



21 décembre 2009



Projet de rapport d'étape sur les métiers liés à la croissance verte

**Comité opérationnel Grenelle de la mer « formation, pluri-activités, social »
chargé du comité de filière MER**



Projet de rapport d'étape sur les métiers liés à la croissance verte
Comité opérationnel Grenelle de la mer « formation, pluri-activités, social » chargé du comité de filière MER

Exposé du travail : participants, organisation des réunions et résultats

Le comité opérationnel « formation, pluri-activités, social » issu des travaux du Grenelle de la mer s'est également vu confier par la secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat, le 16 novembre 2009, la mission de contribuer au plan de mobilisation nationale sur les métiers liés à la croissance verte pour ce qui concerne le secteur maritime.

Le comité opérationnel, constitué suite à la lettre de mission adressée par le ministre d'Etat au président du comité en date du 16 novembre 2009, s'est réuni une première fois le 30 novembre 2009. Cette réunion de méthodologie a été l'occasion de présenter aux membres du comité la mission confiée, en particulier le volet consacré à la filière mer. Compte tenu des thématiques liées aux métiers issus de la croissance verte, le comité a souhaité élargir sa représentation afin d'y associer un certain nombre d'autres spécialistes et représentants issus des différents collèges. La liste est jointe en annexe.

Compte tenu des calendriers et délais serrés le comité n'a pu réunir qu'une session plénière le 15 décembre 2009 de 9h30 à 17h00. Un questionnaire avait été préparé au préalable et adressé à tous les membres invités (52). 7 questionnaires ont été reçus en retour et quelques contributions écrites. La session du 15 décembre a réuni 22 personnes quasiment toutes issues du milieu maritime traditionnel, les personnalités invitées ou représentant d'organismes plus transversaux n'ayant pu participer ou être représentées, ce que l'on ne peut que regretter car leur avis et leurs données font défaut. Les discussions ont donc plutôt envisagé la problématique autour de la profession de marin, sans pouvoir apporter d'éléments nouveaux et concrets sur les secteurs associés à la mer, à l'exception de la question des éoliennes en mer.

Le rapport présenté correspond donc à une synthèse des premiers échanges mais il témoigne de l'existence de secteurs qui demanderaient un éclairage particulier. C'est pourquoi il mérite plus le qualificatif de rapport d'étape. La brièveté des délais n'a pas permis davantage qu'il soit validé par le groupe, validation qui ne pourra intervenir qu'à la prochaine séance du comité qui se tient mardi 5 janvier 2010 à 10h00 (qui sera son point 1 de l'ordre du jour).

Un appel aux personnalités qui n'ont pu être présentes le 15 décembre 2009 est lancé pour l'enrichir de leurs observations écrites, nonobstant les ajouts ou amendements suggérés par les participants, et à siéger lors de cette prochaine séance.

Enfin, il a été relevé que certains comités ou groupes tels que la mission « démantèlement des navires », la mission « navire du futur », le comité de filière « énergies renouvelables »..., étaient saisis et apporteraient sans doute des éléments de réponse plus spécialisés au présent sujet. Le présent rapport d'étape leur est adressé en les invitant à la même démarche collaborative.

En annexe du présent rapport d'étape, on trouvera :

- la liste des membres du comité et la liste des participants ;
- le compte-rendu des échanges de la réunion du 15 décembre 2009 ;
- le questionnaire issu des consultations ;
- différentes contributions : CAS, AGLIA-CNPMEM, SER (éoliennes en mer dont le cas allemand).



Introduction : présentation de la filière « mer »:

Les activités maritimes constituent un réel enjeu économique ; elles comptent environ 500 000 emplois, en incluant le tourisme littoral. Malgré l'absence de certains des interlocuteurs, la question du périmètre de la filière « mer » a été posée : jusqu'où faut-il traiter dans un même ensemble des métiers qui ont la mer en partage ? En tout état de cause, le secteur se caractérise par une très forte diversification, il embauche mais manque aussi de candidats dans certaines branches. Sur les 500 000 emplois on compte environ 43 000 marins. En 40 ans, le secteur maritime traditionnel a connu un recul certain de l'emploi : 75% des navigants ont disparu, conséquence de la conjonction d'un ensemble de facteurs : réduction des flottes de commerce et de pêche, effectifs moins nombreux à bord des navires, mondialisation dès les années 1970 avec internationalisation du secteur du transport maritime, hausse de la productivité du fait des progrès techniques,... Pour autant, l'emploi dans le maritime ne peut être limité aux seuls marins compte tenu des emplois à terre qui leur sont liés (on estime qu'un emploi de navigant génère quatre emplois à terre), et **l'économie maritime devrait donc s'entendre largement** incluant jusqu'au tourisme littoral par exemple.

Les données chiffrées du secteur ainsi étendu restent néanmoins assez laconiques et surtout elles sont statiques. Il n'y a actuellement pas d'outil statistique permettant d'avoir une vision globale, dynamique et évolutive de l'économie maritime hors le suivi que l'on peut avoir des navigants qui cotisent au régime de protection sociale des marins. Ce suivi dynamique n'est plus assuré quand les marins quittent ce statut de navigants. La création des observatoires des métiers maritimes tant dans le secteur du commerce que de la pêche devrait permettre de disposer à moyen terme d'une image plus dynamique du secteur et de ses postures. Il faudrait les étendre aux autres métiers, et surtout les consolider. Le détail des différents secteurs est précisé dans le tableau suivant :



Les activités maritimes en 2007

Unités : million d'euros, effectifs

	2007			2005 (5)		
	Chiffre d'affaires	Valeur ajoutée	Em ploi	Chiffre d'affaires	Valeur ajoutée	Em ploi
Secteur industriel		25 485	430 104		20 176	385 337
Tourisme littoral	33 870	11 080	242 558	28 550	9 220	207 684
Produits de la mer		2 179	43 835		2 363	48 989
<i>Pêches maritimes</i>	1 015	634	11 396	1 036	643	11 937
<i>Aquaculture marine</i>	608	426	10 394	592	414	11 187
<i>Filière algues</i>	425	110	1 655	300	185	1 800
<i>Halles à marée</i>	60	50	1 500	60	50	1 500
<i>Mareyage et commerce de gros</i>	4 009	447	7 740	4 302	433	8 579
<i>Transformation</i>	2 801	512	11 150	3 150	638	13 986
Construction navale		2 272	48 429		1 775	38 107
<i>Navires civils</i>	1 065	211	3 650	617	77	3 708
<i>Navires de défense</i>	2 126	834	11 995	2 324	912	12 159
<i>Équipement naval</i>	2 300	600	22 000	1 000	300	12 000
<i>Réparation navale</i>	302	99	1 533	213	76	1 667
<i>Construction nautique</i>	1 573	528	9 251	1 271	410	8 573
Transport maritime et fluvial		7 098	54 704		4 278	52 642
<i>Transports maritimes et côtiers</i>	10 469	4 712	14 346	7 726	1 999	13 307
<i>Transports fluviaux</i>	633	235	3 822	571	216	3 912
<i>Assurances maritimes</i>	1 277	508	4 183	1 256	553	4 398
<i>Services portuaires maritimes et fluviaux (1)</i>	1 297	949	8 706	1 271	920	9 685
<i>Manutention portuaire</i>	1 035	694	5 638	901	590	5 192
<i>Autres professions portuaires (2)</i>			18 009			16 148
Extraction de matériaux marins (3)	75	25	100	25	10	100
Production d'électricité	nd	nd	6 539	nd	nd	6 475
Travaux maritimes	1 296	381	4 720	1 000	308	3 499
Câbles sous-marins	758	150	1 419	613	110	1 641
Parapétrolier offshore	8 000	2 300	27 800	6 100	2 112	26 200
Secteur public non marchand (4)		2 140	55 944		1 861	59 570
Marine nationale		1 750	49 279		1 481	53 259
Intervention publique		200	3 300		200	3 300
Recherche marine civile		190	3 365		180	3 011
Total général		27 625	486 048		22 037	444 907

(1) Dont établissements portuaires et consignation.

(2) Emploi hors établissements portuaires, manutention, pilotage, lamanage, remorquage. Emplois consignation inclus.

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

(4) Estimation Ifremer de la valeur ajoutée des services publics à partir des charges de personnels. Données état-major de la Marine, DGITM et organismes de recherche.

(5) Données révisées

nd: non disponible.

source :Ifremer-Département d'Economie Maritime 2009



I - Le secteur des pêches maritimes

Un secteur en permanente adaptation

Au sein de l'Union européenne la France métropolitaine était en 2005 le 3ème producteur de produits de la pêche maritime. Elle contribue à environ 16% de la production totale en valeur estimée à 16,5 milliards d'euros. Le secteur est confronté, comme dans l'Union européenne en général, au problème de la surexploitation de la ressource halieutique. Le « plan d'avenir pêches » mis en place dans le cadre des objectifs de restauration des stocks halieutiques du Sommet mondial du développement durable (Johannesbourg, 2002) porte sur la gestion de la ressource (quotas et autorisations de pêche), la sélectivité des engins et la valorisation de la production. La nécessité d'adapter les capacités de capture à l'état des stocks européens a également conduit à une réduction continue de la flotte de pêche avec des plans successifs de sortie de flotte des navires de pêche, accompagnée de programmes d'aides publiques. Ces ajustements ont été significatifs avec une réduction de la flotte de 50% depuis 1990 et une diminution forte des emplois. Les objectifs de « rendement maximal durable » fixés pour les stocks confirment la nécessité de la poursuite de l'adaptation du secteur, même si la situation doit être regardée stock par stock.

L'un des engagements forts du Grenelle de la mer concerne la contribution de la France à la réforme de la politique commune de la pêche (PCP) qui va débiter en 2010. Cette réforme est capitale pour l'économie du littoral.

Les membres du comité opérationnel ont été interrogés sur les caractéristiques de cette reconversion du secteur des pêches maritimes : douce ou brutale, limitée ou longue. Y-a-t-il des transitions autres que la fin des activités considérant que les autres exemples français de secteurs en restructuration montrent une difficulté à faire face à ces moments de forte évolution : incapacité à entrer dans les systèmes de formation qui existent pour évoluer, immobilité. Les membres du comité ont plutôt considéré que le secteur s'est adapté aux différents plans successifs mis en place depuis 20 ans et qu'il a donc intégré cette adaptation permanente due à la réduction de la ressource. Les marins touchés par les arrêts de navires se sont reconvertis sur d'autres navires de pêche, ont rejoint d'autres métiers à la mer (notamment offshore), ont bénéficié des programmes sociaux d'accompagnement (retraites anticipées),... Les caractéristiques de l'impact sur les métiers ne sont pas clairement identifiées mais le secteur ne connaît pas de chômage notable. La profession mise donc sur sa capacité d'adaptation permanente, de rebond et intègre la notion d'avenir. Elle va encore devoir évoluer dans ses pratiques mais il n'y aura pas de nouveaux métiers attendus.

Le secteur de la transformation des produits de la mer devrait être impacté par la croissance verte qui peut avoir un effet sur la valorisation des produits de la mer et développer les métiers de la transformation. La transformation des produits de la mer ne représente qu'un peu plus de 2,5% du chiffre d'affaires des industries agroalimentaires mais elle se distingue par son dynamisme, le chiffre d'affaires ayant progressé de 26% de 2000 à 2005 contre 10% dans l'ensemble du secteur agroalimentaire. Le segment le plus important est celui des préparations et conserves à base de poissons suivi de celui des poissons frais, réfrigérés et congelés. Les métiers liés aux produits de la mer pâtissent cependant eux aussi d'un déficit d'attractivité (fileteurs). L'importation de produits lointains pourrait être freinée par le mouvement général en faveur de l'imposition du coût réel des produits (imputation du coût réel de transport) ou la préférence pour les cycles courts.

L'aquaculture pourra avoir vocation à se développer dans le contexte d'une production halieutique en réduction.



La nécessaire prise en compte de l'accompagnement social des évolutions par la nouvelle politique commune des pêches (PCP)

L'objectif du développement durable est de favoriser l'émergence d'équilibres viables reposant sur les trois piliers fondamentaux que sont les composantes économique, sociale et environnementale. Ce troisième volet humain et social est essentiel car il est au coeur de l'enjeu et condition de la réussite ou de l'échec de la mutation du secteur des pêches maritimes. La nouvelle PCP doit donc être volontariste en matière sociale et prendre en compte le facteur humain. Ce point est déterminant dans les chances de succès, l'adhésion au système tout entier et le développement d'une filière viable. L'adaptation de la profession de marin pêcheur aux impératifs de développement durable de la ressource est conditionnée par ces éléments.

La réforme de la politique commune des pêches doit donc viser les objectifs suivants :

- la reconversion des filières : toute réduction de la taille des flottes de pêche aura un impact social fort. La capacité de reconversion sera une des conditions nécessaires de la transition ;
- formations : faciliter les mobilités professionnelles entre les différents secteurs du monde maritime mais aussi vers le secteur terrestre afin de favoriser et promouvoir la diversification des activités en sachant prendre en compte les périodes d'interruption de l'activité liées à la gestion de la ressource ;
- harmoniser les règles sociales au niveau communautaire afin de garantir des conditions de concurrence égales entre les pays membres ; la convention internationale du travail n°188 de l'organisation internationale du travail (OIT) sur le travail dans la pêche ne bouleversera pas l'équilibre des différents Etats au niveau communautaire, compte tenu des standards minimaux qu'elle définit. Il conviendra d'aller plus loin que cette seule convention, qui prendra en compte cependant l'ensemble des pêcheurs, quel que soit leur statut, indépendants ou salariés, afin de rechercher de véritables voies de progrès en matière de couverture sociale, droit du travail, garantie de rémunérations ;
- la diversification du secteur avec de nouveaux modes d'organisation du travail : acceptation et gestion des périodes de non activité de pêche en mer (moins de jours de pêche), développement d'activités complémentaires telles que le pescatourisme, la participation à la lutte contre les pollutions marines (gestion des macro déchets,...), ... ;
- renforcer les conditions de sécurité au travail par une meilleure prise en compte du facteur humain afin de prévenir les accidents du travail en mer : prise des repos, effectifs suffisants à bord, veille et fatigue, ... ces points renvoient à la question de la responsabilité sociétale des entreprises qui est partie à la croissance verte ;
- continuer à attirer des marins : les difficultés et la reconversion du secteur vont encore amplifier le manque d'attractivité du métier de marin pêcheur ;
- promouvoir un meilleur respect des conditions de travail des pêcheurs des pays tiers : la promotion de la convention n°188 de l'OIT sur le travail dans la pêche devrait permettre, au niveau international, l'intégration de la dimension sociale dans la gestion de la ressource et la lutte contre la pêche illégale ; ce socle social minimal qui relèvera les standards de certains pavillons devrait être pris en compte dans les accords de pêche, notamment ceux conclus entre l'Union européenne et les pays tiers. Ce point est important car il impacte les produits liés à l'importation de produits de la pêche.

Le secteur des pêches maritimes va donc poursuivre son adaptation et le métier de marin pêcheur va être fortement impacté dans son rythme et dans ses pratiques mais les membres du comité ont insisté sur la nécessité d'offrir un avenir à la profession.



Les évolutions du métier de marin pêcheur

L'organisation du travail à la pêche va devoir être reconsidérée avec une pêche moins intensive, des modes de capture plus sélectifs et moins énergivores, des pratiques écolabellisées, une organisation sûrement différente du temps à la mer et à terre. Il sera nécessaire d'imaginer une nouvelle gestion du temps notamment lors des périodes d'interruption de l'activité liée aux repos biologiques, fermeture de zones, etc.... Une diversification des activités devra aussi être recherchée en complément. En effet, il a été noté que cette diversification ne pouvait être que secondaire dans l'activité et ne pouvait en aucune façon constituer la solution aux mesures d'adaptation de la pêche. Deux exemples ont été cités : la récupération des macro déchets et le pescatourisme.

La récupération des macros déchets : l'implication des marins pêcheurs dans la protection de l'environnement s'est traduite par le développement d'une activité spécifique consacrée au nettoyage des macros déchets en mer, les impacts des éléments visibles, solides et abandonnés par l'homme sur l'environnement et sur l'activité économique étant devenus trop importants pour être ignorés.

Les activités liées au nettoyage de la mer, à savoir le ramassage des engins de pêche perdus et des déchets (autres que ceux produits par les équipages), sont pour la première fois prises en compte comme activités professionnelles à part entière et sont soutenues par le Fond Européen pour la Pêche et par les contrats bleus, conventions visant à encourager des pratiques de pêche particulièrement respectueuses de la ressource et des actions permettant de contribuer à la protection et à une meilleure connaissance de l'environnement marin. Pour 2008, environ 600 navires ont été concernés par les contrats bleus et 390 par la mesure relative au nettoyage de la mer.

Les réflexions et les expérimentations en cours sur l'adaptation nécessaire des navires à cette nouvelle fonction mais aussi, l'importance des dispositifs de réception et de traitement envisagés, renforcent l'idée d'une nécessaire pérennisation.

Cette fonction de protection et de nettoyage de la mer peut participer à conforter l'activité des marins pêcheurs qui la mettent en œuvre, en créant une diversification qui les pose en promoteurs des usagers responsables de la mer. Elle répond à une nécessité sociale et économique pour la navigation, s'inscrit dans la durée et offre la perspective d'un complément de revenu durable.

Le pescatourisme : la pratique de l'activité de pêche-tourisme par les navires professionnels est l'une des options de diversification offrant un fort potentiel pour des régions côtières attirant un flux touristique important. En tant qu'offre culturelle en matière de loisirs, le développement de cette activité, en plus de pouvoir améliorer la rentabilité des entreprises du secteur, jouerait un rôle important dans la découverte de la culture de la mer et des hommes qui en vivent. Alors que le tourisme de masse peut constituer une menace pour le maintien et la cohésion des communautés côtières, le développement de cette activité participerait au contraire au renforcement des identités culturelles. Des exemples de réussite existent en Espagne et en Italie. Aujourd'hui les conditions de ce succès n'existent pas en France. Le cadre réglementaire, qui a commencé à évoluer, doit encore faire l'objet d'une attention particulière tant pour ce qui concerne les questions relatives à la sécurité du navire, au statut de l'activité et des personnes embarquées, au régime fiscal des entreprises. Un groupe de travail AGLIA – comité national des pêches auquel seront associées les administrations concernées doit préparer des propositions concrètes.



Le cas particulier de la conchyliculture, activité verte par nature

Le secteur de la conchyliculture ne connaît pas de besoins marquants à ce jour car le personnel qualifié continue de pouvoir être recruté. Il n'y a pas d'extension des concessions sur le domaine public maritime mais on assiste plutôt à une concentration des entreprises, le secteur étant passé en quelques années de 10 000 à 5 000 exploitants pour une surface et une production égales. L'importance du secteur conchylicole permet à la France de se placer au deuxième rang des pays producteurs européens d'aquaculture marine. Néanmoins l'avenir du secteur dépendra de son accès aux zones côtières sujettes à des contraintes réglementaires et de la qualité des eaux côtières facteur déterminant pour la conchyliculture. La conchyliculture est victime de la pollution qui pour l'essentiel vient de terre avec les rejets agricoles ou des communautés urbaines. La plus grande prise en compte des obligations environnementales devrait avoir un impact positif sur le secteur avec une réduction des pollutions. Néanmoins il n'y a pas de développement notable prévu.

Le secteur est déjà vert par nature car la conchyliculture rend des services écosystémiques (sentinelle de la qualité de l'eau, piégeage de l'azote, ...) mais des améliorations restent à faire dans le cadre d'une plus grande prise en compte de l'environnement (peintures des navires, paysage, gestion des espèces invasives...). C'est le seul élevage 100% naturel (aucune alimentation apportée, aucun médicament).

II - Le transport maritime :

Un secteur mondialisé et cyclique

Sur un plan d'ensemble, comparées au fort repli intervenu lors de la décennie précédente, les dix dernières années ont été marquées par une stabilisation des effectifs de la flotte des navires de commerce français et par une consolidation de sa composition de la flotte, oscillant entre 205 et 215 navires de plus de 100 unités de jauge. La flotte française se situe au 26^{ème} rang des flottes mondiales (navires de plus de 300 unités de jauge) et au 8^{ème} rang européen.

La décennie écoulée a vu le mouvement général de renouvellement de la flotte se maintenir. Ces entrées en flotte ont fait baisser l'âge moyen de la flotte de 15,1 ans en 1999 à 6,9 ans au 1^{er} janvier 2009. La flotte française est ainsi beaucoup plus récente que la flotte mondiale dont la moyenne d'âge s'élève à 16,1 ans et que la flotte européenne dont l'âge moyen est de 13,5 ans. Le nombre limité d'unités de grande taille de la flotte de transport sous pavillon français ne donne pas une vision exacte de la situation des armements français de transport maritime dans le contexte mondial. La flotte contrôlée, propriété d'intérêts français ou gérée depuis la France, est estimée à environ 500 navires.

Dans un contexte concurrentiel mondialisé, le tissu armatorial français offre, avec quelques grandes entreprises et un ensemble d'entreprises moyennes spécialisées, une gamme assez complète de services, largement offerte à l'étranger puisque les deux tiers des tonnages transportés ne relèvent pas du commerce extérieur de la France. Il compte, en 2008, 110 entreprises actives quasiment dans toutes les activités maritimes : du vrac au remorquage, des passagers aux conteneurs. L'armement français s'est également développé dans deux spécialités : les navires de services opérant sur les secteurs hautement concurrentiels des câbles sous-marins de télécommunication (deux armements) et le ravitaillement par navires spécialisés de plate-formes pétrolières offshore (un armement exploitant plus d'une centaine de navires).



Bien placé sur un nombre important de grands trafics internationaux, notamment ceux à destination ou en provenance de la Chine ou de pays émergents, il participe activement aux trafics Nord-Sud et se maintient au cabotage international en Europe et Méditerranée.

Jusqu'en 2008, le secteur apparaissait en phase avec la croissance mondiale du transport maritime. A partir de l'automne 2008, le brusque arrêt de la croissance a bouleversé le fonctionnement du secteur. Au niveau mondial, la demande de transport a diminué de 30% depuis fin 2008, en tirant les prix vers le bas. Cette évolution a affecté tous les modes de transport, avec des proportions variables par secteur. Les derniers mois ont été caractérisés par un effondrement des taux de fret et le recours massif au désarmement des navires. Les compagnies françaises, dont l'activité se déploie essentiellement à l'échelle mondiale, se retrouvent affectées par l'ensemble des évolutions récentes du secteur maritime.

La réconfiguration de l'économie mondiale ces dernières années a déterminé un fort accroissement des échanges internationaux par la mer et des changements importants au niveau de la géographie des trafics. Conséquence de l'élargissement des aires géographiques d'échanges et de l'augmentation des trafics, la réorganisation du transport maritime s'est accompagnée d'une augmentation de la taille des unités de transports. Or, la forte réduction des échanges commerciaux, à partir de l'automne 2008, contraint l'industrie maritime à revoir sa stratégie. Les armements, propriétaires de navires, affréteurs et courtiers s'inquiètent de la surcapacité croissante en navires qui interviendra d'ici fin 2011 et estiment que, si des mesures spécifiques ne sont pas prises, les taux de fret resteront longtemps à un niveau très bas. Face à cette situation, les stratégies envisageables ou mises en place sont variables selon les secteurs : elles peuvent aller de la suspension des services ou l'annulation des nouveaux ordres (avec un impact lourd sur l'industrie navale) à la réduction des coûts d'exploitation via, par exemple, les regroupements de lignes, le renforcement de partenariats, le changement des routes en fonction des évolutions des prix des carburants et au démantèlement anticipé des unités les moins rentables.

Un secteur au coeur des enjeux de la croissance verte

En sus des évolutions cycliques que connaît le secteur du transport maritime de façon récurrente, celui-ci va devoir faire face à différents enjeux à court et moyen terme. De manière générale, le transport maritime se caractérise comme un mode de transport moins polluant à la tonne transportée que le transport routier ou le transport aérien, les rapports étant variables selon le type de navires et de produits transportés. A titre de comparaison, 4000 conteneurs EVP chargés ou déchargés sur un navire correspondent à 2000 camions ou 45 trains complets de 90 EVP ou 20 barges de 200 EVP. Dans un contexte de stabilité ou de croissance économique le transport a donc vocation à croître. Les défis à résoudre à court terme sont donc les suivants avec leurs impacts sur l'emploi :

- la définition et le développement des navires du futur – navires verts – dans un contexte de contraintes liées la réduction des gaz à effet de serre et aux carburants (un groupe de travail issu du Grenelle de la mer en a la charge) ; ces nouvelles techniques de construction constituent un gisement d'emploi en termes de recherche et développement ;

- la conception des biens d'équipement et de réparation navale des navires connaîtra une évolution considérable du fait des besoins d'efficacité énergétique, de recyclage, de conception et d'utilisation de matériaux nouveaux, d'intégration d'équipements et de procédés industriels de gestion des déchets (des soutes et eaux de ballast notamment). Il y aura nécessité, pour les écoles d'ingénieurs, de faire évoluer leurs formations en fonction de ces perspectives ;

- le défi du gigantisme : la tendance actuelle à la construction de navires de plus en plus grands pose un certain nombre de questions : formation et qualification de équipages, besoins logistiques et accueil dans les ports, gestion des déchets issus de ces navires, renforcement des moyens de surveillance de la navigation, accroissement du risque écologique... ;



- le développement du cabotage maritime (transport maritime à courte distance) dans le cadre des objectifs de décongestion des réseaux routiers ;
- le développement de l'intermodalité ;
- le développement du transport combiné permettant d'acheminer des marchandises de porte à porte dans la même unité de chargement (conteneur ou caisse mobile) ou le même véhicule routier, en utilisant le rail, la voie d'eau ou la mer pour le parcours principal à longue distance.

Le transport maritime a donc vocation à se développer mais il doit tout d'abord assumer les variations fortes de la crise actuelle. Les évolutions liées à l'exploitation des navires devraient conduire moins à des métiers nouveaux qu'à des pratiques adaptées. Le volet quantitatif est difficile à évaluer. Par ailleurs, pour ce qui concerne l'emploi de marins, la situation du transport maritime se place dans un contexte fortement mondialisé avec appel à une main d'œuvre en provenance de multiples pays. Le développement du cabotage maritime comme une alternative à la route fait partie des objectifs liés à la croissance verte. Cette perspective est confrontée cependant à de fortes difficultés concrètes de mise en œuvre, notamment dans le cadre de la concurrence actuelle avec la route, dont le coût est peu élevé, mais aussi des habitudes des opérateurs de la chaîne de transport. Le temps, le coût et les contraintes administratives des ruptures de charge jouent aussi un rôle dissuasif. Les effets à terme de ces évolutions sur l'emploi ne peuvent être définis.

III – les secteurs en développement

Les membres du comité ont cité différents secteurs susceptibles d'être prometteurs en terme d'emplois nouveaux mais dont les compétences requises apparaissent comme des compétences déjà existantes et qu'il conviendra d'adapter. Il n'y a donc pas de nouveaux métiers à attendre dans les secteurs cités à court terme. A plus long terme toutefois des évolutions ne sont pas exclues.

Industrie navale : les industries navales en France représentent environ 40 000 emplois. Une partie de ceux-ci sont très clairement menacés par la crise qui n'a pas encore fait connaître ses effets mais qui est bien là : ainsi, il n'y a plus de commandes civiles depuis plus d'un an. La perspective de la croissance verte apparaît comme une piste très sérieuse pour le secteur mais à ce stade cette croissance n'est pas encore une réalité. Afin de percer dans ce secteur, il est nécessaire de disposer d'ingénieurs de haut niveau. La croissance verte ne tiendra ses promesses que si la France dispose d'une formation en génie maritime de qualité. Plusieurs projets ont été présentés dans le cadre du grand emprunt national, tous dans la perspective de la croissance verte. Les différents projets sont les suivants :

- Projet « Ecoship » : intégration et évaluation de technologies innovantes sur un navire opérationnel ;
- Projet de développement du concept de navire Ferry Gaz ;
- Projet de développement et réalisation d'un nouveau concept de navire de pose, maintenance, démantèlement pour la filière des éoliennes offshore ;
- Projet de transbordeur électrique ou navette électrique ;
- Projet de développement d'une centrale flottante de démonstration d'énergie thermique des mers et réalisation de son système énergie ; ce projet, outre le fait qu'il implique la France d'Outre mer, recèle un formidable potentiel de croissance dans la zone intertropicale du globe ;
- Projet « concept ship » sur les nouveaux types de navires ;
- Projet « nucléaire civil embarqué » de développement d'un concept de module « énergie nucléaire embarquée » facile à déployer et à maintenir.



Ces projets présentés dans le comité opérationnel « navire du futur » du Grenelle de la mer, sont divers mais peuvent développer des dizaines de milliers d'emplois dans toute la filière et représentent tous les niveaux de qualification.

La gestion des navires en fin de vie ou des déchets issus des navires : des chantiers européens de démantèlement existent et traitent essentiellement aujourd'hui le marché de niches des navires limités aux eaux européennes, trop petits ou inaptes à la navigation pour être traités dans les chantiers extra communautaires. Ces chantiers reçoivent également beaucoup de navires de pêche et de bateaux fluviaux. Le potentiel très important de navires à déconstruire dans les années à venir conjugué à une évolution du cadre international devrait favoriser le développement de cette industrie. De très nombreux navires de plaisance sont d'ores et déjà à détruire et la question de leur déconstruction reste posée. La filière du démantèlement est aujourd'hui cependant en balbutiement comparativement aux enjeux. Elle peut être créatrice d'emplois ou participer à la reconversion de certains secteurs. La gestion des déchets issus des navires, notamment les boues issues des fonds de cales constituent également des pistes d'emplois potentiels. A terme l'enjeu des métiers nouveaux ou dérivés porte sur la conception des navires (en matériaux recyclables) et sur les techniques de recyclage elles-mêmes. Dans ces différents cas, il n'y a pas création *ex nihilo* de nouveaux métiers mais adaptation de métiers déjà existants.

Le tourisme: compte tenu de sa composition le comité n'a pas abordé la question du tourisme. Il a seulement été signalé que le tourisme littoral tel qu'il est pratiqué n'engendre aucun développement durable. Une économie littorale pourrait donc se développer et créer de nouvelles compétences dans le cadre d'une autre conception du tourisme.

La plaisance : l'industrie de la plaisance s'est engagée dans le développement de navires respectueux de l'environnement notamment en cherchant à appréhender le navire dans sa globalité. Dès sa production il s'agit de travailler sur la réduction des chutes, des consommables,... optimiser le navire ensuite du point de vue de son impact environnemental, notamment en installant des sources de production d'énergie renouvelable ; enfin, organiser le recyclage du navire. L'ensemble de ces problématiques tourne autour du développement de nouveaux procédés de conception et de travail, mais dans le cadre de métiers qui évoluent.

Les enjeux de partages de l'espace marin : ces enjeux ont été cités de nombreuses fois par les membres du comité compte tenu de la pression croissante qui s'établit sur cet espace. Les impacts anthropiques sur les ressources et l'environnement sont pris en compte de façon croissante. Des métiers pluridisciplinaires et à l'interface des compétences, le renforcement des approches écosystémiques, de l'interdisciplinarité dans les projets de recherche, et en particulier des disciplines de la bio-économie, devront donc être développés. Des gisements d'emploi sont également liés à la nécessité de renforcer les études d'impact sur l'écologie des milieux. La mise en place de parcs marins ou de zones Natura 2000 peut également constituer une source d'emplois verts non négligeable.

Il sera aussi nécessaire de former les élus représentant les professionnels afin de créer des acceptations et des dynamiques environnementales au sein des groupements professionnels.



Les perspectives de l'énergie éolienne en mer

La filière verte des énergies marines (énergie hydrolienne, marémotrice, houlomotrice, éoliennes en mer, énergie thermique des mers, de la biomasse marine et des gradients de salinité) est une filière en émergence. Compte tenu de la qualité des personnes présentes au comité, celui-ci n'a pu échanger que sur le sujet des éoliennes en mer.

Le Grenelle de l'environnement prévoit l'installation d'un parc éolien de 25 000 MW en 2020, dont 6 000 MW en mer. Cela suppose un rythme annuel d'installation en mer de 600 MW d'ici 2020 (soit 100 à 120 éoliennes), représentant plus de 1,5 milliard d'euros d'investissement chaque année. La réalisation de cet objectif implique la mise en place des infrastructures électriques et des fondations associées. Ce matériel devra en outre être assemblé, transporté, stocké puis installé sur les sites. La France dispose de nombreuses compétences dans le secteur maritime : construction navale, infrastructures maritimes, exploitation des gisements sous-marins, etc... qui peuvent être mises au service de cette nouvelle industrie énergétique. L'éolien offshore offre l'opportunité de développer une filière industrielle de production de machines aux côtés des nombreux équipementiers français déjà actifs dans ce secteur.

Aucun parc n'a encore été construit en France. Le projet le plus avancé se situe au large de Veulettes-sur-mer en Seine-Maritime et avait été retenu lors de l'appel d'offres lancé par l'Etat en 2004. Les premières éoliennes pourraient être installées dès 2010 et le parc complet mis en exploitation en 2011. Ce projet de parc est composé de 21 éoliennes. En dehors des emplois liés à la production des aérogénérateurs, le chantier pourrait générer plus de 120 emplois pendant un an et mobiliser ensuite une vingtaine de personnes pour la maintenance et l'exploitation. L'évaluation du besoin en personnels « marin professionnel » n'est pas définie à ce stade.

D'autres projets, moins avancés, sont également en cours d'étude. Le projet de parc éolien des Deux-Côtes se compose de 141 éoliennes. Le chantier, d'une durée de 3 ans, emploierait directement 700 à 900 personnes. Ensuite, 50 personnes pourraient travailler en permanence à l'exploitation et la maintenance du site. Le projet de parc de la baie de Saint-Brieuc comporte 40 éoliennes. Un projet est également porté au large de l'île d'Yeu, composé de 120 éoliennes. Il créerait environ 80 emplois permanents. Par ailleurs, plus d'une vingtaine d'autres projets sont répertoriés, sur les quatre façades maritimes françaises.

L'éolien marin représente donc un potentiel d'emplois industriels très important. Selon un rapport de l'Association européenne de l'énergie éolienne (EWEA) de janvier 2009, l'éolien représente actuellement 150 000 emplois au sein de l'Union Européenne. D'ici 2025, 360 000 emplois devraient être créés, dont environ 40 % dans le secteur offshore. Le développement d'un parc éolien en mer représente un investissement conséquent, de 500 millions à plus de 1 milliard d'euros. Les retombées locales en termes d'emplois seront nombreuses, aussi bien pour la fabrication de composants que pour l'installation et la maintenance qui nécessitent de faire appel à des entreprises locales et au secteur de la flotte de services. En associant les PME locales (industries électriques ou électroniques, construction, mécanique) au développement des projets, une partie de ces investissements pourra mobiliser le tissu économique régional. La filière éolienne offshore représente un secteur à fort potentiel pour relancer l'activité économique et la création d'emplois dans des secteurs actuellement touchés par la crise : métallurgie, chaudronnerie, mécanique, BTP, secteur aéronautique, ..

Le secteur maritime est directement concerné avec la construction navale, le secteur du service offshore pour lequel la France est très dynamique (offshore pétrolier), les marins professionnels et personnels à bord des navires (équipage à bord, ingénieurs, techniciens, ouvriers avec spécialités marines, spécialistes comme les plongeurs,...), les métiers liés aux installations portuaires,....



Enfin, il faut aussi compter avec l'ensemble des services associés : finances, logistique, sécurité, expertises, assurances, etc... Le secteur est porteur car on assiste déjà à des tensions pour la maintenance des éoliennes à terre (2 emplois pour 10-12 MW, peut être un peu plus en mer).

En Allemagne, où cette activité est déjà bien développée, on note que l'activité des ports de Bremerhaven et Cuxhaven, en phase de ralentissement économique, a été redynamisée grâce à l'implantation d'entreprises spécialisées dans l'éolien offshore ou qui ont opéré une reconversion prometteuse sur un marché dynamique. En 2010, ce sont près de 3 000 emplois qui seront totalisés sur ces deux sites alors qu'aucune éolienne n'est encore en mer, avec une grosse part de reconversion.

En soutenant la filière éolienne offshore, la France investira, à travers des acteurs de premier plan, dans des technologies innovantes et productives. Avec un objectif à l'horizon 2020 fixé à plus de 1 000 éoliennes en mer, plusieurs unités de construction de mâts, pales et autres composants d'éolienne, ainsi que des unités d'assemblage, pourraient s'implanter en France d'ici 2020. Ces nouveaux investissements pourraient être source de milliers d'emplois. L'activité peut être pérenne quand on vise l'exportation d'une telle production et du fait que les éoliennes durent une vingtaine d'années.

Il y a déjà des industriels et des compétences pour l'éolien terrestre et cette expertise et ce savoir faire peuvent être mis au service du maritime et être un relais de croissance pour le maritime et le portuaire. Il n'y a pas encore d'emplois à taille industrielle. Les besoins sont difficiles à estimer car il y a peu de retour d'expériences à ce stade. L'exemple allemand montre que le dispositif est créateur d'emplois. Un travail quantitatif et qualitatif d'évaluation des besoins et d'adaptation des besoins au secteur maritime est nécessaire à court terme afin de ne pas manquer le rendez vous.

IV – les compétences et les qualifications professionnelles

La nécessaire adaptation des filières de formation

Les difficultés récurrentes du secteur de la pêche, les crises successives, la difficulté du métier ont entraîné des désaffections assez forte d'élèves dans les lycées de formation préparant aux différentes fonctions de la pêche. Il y a donc une tension sur les métiers qualifiés de la pêche depuis plusieurs années et l'effet de forte tension sur l'emploi devrait apparaître dans quelques années. A cela s'ajoute une pyramide des âges défavorable avec une classe d'âge des jeunes sous représentée qui fait craindre la perte des compétences et des savoirs. Pour ce qui est de la conchyliculture, le secteur va bientôt bénéficier de titres de formation professionnels spécifiques et adaptés qui prennent en compte les spécificités de la profession.

La situation est différente pour les métiers du transport maritime où les formations sont plus longues et où l'on annonce des pénuries d'officiers dans les années à venir. La prospective et la visibilité sur la régulation de l'entrée dans les formations restent cependant délicates compte tenu du temps nécessaire pour former un officier de marine marchande (10 ans pour être commandant des navires les plus importants de marine marchande) et des impacts de la conjoncture sur un secteur très sensible aux aléas de l'économie mondiale. Dans le contexte de crise actuelle et de réduction des taux de fret, on assiste actuellement à des suppressions d'emplois au sein des grands groupes de transport maritime tandis que les dernières années étaient florissantes.

Compte tenu des contraintes de la vie à bord, de la qualité de vie qui a beaucoup évolué ces dernières années (équipages en moindre effectifs, multiplication des nationalités à bord, augmentation des cadences, escales raccourcies, ports éloignés des centres villes,...), des aspirations



à une vie de famille, ...les carrières sont également de plus en plus courtes. La tendance devrait se confirmer.

Les compétences des marins leur permettent de trouver facilement des emplois à terre dans les entreprises liées au secteur ou non. Compte tenu de ces carrières courtes il est nécessaire de favoriser les entrées, dans la profession, de personnels en provenance d'autres secteurs en cours de carrière afin de compenser une partie des départs. Ceci nécessite des adaptations du système de formation, notamment un développement du dispositif de validation des acquis de l'expérience. Au delà de l'acquisition de compétences techniques il est également impératif de veiller à l'apprentissage de la vie de marin et à ses spécificités de vie.

Le Grenelle de la mer a inscrit comme engagement de développer, d'adapter et de structurer les filières de formation aux métiers liés à la mer. C'est un élément essentiel de l'attractivité du secteur. Il s'agit ainsi de créer une filière cohérente de formations qualifiantes (universitaire et professionnelle) des métiers liés à la mer ainsi que les équivalences et passerelles adaptées et proposer des formations qualifiantes de niveau CAP à BTS.

Une réforme de l'enseignement maritime supérieur est en cours afin de porter une nouvelle ambition qui réponde mieux aux besoins des professionnels. La formation maritime doit bénéficier d'un meilleur ancrage dans l'enseignement supérieur avec la création de l'école nationale supérieure maritime (ENSM) qui doit fédérer les quatre écoles de la marine marchande actuelles. Cette école à haut niveau d'excellence délivrera le titre d'ingénieur et l'enseignement dispensé s'inscrira dans le schéma Licence-Master-Doctorat (LMD). Une activité recherche sera mise en place et les partenariats qui existent déjà avec différentes universités et écoles d'ingénieurs ainsi qu'avec le secteur professionnel seront développés voire élargis dans le cadre d'une ouverture internationale et professionnelle.

Il convient aussi de favoriser une plus grande synergie avec les autres formations maritimes. La formation professionnelle maritime secondaire est dispensée au sein du réseau des 12 lycées professionnels maritimes sous tutelle du ministère en charge de l'économie. Les formations conduisent à la délivrance des CAP, BEP et baccalauréats professionnels. Il est également nécessaire de dynamiser ce réseau dans une perspective de plus grande attractivité du secteur. La réforme actuelle de ces baccalauréats professionnels va permettre une diversification des débouchés et un renforcement de l'articulation entre les enseignements secondaires et supérieurs.

Au final, il s'agira de développer un réseau national à partir de l'ensemble des établissements intéressés par les questions maritimes, des pôles régionaux déjà constitués tels Le Havre, Marseille, Nantes associé au grand-Ouest et de renforcer les liens avec les formations universitaires déjà présentes. Ce maillage complet permettra de rendre compte du dynamisme du secteur et de le valoriser mais aussi de favoriser et d'accompagner l'émergence de nouveaux besoins ou compétences comme autant d'opportunités, pour les professionnels de la mer, de diversifier leur activité ou d'accueillir de nouveaux publics.

Le comité a souhaité cette plus grande cohérence et lisibilité de l'outil de formation comme étant aussi un des éléments d'une plus grande capacité du secteur à s'ouvrir à d'autres compétences et savoirs. Les échanges ont montré également que le réseau des écoles et lycées a prouvé sa capacité à s'adapter à la demande et à créer des formations adaptées aux spécifications particulières émanant des entreprises pour des besoins bien déterminés. Le réseau de l'école nationale supérieure maritime et des lycées professionnels maritimes constitue un maillon essentiel de la capacité du secteur à accompagner les évolutions du secteur et le développement de nouvelles compétences et spécialités.

Au moins cinq problématiques doivent pouvoir être développées afin de favoriser une plus grande fluidité du système :



- la reconnaissance des formations supérieures dans le système LMD : le dispositif actuel dépendant de l'éducation nationale devrait pouvoir être adapté et simplifié ;
- la lisibilité des cursus : les filières de formation de la marine marchande se déclinent en formation commerce, pêche et plaisance. Il faut distinguer les filières académiques des filières professionnelles mais également les filières monovalentes de la filière polyvalente. De tout temps la promotion sociale a été voulue et encouragée dans les cursus des navigants. Il est nécessaire de favoriser et développer le passage d'une filière à une autre (pêche vers commerce par exemple) ;
- le passage entre le secondaire et le supérieur : des passerelles existent mais celles-ci doivent être développées et encouragées ;
- les formations qualifiantes de niveau CAP et BTS : la mise en place du bac professionnel en 3 ans a supprimé les classes de BEP avec une entrée massive des jeunes en seconde professionnelle. Certains de ces élèves n'auront pas le niveau suffisant pour atteindre le bac professionnel et risquent de se retrouver en échec. Il faut donc revaloriser les CAP en leur attribuant de nouvelles prérogatives ce qui peut participer à une plus grande attractivité et une ouverture à d'autres métiers. Une réflexion doit également être menée afin d'offrir l'ensemble des possibilités d'évolutions aux élèves. Ainsi, il faudra à terme proposer une offre de BTS – qui n'existe pas actuellement – afin de permettre des débouchés sur d'autres secteurs d'activités tels que l'environnement, la protection du littoral, les ressources maritimes c'est aussi la capacité du secteur à s'adapter aux nouvelles compétences des acteurs de demain ;
- s'interroger sur l'hyper-spécialisation des CAP dans les secteurs de la conchyliculture et de la pêche afin de proposer aux jeunes concernés des formations permettant une meilleure employabilité.

La croissance verte va entraîner une mutation des spécialités plus que la création de nouveaux métiers. Les métiers actuels vont demeurer le socle des nouvelles pratiques issues de la croissance verte. Cela aura un impact important sur le dispositif de formation qui devra s'adapter. Celui-ci est jugé suffisamment souple pour répondre aux attentes mais il doit poursuivre sa mutation dans le cadre des évolutions majeures qui sont en cours. Le secteur a déjà connu les bouleversements issus du développement des automatismes, de la sécurité, de la qualité, de la sûreté,... la croissance verte procédera du même principe.

Le verdissement des formations

Un des engagements du Grenelle de la mer consiste à mieux sensibiliser les futurs navigants aux problématiques de respect de l'environnement : développer un référentiel de formation à destination des écoles de la marine nationale, de la marine marchande et des lycées maritimes sur les moyens de respecter la mer, le traitement des déchets, les pollutions marines, la sensibilisation aux milieux, assurer notamment la formation des équipages à l'environnement dans le cadre de la convention internationale de l'OMI (STCW) sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille. La convention internationale MARPOL définit les normes en matière environnementale et notamment pour ce qui concerne la prévention de la pollution par hydrocarbures et substances nocives, les rejets des eaux usés, les rejets des ordures, les rejets des gaz de combustion dans l'atmosphère ou les rejets des eaux de ballast. Cette convention est largement étudiée au niveau de l'enseignement de direction. Deux questions peuvent cependant se poser : cette convention socle est-elle suffisamment étudiée au niveau secondaire et au niveau opérationnel ? La seule étude de cette convention est-elle suffisante ?



Les nouvelles pratiques liées à la croissance verte vont entraîner de nouvelles formations. Dans un souci d'efficacité, de réactivité et de pragmatisme il est préférable d'envisager des stages courts et récurrents car les gestes évoluent régulièrement. Par ailleurs les référentiels de formation aux métiers maritimes sont déjà très lourds et la tendance est de toujours les compléter car les normes s'accumulent, notamment les contraintes liées à l'international.

Les entrées en cours de carrière, le développement de nouvelles pratiques, les carrières courtes vont entraîner des révisions des contenus pédagogiques, un développement de la formation par modules, la pratique des stages tout au long de la carrière.

Croissance verte, responsabilité collective et responsabilité sociétale des entreprises

Les membres du comité se sont souvent rejoints sur le principe que le développement durable est un état d'esprit et qu'il ne suffit pas seulement de former les uns et les autres mais il s'agit aussi de toute une éducation et d'un cheminement de vie. Il s'agit de retrouver des codes de conduite qui sont ceux d'une vie en société, renoncer à un certain individualisme mais aussi de mettre en oeuvre les textes de base qui restent encore non appliqués ou seulement partiellement tels que les directives sur la qualité des eaux, Natura 2000. La responsabilité sociétale des entreprises (RSE), déclinaison des principes du développement durable à l'échelle de l'entreprise, est un élément important mais le volet social en est une des composantes essentielles bien que souvent omise. La composante humaine et sociale est une des conditions de la réussite et de l'adhésion au système. La labellisation sociale sera complémentaire de la labellisation environnementale.



Conclusion :

Ce rapport d'étape présenté correspond à un premier échange mais il témoigne de l'existence de secteurs qui demanderaient un éclairage particulier

Avec environ 500 000 emplois, les activités maritimes constituent un réel enjeu économique.

Le secteur ne dispose pas d'un outil statistique permettant de disposer d'une vision claire et dynamique du secteur. La création des observatoires des métiers maritimes, et pas seulement dans le transport maritime ainsi qu'à la pêche, devrait permettre de disposer à moyen terme d'une image plus dynamique d'une de ses composantes.

Les métiers de la mer sont néanmoins pénalisés par un déficit d'image et d'attractivité auquel il faut apporter une réponse.

La croissance verte va entraîner de fortes modifications des pratiques, une mutation des spécialités mais il n'est pas escompté la création de nouveaux métiers. Les métiers actuels vont demeurer le socle des nouvelles compétences métiers qui seront requises. Certains emplois qui peuvent être labellisés « verts » peuvent porter sur des technologies nouvelles mais les gestes professionnels effectués restent traditionnels.

Le métier de marin doit rester un métier d'avenir mais il n'est pas escompté un développement notable du nombre de marins, la stabilisation étant plutôt raisonnable à envisager.

Les parcours professionnels vont évoluer. Pour les métiers en mer, on escompte que les carrières courtes et mutantes vont devenir la norme. Cela suppose de faciliter et développer les mobilités professionnelles entre les différents secteurs du monde maritime ainsi que la formation tout au long de la carrière.

L'impact sera important sur le dispositif de formation qui devra s'adapter. Celui-ci est jugé suffisamment souple pour répondre aux attentes mais il doit poursuivre sa mutation dans le cadre des évolutions majeures qui sont en cours. Le secteur maritime doit plus s'ouvrir car ses compétences sont reconnues. Il est nécessaire d'ouvrir les formations initiales aux contraintes environnementales et aux techniques industrielles, existantes et en cours de conception, de résolution des contraintes. Des cycles adaptés de formation continue doivent être mis en place en concertation avec les professions d'exploitants et de manufacturiers.

Le transfert d'industries terrestres en mer (liquéfaction de gaz, éoliennes...) qui nécessitera une excellente formation maritime constitue un gisement d'emplois.

La perspective de la croissance verte apparaît comme une piste très sérieuse pour le secteur de l'industrie navale mais à ce stade cette croissance n'est pas encore une réalité.

Le secteur de la déconstruction du navire, qu'il soit de commerce, de pêche ou de plaisance, est un secteur en balbutiement qui peut représenter un potentiel en terme d'emplois ou de maintien de l'emploi dans la construction navale et les secteurs associés.

La collecte, la gestion et le recyclage des déchets des navires ou des déchets collectés en mer sont sous-développés dans les ports et pourraient créer des emplois nouveaux ou activités complémentaires pour la filière du recyclage.



Le secteur des éoliennes en mer constitue un enjeu fort en terme d'emplois. Il peut concourir à la stabilisation de l'emploi maritime classique. Des industriels et des compétences existent pour l'éolien terrestre et cette expertise et ce savoir faire peuvent être mis au service du maritime. Il peuvent être un relais de croissance pour le maritime et le portuaire. Il n'y a pas encore d'emplois à taille industrielle. Les besoins sont difficiles à estimer car il y a peu de retour d'expériences à ce stade. L'exemple allemand montre que le dispositif est créateur d'emplois. Un travail quantitatif et qualitatif d'évaluation des besoins d'adaptation au secteur maritime est nécessaire à court terme afin de ne pas manquer le rendez vous.

Si aucun métier nouveau à proprement parler ne semble émerger des effets de la croissance verte au secteur maritime, s'agissant plus d'extensions de gestes ou de compétences professionnelles préexistants, une fonction nouvelle dédiée au « développement durable maritime » est déjà apparue et se généralisera dans chaque armement au commerce comme au niveau de bassins de pêche, conchylicoles ou des filières, en mode mutualisé par la profession.

La labellisation environnementale ne pourra se faire sans labellisation sociale.



Annexes

Liste des membres du comité opérationnel élargi

Questionnaire issu des consultations

Compte-rendu des échanges de la réunion du 15 décembre 2009 et liste des participants

Contributions : CAS, AGLIA-CNPMEM, SER (éoliennes en mer dont cas allemand)

