du métier. Elle permet aussi de confirmer la poursuite de la baisse du nombre des navires français, dans le respect des objectifs globaux de la baisse des capacités de pêche des Etats Membres souhaitée par la Commission Européenne.

Les enjeux de la pêche maritime française sont intrinsèquement liés à la réforme de la politique communautaire des pêches en cours. Ainsi les assises de la pêche institutionnalisent au niveau national les échanges que peuvent avoir les professionnels et leur administration de tutelle.

Elément exogène impactant fortement l'activité des flottilles thonières océaniques, des actes de piraterie se déroulent aujourd'hui même en haute mer.

Suite à une forte croissance du nombre de tentatives ou d'actes de piraterie dans certaines régions du globe, l'Etat français a pris les mesures qui relèvent de sa responsabilité quant aux mesures de protection de la flotte (opération Atalante).

Enjeux et perspectives de l'activité

Le secteur des pêches maritimes évolue dans un contexte économique tumultueux. Au-delà d'une situation déjà fragilisée par des éléments structurels (vieillesse des outils de production, manque d'attractivité du métier, réduction des aides à l'investissement...) la montée du cours du pétrole est au centre des préoccupations.

Si le cours de l'euro est parfois jugé « trop » élevé, car défavorisant les positions commerciales des Etats Membres de la zone Euro, nous notons cependant que la bonne tenue des cours de l'euro face au dollar a réduit la facture pétrolière, et par là même réduit partiellement le surcoût énergétique.

Du côté de la production, plusieurs pêcheries ont été affectées depuis plusieurs années par des mesures de restriction d'activité touchant les trois façades maritimes françaises (cabillaud, sole, anchois, thon rouge...).

En ce qui concerne les pêches lointaines et plus particulièrement l'exploitation du thon tropical dans l'Océan Indien, nos armateurs sont confrontés au nouveau problème de la piraterie depuis un peu plus d'un an. Le dossier de la piraterie semble s'épaissir (cf. Le Marin du 20/11/2009) et les conséquences pour les armements français sont très préjudiciables. Ceci est d'autant plus difficile à supporter que l'exploitation de cette espèce concourt et contribue à résoudre des difficultés en termes d'alimentation de la population dans le Monde.

De plus, à l'heure où nous écrivons, les acteurs de la pêche fraîche française sont confrontés à des problématiques de niveau des prix de vente. Ces difficultés proviennent d'une part de la concentration des acheteurs (GMS) et d'autre part de la crise économique affectant les pays grands consommateurs de poissons (exemple : l'Espagne). Enfin, le marché français commence réellement à être inondé de produits provenant de pays étrangers hors Communauté Européenne.

Nous remarquons également une inadaptation des structures actuelles de commercialisation de la pêche fraîche sur nos côtes (marché à la criée).

Un élément remarquable est celui du particularisme de chaque entreprise de pêche. En effet, notre expérience du secteur nous montre que pour un segment donné, une pêcherie donnée, des artisans ou armateurs ayant une flotte quasi similaire n'ont pas du tout les mêmes résultats entre eux compte tenu d'une part de leur stratégie d'exploitation et d'autre part de leur structure financière.

Dans le cadre de l'élargissement de l'Union Européenne à 27 membres, le FEP (Fonds Européen pour la Pêche) a fait suite à l'IFOP pour la période 2007-2013.

La Commission a approuvé en janvier 2008 le programme opérationnel français pour cette période, permettant ainsi à la France d'accéder au financement communautaire du FEP : sur 436,2 millions d'€ de dépenses publiques autorisées, 216 millions d'€ seront issus du FEP (dont 34 millions d'€ pour les DOM). Notons cependant, que ce montant est en recul par rapport à celui attribué par l'UE sur la période 2000-2006 (278 millions d'€).

Par ailleurs, suite à une impulsion des milieux environnementalistes, la profession a pris conscience depuis plusieurs années de la préservation nécessaire des ressources futures ; des actions ont été engagées en ce sens, notamment à l'initiative des professionnels.

Pour conclure, compte tenu de notre expérience, il convient certes, d'encadrer le niveau de prélèvement de la ressource (licences, TAC, quotas, PPS,...). Mais nous estimons que les Pouvoirs Publics et la population en général, n'ont toujours pas compris qu'une grande partie des pêcheurs et armateurs français ont réellement un comportement vertueux en termes de pêche responsable, permettant d'assurer sur le long terme la sécurité des approvisionnements alimentaires.

Conclusion



L'Économie Maritime manque encore d'indicateurs économiques fiables, consolidés et régulièrement mis à jour. Nous espérons que nos travaux contribueront à une amélioration de cette situation.

Traversant la plupart des secteurs de l'économie française, elle bouleverse bien des typologies préétablies, y compris dans la façon de mesurer la création de richesse.

Un travail important reste à conduire pour faire émerger des indicateurs fiables y compris pour des activités non marchandes, à l'exemple de l'action de l'État en mer ou encore la recherche scientifique.

En conclusion, nous souhaitons souligner quelques **enjeux importants** :

Les énergies marines renouvelables, dont il a longtemps été question dans le cadre du Grenelle de la Mer, qui représentent aujourd'hui un thème de recherche essentiel, et un potentiel fort à la fois pour les industriels mais aussi pour les futurs exploitants énergéticiens. Les acteurs économiques restent peu nombreux, les technologies foisonnent et connaissent des stades de développement disparates, mais celles plus matures auxquelles nos voisins européens adhèrent comme l'Éolien offshore, peinent à émerger en France et génèrent peu d'emplois dans la fabrication de ces équipements. Pourtant le changement de «braquet» est nécessaire, notamment pour atteindre les objectifs de panachage des sources énergétiques souhaités par le Grenelle de la Mer et pour faire de cette industrie un outil d'exportation de notre savoir-faire.

L'enseignement maritime vient de subir avec succès une évaluation indépendante suivie d'un récent audit de l'Organisation Maritime Internationale. La formation maritime française entre dans un système de normes de qualité. Il montre une rare transparence puisque c'est un des seuls au monde qui affiche en ligne à la fois l'ensemble de ses filières de formation, la réglementation et le contenu de toutes ses formations.

L'implication de l'État en mer et la place de la France dans les organisations internationales, notamment à l'échelle européenne, méditerranéenne et mondiale.

Citons par exemple, la sécurité assurée aux bâtiments et aux marins, dans le cadre des opérations de défense contre la piraterie, la négociation des accords de pêche, la construction et la fourniture d'un cadre juridique et économique solide pour nos entreprises, et enfin la régulation des conditions d'exploitation de la ressource.

La réforme en cours de l'exploitation des Grands Ports Maritimes.

La réorganisation de l'environnement juridique de l'exercice de la pêche maritime.

Enfin, bien que notre enquête laisse apparaître un relatif optimisme des différents acteurs du secteur maritime, notre cabinet constate que le très net ralentissement de l'économie maritime se poursuit en 2009 car, sur la base de nos dernières données disponibles, notre indicateur continue de plonger.

Par contre, nous croyons, au regard des résultats de notre questionnaire, mais aussi en observant les toutes dernières tendances du troisième trimestre 2009, à une stabilisation, voire à une légère reprise de l'économie maritime.

Entre rêves, angoisses, déceptions, peurs, joies et bonheurs, la Mer et son économie ont réellement une capacité à nous faire tous vibrer.

Au final, notre baromètre montre qu'une grosse dépression a touché notre économie maritime, mais que la pression remonte légèrement et devrait normalement dépasser les 1010 hp en 2010.

乃

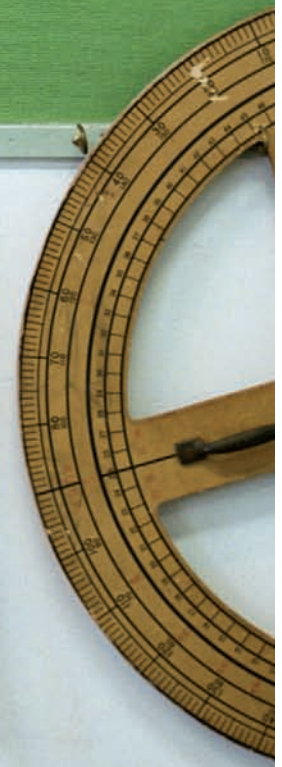
16

Note méthodologique

(木)

日直

(
山田
田口
復龍
理)
)



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.

Secteurs Maritimes du Cluster Maritime Français	Différenciations PwC
Les armateurs français	Nous avons retenu la dénomination de Shipping
Le service au shipping a été isolé	
Offshore parapétrolier / gazier	Inchangé
Construction et réparation navales	Inchangé
Sécurité / Sûreté	Inchangé
Environnement	Inchangé
Les énergies marines renouvelables	Inchangé
Les ports	Nous avons rattaché les ports de pêche à la Pêche et les ports de plaisance au nautisme
La logistique	Inchangé
L'action de l'État en mer	Inchangé
Le nautisme	Nous avons intégré les ports de plaisance
La recherche scientifique marine	Inchangé
La pêche et les produits de la mer	Nous avons intégré les ports de pêche
L'assurance maritime	Inchangé
Le courtage maritime	Inchangé
Le financement maritime	Inchangé
La classification	Inchangé
La formation et l'emploi maritimes	Inchangé
Autres activités liées à l'économie maritime	Non spécifiquement couvert

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.

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.

SECTEUR MARITIME	APE 2008	NAF 700	Portion de	LIBELLE
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	LIBELLE
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
L'assurance maritime	0893Z	144Z	X	Production de sel
	6622Z	672Z	X	Activités des agents et courtiers d'assurances
	6520Z	660A & 660C & 660F	X	Réassurance

SECTEUR MARITIME	APE 2008	NAF 700	Portion de	LIBELLE
	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

Remerciements

Nous souhaitons remercier les dirigeants du journal «le marin» pour la confiance qu'ils nous ont témoignée en nous proposant ce projet.

Nous souhaitons également remercier les associés et les équipes de PricewaterhouseCoopers et de Landwell.

Nous remercions chaleureusement l'ensemble des personnes interviewées dans le cadre de notre enquête ainsi que l'ensemble des fédérations professionnelles, leurs secrétaires généraux et leurs présidents.

Contacts

Christian Kermarrec

christian.kermarrec@fr.pwc.com

33 2 98 10 31 03

PricewaterhouseCoopers Entreprises

9 rue du président Sadate

BP 1552

29105 Quimper Cedex

Gil Sandillon

gil.sandillon@fr.pwc.com

33 2 51 84 36 36

PricewaterhouseCoopers Advisory

34 place Viarme

BP 90928

44009 Nantes Cedex 01