



## **LES GROUPES « SYNERGIE » DU CLUSTER MARITIME FRANÇAIS**

**Décembre 2012**

La recherche permanente de synergies entre les acteurs du monde maritime est l'un des axes ambitieux du plan d'action démarré en 2006 / amendé en 2008, continuellement enrichi par de nouvelles actions et qui, respecté scrupuleusement étape après étape a permis au « Cluster Maritime Français » de réunir aujourd'hui près de 285 entreprises, associations et fédérations du monde de la mer.

Ce sont bien plus de quatre mille cinq cents responsables d'entreprises qui ont participé ou participent aux groupes depuis le début des réunions des groupes synergie (au total 39 groupes, 333 réunions, au 31 décembre 2012).

### **Groupes encore actifs depuis la dernière note d'étape:**

- Image du maritime
- Valorisation des atouts de la pêche
- Énergies Marines Renouvelables et Stockage
- Outre-mer
- Réserve Opérationnelle
- Structuration des moyens maritimes et portuaires pour l'éolien offshore
- Autoprotection des navires

### **Nouveaux groupes depuis la dernière note d'étape :**

- Services portuaires du futur
- Attractivité des métiers de la mer
- Grands fonds marins
- Impact du bruit en mer

### **Groupes en sommeil :**

- Déconstruction des navires en fin de vie
- Financement des actions de sûreté
- Programme des subventions européennes
- Propulsion des navires
- Disparités des tarifs portuaires (déchets de navires)
- Export des talents maritimes à l'étranger
- Crise et prospective
- Contrebande armes individuelles
- Tableau de bord des mers françaises
- Route des pôles
- Coopération franco-russe

### **Rappel sur les groupes ayant terminé leurs travaux :**

- Zone maritime de développement prioritaire
- Salvage master français
- Multiculturel
- Simulateurs
- Attractivité de la France maritime
- Prévention
- Package construction navale
- French touch
- Formation, emplois, carrières
- Dialogues antiblocage
- Culture portuaire commune
- Création d'un fonds d'investissement marin
- Marine marchande - Marine nationale
- Brainstorming formation emploi
- Assistance réciproque, fonctionnelle ou géographique

## **Groupes encore actifs depuis la note d'étape de juillet 2011**

### **IMAGE DU MARITIME**

Les travaux de ce groupe sont aux confins de l' « ordre de mission » du CMF (B to B avant tout), tant il aborde, au gré de sa créativité, des aspects communication souvent tournés vers le grand public.

En termes d'éléments de communication le groupe a travaillé sur les points suivants depuis la dernière note d'étape :

- Recommandation pour la création du groupe « Attractivité des métiers de la mer » pour travailler entre autres à la réalisation d'un clip attractif sur les métiers/portraits de jeunes travaillant dans les différents secteurs maritimes. Ce clip doit être finalisé pour la fin de l'année 2012.
- Réalisation d'un autre clip portant sur « les services rendus par la mer aux hommes » qui sera diffusé dans les locaux de Nausicaa (+ d'autres supports), et à plus grande échelle pourra être utilisé par les membres du CMF, pour une diffusion sur les divers supports de communication.
- Rencontre avec les responsables de la rénovation (?) et mise en valeur de l'exposition Argonaute à la Cité des Sciences et de l'Industrie consacrée au monde sous-marin.
- Constitution d'une équipe chargée de l'étude de la rénovation, matériel et contenu, des bornes interactives du musée de la Marine, éventuellement sous la forme d'une application « portable » pour les smartphones et tablettes numériques.

Pour la recherche de synergie :

- Après le lancement du label « Mr Goodfish », France Filière Pêche a lancé une nouvelle marque commerciale nationale « Pavillon France » qui devra assurer la promotion des produits de la pêche française. Le CMF a organisé une réunion entre les responsables de France Filière Pêche et de Mr Goodfish, afin d'initialiser une recherche de cohérence dans les messages et un renforcement de la lisibilité des labels.

### **REVALORISATION DES ATOUTS DE LA PÊCHE FRANCAISE**

Ce groupe a jeté les bases d'un vrai dialogue intra-maritime.

De nombreuses actions ont été réalisées par ce groupe depuis sa création en 2006 en termes de communication, de coordination ou de prise de position (cf. note d'étape précédente).

Depuis octobre 2011, le groupe travaille principalement autour de deux grands axes.

Le premier est le dialogue constructif entre les développeurs de projets éoliens et les pêcheurs. La connaissance des pêcheurs du fond marin, la possibilité de reconversion dans l'éolien ou encore l'utilisation des 35% de la taxe sur l'éolien reversés au CNPMM (actée par décret) sont autant de points de discussion.

Le deuxième axe est la prise de position vis-à-vis de certains aspects politiques de la Commission Européenne. Inquiet de l'application de certaines directives - l'objectif « zéro rejet » ou le rendement maximal durable (RMD) - le CNPMM a réalisé conjointement avec le CMF un communiqué qui lui a permis d'obtenir une rencontre avec Maria Damanaki, commissaire européenne pour la pêche.

Par ailleurs, le CMF a rapproché les pêcheurs et l'Institut Paul Ricard pour mener une action commune sur le ramassage des macro-déchets plastiques en mer.

## **ENERGIES MARINES RENOUVELABLES ET STOCKAGE (EMRs)**

Le but initial des travaux du groupe était d'analyser la faisabilité d'une mobilisation de concert pour promouvoir le développement des EMR en France, dans le respect des contraintes légitimes dues à la présence d'autres usagers de la mer.

Ce groupe entend bien entretenir des réflexions sur tous les types d'EMR et conserver la diversité actuelle du tour de table. C'est ainsi que se poursuit, au cours de ses réunions, la présentation des activités et compétences des membres du CMF du secteur pour une meilleure connaissance des acteurs impliqués. Toujours en termes de recherche de synergie, le groupe va s'orienter momentanément vers la promotion du stockage de l'énergie produite en mer (l'adjonction de ce sujet modifie l'appellation du groupe, qui passe ainsi de EMR à EMRs). Le sujet, très orienté R&D, est certes traité très en amont mais pourrait permettre d'interpeller les acteurs concernés en tant que de besoin.

En termes de lobbying, le CMF par l'intermédiaire de son président veille à l'évolution des différents appels d'offres, notamment celui de la deuxième tranche de l'installation de parc d'éoliennes offshore. Le CMF entretient de fréquentes relations avec les cabinets ministériels afin de **pousser le développement de différentes énergies marines** et de rappeler, si besoin, les engagements pris par la France de produire au moins 23 % d'énergie verte à l'horizon 2020, (selon la directive 2001/77/CE).

## **OUTRE-MER**

Dans le cadre de ce groupe de travail créé en 2008, le besoin est apparu d'identifier concrètement les synergies maritimes avec les DOM COM, et les possibilités de développement économique. Après plusieurs réunions, il a été proposé qu'émergent - si les opérateurs maritimes ultramarins des territoires en voyaient eux-mêmes l'utilité - des clusters maritimes en Outre-mer, s'appuyant sur des équipes locales.

C'est ainsi qu'ont été créés, avec et par des responsables locaux, les trois premiers clusters ultramarins : le « Cluster Maritime Guadeloupe » (CMG), le « Cluster Maritime de La Réunion » (CMR) et le « Cluster Maritime de Guyane » (CMGF). Pilotés par des ultramarins, totalement indépendants, mais coordonnés avec et via le CMF ; affichant le même logo afin de souligner la solidarité de tous les « maritimes » français ; échangeant leurs bonnes pratiques via le CMF (statuts similaires; méthodes de travail d'inspiration commune ; pas d'administrations régaliennes membres, mais invitées ; cotisations minimales fixées localement) utilisant le CMF pour relayer et soutenir à Paris et éventuellement à Bruxelles leurs dossiers, ces clusters maritimes d'Outre-mer agissent pour le développement de l'économie maritime de leurs régions respectives.

Le travail de concertation des acteurs maritimes locaux se poursuit également en Martinique et en Polynésie Française.

Grâce aux clusters maritimes, le monde maritime se voit mieux représenté auprès des autorités locales. A terme, lorsque tous les clusters ultramarins auront été formés, il est

envisagé d'organiser une « journée des clusters maritimes », *id est* une rencontre annuelle entre clusters pour établir des éventuelles actions communes et faire le point sur l'avancée des travaux de chacun.

En termes de lobbying :

- Le CMF poursuit ses rencontres à l'Etat-major de la Marine avec les commandants des zones maritimes Outre-mer pour leur proposer des éléments de langage et présenter le CMF.
- Le CMF entretient un contact avec la DGOM, qui se tient à disposition des membres du groupe pour aider si besoin sur des dossiers particuliers et pour accompagner les projets précis.

## **RESERVE OPERATIONNELLE DE LA MARINE NATIONALE**

Il a paru intéressant pour le CMF, ainsi que pour plusieurs membres, d'évoquer le sujet au sein d'un groupe qui réfléchirait selon les trois axes correspondants aux trois types d'acteurs concernés par la réserve opérationnelle : pour l'entreprise (comment assurer la continuité du travail quand les personnels s'absentent pour une période de réserve ?) ; pour les réservistes (comment améliorer ou assouplir les possibilités pour la période de réserve ?) ; pour la Marine (comment bénéficier de « services » accrus dans un contexte de réduction d'effectifs et de budget contraint ?).

À la suite de la première réunion du groupe et faisant suite aux différentes présentations ayant eu lieu, il a été proposé l'élaboration d'un questionnaire destiné aux entreprises afin d'établir quels sont les différents besoins, les attentes et les connaissances du monde de la réserve. Ce questionnaire a été validé par les acteurs du groupe, et envoyé aux fédérations professionnelles membres du Cluster Maritime Français ainsi qu'aux Chambres de Commerce et d'Industrie pour diffusion auprès de leurs membres. Il en ressort de manière générale – et d'autant plus avec un faible taux de retours - que la connaissance des entreprises sur la réserve militaire est extrêmement limitée.

Suite à ce constat, plusieurs propositions ont été faites par les participants du groupe pour promouvoir la réserve militaire :

- La mise en place d'une journée d'information sur la Réserve militaire dans le cadre des enseignements dispensés à l'IHEDN, CHEAR et CHEM inclus.
- La mise en place, à destination de chefs d'entreprises d'une opération de présentation de la Marine et de ses missions, durant laquelle serait présentée la Réserve militaire.
- Une identification au sein des membres du CMF de contacts-clefs (dont anciens marins en activité dans le secteur privé) qui pourraient sensibiliser les décideurs de leurs entreprises à l'intérêt de devenir « partenaires de la défense nationale » (Ces entreprises qui emploient des réservistes et facilitent cette démarche citoyenne bénéficient alors d'aides à la formation, de crédits d'impôts, etc.).

Ces propositions doivent être affinées, et se verront étudiés après la parution du Livre Blanc sur la Défense.

## **STRUCTURATION DES MOYENS MARITIMES ET PORTUAIRES POUR L'ÉOLIEN OFFSHORE.**

Ce groupe s'inscrit dans le cadre du lancement des appels d'offres du gouvernement pour les tranches de l'installation de parc d'éoliennes offshore afin d'atteindre une puissance installée de 6000 MW à horizon 2020. Cet engagement vis-à-vis de l'Union Européenne est renforcé par la volonté gouvernementale de réduire de moitié la production nucléaire d'électricité en France. Il est important de noter que si la France ne tient pas ses engagements de production d'énergie renouvelable vis à vis de l'Europe (23% d'EMR d'ici à 2020), elle prend le risque certain de payer de lourdes amendes en plus de devoir importer de l'électricité bleue produite par d'autres pays ce qui, par conséquent, alourdirait sa facture énergétique.

L'installation des champs d'éoliennes offshore prévue d'ici 2015 se prépare en amont et nécessite des moyens maritimes et portuaires importants et inédits en France. Le groupe étudie les moyens existants ou à développer selon la demande du marché, les barrières réglementaires à lever, les problèmes techniques et législatifs à résoudre, ...

Au gré des réunions, il a été abordé les points suivants:

- Présentation des projets des différents membres,
- Point de situation du marché européen de l'éolien offshore,
- Fonds propices à l'installation offshore (concertation avec le SHOM) et nettoyage déminage, sûreté des fonds (concertation avec le ministère de la défense),
- Statut du personnel non navigant amené à travailler sur les installations offshore. Un sous-groupe a travaillé à l'écriture d'un projet de texte donnant un cadre d'emploi, en accord avec les ministères et la direction des affaires maritimes.

Le CMF surveille de près l'évolution des appels d'offres en termes de calendrier mais également de capacité énergétique proposée. Le président du CMF maintient un dialogue constructif avec le Ministre délégué auprès de la ministre de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche.

## **Nouveaux groupes depuis la dernière note de synthèse**

### **SERVICES PORTUAIRES DU FUTUR**

La constitution de ce groupe a été demandée puis soutenue par de nombreux membres de toute nature du Cluster pour réfléchir sur l'avenir des services portuaires. Cette question amène à s'interroger sur les missions du port et les fonctionnalités associées. L'identification des fonctions clés d'aujourd'hui et celles qui deviendront stratégiques dans le futur doit permettre la définition des mécanismes fonctionnels, et des services sur lesquels ils reposeront. Elle mène également à s'intéresser aux fondements de la rentabilité du secteur portuaire, aux valeurs qui conduisent le marché et à la connaissance approfondie de la diversité des clients potentiels.

Après deux réunions d'introduction, le CMF a demandé à quelques membres du groupe de participer à un sous-groupe de travail pour mettre en ordre de priorité les points à aborder dans la réflexion globale et permettre de proposer une méthode de travail. Le sous-groupe a réalisé deux approches : l'une macroscopique et l'autre par la demande constatée. Le

croisement de leurs résultats leur a permis d'identifier les familles de services qui dans chaque scénarios se révélaient prépondérantes. Ainsi, ils travaillent actuellement à la réalisation d'une matrice comportant en colonne les grands déterminants et en ligne les principaux groupes de services portuaires. Il s'agira alors d'affecter à chaque relation une valeur (influence, dépendance, nulle) pour tenter de dégager une hiérarchisation pertinente de ces paramètres.

## **ATTRACTIVITE DES METIERS DE LA MER**

Les participants du groupe synergie « Image du maritime » ont identifié le besoin de développer un outil d'information à destination des institutions qui orientent les collégiens/lycéens à propos des métiers existants dans le monde maritime. Le CMF a donc créé ce nouveau groupe de synergie « Attractivité des métiers de la mer » pour identifier les secteurs maritimes qui ont des besoins métiers spécifiques et également pour souligner auprès des institutions type « Centre d'Information et d'Orientation » la réelle attractivité de ces métiers.

Depuis sa création, le groupe a réalisé un tableau comparatif recensant les besoins des différents métiers selon le secteur, l'attractivité et la population ciblée. Il apparaît que les besoins exprimés ont pour cible d'une part les jeunes diplômés et non diplômés, et d'autre part les personnes en reconversion professionnelle, les deux cibles avec un besoin de formation.

Désormais, le groupe travaille aux moyens de communiquer sur ces métiers de la mer. Un clip d'une durée de 4 minutes environ, très rythmé et présentant 4 portraits de jeunes travaillant dans les grandes filières du maritime, avec pour thème général « Métiers de la mer, métiers de passion » sera réalisé et aura pour objectif d'interpeller les jeunes (14-18 ans) et de les attirer à se renseigner sur les métiers du secteur maritime. Ce clip renverra vers un portail « Métiers de la mer » regroupant les métiers par secteur, les formations, les organismes et les sites d'emploi du maritime.

## **GRANDS FONDS MARINS**

Ce groupe s'efforce de contribuer à la définition de la position stratégique française, et à celle des acteurs concernés, à propos des ressources sous-marines. Il a un double objectif : affirmer la position de leader de la France (côtés acteurs), et faire du lobbying pour que ces ressources soient découvertes, explorées et exploitées dans une logique de développement durable.

Au cours des premières réunions, le groupe a fait un état des lieux des enjeux, des acteurs français et étrangers, des programmes en cours et a suivi de près la demande d'exploration. La France a, en effet, obtenu le 27 juillet 2012 son permis pour l'exploration de sulfures polymétalliques, permis délivré par l'Autorité Internationale des Fonds Marins (AIFM). La zone concernée est localisée le long de la dorsale volcanique médio-atlantique par une profondeur moyenne de 3 400 m. La parcelle est composée de 100 « blocs » d'une superficie de 10 kilomètres par 10 kilomètres chacun.

Un sous-groupe travaille actuellement sur l'établissement d'une la feuille de route technologique et sur la définition des dossiers prioritaires que le groupe de synergie sera

amené à traiter. Le but étant à terme de mettre en place une véritable filière industrielle d'exploration exploitation subsea mining.

## **IMPACT DU BRUIT EN MER**

Ce nouveau groupe lancé en octobre 2012 a pour objet d'anticiper les problématiques concernant l'impact du bruit en mer en considérant l'angle de vue des différents acteurs du maritime (pêche, militaire, EMR, pétrolier, prospection sismique, transport, construction en mer, etc.) et permettra de donner le point de vue des industriels aux différents groupes de travail sur le bruit (dont Comité scientifique ACCOBAMS et ASCOBANS Noise Working Groups), qui doivent prochainement décider d'une mise en place de normes acoustiques, normes qui risquent de compliquer les actions en mer des opérateurs si elles sont mises en place sans qu'ils aient eu leur mot à dire.

Sont réunis dans ce groupe de travail de nombreux acteurs, soucieux de signaler les bonnes pratiques mises en place en matière de réduction sonore, mais également soucieux d'exprimer les contraintes qui sont propres à leurs activités en mer.

## **Groupes en sommeil**

### **DÉCONSTRUCTION DES NAVIRES EN FIN DE VIE**

Réunissant métiers maritimes et de la démolition, ce groupe est devenu l'interlocuteur de l'Administration et de parlementaires. Il a permis de comprendre l'approche de l'Etat (hors ex-Clémenceau), et a contribué à une approche publique plus pragmatique que ce que l'on pouvait redouter. Il reste en alerte sur des mesures d'application aux niveaux national et européen. Le groupe a poursuivi ses travaux sur le rôle du « passeport vert », surtout pour les navires d'occasion. Il a examiné les possibilités de circuits de financement efficace et loyal de l'« upgrading » des chantiers en particulier indiens, bengali, asiatiques. Il a par ailleurs élaboré une position commune professionnelle « de fond » qui a fait l'objet d'un communiqué de presse. Enfin, il suit la préparation de la future convention de l'OMI et donne ses avis, si utile.

Le groupe n'a pas réussi à convaincre les industriels français ni les fédérations de l'importance d'investir du temps et de l'argent dans les travaux de l'ISO avec l'AFNOR pour la norme ISO 30 000.

Le groupe reste à l'écoute du marché et de l'évolution de la réglementation. Exception à la règle, voulue par les participants, il ne recherche pas de livrables concrets, mais reste un lieu d'échanges d'informations et de points de vue.

Au gré des réunions, il a été abordé les points suivants:

- Les assurances de la déconstruction.
- Les moyens techniques qu'il serait possible de mettre en œuvre pour limiter les impacts sur la santé des personnels.
- Une alerte signifiée notamment lors de la conférence de Londres sur le rôle des « Cash-Buyers ».
- Des retours sur les visites des chantiers indiens et chinois.
- L'éventualité d'une demande de révision de la position française quant à la stricte interprétation des textes concernant l'Europe (autolimitation à l'UE, à l'exclusion des pays de l'OCDE).



Le Cluster a contribué, dans une mission parlementaire, comme partenaire pour évoquer le démantèlement avec un point de vue plus transversal du maritime Français

Le rapport final de la mission parlementaire piloté par le député Pierre Cardo, édité dans le cadre du Grenelle de la mer, a été publié le 28 juin 2010. Ce rapport est consultable sur le site [www.pierre-cardo.fr/depute/Mission/Rapportfinal.pdf](http://www.pierre-cardo.fr/depute/Mission/Rapportfinal.pdf)

## **FINANCEMENT DES ACTIONS DE SÛRETÉ**

Le groupe a rédigé une note de réflexion sur les différences entre le maritime et l'aérien qui était devenue nécessaire car :

La mise en œuvre d'une politique de sûreté est intervenue beaucoup plus tôt dans le domaine aérien que dans le domaine maritime. Il en résulte que dans la plupart des pays d'Europe, les responsables d'administration en charge de l'élaboration d'une doctrine de sûreté maritime se sont inspirés de ce qui était en place dans le domaine de la sûreté aérienne... Et ce d'autant plus qu'ils en sont souvent issus !

La note du CMF a développé les différences très importantes qui existent entre le secteur aérien et le secteur portuaire et souligné le fait que si l'état ne prend pas en compte ces différences, cela pourrait conduire non seulement à des surcoûts pénalisants l'économie nationale (et les acteurs du transport maritime en particulier, dont les ports et les armateurs) et à une réponse inappropriée aux risques auxquels les compagnies maritimes et les ports sont confrontés. Cette situation est d'autant plus dangereuse que la France a fait figure d'exemple en renforçant – de manière déraisonnable- les normes déjà drastiques imposées par la CE.

Dans tous les cas, une identification préalable des risques s'impose avant que ne soient rédigés de nouveaux textes réglementaires relatifs à la sûreté portuaire ou maritime ou que ne soient adaptés les textes en vigueur. Cette identification précise des risques est aujourd'hui une priorité qui incombe à l'état.

NB : La note du CMF a été diffusée à l'administration. Le groupe est suspendu jusqu'à l'obtention de l'accord de diffusion d'un rapport écrit sur les risques liés au maritime.

## **PROGRAMME DES SUBVENTIONS EUROPÉENNES**

Le CMF avait constaté en 2007 (à partir d'Internet) l'existence d'au moins 450 programmes de financements européens maritimes (d'aucuns disent 700). Ce foisonnement désordonné de programmes est confronté à plusieurs dérives : des fonds mal orientés ou utilisés, ou des doublons, des gâchis souvent, et même des concurrences idiotes, voire peu claires, et en tout cas des procédures longues et difficilement compréhensibles. Seuls certains programmes tels que MARCO POLO semblent bien connus de certaines compagnies maritimes. Compte tenu du maquis des programmes européens confirmé par le groupe { et en excluant le 7<sup>ème</sup> PCRD, qui est traité dans le cadre du groupe Waterborne français (rattaché, mais de manière autonome, au CMF)}, le CMF a proposé au groupe, en sus de quelques autres initiatives de moindre ampleur, de mettre à disposition une personne – qu'il avait en vue dans le cadre d'un 3<sup>ème</sup> cycle – qui se verrait confier la mission d'identification des différents programmes de subventions européens liés au maritime (nautisme inclus et prenant en compte les programmes Interreg et ceux pour les autoroutes de la mer). Avec en outre les objectifs suivants :

- Identification des bons et mauvais « bureaux ou conseils intermédiaires »

- Proposition d'une stratégie d'approche pour permettre efficacement aux entreprises membres du CMF de bénéficier de ces financements.

Hélas la personne prévue, indispensable car il s'agit d'un travail important devant s'étaler sur plusieurs mois, s'est révélée indisponible. Mais dans l'intervalle un de nos membres (BP2S) a informé le CMF que la DG TREN à Bruxelles, elle-même inquiète de la profusion des dossiers et de l'illisibilité de la situation, était en passe de décider de faire un inventaire des « programmes maritimes ». Sous réserve de l'accord du groupe, le CMF a décidé la suspension des travaux jusqu'à la publication de cet inventaire, toujours en attente de réalisation en octobre 2012. Le CMF continuant, à travers certains de ses membres, à suivre l'évolution des programmes.

## **PROPULSION**

La proposition initiale était/est la confrontation directe entre les constructeurs et usagers pour une meilleure efficacité énergétique des bateaux (propulsion et émission incluses). La méthode adoptée se divise en deux temps : une étude à court terme, puis une étude plus générique à long terme.

Ce groupe a été suspendu au bénéfice du lancement du CORICAN.

Concernant la recherche de synergie, le CMF a soumis aux Ecoles Nationale de Marine Marchande l'idée de travailler sur une approche tridimensionnelle du navire du futur : recherche d'un meilleur design, d'un meilleur combustible, d'un meilleur mode de propulsion pour un trajet donné. Mais là aussi cette action a été suspendue.

Pour la communication, le CMF restera en veille et communiquera au fil de l'eau des articles de presse susceptibles d'intéresser le groupe.

Le groupe n'abandonne pas l'idée de bâtir un site qui permettrait l'échange des bonnes pratiques en matière de consommation/émissions pour les bateaux utilisant du gazole pour combustible.

## **DISPARITÉS DES TARIFS PORTUAIRES.**

La problématique à laquelle a réfléchi le groupe se résume comme suit : comment envisager un système de collecte de déchets portuaires :

- Permettant une plus grande assurance environnementale ?
- Moins cher pour les armateurs que la politique tarifaire actuelle appliquée dans les ports français, et qui leur laisse une marge de manœuvre ?
- Permettant aux acteurs de la collecte des déchets de collecter plus ?
- Ne pénalisant pas les ports eux-mêmes ?

Ce groupe a procédé à l'étude des obstacles en France en matière de collecte (problèmes essentiellement structurels) et propose une méthode incitative afin d'enclencher un cercle vertueux dans la gestion des déchets.

Pour une action de lobbying, une réflexion a été menée sur les possibilités de révision de la directive européenne 2000/59/EC qui pour le moment reste floue.

**Enfin concernant la recherche de synergie, le groupe a décidé de clore ses travaux au profit d'un dialogue bilatéral (qu'il recommande) entre l'Union des Ports de France et les collecteurs français.**

## **EXPORT DES TALENTS MARITIMES À L'ETRANGER**

Ce groupe a profité en décembre 2009 de l'escale de la Jeanne D'Arc à Casablanca pour participer, avec plusieurs membres et en présence d'une représentante de l'équipe du CMF à la réception à bord et inviter des personnalités de haut rang. Voici un bilan des travaux menés par les membres du groupe :

En termes de lobbying :

- Rencontre avec la Chambre Française de Commerce et d'Industrie du Maroc pour étudier des pistes d'approche du marché marocain et de rencontres entre leurs membres et les membres du CMF,
- Contact établi avec les Conseillers du Commerce Extérieur français (CCEF) encourageant à une plus forte coopération franco-marocaine,
- Contact avec le représentant de la Banque Mondiale pour connaître l'ensemble des programmes financés au Maroc,
- Invitation du Pacha de la Jeanne des membres du CMF sur les escales de sa dernière campagne afin de promouvoir l'activité économique maritime française.

Pour la recherche de synergie :

- Demande d'une fiche de synthèse sur le marché à la Chambre Française de Commerce et d'Industrie du Maroc pour accompagner les membres sur le marché marocain mais ce service étant payant et non budgété, le CMF n'a pas donné suite,
- Participation du CMF à la conférence de presse de la Jeanne d'Arc,
- Organisation pour un des membres à la signature d'un protocole d'accord avec l'Office National des Pêches du Maroc.

NB : Le groupe est suspendu. Le CMF tiendra bien entendu informés les membres du groupe sur les suites éventuelles des réflexions entretenues avec la CFCI, la Banque Mondiale et la Marine Nationale sur la place du maritime français au Maroc (nécessaire signature commune, naissance d'un label maritime français ?).

Par ailleurs, le CMF continue à diffuser auprès de ses membres le programme des escales des bâtiments de la Marine nationale, possibles opportunités pour inviter, lors des escales, les contacts locaux des membres.

Enfin, initiative prise hors du groupe mais s'y rattachant par sa vocation, un travail conjoint a été mené avec ISEMAR pour dresser une carte des implantations des entreprises françaises membres du CMF, ainsi que des conseillers du Commerce Extérieur Français (CCEF) à l'international. Cette carte, véritable outil d'accompagnement au développement à l'export, sera diffusée pour permettre à chacun de simplifier ses éventuels contacts et de créer des opportunités de partenariat d'affaires ...

Autre opération servant à la promotion des membres du CMF à l'international qui est à souligner : le CMF a soutenu et a participé au plus grand salon maritime de Singapour, Asia Pacific Maritime en avril 2012 qui a rassemblé plus de 13000 professionnels, 45% de nouveaux exposants, 53 pays représentés, 14 pavillons nationaux dont un pavillon France organisé par UBIFRANCE rassemblant pour la première fois 17 entreprises françaises. Le CMF et UBifrance prépare d'ores et déjà le salon APM 2014 pour que les entreprises françaises du maritime soit encore plus nombreuses et visibles à cette occasion.

## **CRISE et PROSPECTIVE**

De nombreux membres et dirigeants ont affirmé fortement leur intérêt pour participer à ce groupe de travail de haut niveau. Plusieurs cas de crises ont été étudiés avec différents *scenarii*. Il en ressort que la mission du CMF est de fédérer les énergies du monde maritime en termes de communication et de lobbying, en poussant à une « signature » commune du monde maritime français. L'ensemble des participants a en effet souhaité qu'une posture commune, acceptable et respectée par tous, soit adoptée, plus particulièrement en fonction des scénarios de crise et de sortie de crise qu'il a définis. À cette fin, un manifeste (ou charte) a été proposé à tous les participants du groupe lors de la précédente réunion. Il marque le discours commun du secteur maritime français face à la crise. Il se veut être un texte réaliste et fédérateur qui n'omet pas la solidarité si fortement présente chez les gens de mer. Le CMF a profité de la tenue des Assises de l'Economie et de la Mer 2010 pour communiquer très largement sur ce texte commun (publicités, encarts, diffusion de « tracts », ...).

## **CONTREBANDES ARMES INDIVIDUELLES**

La Direction des Affaires Stratégiques du Ministère de la Défense a amorcé à l'automne 2009 un travail interministériel sur les trafics d'armes/violations d'embargo par voies maritimes. Ce travail a été mené avec l'ensemble des services du Ministère de la Défense, ainsi qu'avec les Douanes, le SG Mer et les Affaires Etrangères, pour aboutir à des propositions concrètes, validées par tous les services administratifs. Le rapport de la DAS a été remis le 4 janvier 2011 au ministère de la Défense.

En parallèle, la DAS a commandé au SIPRI (Institut indépendant suédois dédié à la recherche en conflit, l'armement, le contrôle des armements et du désarmement) une étude sur le sujet, rapport basé sur des sources publiques et ouvertes. Ce rapport a été publié début 2012 et s'intitule : « Maritime Transport and destabilizing Commodity Flows ».

Depuis la dernière note d'étapes, la DAS et Armateurs de France ont établi une charte des bonnes pratiques déjà mises en place par les opérateurs. Ce document déclaratoire peut servir de source de travail au moment où d'autres organismes (ONG internationales, autres pays européens) pourraient proposer un texte plus contraignant. Cette charte peut également être un outil pour répondre à une exposition médiatique des compagnies françaises en cas de problème.

La charte a été officialisée en octobre 2012, rendue publique, puis diffusée à la presse et aux opérateurs maritimes.

Ce groupe est provisoirement suspendu, mais un dialogue est entretenu avec Armateurs de France, le CMF et la DAS, pour promouvoir cette charte à l'international.

## **TABLEAU DE BORD DES MERS FRANÇAISES (TBMF)**

La mise en œuvre en France, de la Directive Cadre Stratégique du Milieu Marin (DCSMM) va conduire l'état à un travail important d'élaboration d'un tableau de bord des mers françaises (annoncé lors du Grenelle de l'environnement, et confirmé lors du CIMER du 8 décembre 2009). L'objectif de ce groupe est d'établir une réflexion sur son contenu, permettant de proposer une méthode de travail pour l'établissement de ce document. Le groupe est attaché à ce que ce tableau ne se limite pas en effet à une cartographie limitée ou

trop strictement environnementale, mais prenne bien en compte l'ensemble des aspects économiques, sociaux, écologiques du littoral et des mers françaises.

Les professionnels présents ont largement commenté ce projet pour la partie les concernant et ont appelé à une grande attention en ce qui concerne la collecte des données. À ce titre, le CMF a invité les fédérations membres à entrer en contact avec le chef de projet de l'Agence des Aires Marines Protégées pour communiquer les informations socio-économiques relevant de leur secteur (ainsi que toute entité collectant et diffusant des données maritimes, i.e. Price Waterhouse Coopers). Les chiffres collectés seront croisés et comparés à ceux que l'IFREMER édite tous les deux ans.

De plus, des courriers ont été envoyés, préconisant l'adjonction de membres du CMF dans le comité de pilotage pour l'élaboration de ce TBMF.

## **ROUTES DES PÔLES**

Ce groupe s'est réuni à la demande de Michel Rocard, ambassadeur de la France chargé des négociations pour les pôles et de Jean-François Tallec, Secrétaire Général de la Mer (novembre 2008-décembre 2011). Il avait pour objet de donner la position des professionnels de la mer sur les questions soulevées par la fonte des glaces, les conditions de création et d'exercice de nouvelles routes maritimes. Le but est d'aider à l'élaboration d'une position de la France au niveau international, et d'éviter des mesures unilatérales et discriminantes.

Un travail de synthèse du groupe a été remis aux instances présidées par Michel Rocard.

Ce travail a abordé 4 aspects de la problématique, qui ont été présentés et discutés avec les représentants de Michel Rocard et le SGMer.

- Une clarification de la définition d'une zone couverte de glace, comme citée par les conventions internationales de l'OMI et de Montego Bay.
- Une clarification de la réglementation en matière de sécurité de navigation. Elle doit être propre à chaque zone : Baltique, zone polaire russe, zone polaire canadienne. Un travail d'équivalence et non d'uniformisation est préconisé par le groupe.
- Une adaptation du code polaire en fonction des éléments précédemment définis.
- Une présentation des possibilités françaises en matière d'offres industrielles et de services.

Une mise au point des modalités pratiques reste à être effectuée pour intégrer ce travail dans celui d'un groupe plus global, appartenant à un consortium français d'étude de l'Arctique (constitué de laboratoires et universités). Ce groupe est donc suspendu. Il pourra être réactivé à la demande de Michel Rocard.

## **AUTOPROTECTION DES NAVIRES**

Ce groupe, créé sous l'impulsion du groupe « Spécial » qui travaillait sur les différentes voies pour lutter contre la piraterie, se consacre à l'étude et au développement de « l'autoprotection » des navires. Cette protection se fera à travers l'installation d'équipements de détection, protection et dissuasion qui se veulent efficaces, fiables, simples d'utilisation, et adaptés à l'environnement marin.

Au terme actuel des travaux, les industriels français ont décidé de créer un consortium pour développer un démonstrateur permettant d'évaluer la pertinence des solutions alternatives et non létales envisagées. Le dossier du démonstrateur a été déposé à l'ADEME dans le cadre du Navire du futur financé par le programme des "Investissements d'Avenir" (Grand Emprunt). Dans le même temps, une lettre cosignée par les Armateurs de France, le GICAN et le CMF a été envoyée à l'ADEME pour soutenir le consortium.

Après la validation de l'ADEME, il y aura 4 mois de négociation avec les partenaires pour confirmer les financements. En attendant, la décision a été prise de lancer les tests mais d'attendre le résultat de l'ADEME avant de lancer le démonstrateur.

Le CMF suspend les travaux de ce groupe jusqu'à l'annonce des conclusions de l'ADEME.

## **COOPERATION FRANCO-RUSSE**

Ce groupe cherche à répondre à une demande de ses membres d'une meilleure connaissance du marché maritime russe, ainsi que les différentes opportunités que peut offrir ce marché. Les objectifs de ce groupe étant d'organiser des rencontres franco-russes à l'occasion d'événements ciblés en 2011 et 2012, en particulier avec l'amiral Popov, président de la commission maritime au Sénat.

Le groupe a mené les actions suivantes depuis la dernière note d'étape :

En termes de lobbying et de communication :

- une dizaine de sociétés françaises et le CMF ont participé pour la première fois au plus grand salon naval en Russie, NEVA 2011, via UBIFRANCE. Ce salon a également permis aux membres du CMF de rencontrer des administrations, des corporations d'Etat, des industriels, des centres de recherche et de design.

Pour la recherche de synergie :

- Interventions des membres du Cluster afin de faire partager leurs expériences du marché russe.
- Intervention du Directeur de la Délégation Economique et Commercial de la Russie afin d'aider les entreprises dans la recherche de partenaires commerciaux.

Le groupe est suspendu dans l'attente de la création d'un cluster maritime russe. Depuis le salon NEVA, la conseillère export d'UBIFRANCE de Saint-Petersbourg a organisé le 13 novembre 2012, avec le soutien du CMF et du GICAN, un colloque Franco-russe sur les technologies et la construction navale qui a remporté un grand succès tant du côté russe que du côté français : les 11 entreprises participantes ont eu chacune entre 12 et 25 rendez-vous BtoB.

## **Groupes ayant terminé leurs travaux**

### **ZONES MARINES D'EXPLOITATION PRIORITAIRES**

Ce groupe vient dans la continuité du Grenelle de la Mer, où les Armateurs de France avaient souhaité la création de zones d'exploitation durable en mer à l'image de zones d'exploitation en terre.

Actions de lobbying conduites :

- Le groupe a souhaité sensibiliser les membres du COMOP 6 (« Aménagement, protection et gestion des espaces littoraux ») et du COMOP 7 relatif aux études d'impact en demandant une meilleure prise en compte des paramètres économiques et sociaux dans leurs travaux, afin de pouvoir créer éventuellement des ZMEP (Zones marines d'exploitation prioritaires). À cet égard une lettre a été envoyée au nom par le CMF aux présidents des COMOP ainsi qu'aux pilotes de la stratégie maritime : SG Mer, MEEDM...

Recherche de synergie :

- Une clarification pour tous les membres des procédures en matière d'extraction de sédiments marins, avec des propositions d'amélioration de ces dernières.

Ce groupe est provisoirement suspendu dans l'attente des retours des actions menées.

Le Cluster tiendra les membres informés sur les éventuels retours de ces lettres.

IMPORTANT : Depuis, ce groupe a « muté » vers le groupe « TBMF, tableau de bord des mers françaises » (cf. ci-dessus).

## **SALVAGE MASTER FRANÇAIS**

Les compétences pour gérer les problèmes dus à la multiplicité des acteurs lors des graves événements de mer sont mal connues. Doit-on s'assurer de la continuité de cette compétence nationale, sachant que d'autres acteurs peuvent prendre le relais (néerlandais) et mieux diffuser (nationalement et internationalement) ces compétences françaises ?

Une réunion aura suffi pour présenter la situation et le rôle du Salvage Master et du Senior Salvage Master (Charles Claden aura été particulièrement pertinent), ses compétences, et missions.

En France, une seule compagnie (Les Abeilles International) dispose de la compétence et peut mettre en œuvre 7 Salvage Masters (dont 1 Senior). Au niveau européen, plusieurs compagnies (Smit, Svitzer, Ultraship, etc.), majoritairement hollandaises, disposent d'environ 30 à 40 SM et 5 SSM, pour 3 à 7 événements par an.

En France, les Abeilles International offrent un service qui couvre raisonnablement le marché français. Un processus est en cours pour entretenir la compétence SM, par le biais d'un programme de formation de Salvage Officers : il n'y a pas de diplômes, ni d'aspects réglementaires, juste une reconnaissance du titre et des compétences.

En revanche, il est à noter un manque de SCR français compétents (Special Casualties Representatives), ces intervenants indépendants qui observent les opérations d'assistance du SM pour ensuite rendre compte à leurs mandants, assureurs ou clubs P&I. La spécificité de la fonction impose à ces SCR d'être d'anciens SM pour être réellement efficaces dans leurs constats. D'où l'utilité du point ci-dessus.

Les membres du groupe ont souhaité également mettre en lumière un certain manque d'appui ou plutôt de coordination de l'appui au Senior Salvage Master à terre (dans les régions concernées). Il n'y a aucun texte administratif qui définit l'urgence, pourtant au cœur de l'intervention du SM. Dans le souci d'efficacité et de prévention, il paraît donc nécessaire de préparer mieux et à l'avance les mentalités et actions à mener en cas d'événements maritimes. Des plans initiaux pourraient aussi permettre de mieux préparer les moyens d'intervention et

leur coordination. À ce stade, il est impératif d'envisager ces plans « métiers/compétences/autorités » comme régionaux (façades Atlantique, Manche et Méditerranée).

**Compte-tenu du caractère sensible et politique de ces problématiques (n'étant pas de surcroît orientées « business »), le CMF a préconisé de faire appel à l'IFM pour lancer éventuellement une table-ronde avec les préfets « terrestres » et le SGmer, et a demandé à Charles Claden et Jean-François Reborà de préparer une note en ce sens au président de l'IFM.**

## **MULTICULTUREL**

Malgré son adoption par le Conseil d'Administration suite à la demande de plusieurs membres, ce thème n'a pas rencontré de succès puisque la première réunion n'a vu la participation que d'une personne. Le sujet semblait pourtant porteur. Rappel :

*L'évolution et la croissance du secteur confirment irrémédiablement la coexistence sur des mêmes navires de populations avec des cultures, coutumes et religions différentes. On ne peut ignorer ce mouvement global. Et approfondir ensemble les questions posées par cette « mixité » peut avoir une vraie valeur ajoutée pour chacun. Préparer mieux les hiérarchies ? Se servir de cette mixité comme d'un levier pour augmenter l'efficacité et pourquoi pas la qualité ? Améliorer les réponses et les situations ?*

La faible participation (mais non le moindre intérêt, puisque nombre de membres s'étaient déclarés concernés) aura eu raison de l'existence du groupe.

## **SIMULATEURS (clos en 2009)**

Le groupe a rapidement discerné que les utilisateurs s'accordent à dire que les simulateurs sont tellement réalistes qu'ils sont devenus incontournables et que c'est avec raison qu'il est devenu prioritaire de les intégrer à la fois dans le cursus des écoles de la Marine Marchande, dans la formation continue des navigants ou la mise à niveau du personnel à terre... Ils doivent aussi permettre de valider les connaissances avant promotion ou faciliter le retour du personnel marin après plusieurs années d'interruption.

Le groupe a réalisé un inventaire des simulateurs existants en France.

Sachant qu'un simulateur très performant se trouve (entre autres) à la station des pilotes du Havre (il s'agit d'un simulateur de nouvelle génération pour la manœuvre, capable de faire aussi de la navigation et d'apporter des outils complémentaires grâce à l'acquisition de logiciels divers) le groupe a jugé utile de faire le déplacement et de le visiter fin janvier 2008.

Aujourd'hui, le constat est qu'il n'existe pas assez de centres de formation avec simulateurs en France. Le CMF a donc travaillé avec le groupe sur l'idée de créer un important centre de formation. Le groupe s'est penché sur la question du coût et du financement des outils, mais aussi de la formation et des utilisateurs potentiels en tentant d'y répondre (approximativement) à travers les expériences et pratiques des membres du groupe.

Le groupe a parallèlement démarré une veille documentaire au sujet de l'application effective de la réglementation OMI, pour savoir notamment dans quelle mesure les Etats prennent en compte les temps de formation sur simulateurs comme équivalents de temps de navigation pour la validation des diplômes des officiers de la marine marchande (dans le cadre des écoles et/ou du cursus professionnel pour la revalidation des compétences). L'enquête est en cours ...

Le groupe a en fait considéré que le marché français est prêt ou devrait l'être dans la mesure où les besoins existent (même si certains restent à définir, en particulier du côté des



armateurs, qui ont un intérêt à réfléchir ensemble à ce sujet, en s'appuyant sur les Armateurs de France).

Il importe de noter que les discussions étaient encore très exploratoires, et que le groupe était orienté vers l'abandon de l'idée d'un grand centre de simulation et se tournait plutôt vers celle d'une implication plus importante des entreprises dans les entités existantes (y compris voire surtout les ENMM). Mais le débat est encore très ouvert...

### **Rappel de quelques points-clefs :**

- Nécessité des simulateurs dans les EMM.
- Simulateurs multi-missions (pont, machine, management, ...).
- Pour multi-utilisateurs : élèves des écoles, formation continue (revalidation des connaissances), français et étrangers (prévoir programmes et stages en anglais), pilotes, armateurs, utilisateurs, SNSM, pêcheurs, CROSS,...
- Possibilités de financements PPP.
- Nécessité de formateurs au sein des EMM.
- Certifications des simulateurs, de l'outil pédagogique, des formateurs.

**Demande de modification de la STCW :** La France a proposé aux Etats membres de l'UE de modifier le point 25 de la règle I/1 de la convention STCW dans le sens suivant : « l'expression service en mer désigne un service effectué à bord d'un navire en rapport avec la délivrance d'un brevet, d'un certificat ou d'une autre qualification. Les temps de formation effectués sur simulateur approuvé peuvent être décomptés dans le service en mer, avec une durée maximale de 25% du temps de navigation total pour l'obtention d'un brevet, à raison de une semaine de simulateur valant 3 semaines embarquées ».

Cette demande s'inscrivant dans le sens des propositions du groupe du CMF, le groupe a décidé de soutenir cette démarche des Affaires maritimes et d'étudier le meilleur moyen de pousser la demande vers les acteurs européens notamment via l'ENMC avant toute initiative vers l'OMI.

### **ATTRACTIVITE DE LA FRANCE MARITIME**

Dix réunions en un an pour abattre un travail qui a trouvé sa pleine utilité immédiatement. Le groupe s'est initialement attelé à délimiter le périmètre, les problématiques et les activités concernées par le thème de l'attractivité de la France maritime. Puis, il s'est interrogé sur ce que pourrait être sa valeur ajoutée.

Pour tenter d'y répondre, il a décidé de faire une approche synthétique des points positifs et négatifs :

- de la France en général (ceux qui peuvent apporter quelque chose à l'attractivité maritime), à partir notamment du rapport du Sénat sur « la bataille des centres de décision : promouvoir la souveraineté de la France à l'heure de la mondialisation », et
- de la France maritime en particulier, avec le rapport du groupe Poseïdon.

Puis la méthode retenue a été de lister tous les atouts et faiblesses du maritime national et, faisant cet exercice, de nourrir la réflexion et d'essayer de discerner collectivement si de grandes lignes se dégagent, susceptibles de permettre des actions concrètes. Le groupe a donc alimenté un tableau du type analyse SWOT de la France maritime, dressant par secteur maritime les forces/faiblesses/opportunités/menaces et chantiers à ouvrir, et ce à partir des contributions des représentants sectoriels participants au groupe.

Une fois ce travail terminé, le groupe a publié (diffusion restreinte) deux notes: l'une concernant la manière éventuelle de remédier aux faiblesses discernées (pour tout ou partie), l'autre la manière de mieux « capitaliser » sur les forces existantes. Enfin, le groupe a rédigé un rapport global intitulé « **Pour que la France ait une vision maritime** ». Par lui-même, ce rapport a rencontré un certain succès (entre diffusion d'exemplaires papier et téléchargements sur notre site Internet). Mieux, son architecture et ses arguments ont étayé le discours introductif de Francis Vallat aux Assises de l'économie maritime (décembre 2008 au Havre), et sa conclusion (qui servait également de titre) interpellant le Gouvernement sur « la nécessaire adoption d'une vision maritime ». Cette demande raisonnée, ambitieuse et pressante a directement été reprise et adoptée au lancement, quelques mois plus tard, du Grenelle de la mer et surtout dans le discours du Havre du Président de la République du 16 juillet 2009 (préparé en partie avec le CMF).

NB : Les conséquences du travail du groupe ne se limitent peut-être pas à ces succès. En effet, l'analyse fine des faiblesses et menaces de la France maritime pourra permettre au CMF de dégager des thèmes de nouveaux groupes « synergie » et la synthèse des **forces et opportunités** mentionnées dans le tableau global permettra l'identification de « lignes de force » sur lesquelles s'appuyer pour valoriser les chances du secteur et éventuellement les « pousser ».

## **PREVENTION**

Ce groupe a examiné plusieurs pistes qu'il n'a pas pu réellement faire progresser (augmentation de transparence entre différents acteurs ? possibilité de réduire le nombre des vettings ? etc.). Finalement, il a identifié un domaine (l'expertise maritime) dans lequel il pouvait probablement agir avec efficacité : pallier une lacune récurrente, tant qualitativement que quantitativement dans notre monde maritime, d'une part en mettant à la disposition des professionnels intéressés une information fiable sur ce que la France compte d'experts maritimes, et d'autre part en valorisant les initiatives prises pour mettre un peu d'ordre et de fiabilité dans ce métier mal organisé et où le meilleur peut côtoyer le ... moins bon !

C'est ainsi que le groupe a - à la fois via les dirigeants du CMF (entrés en contact à cet effet avec le directeur de l'EMM du Havre) et par voie de presse - témoigné de la satisfaction de ses membres concernant la toute nouvelle formation « d'expert maritime » dispensée dans cette école. Ceci naturellement après avoir entendu un rapport du représentant du Bureau Veritas sur les programmes et formations dispensés.

Le groupe a par ailleurs défini un certain nombre de critères pour recenser les experts maritimes français (y compris présents à l'étranger), et si possible leurs domaines de compétence, leurs agréments, leur appartenance ou non à une association, les langues de travail, leur localisation etc. Il a ensuite décidé la publication par le Cluster d'un encart « d'appel » dans le Marin, avec recommandation de s'enregistrer via le site du CMF, une opération dont on peut dire qu'elle a été globalement un succès et a permis l'établissement d'une liste-annuaire assez exhaustive. Cet annuaire vit, étant mis à jour hebdomadairement. L'adhésion de l'UPEM (union professionnelle des Experts Maritimes) sert la pertinence de l'annuaire. Enfin, fin novembre 2010, a eu lieu une réunion entre les principaux acteurs concernés, pour faire évoluer cet annuaire. Les modifications devaient être prises en compte pour la fin du premier semestre 2011.

## **PACKAGE CONSTRUCTION NAVALE**

Une seule réunion aura suffi en 2006 (c'est le seul cas de ce genre !) pour délimiter la nature du travail du groupe et faire prendre aux différents interlocuteurs les mesures nécessaires pour une collaboration plus transnationale entre chantiers navals et sociétés françaises aux domaines d'intervention concernés (banques mais surtout courtiers, assureurs, ...). L'explication est qu'à l'époque, il s'est avéré que la démarche ne concernait en fait que DCNS (les Chantiers de l'Atlantique ayant un carnet de commandes plein).

Immédiatement après la réunion les participants ont entamé un dialogue commercial relevant des relations directes ainsi créées entre eux et le CMF a recommandé la dissolution du groupe.

## **FRENCH TOUCH**

Quelques réunions auront donné à ce groupe une impulsion suffisante pour que le Lloyd's list parle positivement de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris à trois occasions. Depuis, peu d'évolution, pas plus que le Cluster n'a été sollicité (il l'avait proposé) pour promouvoir une action de type « marketing » afin de soutenir la CAMP face à ses forts concurrents internationaux (notamment Londres et Singapour). Le CMF reste à disposition.

## **ÉVÈNEMENT EMPLOIS, CARRIERES, FORMATIONS**

Ce groupe avait commencé par étudier, et faire réellement avancer, l'idée d'un événement de grande envergure sur la formation et l'emploi maritimes à Paris, en liaison avec les écoles de commerce et la CCIP. Mais finalement ce projet, qui commençait à devenir concret, avait dû être abandonné du fait du changement de stratégie de la CCIP.

Le groupe ayant alors fait le constat aussi – surtout dans la construction navale mais pas seulement- qu'il y avait/a un problème de manque de « cols bleus », a avancé fermement dans une nouvelle direction, proposée par le CMF, et à laquelle l'adhésion des membres concernés a été immédiate. Il s'agissait d'organiser un événement efficace, susceptible de drainer concrètement vers des CDI (d'ouvriers spécialisés ou qualifiés) des jeunes tentés par des métiers manuels, voire des jeunes « à la dérive » sur le plan social !

Le 10 avril 2009, le CMF – par son travail, sa coordination et sa participation directe – a permis au Chantier de Saint-Nazaire et à la Marine Nationale de s'associer pour accueillir 150 prescripteurs, notamment des proviseurs de collèges et de lycées professionnels, des représentants de l'ANPE, ainsi que quelques journalistes locaux, sur le site de St Nazaire. Au programme de la journée, visite de la frégate Germinal venue spécialement pour l'occasion, visite des chantiers, présentation des métiers de la construction navale et de la Marine Nationale et discussions sur des milliers d'emplois : La Marine Nationale recrute 3000 personnes chaque année, et Aker Yards (désormais STX Europe) en recrutait 700 en 2009.

Cette présentation commune entre différents secteurs pourrait être reconduite au gré des intérêts et suggestions de nos membres.

## **DIALOGUE ANTI-BLOCAGE**

Les consultations d'acteurs ayant participé aux succès du maritime (évolution/mutation des Chantiers de l'Atlantique, transformation de la DCN en société DCNS, mutation du Port de Dunkerque, ...) ou à ses difficultés (avatars de la mise en place du RIF, conflits à la SNCM,

...) ont permis d'établir une liste de facteurs déterminants pour aider à la réussite de mise en place de changements, et à une plus grande efficacité dans les tentatives d'élimination de facteurs sociaux bloquants. Ce « digest » s'il était approfondi, pourrait servir notamment aux négociations syndicales.

À noter ce que nous écrivions à propos de ce groupe :

« [...] Il a donc été décidé par le groupe :

- de ne pas dissoudre le groupe mais de le suspendre sine die ... pour qu'il puisse être réactivé à la demande de l'un ou de l'autre ou pour toute raison justifiant un échange informel et en confiance entre responsables d'entreprises maritimes le désirant ; [...]
- de prévoir éventuellement d'ici quelques temps un événement (conférence, colloque ?) rassemblant les partenaires sociaux du maritime d'horizons professionnels et géographiques divers. À cette occasion des intervenants de différents horizons (universitaires, syndicaux et patronaux, y compris et surtout étrangers) seraient invités à présenter leur Vision, leurs témoignages et leurs démarches. Cette manifestation aurait pour but d'initier non pas un débat, mais un partage d'expériences. En tout état de cause, les acteurs syndicaux français rencontreraient une culture différente de celle de la « confrontation » ; [...]

## **CULTURE PORTUAIRE COMMUNE**

Les travaux initiaux du groupe avaient permis l'analyse consensuelle du niveau disparate des ports français puis le constat partagé d'une nécessaire évolution des ports autonomes.

Ce groupe a alors décidé, à l'instar du groupe « Brainstorming formation emploi » de réfléchir - au départ tout au moins - en dehors de toutes contingences telles que réflexes corporatistes, blocages, rigidités administratives et sociales et ... de réfléchir à la définition d'une sorte de « situation idéale » : ce que devraient être le cadre, le fonctionnement et les équilibres/solidarités de l'activité portuaire « dans l'absolu ». Cette approche devant permettre aux dirigeants, professionnels, utilisateurs et tous acteurs de dégager une Vision commune permettant, facilitant ou « imposant » des approches et comportements convergents entre toutes les parties concernées et dans la durée.

C'est ainsi qu'au terme de nombreuses séances de travail (en groupe ou en sous-groupes) le groupe a dégagé les éléments d'un rapport important, intitulé « Contribution à la réflexion sur l'évolution des ports autonomes », qui a suscité beaucoup d'intérêt, tant des Pouvoirs Publics que de responsables portuaires ou de nombre d'interlocuteurs économiques bien représentatifs des acteurs présents dans nos places portuaires. Ce rapport a eu suffisamment d'impact pour que le CMF soit entendu, y compris dans son insistance, fin 2007, pour que la mise en œuvre de la réforme portuaire ne soit pas systématiquement repoussée.

Enfin le CMF est devenu, sur ce sujet aussi, un acteur incontournable de la concertation voulue par le gouvernement...et a acquis par les travaux de ce groupe la légitimité lui permettant de participer aux « points » réguliers faits sur l'avancement de la réforme. Il est ainsi intervenu, à la demande de ses membres, pour dupliquer/soutenir leurs éléments de langage ou plus encore tenir en leurs lieu et place, des propos qu'ils ne pourraient eux-mêmes tenir en public, ou frontalement vis-à-vis de l'Autorité gouvernementale.

## CREATION D'UN FONDS D'INVESTISSEMENT MARIN

Au sujet de ce groupe, voici ce que nous écrivions en avril 2008 :

*Il est raisonnable de penser que les professions maritimes vont enfin « accoucher » d'un fonds commun doté à terme d'une cinquantaine de millions d'euros environ, apportés par des pros du maritime et abondés par la Caisse de dépôts et des entités financières « ad hoc ». Les grands principes de structure ont été arrêtés dès avant l'été 2007 (nature du fonds, gouvernance, etc.) et la coopération avec les Pôles de compétitivité mer s'annonce fructueuse, en particulier pour aider à la sélection des dossiers « à investir » dans un esprit à la fois de capital-risque classique et de développement de la place maritime française. Le gérant (société Ace Management) a été finalement choisi à l'unanimité par le groupe de travail. Le CMF aura seulement - en tant que tel - un représentant, aux côtés d'autres professionnels, dans le comité d'investissement. Les premiers contacts avaient été pris selon un ordre et une nature d'investisseurs professionnels du maritime (primo-souscripteurs vraisemblables et/ou précepteurs incontournables) qui avaient été suggérés par les responsables du CMF. Sachant que le gérant a présenté systématiquement à ses interlocuteurs ainsi définis, et dont le périmètre s'étend par capillarité, des exemples de « cas » ou « cibles » d'investissement potentiels, eux-mêmes sélectionnés ou par le gérant lui-même, ou avec les Pôles, ou avec le CMF.*

*Le déroulement des étapes, attentivement suivi par le CMF, permet maintenant d'être raisonnablement optimiste, en effet les derniers mois ont été consacrés à trois types d'actions :*

- la mise en place de la documentation juridique permettant de concrétiser la constitution du fonds ; le fonds n'étant pas une société mais une sorte de syndication de valeurs mobilières, cette documentation prend la forme d'un « règlement », à savoir un contrat entre les différents souscripteurs et la société de gestion ; ce règlement obéit à des règles juridiques strictes (sous contrôle de l'Autorité des Marchés Financiers) et à des règles d'usage, la Caisse des Dépôts et Consignations jouant à cet égard un rôle central de validation ; cette étape, relativement technique et qui pris plusieurs mois est désormais franchie. Elle a été beaucoup plus longue que prévu et a retardé le processus du fait de la surcharge de travail créée à la CDC par le grand nombre de projets gouvernementaux soumis depuis l'été.*
- la préparation du premier « closing » du fonds ; celui-ci a été fixé à un minimum de 20 M€ (pour un objectif total, qui reste réaliste selon notre gérant, de 50 M€) ; la Caisse des Dépôts a donné fin décembre 2007 un accord pour investir 6 M€; compte tenu des autres investisseurs ayant confirmé leur intérêt pour le fonds, 15 M€ sont réunis en vue du premier closing ; deux autres souscripteurs ont été approchés pour un ticket de 5M€ chacun et leur décision, plus longue que prévue, est attendue pour fin mars ;*
- la recherche des premières opportunités ; sur une cinquantaine de dossiers examinés, 5 ont été sélectionnés et pourront être présentés, dès la constitution juridique du fonds, à un comité d'investissement, en vue d'une prise de décision par la société de gestion.*

Depuis, le fonds a été lancé, sous le nom de « ATALAYA ». Avec un premier closing à 15 M€, il devrait s'établir finalement à 30 ou 50 M€. Des premiers projets ont été présentés au

conseil consultatif et ont débouché sur des opérations concrètes. C'est d'autant plus remarquable que le tour de table s'est finalisé dans un contexte de crise financière ayant interrompu nombre de projets de même nature dans d'autres secteurs.

## **MARINE MARCHANDE - MARINE NATIONALE**

Ce groupe, très diversifié en termes de métiers représentés (dont les transitaires) s'est rapidement doté d'un co-président « privé » (Cdt P. Le Scraigne de LDA) et d'un co-président Marine nationale (Amiral G.Valin). Il a travaillé de manière très approfondie, en s'appuyant régulièrement sur des sous-groupes par thèmes. Il a abouti à un excellent document de synthèse, qui a été distribué à tous les membres du CMF avant que lui soit donnée une publicité particulière. Il a identifié quatre domaines particuliers où la coopération entre les deux grandes marines peut et donc - à son sens - doit être améliorée : *le partage de l'information, le transport maritime au profit du ministère de la défense, l'adaptation des navires de la marine marchande aux éventuels besoins de défense et l'emploi des réservistes*. Il a débouché sur plus d'une quinzaine de propositions très concrètes, d'autant plus « intelligentes » qu'elles ne supposent que pas ou peu de financement, et donc dépendent avant tout de la volonté des parties de les mettre en œuvre.

Une première approbation du principe de suivi des travaux a été validée par les instances et premiers responsables concernés, en particulier la Marine Nationale (qui elle-même a obtenu le blanc-seing de l'État-major des Armées (EMA) et Armateurs de France (AdF)). Étant entendu que certaines propositions pourront être retenues, et d'autres non, par les dites instances, voire ultérieurement par les sous-groupes de travail par thème s'il s'avérait finalement que la complexité de la mise en œuvre est plus grande que prévu, ou pour toute autre raison.

Depuis, les représentants des armateurs et de la Marine Nationale travaillent, dans des groupes de travail bilatéraux, à la mise en œuvre éventuelle des recommandations issues du rapport du CMF.

## **BRAINSTORMING FORMATION EMPLOI**

Ce groupe, essentiellement orienté vers la recherche de ce que devrait être un bon système de formation maritime dans notre pays, a beaucoup travaillé et aussi beaucoup avancé. Pour ce faire il a lui aussi volontairement décidé de s'inscrire dans une « perspective inversée », c'est à dire de partir du point d'arrivée souhaitable et non de la situation actuelle. Le but de l'exercice étant de se donner une chance de ne pas être bridé par les corporatismes et blocages de toutes sortes qui font que le système présent a du mal à vraiment se réformer. En fait, après avoir fait l'inventaire indispensable de mécanismes existants et incontournables (tels problématique monovalence/polyvalence ; points positifs des structures et fonctionnements actuels ...), il s'est résolument attelé - en se dégageant donc volontairement de tous les freins et obstacles actuels - à la définition d'un système idéal (mais réaliste). C'est ainsi que, s'inscrivant d'ailleurs dans l'esprit du rapport Poséidon, il a approfondi et détaillé une architecture totalement nouvelle, supposant la remise en cause de la loi de décentralisation, et essentiellement fondée sur l'existence d'un établissement supérieur national unique (une « académie universitaire maritime » ?) d'un ou deux /sites maritimes d'envergure nationale, voire européenne, et qui soi(en)t pluridisciplinaire(s), actifs en matière de recherche, prestigieux, et en lien avec d'autres unités similaires du monde. Dans ce schéma, il est évident que la formation des officiers de la Marine reste un élément central et spécifique, mais aussi

que c'est une filière parmi d'autres, profitant aux, et bénéficiant des, autres formations maritimes.

Le groupe a été jusqu'à définir et lister les conditions d'insertion dans le système international LMD, les matières enseignées (via des modules de « formation » ou « d'accompagnement »), les axes possibles de recherche, les possibilités de passerelles au sein de la future Université y compris via VAE et VAP. Il s'est aussi penché sur quelques pistes de financements novateurs ou rénovés.

NB: A noter que ce groupe a aussi été l'occasion de répertorier les domaines dans lesquels les formations données par les « hydros » actuelles pourraient être complétées, modifiées ou améliorées.

Les travaux ont débouché sur la rédaction d'un rapport en juillet 2007 intitulé « Vers une académie universitaire maritime? » (Téléchargeable sur le site CMF), à charge pour le cluster de le promouvoir, y compris et surtout au niveau des Pouvoirs Publics.

Une satisfaction: nul doute que ce rapport a eu un poids significatif dans les débats sur le sujet de la formation et de l'emploi maritimes, jusqu'à la table ronde gouvernementale du 31 janvier 2008 présidée par Dominique Bussereau. Nul doute aussi que son caractère collectif particulièrement représentatif (toutes les professions concernées y ont participé en direct, avec en plus de hauts représentants de l'enseignement maritime contribuant à titre personnel) lui a donné une audience accrue. A noter enfin que nombre d'acteurs concernés nous ont contactés pour faire part de leur appréciation et parfois de leurs commentaires et critiques toujours constructifs, y compris des professeurs et même des élèves des ENMM (en particulier de 5<sup>o</sup> année) dont certains ont « tiré » le rapport à de nombreux exemplaires et l'ont diffusé eux-mêmes. Enfin, un dialogue très ouvert avec plus d'une vingtaine de représentants des « hydros » et « anciens hydros » a eu lieu au Siège du CMF. Et le CMF est devenu un acteur incontournable de la concertation voulue par le gouvernement sur le sujet. La réforme avance doucement, et semble s'orienter vers les préconisations du rapport du CMF.

À noter :

- ce rapport a été présenté et discuté, à leur demande, aux membres du groupe Waterborne et aux anciens élèves de la Marine Marchande.
- Mais surtout certaines de ses conclusions importantes ont été reprises dans les décisions constitutives de l'ENSM.

### **ASSISTANCE RECIPROQUE, FONCTIONNELLE OU GEOGRAPHIQUE**

Ce groupe a été un "creuset" sympathique et original. Constitué de membres peu nombreux mais de nature différente, ses PV et relevés de décisions étaient suivis par un nombre respectable de membres n'y siégeant pas mais réagissant à ses travaux. Il a étudié plusieurs possibilités, et consulté par voie de questionnaires (deux fois) les membres du CMF avec des succès divers. Et il a retenu plusieurs pistes, dont l'une a été mise en vigueur (le CluBster) sans que le succès soit vraiment au rendez-vous (voir sur notre site Internet), même si ce « Clubster » a entraîné quelques demandes d'aide et de mises en contact personnalisées entre membres.

NB : Ces remarques, formulées début 2008, sont toujours valables en 2012.

En ce qui concerne les autres pistes qui ont été étudiées, on peut citer pêle-mêle :

- L'éventuelle possibilité de bénéficier, dans un salon par exemple, du stand d'un membre du CMF pour y apposer de la documentation d'un autre membre (de même que le CMF avait sur son stand Maritima des brochures de quelques uns de ses

membres), ce type de collaboration pouvant se faire de gré à gré ou en utilisant une mise en relation via le CMF et en particulier via le CluBster. Ceci a fonctionné et fonctionne.

- L'aide logistique : plusieurs membres s'étant déclarés prêts à « accueillir » une société française (non concurrente) dans leurs locaux à l'étranger pour l'aider à s'implanter dans un nouveau pays.
- Enfin, sous réserve d'objections de principe qui devaient recevoir réponse, le VIE, i.e. l'emploi d'un salarié junior à l'étranger (VIE = Volontariat International en Entreprise) semblait intéresser. Des deux formules envisagées (partage d'un VIE entre membres ou embauche de ce VIE par le CMF), c'est la seconde solution qui semblait préférée. A charge ensuite pour le CMF de donner des missions à ce « salarié », naturellement exclusivement à la demande de ses membres. En précisant que le CMF pourrait effectivement envoyer en VIE l'un des stagiaires enthousiastes et travailleurs qu'il avait déjà (bien!) formés.

NB: une demande de stagiaire VIE à temps partagé nous a été signifiée, mais elle s'est révélée trop partielle pour justifier le démarrage de l'initiative.

Pour dire le vrai, la motivation des membres n'a pas été maintenue, après un certain enthousiasme de départ. Il a donc été jugé sage d'interrompre les travaux, quitte à proposer leur relance ultérieurement.

Or, quatre ans après sa mise en suspens, la composition du membership du CMF a grandement évolué. Au moins 130 membres nous ont rejoints depuis l'arrêt des travaux du groupe. La conjoncture économique a également grandement changé. Ce groupe a revécu sous une forme légèrement différente par le groupe « export des talents maritimes français au Maroc » (cf. groupe ci-dessus).