

Baromètre 2012 de l'économie maritime

*France
Novembre 2012*



pwc

Sommaire

Introduction	2
Panorama de l'économie maritime	4
Les résultats de l'enquête d'opinion	10
Transport maritime	16
Ports de commerce	22
Offshore et énergies marines renouvelables	28
Construction et réparation navale (civile et militaire)	36
Assurance maritime	42
Nautisme	48
Pêche et produits de la mer	54
Conclusion	60
Note méthodologique	62

Introduction

J'ai le plaisir de vous présenter la 4^e édition du baromètre PwC de l'économie maritime.

La première version de ce document a été créée à l'occasion des 5^{es} assises de l'économie maritime et du littoral qui se sont tenues à Brest en 2009. Il est le résultat d'une initiative conjointe de notre cabinet et du journal Le Marin.

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

Dans la continuité du document produit à l'occasion des assises qui se sont tenues à Dunkerque l'année dernière, ce document a conservé ses grandes caractéristiques, et s'est enrichi d'une collaboration fructueuse entre nos équipes et les nombreux professionnels rencontrés au cours de son élaboration. Je tiens à remercier et souligner la contribution à cette édition de l'Institut Supérieur d'Économie Maritime Nantes Saint-Nazaire (ISEMAR).

Le lecteur retrouvera dans ce document :

- un baromètre d'opinion, qui en cette seconde moitié de l'année 2012, est marqué par un pessimisme accru des acteurs interrogés,
- un panorama général qui s'inscrit dans la continuité des tendances économiques de fond évoquées l'an passé,
- des doubles pages qui traduisent une disparité très nette entre des secteurs aux évolutions contrastées, des perspectives nouvelles de création de filières industrielles et d'une manière générale la perception très nette d'une nécessité de redéployer des activités industrielles et de service en mer ou dans les places portuaires.

J'espère que vous trouverez dans ce document une vision synthétique de notre économie maritime en ce dernier trimestre de l'année 2012.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Gil Sandillon', with a large, stylized flourish at the end.

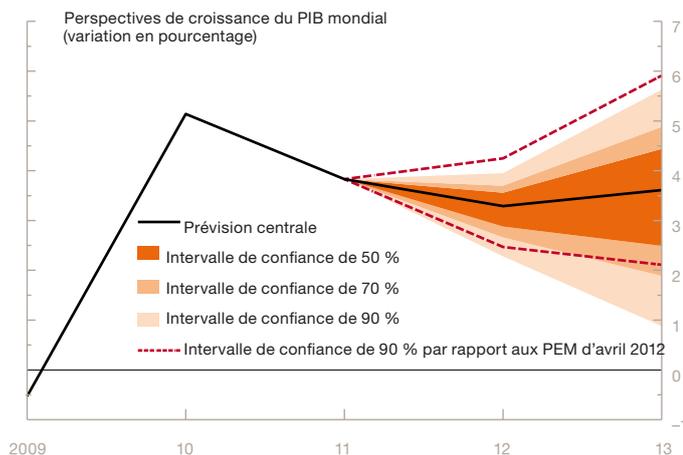
Gil Sandillon
Associé

*Panorama de
l'économie maritime*

Des perspectives moroses

Comme pour beaucoup de secteurs industriels, l'économie maritime est fortement liée à la conjoncture économique globale. L'incertitude entourant les perspectives économiques à court-moyen terme se réduit par rapport à l'année précédente, mais progresse légèrement par rapport aux prévisions d'avril 2012

Incertainté entourant les perspectives de l'économie mondiale



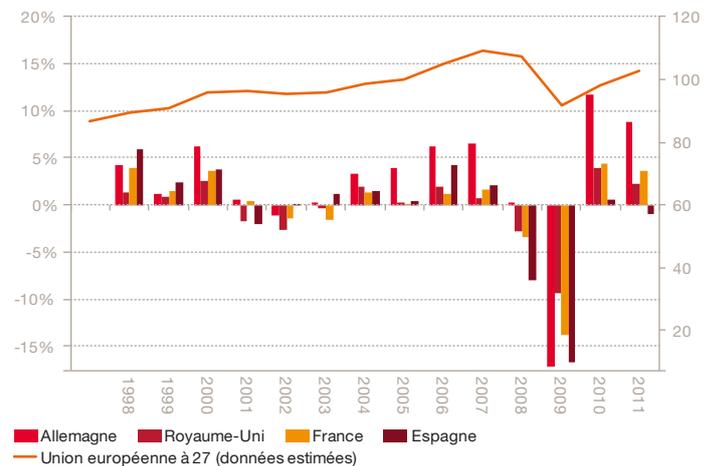
Source : PEM (Perspectives de l'Économie Mondiale), FMI, octobre 2012

Prévisions de croissance du PIB et des échanges mondiaux du FMI

	2009	2010	2011	2012	2013
Production mondiale	-0,7	5,1	3,8	3,3	3,6
États-Unis	-3,5	2,4	1,8	2,2	2,1
Japon	-6,3	4,5	-0,8	2,2	1,2
Zone Euro	-4,3	2,0	1,4	-0,4	0,2
Chine	9,2	10,4	9,2	7,8	8,2
Inde	6,8	10,1	6,8	4,9	6,0
France	-1	1,7	1,7	0,1	0,4
Échanges	-10,7	12,6	5,8	3,2	4,5

Source : PEM (Perspectives de l'Économie Mondiale), FMI, octobre 2012

Évolution de la production de l'industrie manufacturière dans l'Union européenne



Source : INSEE (base 100 en 2005),

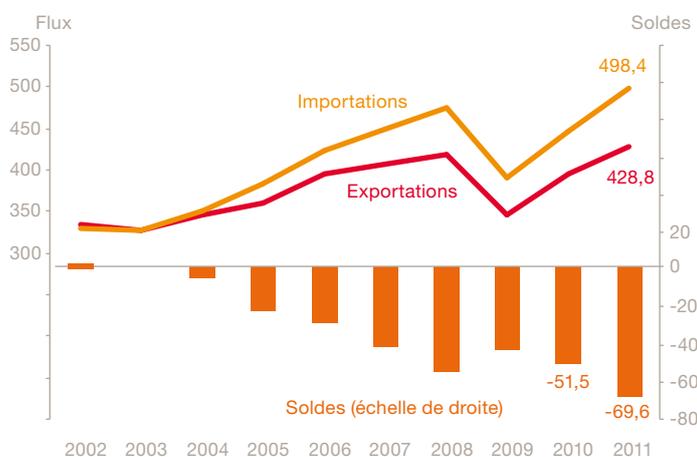
Ce graphique est composé des évolutions annuelles (échelle de gauche) et de l'indice de la production manufacturière estimé par l'INSEE en base 100 en 2005 (échelle de droite).

La tendance baissière du second semestre 2011 semblait avoir été limitée par un premier semestre 2012 assez neutre. Depuis l'été 2012, un coup d'arrêt semble avoir été porté à la production manufacturière. Ce sont aujourd'hui les pays de l'est de l'Union européenne qui tirent la progression de l'activité industrielle.

Les risques de surcapacité de certains actifs productifs que nous avons mis en évidence l'an passé ne s'estompent pas, notamment du fait de retournements rapides et fréquents de conjoncture : que cela soit dans le secteur du transport maritime, de la plaisance ou encore de la pêche, le risque de faire face à une forte surcapacité de production persiste.

L'impact de cette conjoncture défavorable influe fortement sur les échanges et le commerce extérieur de la France.

Variation du commerce extérieur de la France entre 2002 et 2011



Source: Douanes

Pour les États membres de l'Union européenne, un très net ralentissement des échanges est observé, plus particulièrement pour les États européens du Sud. Toutefois, les échanges avec les pays de l'est de l'Union européenne montrent une plus forte résistance.

Les importations en provenance des pays tiers reprennent : avec les États-Unis du fait de commandes aéronautiques, avec l'Asie du fait d'un grand contrat naval.

La croissance des exportations est surtout freinée lors du premier semestre 2012 par le recul des ventes agricoles (-12,4 %).

Données clés

Clés de lecture

Avec ses 11 millions de km², la France (incluant les DROM-COM) dispose du 2^e territoire maritime mondial après les États-Unis et à égalité avec le Royaume-Uni.

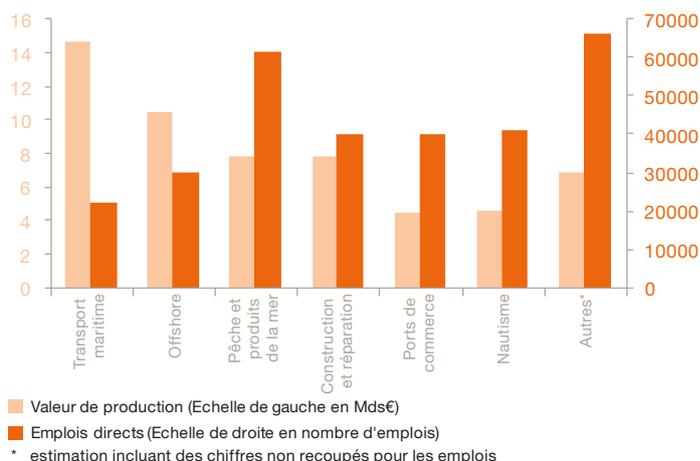
La santé de l'économie maritime se mesure notamment par :

- le rôle essentiel qu'elle joue dans le commerce, le tourisme et l'industrie,
- les 347 millions de tonnes de fret (2011) qui transitent chaque année via les ports français,
- les 28 millions de passagers (2011) qui entrent et sortent des ports maritimes français,
- la taille de la flotte,
- le rang qu'occupe la France dans la fabrication de bateaux à voile ou à moteur, navires civils ou militaires,

- le dynamisme de nombreux secteurs de recherche fondamentale, de recherche appliquée, de services financiers et logistiques, industriels et techniques,
- les actions de l'État et des pouvoirs publics.

Chiffres clés

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



Source: Brochure du Cluster Maritime Français/Édition 2012

Les sources et méthodes de collecte et d'harmonisation de ces données sont disponibles dans cette brochure ou à l'adresse <http://www.cluster-maritime.fr>

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

Les indicateurs avancés

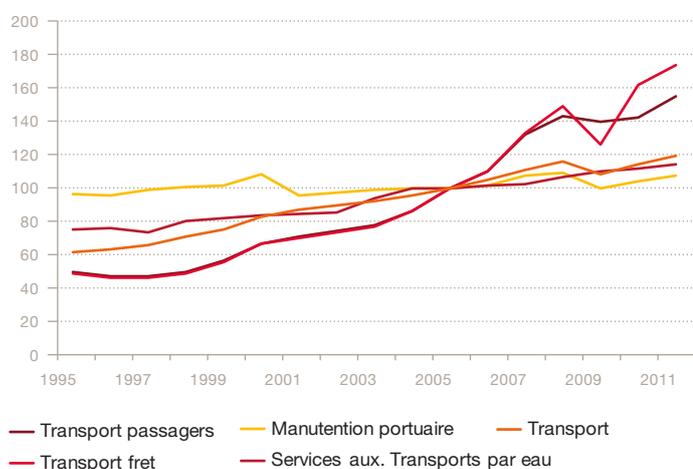
Nous fondant sur des données source INSEE, nous avons souhaité présenter les évolutions de quelques indices de chiffre d'affaires et d'emploi pour certains secteurs de l'économie maritime.

Le niveau de ces agrégats (chiffre d'affaires et emplois) est par contre bien plus difficile à comptabiliser et varie du simple au double en fonction des différentes sources, ces derniers n'utilisant pas la même segmentation (contribution au PNB, au PIB ou encore intérêts économiques français, définition d'un emploi, etc.).

Nous ne traiterons donc pas ici du niveau de contribution des secteurs à l'économie française mais de la structure et de la conjoncture des secteurs français.

Indices de chiffres d'affaires

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



Source : INSEE – Base 100 en 2005

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

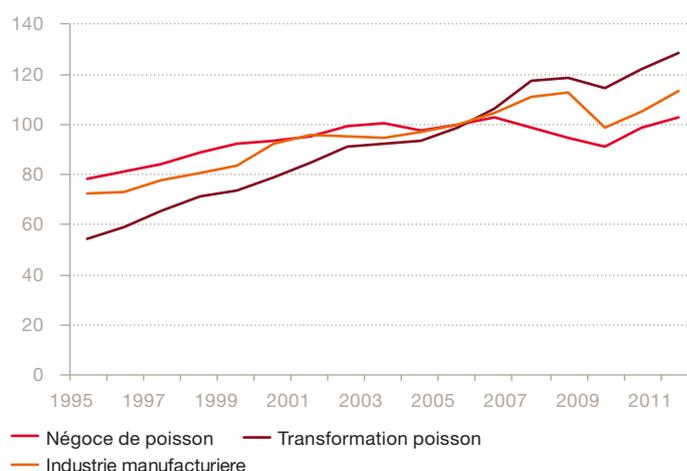
Évolution des indices de chiffre d'affaires de la construction navale et de bateaux de plaisance depuis 1995



Source : INSEE – Base 100 en 2005

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

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



Source : INSEE – Base 100 en 2005

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

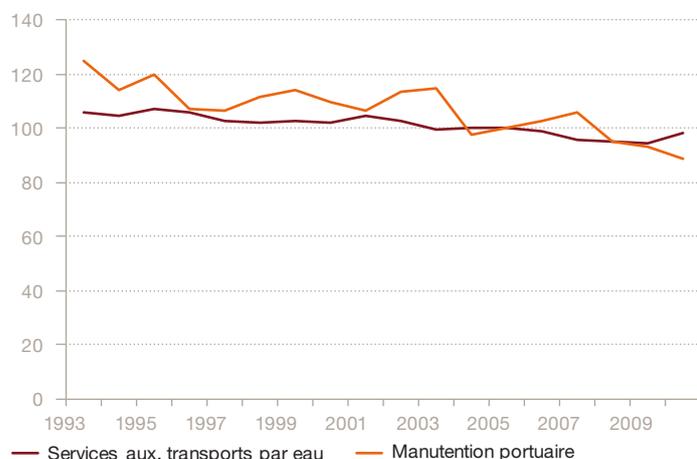
NB : Les indices de chiffre d'affaires (ICA) permettent de mesurer mensuellement l'évolution de l'activité des entreprises dans les secteurs de l'industrie, de la construction, du commerce de détail, des services personnels, du commerce de gros et des divers services aux entreprises. Ils sont élaborés chaque mois à partir des déclarations mensuelles (CA3) faites par les entreprises relevant du régime fiscal réel normal pour le paiement de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Cette base de calcul peut constituer un biais pour certains secteurs : ventes faites en dehors du territoire par nature non comptabilisées, découpage NAF, ventes réalisées HT...

Cependant, de par son découpage, cette série reflète en partie l'évolution ressentie par les acteurs des marchés et leurs représentants, avec lesquels nous avons échangé au courant de la préparation de cette édition.

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

Indices d'effectifs

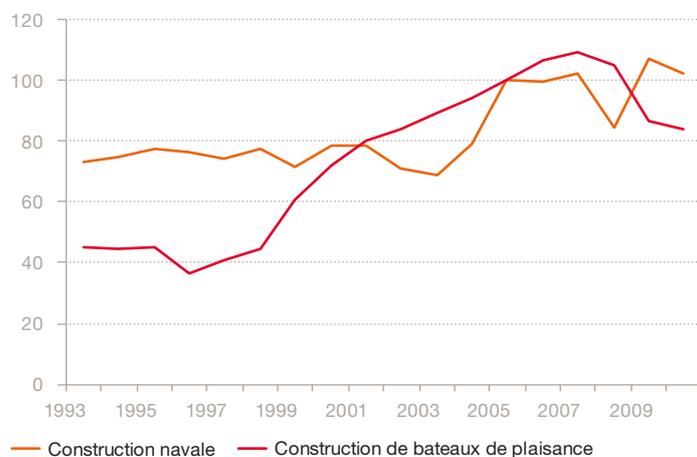
Évolution des indices d'effectifs liés au transport depuis 1993



Source : Pôle Emploi - Base 100 en 2005

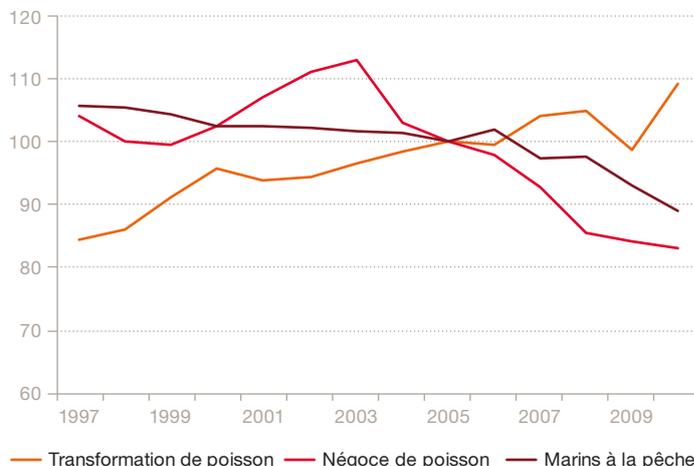
Les données disponibles sur l'évolution du nombre de marins au commerce sont à appréhender avec prudence.

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



Source : Pôle Emploi - Base 100 en 2005

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



Source : Pôle Emploi/FAF Pêche/Direction des affaires maritimes - Base 100 en 2005

L'indice du nombre de marins à la pêche provient pour les données antérieures à 2005 de la Direction des affaires maritimes, et pour les données postérieures du FAF Pêche.

L'économie maritime, quelques acteurs clés

L'action publique en mer

L'action publique en mer est principalement structurée autour :

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

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

Le Cluster Maritime Français

Le « Cluster Maritime Français » (CMF) est l'outil de promotion de la France maritime. Il rassemble à ce jour plus de 280 entreprises et organisations professionnelles de tous types. Le nombre de ses membres s'accroît régulièrement (35/40 en moyenne sur les trois dernières années) et le taux de fidélisation se maintient à un niveau très élevé (plus de 95 %). Le Cluster contribue au développement des activités économiques maritimes par une communication forte, un dialogue ferme et constructif avec les Pouvoirs Publics, la recherche de synergies concrètes entre ses membres (près de 4 400 participants à ses groupes de travail depuis fin 2006) ou encore les buffets dits de « networking ». Le président du CMF est aussi cofondateur du « Réseau Européen de Clusters Maritimes » (ENMC) qui fut fondé dans son bureau et qu'il préside.

ZEE Française

Territoire	Statut	Superficie du territoire terrestre (INSEE), milliers de km ²	Part	ZEE (SHOM, estimations fournies à titre indicatif), milliers de km ²	Part
France Métropolitaine	Métropole	552,0	50,0 %	349	3,4 %
Guadeloupe	Département d'Outre-Mer	1,6	0,1 %	86	0,8 %
Martinique	Département d'Outre-Mer	1,1	0,1 %	47	0,5 %
Saint-Barthélemy	Collectivité d'Outre-Mer	0,021	0,0 %	4	0,0 %
Saint-Martin	Collectivité d'Outre-Mer	0,0531	0,0 %	1	0,0 %
Mayotte	Département d'Outre-Mer	0,4	0,0 %	4 502	4,4 %
Nouvelle-Calédonie	Collectivité à statut particulier	18,6	1,7 %	1 364	13,3 %
Guyane	Département d'Outre-Mer	84,0	7,6 %	126	1,2 %
La Réunion	Département d'Outre-Mer	2,5	0,2 %	6 083	5,9 %
Polynésie Française	Pays d'Outre-Mer	3,54	0,3 %	4 804	46,7 %
Saint-Pierre-et-Miquelon	Collectivité d'Outre-Mer	0,242	0,0 %	10	0,1 %
Terres Australes et Antarctiques françaises	Territoire d'Outre-Mer	439,75	39,8 %	1 727	16,8 %
Wallis et Futuna	Territoire d'Outre-Mer	0,142	0,0 %	266	2,6 %
Clipperton	Domaine Public	0,011	0,0 %	434	4,2 %
Total		1 104	100,0 %	10 276	100,0 %

Source : INSEE et SHOM

Les pôles de compétitivité

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

Nombre de projets labellisés fin 2012 pour les Pôles Mer Bretagne et PACA

Thématiques/Nombre de projets labellisés	Pôle Mer Bretagne	Pôle Mer PACA	TOTAL
Sécurité et sûreté maritimes	19	36	55
Naval et Nautisme	22	31	53
Ressources énergétiques marines	10	27	37
Ressources biologiques marines - pêche et aquaculture	23	31	73
Ressources biologiques marines - biotechnologies	19		
Environnement et aménagement du littoral	21	67	88
Total	114	192	306

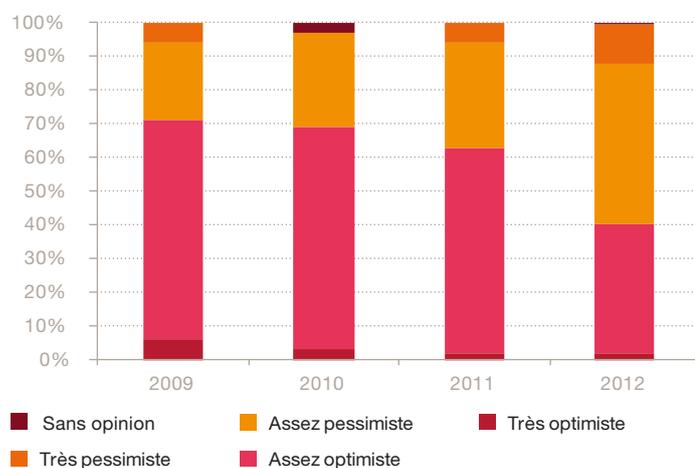
Source : Pôle Mer Bretagne/Pôle Mer PACA

Les résultats de l'enquête d'opinion



La morosité du contexte économique en 2012, l'aggravation de la crise de l'Euro ont sévèrement dégradé le moral des entrepreneurs français du secteur maritime.

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



Source : PwC/IFOP

NB : Pour des raisons évidentes de confidentialité, dues à la très grande concentration de certains secteurs de l'économie maritime et au périmètre retenu, nous n'avons pas souhaité restituer nos conclusions par secteur ni indiquer de manière précise le nombre de sociétés interrogées par secteur d'activité. Toutefois, nous nous sommes assurés d'une représentativité des secteurs du nautisme, de la construction navale, de l'offshore, des ports et de la logistique portuaire, des entreprises de transport maritime (marchandises et passagers). Dans certains cas, en fonction d'éléments de représentativité, les données ont pu être redressées.

L'enquête d'opinion s'appuie sur un questionnaire administré principalement par l'IFOP avec le concours de PwC auprès de 196 dirigeants de l'économie maritime dans le courant du mois d'octobre 2012. L'étude respecte fidèlement les principes scientifiques et déontologiques de l'enquête par sondage.

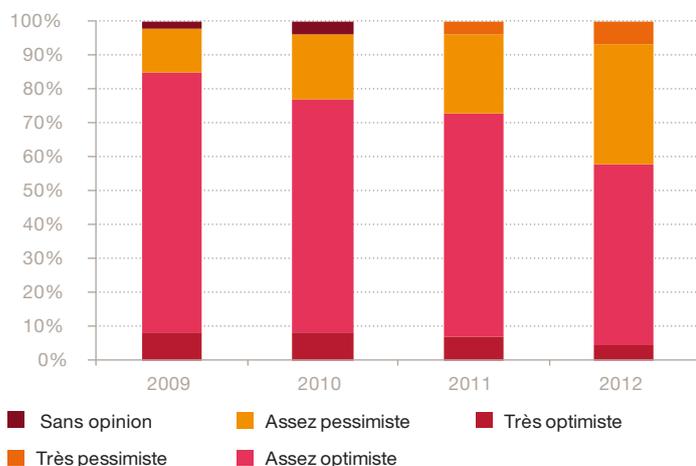
Un pessimisme beaucoup plus marqué face à l'avenir économique du secteur maritime

Le contexte économique pèse lourdement sur le jugement des dirigeants d'entreprises interrogés.

Si fin 2011, une majorité des dirigeants concernés se montrait plutôt optimiste, en octobre 2012 près des deux tiers d'entre eux se déclarent pessimistes quant à la santé économique de leur secteur d'activité (59 %), soit une hausse sans précédent de 22 points. Signe de l'importance de leur inquiétude, un sur dix se dit même « très pessimiste » (12 %, +6 points). Seulement 2 % se déclarent « très optimistes » et 38 % sont « assez optimistes » (-23 points).

Cette morosité générale s'explique tout d'abord par l'évolution perçue de leur propre activité économique au cours des douze derniers mois. Alors qu'une proportion importante des dirigeants interviewés avait indiqué une amélioration de leur activité en 2011, l'année 2012 a été mauvaise pour le secteur, puisqu'un tiers des interviewés indique que la situation de leur entreprise s'est plutôt détériorée (33 %, +20 points). En revanche, moins d'un directeur sur cinq observe une amélioration (17 %, -20 points). Tenant compte d'une bonne évaluation de leur propre situation économique en 2011, il est toutefois positif de voir que la moitié des interviewés déclare une situation stable (50 %).

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



Source: PwC/IFOP

Malgré leur pessimisme global, les dirigeants interrogés font encore une fois part de plus d'optimisme en ce qui concerne leurs propres perspectives économiques, plus de la moitié se disant optimiste pour leur activité dans les 12 mois à venir (58 %). Malgré ce résultat plutôt positif, l'optimisme des interviewés recule massivement de 15 points par rapport à l'an passé. Notons à nouveau une certaine prudence dans leur optimisme, puisque seuls 5 % se disent très optimistes (-2 points). Inversement, 36 % déclarent être assez pessimistes, voire très pessimistes dans 7 % des cas.

Malgré un léger recul, la majorité des interviewés affirme, comme lors de l'année précédente, une relative satisfaction en ce qui concerne la trésorerie (57 %, -1 point) et la rentabilité de son entreprise (53 %, -5 points). En revanche, dans un contexte économique difficile, la confiance dans le volume de clientèle diminue de 13 points, moins de la moitié des interviewés se disant satisfaite en ce qui concerne son carnet de commandes (49 %). La part des personnes particulièrement insatisfaites atteint entre 10 % pour la rentabilité et 17 % pour la trésorerie.

Une volonté d'investir qui résiste

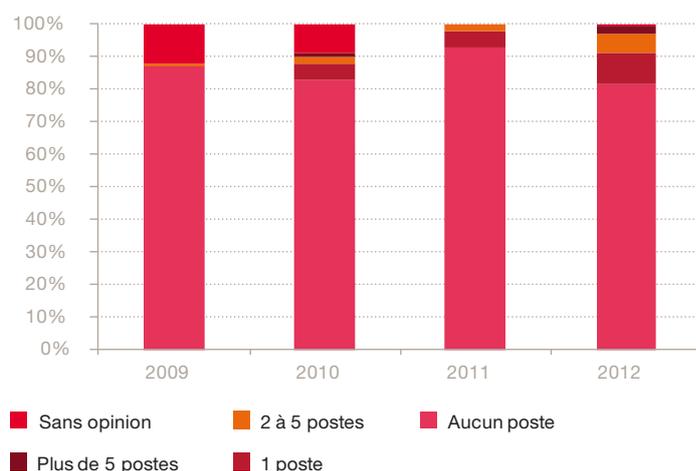
En dépit de leurs préoccupations économiques, quatre dirigeants interrogés sur dix prévoient d'investir dans les six mois à venir (41 %), un recul de seulement 3 points par rapport à l'année précédente. La volonté d'investir augmente parallèlement à la taille de l'entreprise, 58 % des entreprises avec un effectif de 20 salariés et plus se disant prêts à investir, tandis que ce n'est le cas que pour 29 % des entreprises de 2 salariés ou moins.

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

Si une majorité des dirigeants interviewés indique que leur effectif sera stable (72 %, -4 points) ou même en hausse (14 %, -5 points) au cours des trois prochains mois, la proportion des entreprises contraintes de diminuer leur effectif triple depuis 2011 pour s'établir à 14 % (+9 points). Plus l'effectif salarié actuel est important, plus l'entreprise prévoit une diminution pour les trois mois à venir : 29 % dans les entreprises de 20 salariés et plus estiment une baisse de leur effectif, tandis que c'est seulement le cas pour 6 % des entreprises de 2 salariés et moins.

Des besoins en recrutement qui s'érodent

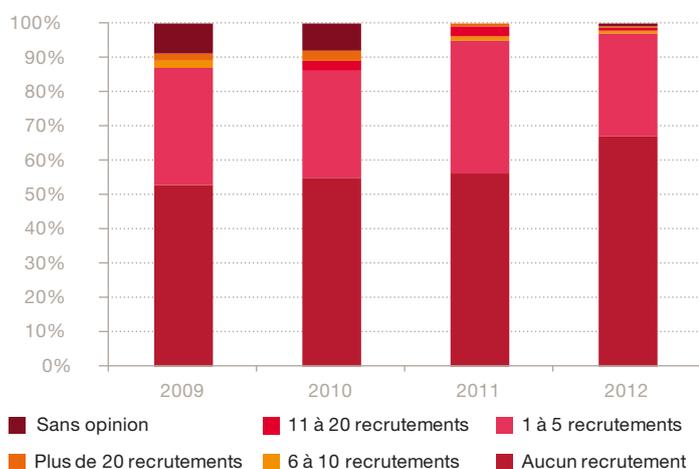
Avez-vous l'intention de supprimer un ou plusieurs postes dans les six prochains mois ?



Source: PwC/IFOP

La stabilité de l'effectif salarial envisagée par près de trois quarts des dirigeants interviewés s'explique en grande partie par leur expérience des six derniers mois et leurs projections en termes de suppressions et recrutements dans les six mois à venir. 80 % des dirigeants concernés déclarent n'avoir supprimé aucun poste au cours des six derniers mois (-4 points) et 82 % (-11 points) n'envisagent pas d'en supprimer au cours du semestre à venir.

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



Source: PwC/IFOP

Si les entrepreneurs refusent majoritairement de procéder à des licenciements malgré le contexte économique difficile, celui-ci impacte néanmoins très nettement leur volonté de recruter. Plus de la moitié (58 %) des interviewés indique avoir effectué des recrutements (dont 8 % ont embauché 6 nouveaux salariés ou plus).

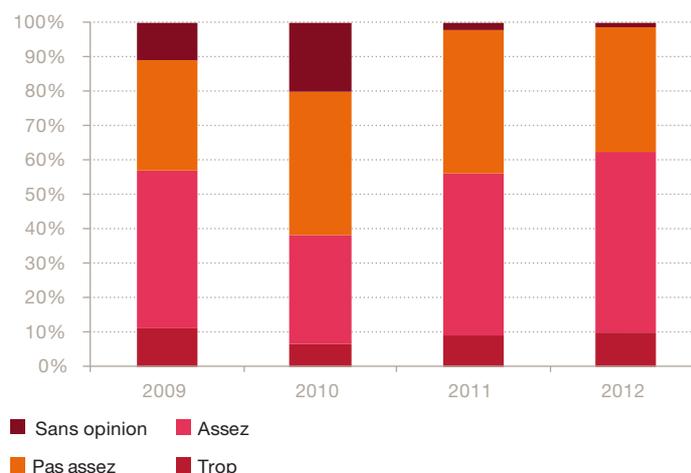
Les pronostics sont visiblement plus sombres en ce qui concerne les six mois à venir. Moins d'un tiers des dirigeants interrogés envisage des recrutements pour cette période (32 %, -12 points), limitant le nombre de nouveaux recrutements à 5 nouvelles embauches (30 %). Plus les entreprises sont grandes, plus elles ont recruté au cours des six derniers mois (79 %) et malgré un enthousiasme beaucoup moins prononcé, plus elles envisagent de continuer à recruter au cours du semestre à venir (44 %). Ces chiffres d'ordre général ne reflètent pas la particularité de métiers spécifiques (filière mécanicien pour les navigants par exemple).

Le facteur le plus favorable à la création d'emplois est la possibilité de trouver de la main-d'œuvre qualifiée, jugée propice aux projets de création d'emplois par 38 % des interviewés (-8 points). Elle est jugée particulièrement opportune dans les régions de la façade atlantique (45 %), tandis que les dirigeants opérant dans la Manche ou la Mer du Nord se disent d'un avis contraire (30 %). En outre, plus de la moitié des interviewés voit un obstacle important dans la fiscalité sur les entreprises (54 %, +7 points), ce chiffre atteignant 60 % en matière de charges sociales (-6 points). Le niveau des charges sociales gagne en impact en fonction de la taille de l'entreprise. Ainsi, 18 % des entreprises ayant un effectif salarié de 20 salariés ou plus considèrent que la fiscalité a un impact positif contre 12 % des entreprises de

moins de 2 salariés. Enfin, la quasi-totalité des personnes interrogées (85 %, +9 points) estime que le niveau du SMIC n'a aucun impact sur la création d'emplois dans leur entreprise, à l'exception des entreprises opérant en Manche - Mer du Nord (20 % le jugeant propice, soit un écart de 15 points avec la moyenne).

Les dirigeants sont partagés entre ceux qui estiment que le marché fournit assez de personnel (53 %) et ceux qui considèrent qu'il n'en fournit pas suffisamment (36 %). Seul un dirigeant interviewé sur dix déclare qu'il y a trop de personnel disponible (10 %). Néanmoins même s'ils trouvaient du personnel qualifié maintenant, 70 % des personnes interrogées ne l'embaucheraient pas, un score en progression de 4 points par rapport à 2011. Ceci est particulièrement le cas pour les plus petites entreprises (84 %), mais beaucoup moins pour les entreprises de 20 salariés et plus, car 45 % d'entre elles sont prêtes à embaucher du personnel qualifié dès maintenant.

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



Source: PwC/IFOP

Les attentes vis-à-vis des Pouvoirs Publics

Une mise en place croissante d'initiatives environnementales

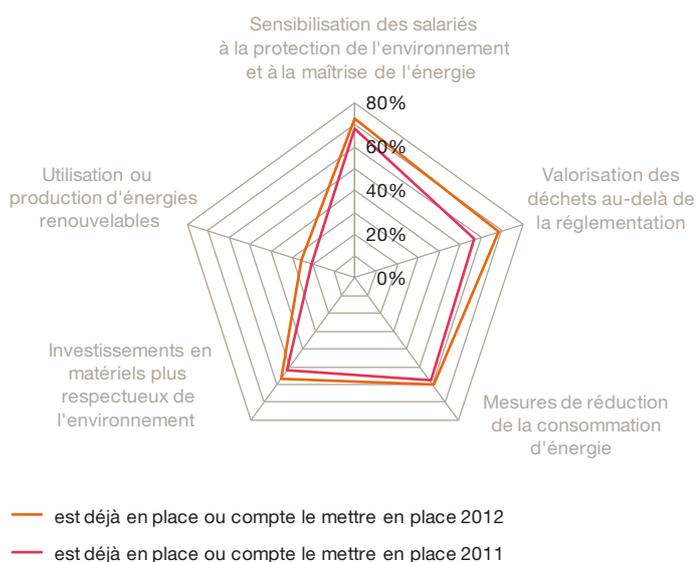
	Est déjà en place	Compte le mettre en place	Ne compte pas le mettre en place	Sans opinion
Prévention ou valorisation des déchets au-delà des obligations réglementaires	68 %	4 %	24 %	3 %
Sensibilisation des salariés à la protection de l'environnement et à la maîtrise de l'énergie	63 %	5 %	29 %	3 %
Mesures de réduction de la consommation d'énergie	46 %	14 %	37 %	3 %
Investissements en matériels plus respectueux de l'environnement	47 %	10 %	41 %	2 %
Utilisation ou production d'énergies renouvelables	17 %	9 %	70 %	4 %

Source: PwC/IFOP

Quasiment sans changement, l'impact environnemental de leurs entreprises est toujours jugé très faible, plus de trois quarts des interviewés étant convaincus que leur impact sur l'environnement est assez faible (38 %, -2 points) voire très faible (39 %, +3 points). Inversement, moins d'un interviewé sur dix estime que son entreprise impacte sensiblement l'environnement par son activité (9 %). Les entreprises opérant en Mer du Nord et dans la Manche se préoccupent davantage de l'impact environnemental (40 %, dont 30 % jugent que l'impact est très fort), tandis que les entreprises en Mer Méditerranée l'estiment plus faible (86 %). Enfin, comme en 2011, plus l'entreprise est petite, plus elle considère logiquement que son impact environnemental est faible. Ainsi, 80 % des entreprises de 2 salariés ou moins estiment que leur impact sur l'environnement est faible (-10 points).

Toutefois, des efforts sensibles ont été réalisés en termes de réduction de l'impact environnemental : les dirigeants privilégient principalement les dispositifs peu coûteux comme la sensibilisation des salariés à la protection environnementale (68 %, +4 points) ainsi que la prévention et la valorisation des déchets au delà de ce que prévoit la réglementation (72 %, +11 points). Inversement, les investissements dans des dispositifs plus compliqués et nécessitant un plus grand engagement financier, sont moins souvent réalisés ou prévus. La moitié des entreprises déclare investir dans des matériels plus écologiques (57 %, +5 points) et dans des mesures de réduction de la consommation énergétique (60 %, +2 points).

Intentions d'actions environnementales



Source : PwC/IFOP

Enfin, la rentabilité de l'usage d'énergies renouvelables semble toujours peu convaincre, puisque seulement 17 % des dirigeants interviewés indiquent les avoir mis en place. Cela représente toutefois une augmentation de 6 points depuis l'année précédente. Cette réticence est confirmée par 70 % des dirigeants qui indiquent n'avoir aucun projet d'utiliser ou produire des énergies renouvelables (-5 %). Si la proportion d'entreprises s'engageant pour la protection environnementale a visiblement augmenté depuis 2011, une évolution plus marquée se constate dans le déclin important des entreprises indiquant avoir des projets en cours, ouvrant des questions sur la durabilité de cette tendance positive.

Les entreprises opérant dans la Mer du Nord et la Manche, davantage préoccupées par l'impact environnemental, sont également nombreuses à déjà avoir mis en place plusieurs mesures pour réduire cet impact. Notons enfin que plus l'entreprise est grande, plus il est probable qu'elle ait déjà investi dans des dispositifs visant à réduire l'impact environnemental.

La fiscalité constitue la principale préoccupation des dirigeants interviewés

Si les attentes et préoccupations sont très diverses, une simplification de la fiscalité se cristallise tout de même très clairement comme la principale attente adressée aux pouvoirs publics (22 %, +4 points), suivi par la demande de stabilité juridique et fiscale (14 %, +6 points). L'assouplissement du droit de travail constitue, comme en 2011, une attente prioritaire pour un interviewé sur cinq (20 %, +2 points).

Avec un net recul par rapport aux principales préoccupations et en déclin par rapport à 2011, les interviewés citent ensuite un accès plus facile au financement bancaire (13 %, -5 points) et des incitations à l'investissement (13 %, +1 point). Si la facilitation de la transmission de l'entreprise double en priorité par rapport à 2011, elle n'est pourtant citée qu'au second rang (6 %, +3 points). Enfin, l'accompagnement à l'internationalisation ne semble constituer une priorité que pour une minorité des dirigeants du secteur maritime (4 %, -5 points).

La crise économique est pour la grande majorité des dirigeants du secteur maritime encore très présente et pèse lourdement sur le moral des interviewés. Cette évaluation d'un contexte économique tendu est visible à travers un pessimisme très répandu parmi les dirigeants d'entreprise, à la fois en ce qui concerne la santé économique du secteur maritime et leur propre activité économique depuis un an. Cette morosité économique se traduit notamment par une réticence de la part des dirigeants interviewés en matière de nouveaux investissements en capital et main-d'œuvre au cours des mois à venir.

Transport maritime

Données clés

Clés de lecture

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

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

Les principales filières spécialisées retenues par la profession sont :

- le transport de marchandises conteneurisées,
- le transport de vrac sec,
- le transport de vrac liquide,
- le transport de passagers (principalement Transmanche et Méditerranée ainsi que la croisière),
- les activités offshore,
- le transport de matériel roulant et de colis lourds,
- l'approvisionnement de matériaux marins,
- l'assistance et sauvetage en mer,
- la recherche sismique et océanographique,
- les câbles sous-marins,
- les services portuaires,
- la croisière.

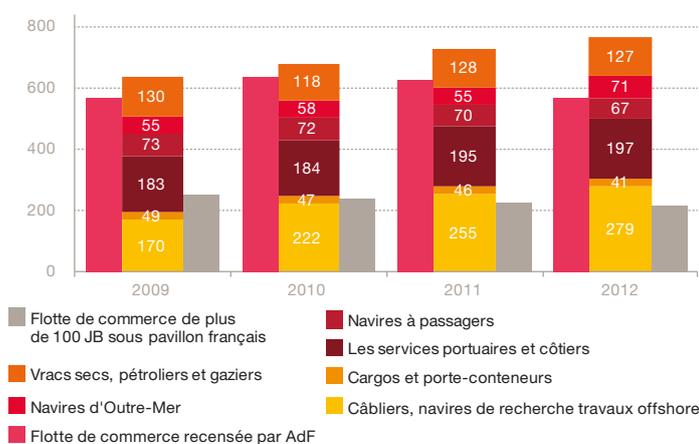
Chiffres clés

- 193 entreprises de transports maritimes et côtiers de passagers.
- 74 entreprises de transports maritimes et côtiers de marchandises.
- Selon la Direction des affaires maritimes, toutes activités et tonnages confondus la flotte de commerce sous pavillon français rassemble plus de 5 400 navires.
- 300 navires sont immatriculés au Registre International Français (RIF).
- La flotte de commerce de plus de 100 UMS compte 206 navires sous pavillon français dédiés aux transports (91 au RIF, 75 au registre métropolitain et 40 aux registres d'Outre-Mer dont 27 en Polynésie Française) :
 - 44 appartenant à la flotte pétrolière,
 - 86 à la flotte non pétrolière,
 - 76 à la flotte passagers.
- L'âge moyen de la flotte est de 8 ans (contre 16,4 ans au niveau mondial et 12 ans au niveau européen).
- 70 % environ des importations et exportations de la France s'effectuent par le mode maritime.
- Volumes transportés : environ 305 millions de tonnes de marchandises.
- Passagers transportés : environ 12 millions.

Les indicateurs avancés

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

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



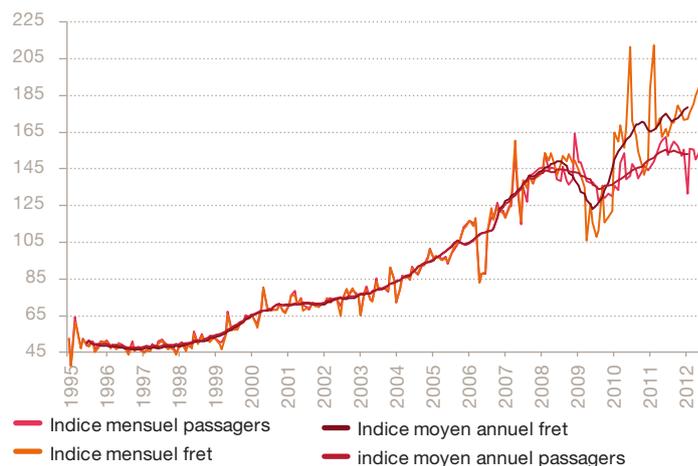
Source: Le Marin et Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, Armateurs de France (données Cargos et Porte conteneurs) et flotte de commerce recensée par Armateurs de France.

Les chiffres en terme de flotte sont très variables pour des raisons de périmètre d'analyse.

Sur 3 années glissantes la flotte sous pavillon français (de navire de plus de 100 JB) poursuit sa contraction atteignant les niveaux les plus bas connus en 1995, 2001 et 2004 avec 206 navires. La flotte en propriété quel que soit le pavillon (données fournies par Le Marin) progresse sur la même période sous l'effet notamment des navires dits de services et principalement ceux liés aux activités de l'offshore, témoignage de la vitalité du secteur et de la performance des acteurs français dans ce domaine. Les évolutions de ces statistiques pour les cargos et porte-conteneurs sont à considérer avec précaution et sont souvent liées aux modes de détention des navires.

Les données issues du Rapport Annuel d'Armateurs de France font état d'une flotte de commerce et de service sous pavillon français comprise entre 680 et 581 navires entre 2008 et 2012, avec une nette progression des navires de recherche et d'assistance offshore au cours de la période, passant de 169 au 1^{er} janvier 2008 à 224 au 1^{er} janvier 2011.

Évolution de l'indice de chiffre d'affaires du transport maritime de fret et de passagers (1995-2012)



Source: INSEE - Base 100 en 2005

NB: Les données de chiffre d'affaires ne sont pas disponibles pour l'ensemble des acteurs du secteur (parmi lesquels des acteurs significatifs). Toutefois les statistiques INSEE disponibles établissent que l'année 2011 a connu une progression. Selon des avis convergents, cette progression se serait poursuivie au 1^{er} trimestre 2012, le retournement s'observant à compter du second trimestre 2012.

« Après la crise de 2008-2009, le transport maritime international espérait une reprise vigoureuse capable d'apporter un niveau de demande à la mesure de la croissance jamais stoppée depuis 2002 de la flotte mondiale. Après une bonne année 2010, la situation s'est dégradée durant l'année 2011 pour afficher cette année une véritable récession en Europe avec une économie américaine atone. Les pays émergents et en premier lieu la Chine n'ont été des relais de croissance que le temps d'être rattrapés par la baisse de la demande occidentale sur leurs produits exportés.

La tendance pour 2012 est à une stagnation ou un repli des flux selon les marchés vers l'Europe et à un ralentissement des échanges chinois (importations de pondéreux, exportations de conteneurs). La demande pétrolière américaine recule alors que les conteneurs progressent lentement.

En Asie, l'Inde et la Corée restent dans des dynamiques importantes alors que le Japon en phase de changement énergétique importe plus de pétrole, gaz et charbon.

Le transport maritime connaît lui sa propre crise liée à la surcapacité de la plupart des secteurs. À peine stoppées par la crise, les livraisons encombrant le marché. En 2012, la croissance de la flotte est-elle deux fois supérieure à celle des flux. Le niveau d'utilisation de la flotte mondiale est tombé à 83 % avec des taux au plus bas depuis le début de l'année. Les coûts opérationnels sont parfois justes couverts. Pour les entreprises, les résultats sont dans le rouge et les cotations boursières en berne. »

Paul Turret, ISEMAR

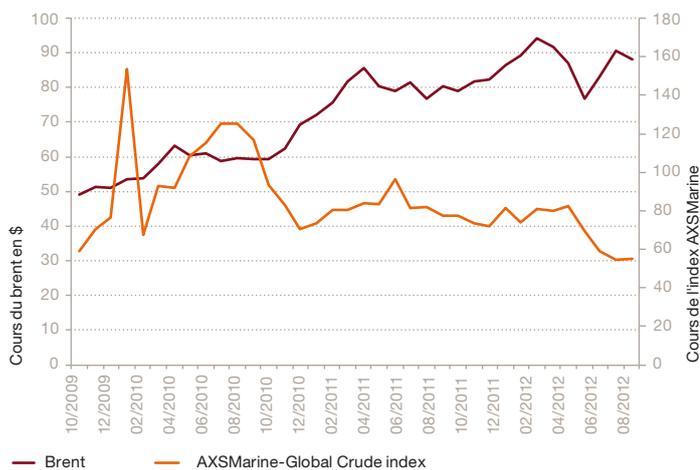
Évolution du Baltic Dry Index de 2002 à 2011 (échelle logarithmique) et du cours du minerai de fer brésilien



Source: zonebourse.com et INSEE

Après une période de très forte volatilité et de grande amplitude durant les années 2008-2009, l'indice BDI n'a pas retrouvé ses niveaux moyens d'avant crise notamment observés de 2003 à 2006. Très fortement soumis à l'évolution de la capacité mondiale de navires et à la conjoncture et demande mondiale, les taux d'affrètement actuels sont établis à un niveau extrêmement faible pour le secteur et vont pénaliser la rentabilité des acteurs. Le cours des matières premières semble déconnecté du coût du transport de la marchandise transportée.

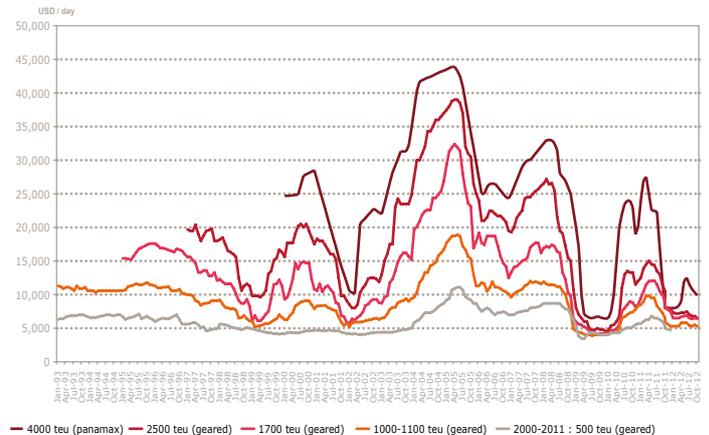
Évolution de l'AXS Marine et du Global Crude index et du cours du Brent de 2009 à 2012



Source: AXS et INSEE (cours du Brent)

Les taux de fret VLCC particulièrement suivis sur le marché du transport de vrac liquide, sont également orientés à la baisse depuis plusieurs mois. L'année 2011, marquée par le printemps arabe, a connu une très grande volatilité de ces taux pour s'établir à des niveaux qui ne permettent pas d'assurer la rentabilité des affrètements. Là encore, le cours de la marchandise transportée est assez nettement décorrélé du coût du transport.

Taux d'affrètement à temps sur 6-12 mois de porte-conteneurs de 1993 à 2012



Source: BRS Alphaliner

Après une reprise sensible sur la fin 2010 et durant l'année 2011, qui toutefois n'a pas permis d'atteindre les niveaux d'avant 2009, le marché des conteneurs est à nouveau nettement orienté à la baisse. Ceux-ci ont fortement diminué depuis l'été 2012 après un bon premier semestre.

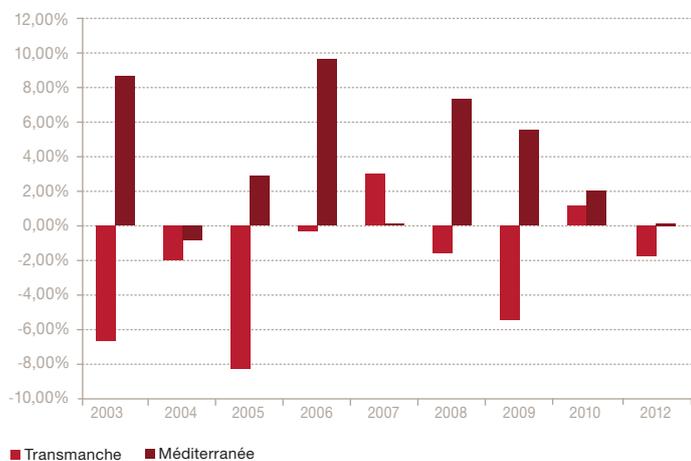
Évolution de l'indice BWI – Approximation du prix de soute de 2007 à 2012



Source: Bunkerworld

Dans un contexte où les revenus s'établissent à des niveaux jugés globalement assez bas, sauf pour certains secteurs, le niveau de charges d'exploitation est un facteur crucial de la maîtrise de la rentabilité des opérations. Le prix des soutes s'est établi à un niveau élevé depuis la mi-2011.

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



Source : SOES, Bulletin Statistique des Transports/XERFI

Le secteur du transport Transmanche et Méditerranée souffre depuis plusieurs années d'un contexte concurrentiel très marqué avec d'autres compagnies et d'autres modes de transport. Les chiffres continuent de baisser sur ces deux axes principaux. Le recul en Méditerranée est particulièrement sensible, notamment au sein des liaisons avec l'Italie. Le secteur a été marqué par de nombreux mouvements sociaux et par la liquidation de la société Sea France.

En 2011 la société est placée en redressement judiciaire. Le 16 novembre 2011, le tribunal de commerce de Paris prononce la liquidation judiciaire de la compagnie, tout en maintenant son activité jusqu'au 28 janvier 2012. À partir du 15 novembre 2011, les bateaux restent à quai. Les salariés de Sea France, avec le soutien du syndicat CFDT maritime Nord, décident de créer une société coopérative et participative (SCOP) pour reprendre leur entreprise dans le cadre de la liquidation judiciaire. Le 3 janvier, le gouvernement souhaite que la SNCF mette en place une indemnisation supra-légale exceptionnelle en faveur des salariés licenciés afin de leur permettre d'apporter ces fonds à la SCOP.

Le 9 janvier 2012, le tribunal de commerce de Paris a prononcé la mise en liquidation judiciaire avec cessation d'activité de Sea France. Depuis le 11 juin 2012, le tribunal de commerce de Paris a accordé au groupe Eurotunnel la vente des 3 bateaux de l'ancienne compagnie maritime pour un montant de 65 millions d'euros. Le passif de l'ex compagnie maritime s'élevait à 400 millions d'euros, dont 250 millions pour la SNCF cependant les derniers créanciers de l'ex société ont renoncé à leurs créances.

Plusieurs mouvements sociaux importants ont été enregistrés au cours de l'année écoulée à la SNCM et à la Brittany Ferries.



Quelques enjeux

Une stabilisation de la situation dans des conditions difficiles

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

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

- l'évolution de la conjoncture internationale,
- l'évolution des besoins en pétrole raffiné et lieux de raffinage,
- l'afflux sur le marché de nombreux navires commandés.

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

Les nouvelles normes sur les émissions de soufre en Manche et mer du Nord vont augmenter substantiellement les coûts supportés par les acteurs du transport maritime courte distance. Au 1^{er} janvier le taux de teneur en soufre des combustibles utilisés dans la zone ECA ne pourra pas dépasser 0.1 %. Le recours au gasoil étant nécessaire, l'impact à la tonne sera très significatif sur les comptes d'exploitation des acteurs du secteur. Préfiguration d'autres évolutions relatives aux oxydes d'azote et au CO₂, ce premier corps de normes oblige à une réflexion sur la transformation des motorisations pour adopter le Gaz Naturel Liquéfié avec des impacts réglementaires et opérationnels très significatifs.

Quel avenir pour le pavillon français ?

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

La mutation des flottes des armateurs français tend déjà à soutenir les activités industrielles plus sédentaires de l'homme en mer. Les perspectives relatives aux secteurs « traditionnels » du transport maritime sont à mettre en relief avec celles des flottes dites « de service », pour lesquelles le coût d'exploitation lié au pavillonnement est plus marginal.

Ports de commerce

Progression du trafic sur 8 ans

2,24%

Conjoncture

Millions de tonnes de marchandises

347

Millions de passagers

28

Données clés

Clés de lecture

Les acteurs principaux du secteur sont :

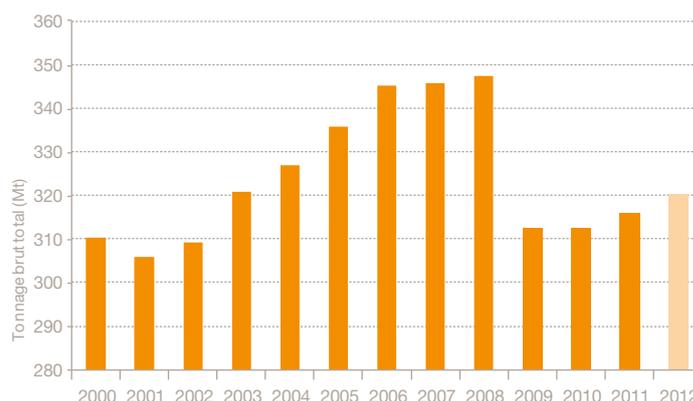
- les 12 ports relevant de l'État dont 7 Grands Ports Maritimes (GPM) en métropole, et jusqu'au 31 décembre 2012 les ports de la Guyane, de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Réunion et le PIN de Saint-Pierre et Miquelon. À partir du 1^{er} janvier 2013 et suite au décret du 2 octobre 2012, ces derniers deviendront 4 GPM,
- deux ports autonomes dans les collectivités d'Outre-Mer (COM, Saint Martin et Saint Barthélémy),
- une quarantaine de ports relevant des collectivités territoriales,
- les activités et services portuaires dont :
 - les entreprises de services maritimes (pilotes, remorqueurs, lamaneurs, avitailleurs, consignataires, courtiers maritimes),
 - les sociétés de manutention,
 - les commissionnaires et transitaires.
- les acteurs publics notamment les douanes, les affaires maritimes, la Police de l'Air et aux Frontières et l'administration de l'Agriculture,
- les 304 ports de commerce et de pêche départementaux.

Chiffres clés

- Plus de 28 millions de passagers transitent par les ports français chaque année.
- Dont plus de 3,4 millions de croisiéristes.
- 347 millions de tonnes transitent par les 20 principaux ports métropolitains.
- Dont 277 millions pour les seuls 7 Grands Ports Maritimes.
- Le secteur compte environ 300 entreprises liées aux activités et services portuaires et 135 à la manutention.

Les indicateurs avancés

Trafic de toutes les marchandises confondues en millions de tonnes des 7 GPM + Calais de 2000 à 2012



Données cumulées de janvier à décembre de l'année indiquée

2012: estimation PwC selon évolution cumulée à début septembre et prévision fin 2012

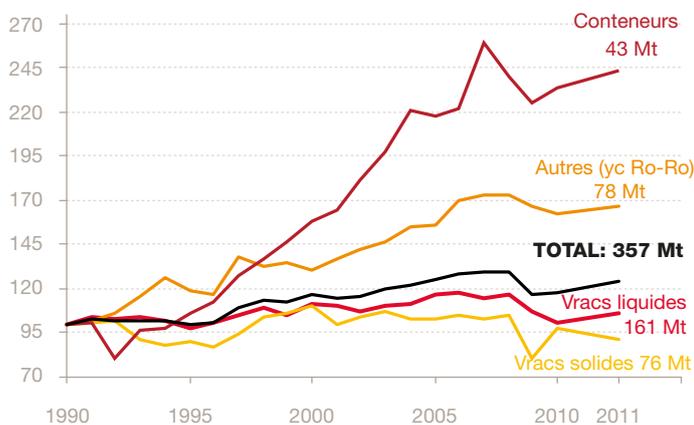
Source: DGITM/Estimation PwC

Les trafics portuaires sont marqués par une forme de résilience par rapport à la conjoncture internationale. La mise en œuvre de la réforme s'accompagne depuis 2011 d'une diminution assez nette du nombre de mouvements sociaux.

Si l'année 2011 a connu une progression des vracs liquides d'environ 3,2 %, au sein des GPM, l'année 2012 a connu un ralentissement assez marqué, notamment à Rouen, au Havre et à Marseille en raison des fermetures ou des mises en sommeil de raffineries (Pétroplus et Lyondellbasell) et Dunkerque (stockage/déstockage). Les trafics de marchandises diverses restent globalement stables avec une prépondérance du roulier notamment à Calais. Dans le conteneur, si 2011 n'a pas marqué de progression significative par rapport à 2010, les 8 premiers mois de l'année 2012 sont placés sous le signe de la progression avec une hausse de 7,2 % du trafic, tout en notant un fléchissement depuis le début du second semestre. Le trafic de vrac solide connaît un infléchissement depuis 2011 qui se poursuit au cours des 8 premiers mois de l'année 2012 notamment pour les GPM au bénéfice des ports décentralisés les plus significatifs. Cette baisse est principalement expliquée par le fait que les principaux pays exportateurs de céréales (Ukraine et Russie) ont stoppé leurs exportations à cause de fortes sécheresses.

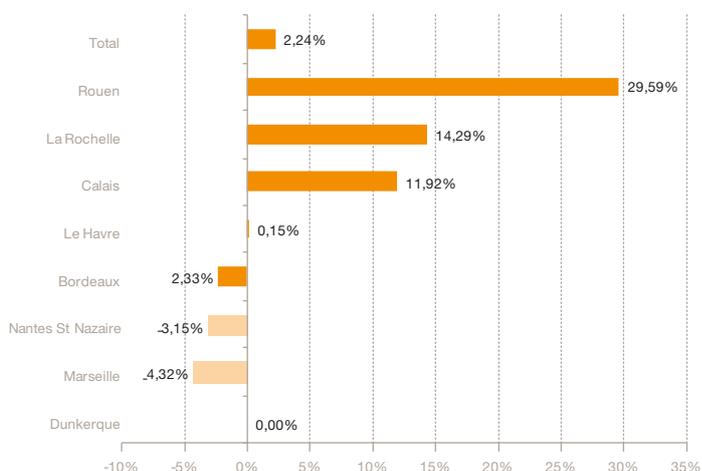
Marchandises traitées – Métropole et Outre-Mer

Indices 100 base 1990 (tonnes)



Source: DGITM

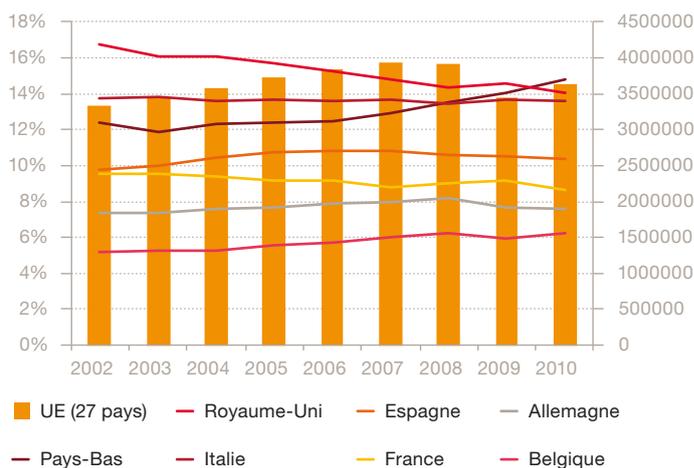
Évolution du trafic portuaire de marchandises des 7 GPM + Calais entre 2002 et 2011



Source: DGITM, mise en perspective PwC

Sur 9 ans, l'évolution du trafic au sein des Grands Ports Maritimes est contrastée. Elle est très fortement liée à l'évolution générale du trafic et à la nature des biens transportés. En 2012 comme au cours des dernières années, le trafic des produits pétroliers a nettement diminué. Grâce à une excellente année 2011, Dunkerque a effacé le recul enregistré au cours des années précédentes. Le trafic du conteneur a connu une croissance soutenue au fil des ans.

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



Source: EUROSTAT

« Les données Eurostat disponibles jusqu'en 2010 présentent un accroissement significatif de l'écart entre la France et les Pays-Bas. L'année 2011 a montré que les ports européens commençaient à payer la crise économique continentale en touchant notamment les ports espagnols, britanniques et italiens. Pour les grands ports du Range Nord, l'année 2011 a été contrastée. D'un côté la croissance très forte des ports allemands de Hambourg et Brême portés par les conteneurs et l'automobile, la performance faible de Rotterdam et Amsterdam et un peu supérieure d'Anvers et Flessingue, enfin la baisse notamment liée aux conteneurs de Zeebrugge et du Havre.

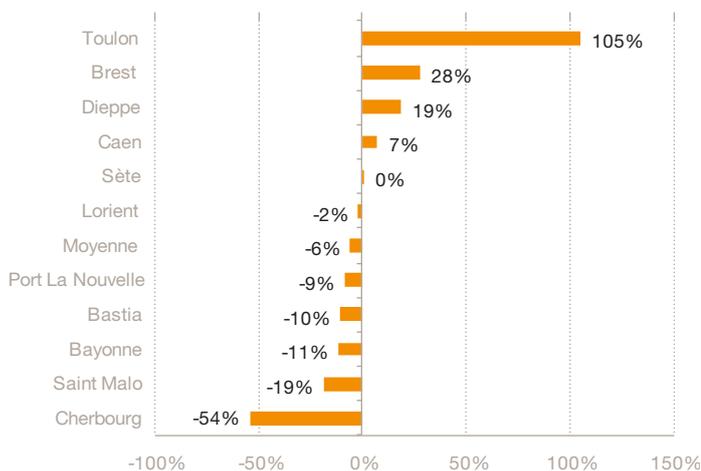
Cette année 2012, la crise touche franchement les ports européens avec une baisse des importations de pétrole, de gaz, de véhicules et de conteneurs. Au premier semestre, seuls les grands ports allemands et Rotterdam affichent un

chiffre positif alors que tous les ports de Flessingue au Havre sont en baisse. En termes de conteneurs, Rotterdam, Anvers et Zeebrugge commencent à payer la baisse de la demande européenne avec des chiffres en net repli. Il est probable que d'ici la fin de l'année, Le Havre en très bonne croissance devienne le 5^e port du Range pour les conteneurs.

En Espagne, les tonnages des grands ports généralistes (Valence, Barcelone, Bilbao) sont encore en baisse en 2012. Les conteneurs progressent seulement à Valence et dans le port de transbordement d'Algesiras. Nous notons également des progressions de trafic conteneurs en Italie à Gênes ainsi qu'en France à Marseille. »

Paul Turret, ISEMAR

Évolution du trafic de marchandises des principaux ports décentralisés de Métropole entre 2004 et 2011 (en %)

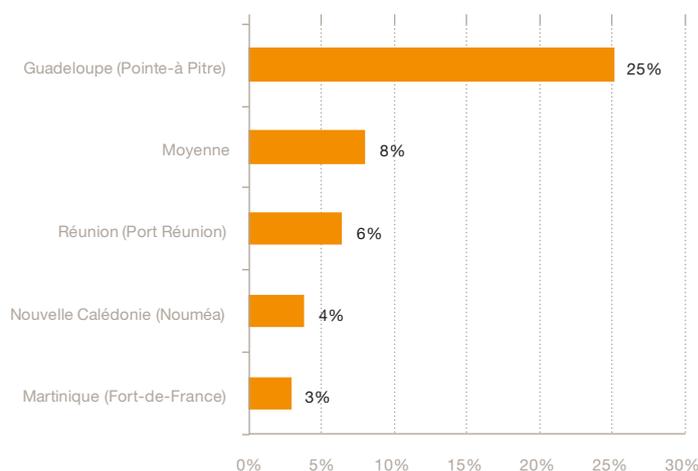


Source : de l'Écologie, du Développement Durable et de la Mer, Chambres de Commerce et d'Industrie, Collectivités Territoriales, Le Marin pour les données redressées.

Les principales évolutions sont les suivantes :

- le port de Brest franchit une nouvelle fois la barre des 3 millions de tonnes sous l'effet principal des matières premières agricoles,
- le port de Caen connaît une année de transition après une chute spectaculaire en 2009 et une reprise très marquée en 2010,
- Bayonne subit la baisse des exportations de bois (grumes de pin) au cours de l'année 2011,
- à Toulon la baisse du trafic en 2011 paraît conjoncturelle. Le trafic avec la Turquie est en nette progression et devrait se poursuivre,
- Cherbourg a connu une très légère croissance en 2011 mais demeure en net recul sur une période de 10 ans,
- Saint-Malo a connu des évolutions contrastées entre 2009 et 2011. L'année 2011 étant marquée par une baisse généralisée de la plupart des filières.

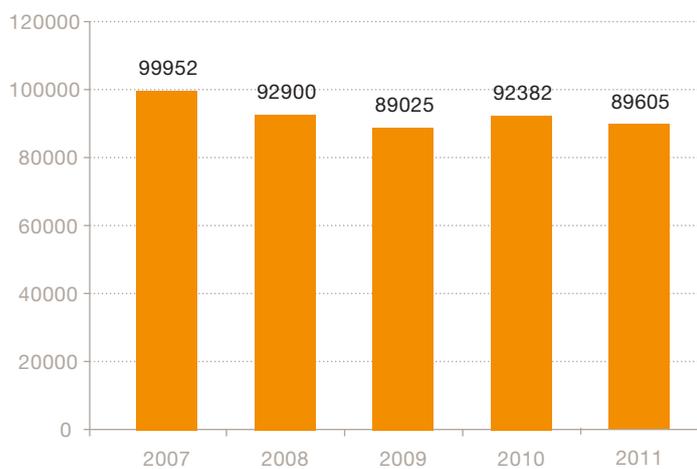
Évolution du trafic de marchandises des principaux ports des DROM COM entre 2000 et 2011 (en %)



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

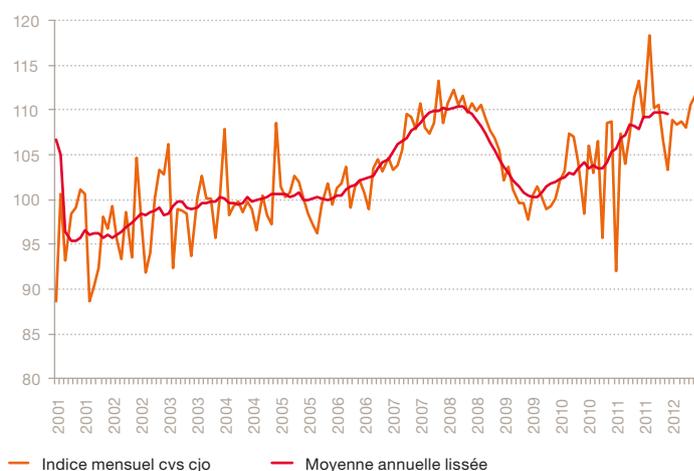
Globalement les ports des DROM COM connaissent une progression constante et régulière depuis les années 2000. En 2011 la progression du trafic de la Guadeloupe a été très marquée.

Nombre d'entrées et de sorties de ports



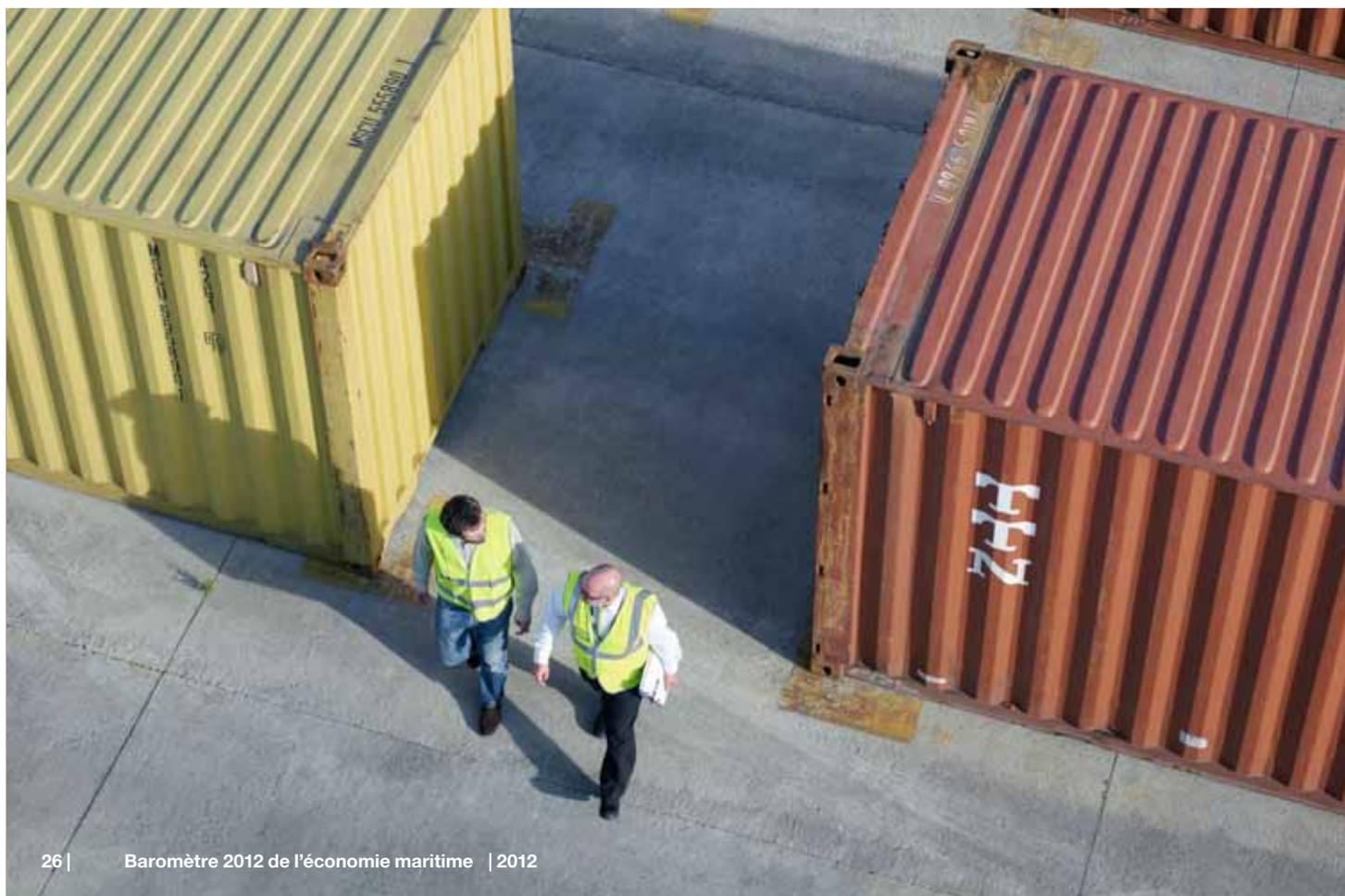
Source: FFPM

Évolution de l'indice de chiffre d'affaires des acteurs de la manutention portuaire depuis 2001



Source: INSEE - Base 100 en 2005

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



Quelques enjeux du secteur

Pour les Grands Ports Maritimes les principaux enjeux sont :

La réforme portuaire s'est poursuivie dans un climat social plus calme, mais avec un impact fort en matière de charges futures liées aux engagements sociaux et aux accords de pénibilité négociés.

Si les outils peuvent incontestablement produire des résultats intéressants et que les premières marques d'intérêt des armateurs et chargeurs sont perceptibles, plusieurs axes de travail ou opportunités existent :

- mettre en place des interfaces logistiques performantes et modernes (accès routiers, ferroviaires, et zones logistiques) et une connexion ambitieuse avec l'Hinterland ou plus largement les Réseaux de Transport Européens. Les places portuaires doivent être les architectes ou les pilotes des solutions logistiques en open access. Le transfert des voies ferrées portuaires est une avancée significative dans ce domaine,
- contribuer à la politique de réindustrialisation, en offrant du foncier attractif dans le cadre de projet de développement (liés aux Énergies Marines Renouvelables ou autres),
- maîtriser l'espace et accélérer les aménagements en fournissant des solutions clefs en main et adaptées tout en assurant une protection environnementale et des actions volontaristes (favoriser les navires propres, faire progresser les modes d'alimentation électrique des navires à quai, anticiper les évolutions vers le GNL et les conséquences sur les infrastructures, anticiper la mise en œuvre de la directive soufre),
- dans les DROM-COM, engager la réforme, notamment par l'évolution de la gouvernance, la mise en place des équipes dirigeantes et la définition des plans stratégiques,
- pour les entreprises de manutention, parvenir à maintenir leurs outillages en condition opérationnelle ou à investir dans un contexte « d'argent rare ».

Pour les ports décentralisés, plusieurs enjeux ont été identifiés :

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

Pour l'ensemble des places portuaires de taille moyenne, l'enjeu reste de jouer la carte régionale de la polyvalence, de la limitation du déclin de l'industrie lourde et de l'accueil de la plaisance dans une logique de diversification. Certains ports souhaitent bénéficier également de l'opportunité offerte par les champs éoliens offshore à court terme dans l'accueil de sites de production et d'assemblage ou à moyen terme de maintenance.

***Offshore et
énergies marines
renouvelables***

Données clés du secteur pétrolier et gazier

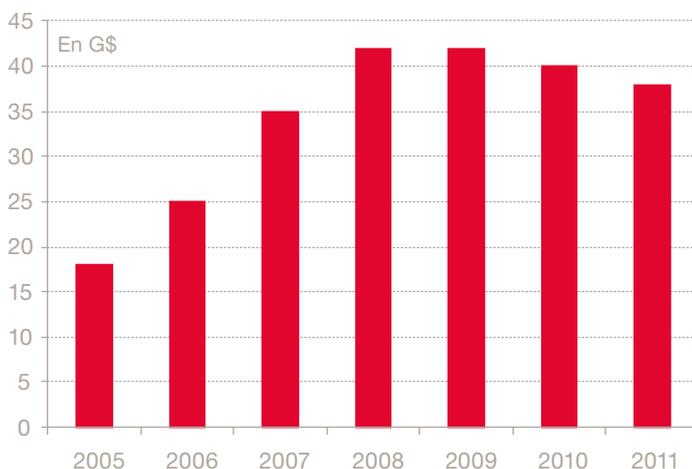
Clés de lecture

- Les acteurs principaux du secteur sont :
- les armateurs (cf. transport maritime),
 - les sociétés de construction,
 - les fournisseurs d'équipement,
 - les bureaux d'étude et d'ingénierie,
 - les sociétés d'exploration/production.

Les indicateurs avancés

Le contexte international

Chiffre d'affaires du forage offshore dans le monde



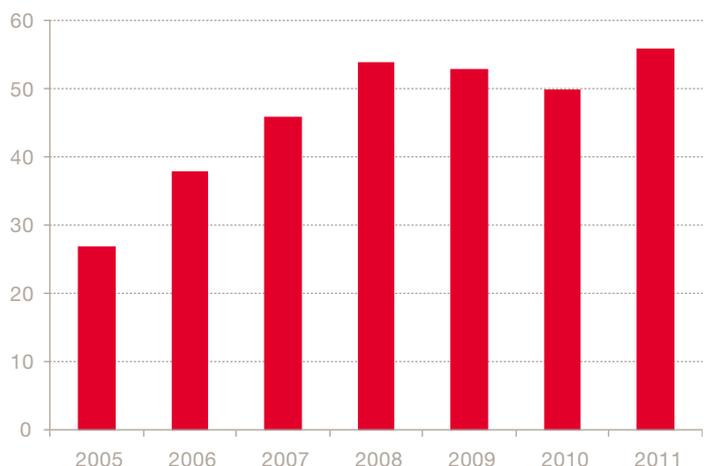
Source: IFP Énergies nouvelles

Le marché du forage offshore a été moins touché par la crise de 2009 que le marché onshore. L'effet Deepwater Horizon (22 avril 2010) a par contre modifié les conditions d'octroi des exploitations offshore. De nouveaux permis d'exploration ont donc été accordés dans le golfe du Mexique, ce qui pour certains observateurs est un signe de reprise de l'activité pour 2012. La progression de l'Asie est également faible, à l'exception de la Chine (+26 % en 2010). Pour autant, ce continent représente la moitié des forages en mer.

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

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

Chiffre d'affaires de la construction offshore dans le monde



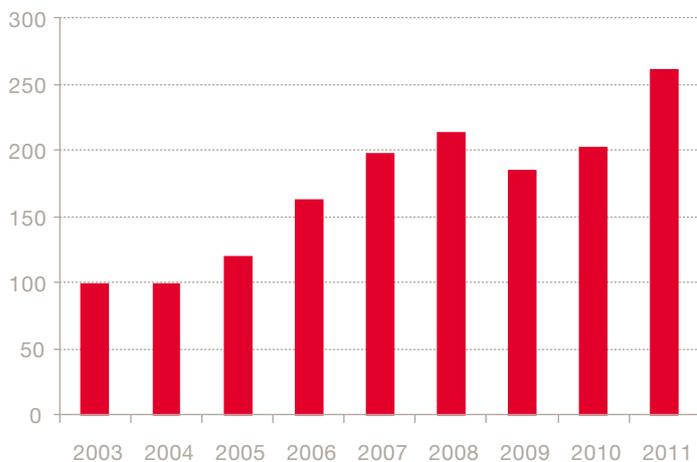
Source: IFP Énergies nouvelles

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

Le marché de la construction est porté par la région Asie Pacifique (Corée du Sud et Chine), par le Brésil, le golfe de Guinée et la Mer du Nord. Cependant, on note de fortes disparités dans les évolutions de ces régions. La tendance est à l'exploitation dans de plus grandes profondeurs. Les engins utilisés sont flottants et la compagnie brésilienne Petrobras est nettement en pointe dans le secteur avec plus de 50 engins en service.

La place de la France dans le secteur

Indice d'évolution du chiffre d'affaires des principaux acteurs français du secteur du service à l'offshore depuis 2003

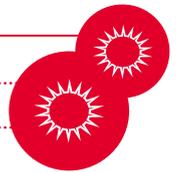


Sources : Daily bourse, Les Echos, PwC

NB : Indice base 100 en 2003. Liste des sociétés incluses dans l'indice : Bourbon, Technip, Vallourec, CGG Veritas, SAIPEM, Schlumberger.

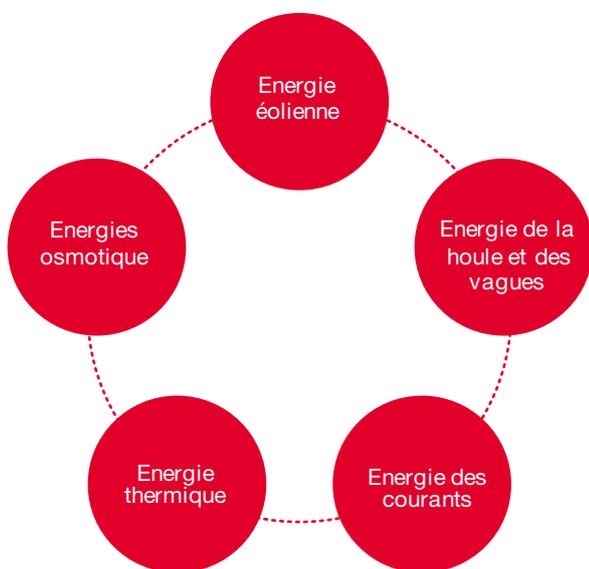
Les acteurs français sont particulièrement bien positionnés sur les activités parapétrolières. Le marché du Brésil sur les champs présalifères induit des perspectives positives pour les acteurs français traditionnellement sur zone (Vallourec par exemple au travers de l'implantation qu'elle partage avec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





Données clés du secteur des énergies marines renouvelables

Clés de lecture



Les énergies marines renouvelables sont disponibles sous des formes multiples :

- **énergie éolienne (posé et flottant)** : seule énergie marine développée à l'échelle industrielle,
- **énergie de la houle et des vagues** : grande diversité dans les technologies testées (flotteurs en surface, immergés, etc.),
- **énergie des courants** : deux principales technologies développées (barrage marémoteur et hydroliennes à axe horizontal ou vertical),
- **énergie thermique** : il s'agit d'utiliser la différence de température entre l'eau tiède de surface et l'eau profonde froide pour produire de l'électricité,
- **énergie osmotique** : exploite le phénomène d'osmose entre l'eau douce et l'eau salée pour récupérer de l'énergie.

Une grande diversité d'acteurs est impliquée dans la filière des énergies marines renouvelables :

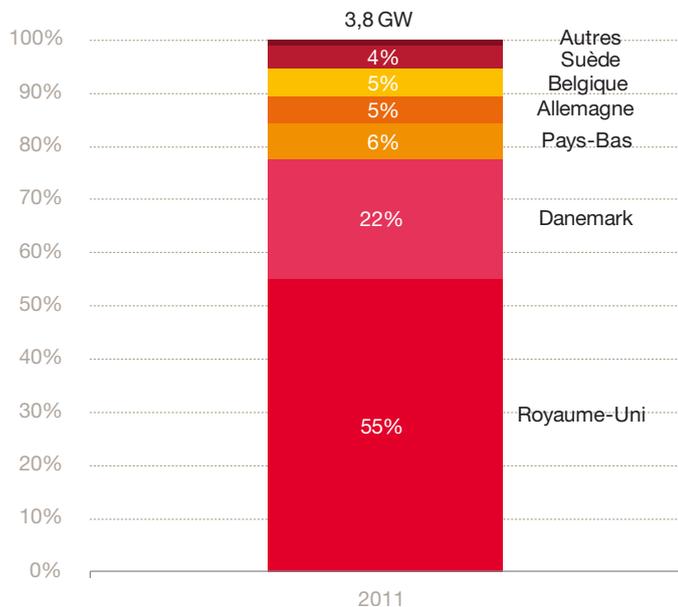
- les énergéticiens,
- les distributeurs,
- les gestionnaires d'infrastructure,
- les centres de recherche,
- les fabricants d'équipements et leurs sous-traitants,
- les fournisseurs de services,
- les entreprises de transport maritime spécialisées,
- les bureaux d'études,
- les autres acteurs de la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

Les indicateurs avancés

Éolien offshore

4 pays représentent près de 90 % de la puissance installée en Europe en 2011

Répartition des capacités éoliennes offshore cumulées par pays au 31/12/11



Sources : EWEA, analyse PwC

Leadership des pays de la Mer du Nord dans l'éolien offshore.

- on compte 9 pays en Europe avec des capacités offshores,
- tous ces pays ont une façade maritime sur la Mer du Nord,
- le Royaume-Uni et le Danemark représentent les 3/4 des capacités installées en Europe.

De nombreux projets à long terme de parcs éoliens en Europe.

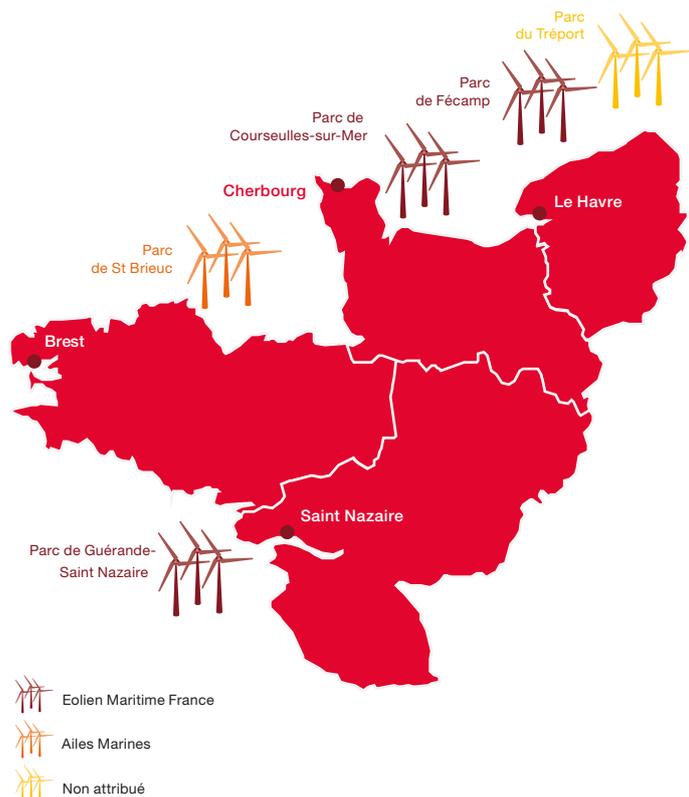
- en janvier 2012, 9 parcs éoliens étaient en construction en Europe, représentant une capacité de 2,375 MW.

Les objectifs ambitieux fixés par l'UE de porter à 20 % la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie totale devraient permettre de garantir la croissance du marché à moyen-long terme.

L'émergence d'une filière française ?

Le lancement du 1^{er} appel d'offres (2 GW sur un objectif d'installation de 6 GW à horizon 2020) devrait permettre à la France de rattraper son retard vis-à-vis de ses voisins européens et ainsi d'assurer une visibilité de marché suffisante pour développer une véritable filière industrielle française.

Présentation des résultats du 1er appel d'offres



Source : Presse, sites internet

2 consortiums se partagent l'installation des 2 GW éolien offshore prévus dans le cadre du 1er appel d'offres...

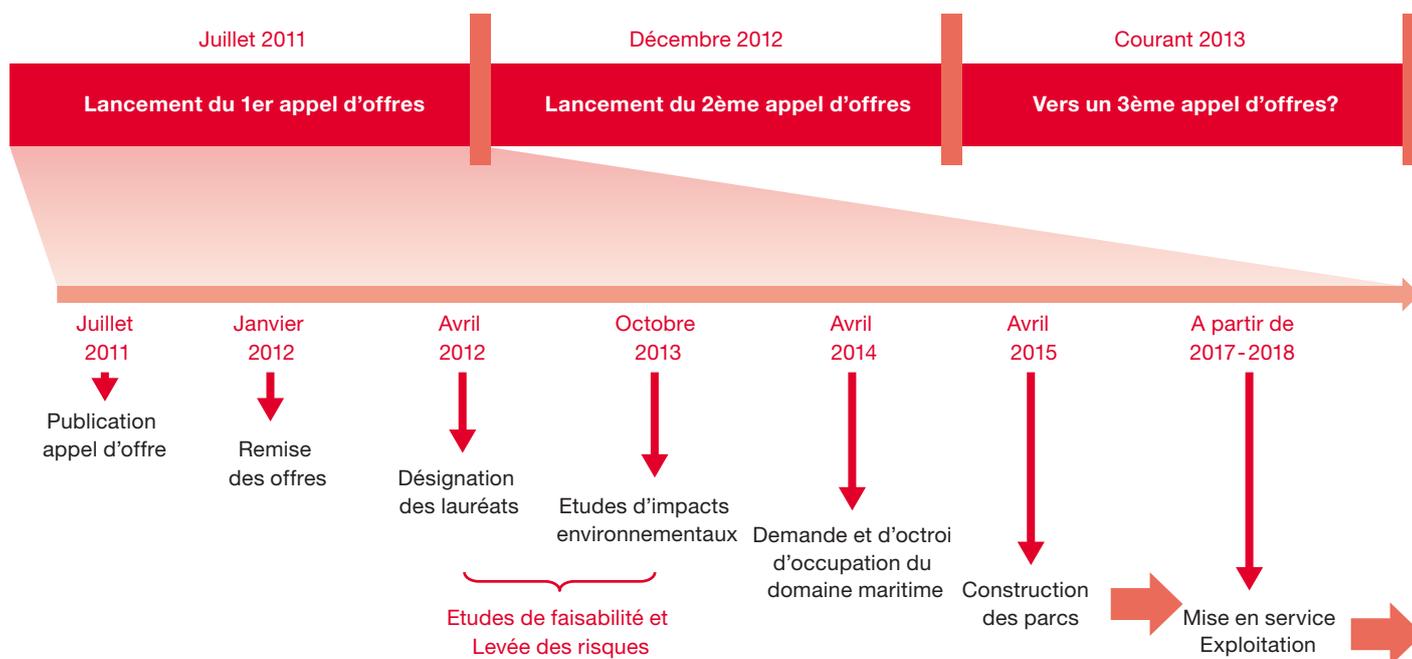
- le consortium « Éolien Maritime France » qui rassemble, dans le cadre d'un partenariat, EDF EN, DONG Energy, WPD offshore et Nass&Wind offshore, avec ALSTOM comme fournisseur exclusif des turbines. Il est lauréat de 3 zones : Saint-Nazaire, Courseulles-sur-mer et Fécamp, soit une puissance de capacités installées de près de 1 500 MW.
- Le consortium « Ailes Marines », piloté par les sociétés Iberdrola et Eole Res, avec pour partenaires Areva, Technip et Neoen Marine. Il est lauréat de la zone de Saint-Brieuc (500 MW).

...et ont d'ores et déjà annoncé leurs plans industriels respectifs.

- Éolien Maritime France : construction de 4 usines : 2 usines à Cherbourg pour la fabrication des pales et des mâts et 2 usines à Saint-Nazaire pour la fabrication des alternateurs et l'assemblage des nacelles.
- Ailes Marines : implantation de 2 usines au Havre pour l'assemblage des nacelles et la fabrication des pales.

Le lancement d'un second appel d'offres annoncé en fin d'année 2012 confirme la volonté de l'État de développer une filière éolienne offshore française.

Calendrier des appels d'offres pour l'éolien offshore



Sources : Commission de Régulation de l'Energie, Conférence Environnementale, SER, analyse PwC

Des emplois pérennes ?

Les emplois mobilisés localement par les consortiums ont vocation à être pérennes au-delà des 2-3 ans nécessaires à la fabrication et installation des éoliennes au large des côtes françaises. En effet, l'implantation d'usines pour la fabrication des éléments des éoliennes confirme la volonté des consortiums d'établir une filière pérenne :

- le 1^{er} appel d'offres de 2 GW assure donc l'activité industrielle jusqu'en 2017 le temps de fabriquer les 400 éoliennes requises,
- le lancement d'un 2nd appel d'offres courant 2012 devrait permettre de pérenniser ces emplois jusqu'en 2020 par une visibilité de marché suffisante.

Mais la pérennisation des emplois industriels à long terme (> 10 ans) sera possible par la pénétration des acteurs français sur le marché européen :

- les prévisions de marché et le pipeline de projets (~40 GW d'ici 2020) devraient garantir aux turbiniéristes français et à leurs sous-traitants une part de marché suffisante pour pérenniser leur activité industrielle.

Autres EMR

Les EMR devraient représenter une part croissante dans le mix-énergétique, grâce notamment à des objectifs européens volontaristes. L'Europe a en effet vocation à devenir un leader sur le marché des EMR avec un objectif de 3,6 GW de puissance installée d'ici 2020 soit :

- l'alimentation en électricité de plus de 3,5 millions de foyers,
- un chiffre d'affaires annuel généré (hors maintenance) d'environ 10 milliards d'€ (hypothèse d'une puissance moyenne par unité de 1 MW et d'un CA/unité de 3 m€).

La plupart de ces technologies ne sont pas encore exploitées commercialement, ce qui laisse encore de réelles opportunités de développement :

- la multitude de projets EMR démontre que les technologies ne sont pas figées,
- mis à part l'éolien offshore posé, aucune autre technologie EMR n'est exploitée aujourd'hui commercialement,
- il existe donc encore beaucoup d'opportunités et donc un réel potentiel pour de nouveaux entrants innovants.

Quelques enjeux du secteur des EMR

Éolien offshore

- **Quels métiers et compétences** favoriser pour développer une filière ?
 - Ingénierie, fabrication, installation, maintenance ?
 - Quelles industries mobiliser (chantier naval, BTP) ?
- **Comment aligner les besoins de la filière éolienne avec les compétences du tissu économique local ?**
 - Quelle volumétrie d'emplois ?
 - Quel calendrier de montée en puissance ?
- **Comment adapter l'offre de formation** académique et professionnelle aux besoins du projet ?
- **Dépasser les clivages inter-régions** pour répondre plus efficacement aux besoins de la filière et des consortiums
- **Quels autres impacts indirects sur l'économie locale** (tourisme, hôtellerie-restauration, etc.) ?

Autres EMR

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

Incertitudes technologiques :

Fiabilité des installations pour résister à des conditions extrêmes, stockage et transport de l'énergie, connexion au réseau, passage d'une phase de R&D à l'étape d'industrialisation, etc.

Flou juridique et impact sur l'environnement :

Quel statut juridique pour ce type d'installation en mer ? Quel impact réel sur l'environnement ?

Forte intensité capitalistique :

Ces technologies nécessitent souvent d'importants besoins de financement.

Parmi tous ces enjeux, le **financement** est aujourd'hui une des principales préoccupations des entrepreneurs désireux de se développer sur le marché des EMR.





***Construction et
réparation navale
(civile et militaire)***



Données clés

Clés de lecture

Les acteurs principaux du secteur sont :

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

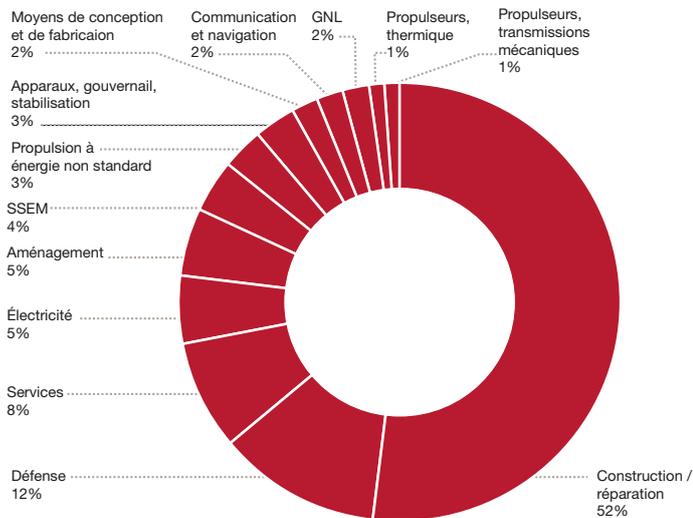
Les principales filières que nous avons retenues sont :

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

Chiffres clés

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

Répartition des effectifs par secteur de la filière navale

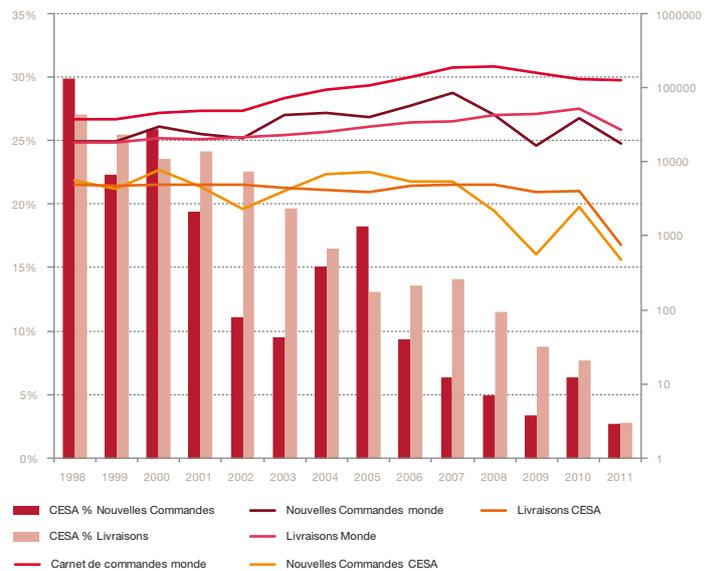


Source: GICAN

Construction navale civile

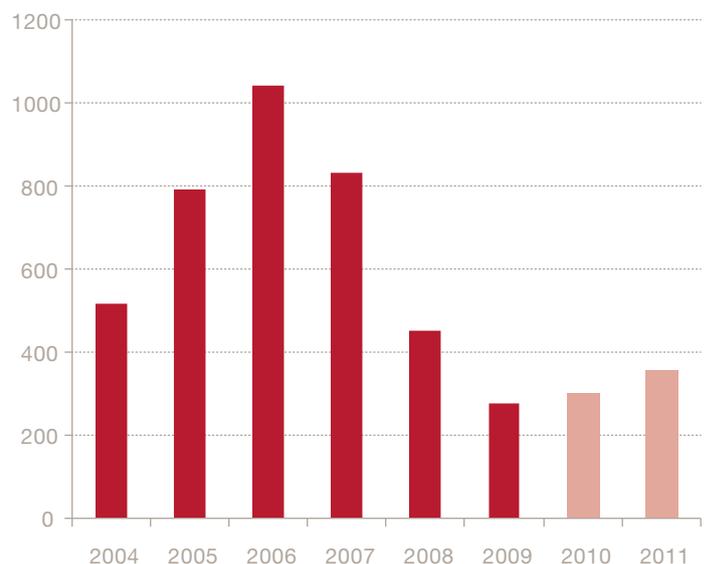
Les indicateurs avancés

Livraisons/Nouvelles commandes comparées (GT) CESA/Monde



Source: Sea Europe

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



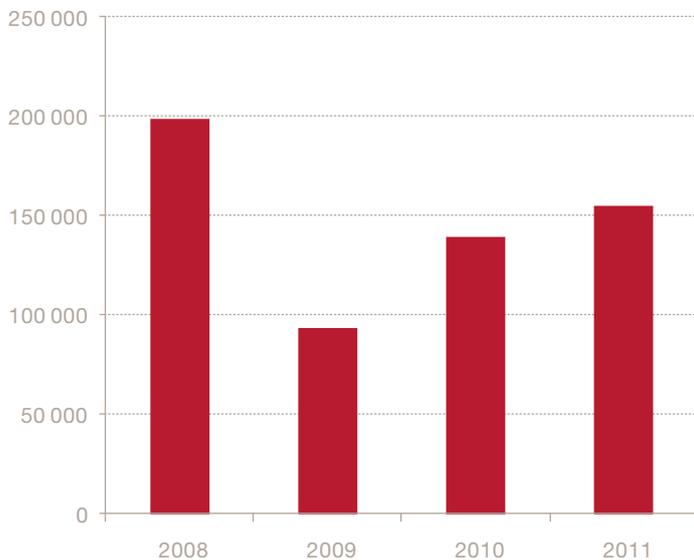
Source: GICAN

Ratio Navires en commande/Navires en flotte

(tbc's)	Commandes	Livraisons	$\frac{C + L}{2}$	$\frac{C(N-1) + L}{2}$
2007	147 000	192 000	169 500	-
2008	10 000	251 000	130 500	199 000
2009	0	176 000	88 000	93 000
2010	295 000	278 000	286 500	139 000
2011	62 560	15 000	38 780	155 000

Source: GICAN

Moyenne des commandes N-1 et des livraisons (Tonnes brutes compensées)



Source: GICAN

Quelques enjeux du secteur

Le marché de la construction très orienté à la baisse en Europe et dans le monde

« L'industrie de la construction navale a connu une période faste de 2006 à 2008 liée à l'euphorie des transporteurs maritimes portés par des taux d'affrètement très élevés. Après l'effondrement de 2009, les commandes ont repris un bon niveau avant de commencer à baisser dans la seconde partie de 2011. L'année 2012 devrait se situer à un niveau comparable à l'année de crise de 2009.

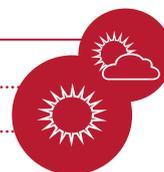
L'évolution récente des commandes va irrémédiablement stopper l'élan même si l'année 2012 devrait tout de même établir un nouveau record de livraisons notamment à cause de l'énorme proportion réceptionnée par le secteur des vraquiers et des conteneurs. Depuis 2010, la Chine est devenue le premier pays de construction navale mais la crise profite à la Corée qui en 2011 et en 2012 a accumulé plus de commandes que sa concurrente.

La construction navale européenne a subi ces dernières années à la fois la redoutable concurrence asiatique et les effets de la crise. En 2011, les commandes ont été cinq fois moins importantes qu'en 2007. Le niveau des livraisons a atteint l'année dernière un de ses niveaux les plus bas et 2012 sera à peine meilleure. L'Europe a gardé une spécialité dans les navires à passagers mais le carnet est faible avec seulement 7 ferries et 11 paquebots. La commande de deux navires du groupe Carnival au Japon n'est pas une bonne nouvelle. »

Paul Turret, ISEMAR

La diversification vers les EMR

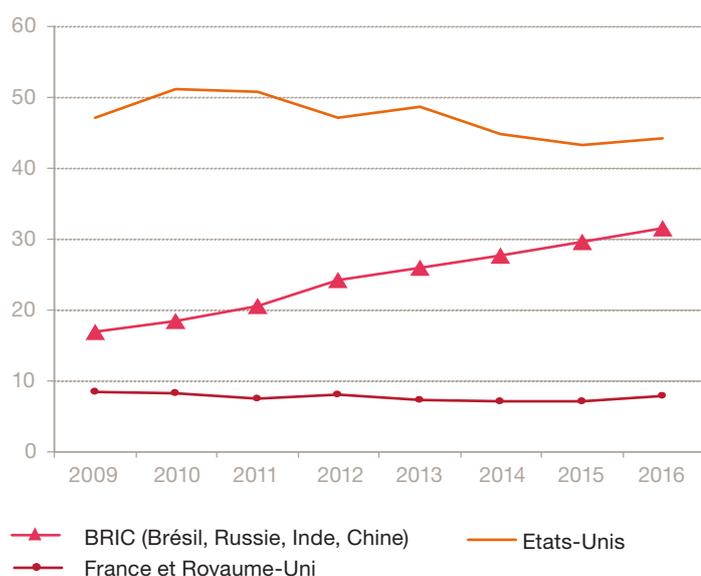
Dans un environnement de plus en plus concurrentiel, la diversification dans le domaine des énergies marines renouvelables apparaît désormais comme un relai de croissance pour certains acteurs du secteur. C'est en particulier le cas pour DCNS qui développe, entre autres, un projet de fermes d'hydroliennes pour le compte d'EDF (en partenariat avec la société irlandaise OpenHydro dans laquelle ils ont pris une participation de 11 %) et un projet d'éoliennes flottantes avec le groupe Nass&Wind. DCNS souhaite également se tourner vers le marché du nucléaire civil avec des projets comme « Flexblue ».



Construction navale militaire

Indicateurs avancés

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



Source: Rapport d'information du Sénat au nom du groupe de travail sur la maritimisation, 17 juillet 2012

En France, le Projet de Loi de Finances ('PLF') pour 2013 prévoit un maintien du niveau des crédits accordés en 2012 pour l'équipement, soit 16 milliards d'euros. Néanmoins, dans un contexte de tension sur les finances publiques, la rédaction actuelle du Livre Blanc, qui devrait être achevée d'ici fin 2012, devrait mener à l'élaboration d'une nouvelle loi de programmation militaire pour l'été 2013. Le montant des engagements prévus pourrait ainsi être revu à la baisse. Après la livraison du Dixmude (troisième BPC) en janvier 2012, l'Aquitaine (première FREMM) devrait être livrée en novembre 2012 tandis que la Normandie (seconde FREMM) sera mise à flot prochainement en vue d'une livraison en 2014. Parmi les programmes confirmés pour 2013, on compte notamment le BSAH (commande de huit bâtiments de soutien et d'assistance hauturiers) et le B2M (commande de trois bâtiments multi-missions). Compte tenu du vieillissement des bâtiments (19,8 années en moyenne à fin 2010), l'entretien et le renouvellement de la flotte française constitueront dans les années à venir un enjeu important pour la Marine Nationale et les industriels du secteur.

Les marchés de Maintien en Condition Opérationnelle (MCO) des navires militaires prennent de plus en plus la forme de contrats de disponibilité pluriannuels, tenant compte des besoins opérationnels et des contraintes budgétaires de la Marine Nationale. En 2012, les principales commandes de MCO signées ont concerné les frégates (Horizon, FREMM et frégates de surveillance basées Outre-Mer), les sous-marins ainsi que le porte-avions Charles-de-Gaulle.

Crédits du programme consacré à l'entretien MCO

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

Source: Marine Nationale. AE: Autorisations D'engagement/CP: Crédits de Paiement

Face aux pressions budgétaires au niveau national, les industriels français poursuivent leur offensive à l'export et se sont positionnés en tant que maîtres d'œuvre sur ce secteur d'activité: Scorpène au Brésil et en Inde, FREMM au Maroc (livraison de la Mohammed VI prévue pour 2013), BPC en Russie (livraison par DCNS avec STX France en sous-traitant de deux bâtiments en 2014 et 2015 plus deux en option)...

Dans un contexte de mutation des enjeux géostratégiques, les marchés internationaux représentent un potentiel de croissance important pour les industriels français du secteur, en particulier les pays émergents tels que le Brésil, l'Inde ou la Chine qui poursuivent le développement de leurs outils militaires ou la Russie qui investit dans le renouvellement de ses moyens militaires. Selon un rapport d'information du Sénat publié en juillet 2012, entre 2011 et 2016, les budgets consacrés à la marine militaire par les pays émergents devraient augmenter significativement: 35 % en Russie, 57 % en Chine, 65 % au Brésil et 69 % en Inde. Cela démontre l'importance de la mer dans la politique de défense de ces pays. En 2012, la marine chinoise a ainsi doté sa flotte de son premier porte-avions « Liaoning » (construit en Ukraine) tandis qu'un autre serait déjà en construction pour une mise à flot en 2015.

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

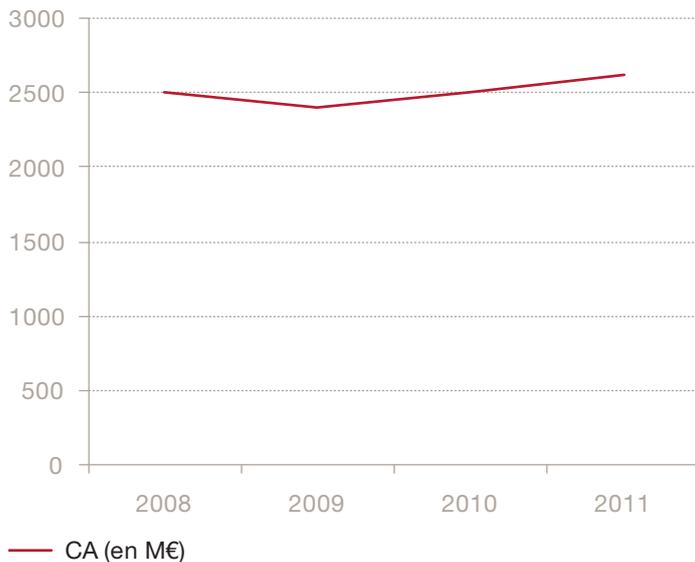
Acteurs et enjeux

Les acteurs de la construction militaire en France

Le chef de file du secteur en France est DCNS détenu à hauteur de 65 % par l'État et de 35 % par Thalès. La participation de ce dernier s'est accrue de 10 % à la fin de l'année 2011, confortant ainsi le partenariat industriel entre les deux groupes. Peu d'autres opérateurs sont positionnés en tant que maîtres d'œuvre sur ce segment en France ; citons STX France qui a construit le Dixmude (à l'exclusion de son armement assuré par DCNS) et Constructions Mécaniques de Normandie qui vise surtout le marché export sur le segment du petit et du moyen tonnage, notamment à travers un nouveau concept de patrouilleur furtif. Ces deux acteurs traversent aujourd'hui une période compliquée en raison de la crise économique.

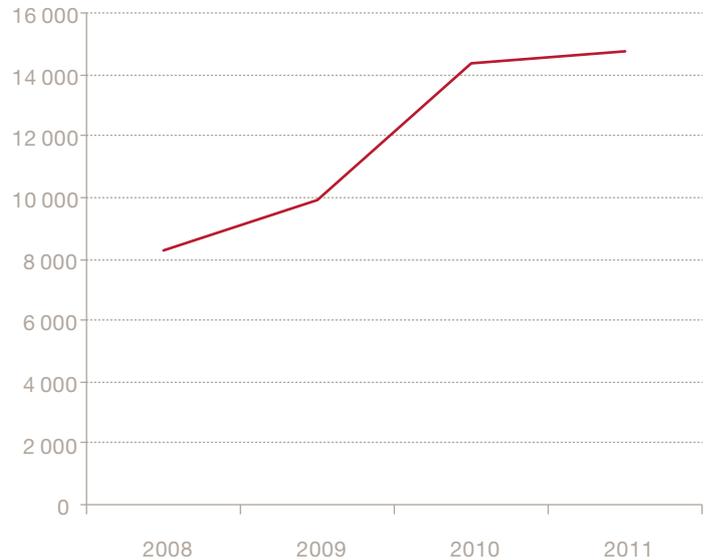
La vitalité des principaux acteurs français se traduit notamment dans les chiffres :

Évolution du chiffre d'affaires de DCNS (en MEUR)



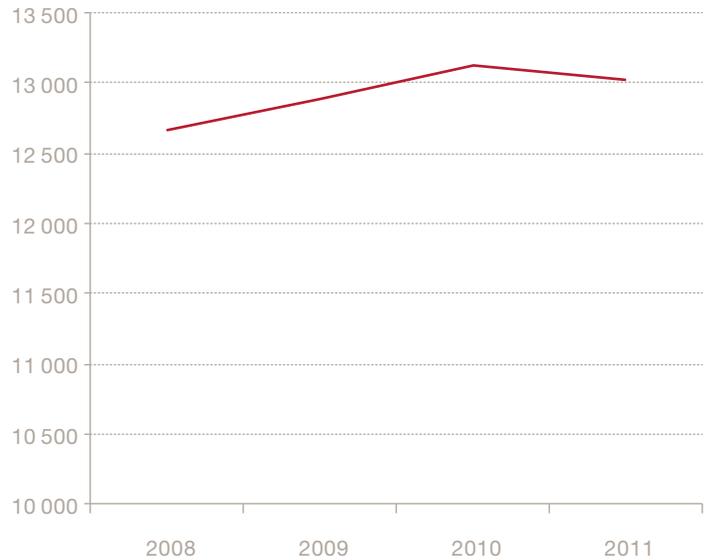
Source: Rapports Annuels

Évolution du portefeuille de commandes de DCNS (en MEUR)



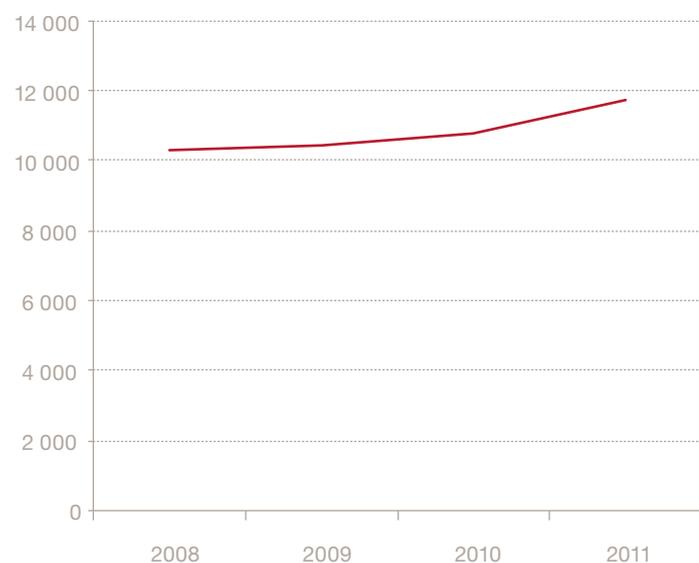
Source: Rapports Annuels

Évolution du chiffre d'affaires de Thalès (en MEUR)



Source: Rapports Annuels

Évolution du chiffre d'affaires de Safran (en MEUR)



Source : Rapports Annuels

Dans un contexte concurrentiel fort, les acteurs européens du secteur sont contraints de nouer des partenariats. En 2012, on peut citer l'alliance de DCNS avec l'américain VT Systems dans le cadre du programme renouvellement des patrouilleurs hauturiers OPC pour la marine américaine ou encore les accords entre DCNS et les sociétés SEC Industries (Inde) et Progen (Brésil) relatifs aux programmes Scorpène. DCNS serait aussi en discussion avec Irving Shipbuilding pour participer au renouvellement des frégates engagé par la marine canadienne et étudierait de nouvelles alliances dans certains pays émergents. Sur le territoire national, DCNS et STX France se sont alliés pour le développement du Brave, bâtiment logistique de nouvelle génération qui sera proposé à la marine nationale dans le cadre du programme Flotlog (remplacement de quatre ravitailleurs à partir de 2015).

Le conflit Libyen récent, les diverses revendications d'espaces maritimes et insulaires, la recrudescence d'actes de piraterie et les saisies croissantes de drogue montrent, que notre pays se doit d'avoir, peut-être encore plus qu'avant, une marine performante et disponible.

Les mouvements européens et internationaux

Si l'on compare l'Europe et les États-Unis, une des différences les plus frappantes est celle de la concentration du marché et des acteurs. Le secteur, très concentré outre-Atlantique, compte quatre maîtres d'œuvre principaux (General Dynamics, Lockheed Martin, Raytheon et Huntington Ingalls Industries). En termes de concentration capitalistique, les acteurs européens sont plus dispersés. Même si les programmes en coopération se sont développés ces dernières années (avec les Italiens pour les programmes Horizon et FREMM ou avec les Britanniques pour le système PAAMS) et que l'OCCAR et l'AED ont vu leurs rôles prendre forme, il est difficile de parler d'industrie navale de défense européenne.

Assurance maritime

Part de la France dans le marché mondial

6 %

Conjoncture

Part de marché des 5 plus gros acteurs français

80 %

Part de l'assurance maritime dans l'assurance transport

70 %

Données clés

Clés de lecture

Les acteurs principaux du secteur en France sont :

- les courtiers en assurance ; mandatés par leurs clients. Ils étudient leurs besoins d'assurance, négocient les couvertures et conditions financières avec le marché, administrent le contrat et assistent les clients dans la gestion de leurs sinistres. Certains courtiers disposent également de mandats de gestion pour le compte des assureurs, ce qui leur confère une grande réactivité dans la souscription d'affaires nouvelles ou le règlement des sinistres ;
- les compagnies d'assurance : les sociétés d'assurance multi-branches comme AXA, Allianz ou Generali qui disposent de département assurance transport et maritime. Les spécialistes comme Covéa, Groupama Transport (racheté par Helvetia) ainsi que des mutuelles professionnelles régionales (en assurance des flottes de pêche par exemple). Enfin, le marché français se distingue aussi par la présence de nombreux acteurs étrangers de l'assurance maritime comme CNA, Royal and Sun Alliance, ou encore Liberty Mutual.

Les principales filières que nous avons retenues sont :

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

Chiffres clés

- 5 acteurs du marché réalisent plus de 80 % du chiffre d'affaires du secteur en 2011.

Les indicateurs avancés

France :

Selon les statistiques publiées par la FFSA lors de la dernière assemblée des assureurs maritime (IUMI 2012), les cotisations des affaires corps de navire et marchandises transportées sur le marché français s'établissent à un peu plus d'1M€ en 2011. Le chiffre d'affaire de l'assurance transport (dont 70 % est constitué par l'assurance maritime) est en progression de 1,8 % par rapport à 2010. En outre, si l'on inclut les acceptations en réassurance et les affaires souscrites à l'étranger par les assureurs français, le chiffre d'affaires de l'assurance transport est de 2,2M€.

Avec 6,1 % de part de marché en assurance corps de navire et 5,3 % en assurance des marchandises, la France est un des premiers marchés de l'assurance maritime.

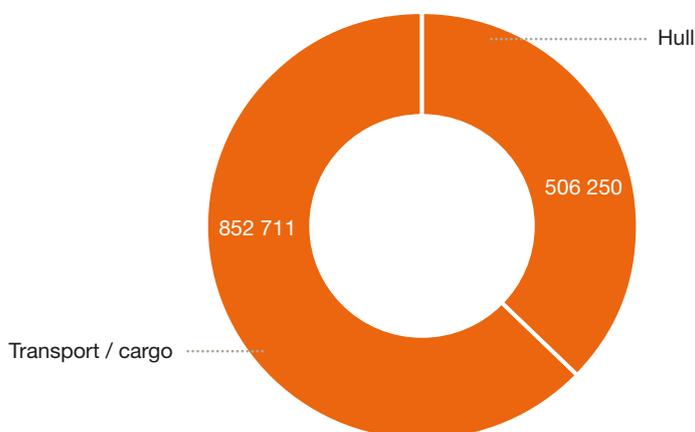
En 2011, les cotisations corps de navires pour les affaires françaises ont enregistré un recul de 0,9 % par rapport à 2010 pouvant s'expliquer par :

- la réduction de la valeur d'assurance de la flotte,
- l'immobilisation de certains navires et la réduction des couvertures souscrites pour ces unités,
- des réductions de primes accordées par les souscripteurs corps au cas par cas afin de conserver les affaires offrant de bons résultats techniques.

Les cotisations d'assurances facultés ont quant à elles progressé de 3,6 % sous l'effet de l'augmentation des échanges internationaux en 2011 (+6 %). Cette progression est toutefois moins rapide que l'évolution des cotisations de cette branche (+8,8 %).

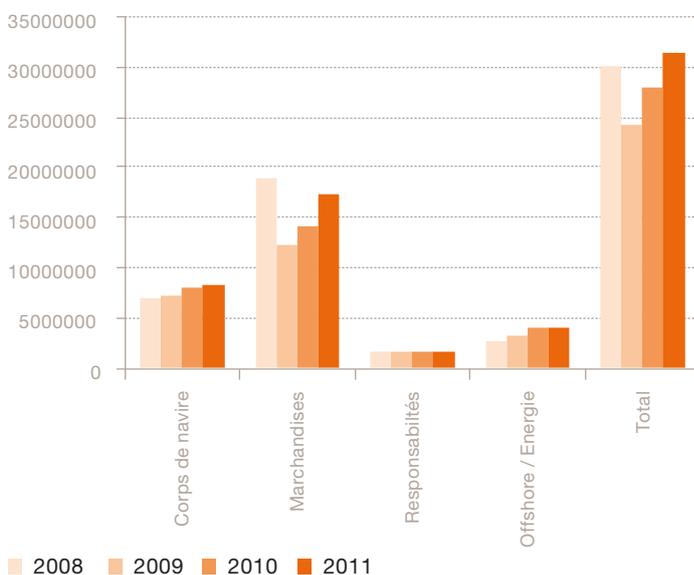
Les résultats techniques de la branche transport sont également mitigés avec un rapport sinistres à primes proche du seuil de rentabilité technique sur les 5 dernières années.

Répartition des cotisations 2011 pour le marché français (en milliers de \$)



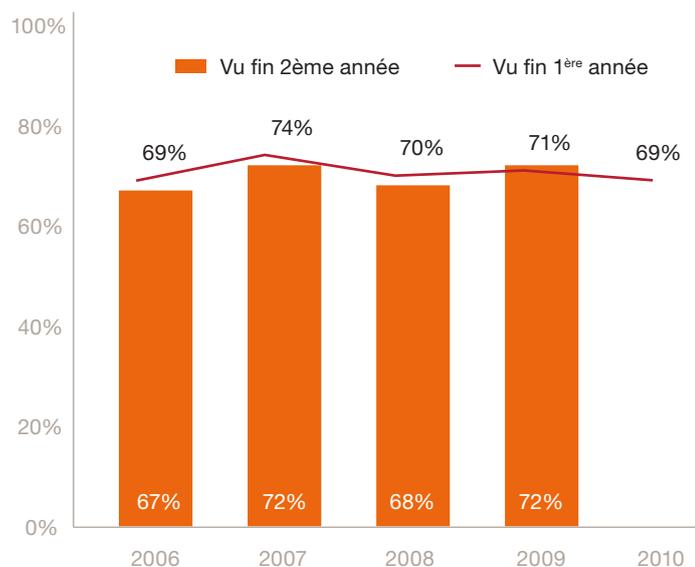
Source: IUMI

Évolution des primes reportées par les membres de l'IUMI



Source: IUMI

Évolution du ratio Sinistre/Prime (S/P)



Source: FFSA-GEPA

Monde :

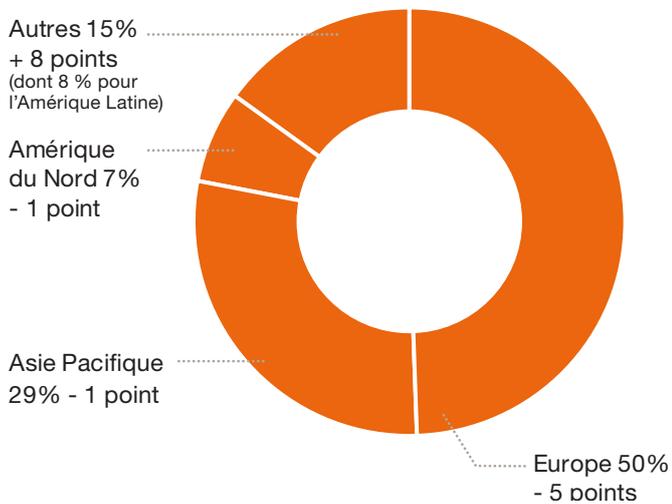
En 2011, l'assurance maritime mondiale a enregistré une hausse globale de ses primes (estimées à 32 milliards d'US\$ pour l'ensemble des marchés) de l'ordre de 7 % par rapport à 2010.

En 2 ans, la part du chiffre d'affaires réalisé sur les marchés historiques européens (France, Norvège, Angleterre, ...) est passée de plus de 60 % à 50 % au profit des marchés asiatiques et d'Amérique latine. Les cotisations d'assurances Corps et Marchandises Transportées ont ainsi progressé de +25% entre 2010 et 2011 en Chine et au Brésil. Les 2 pays représentant respectivement 8 % et 4 % des parts de marché de l'assurance maritime en 2011.

Ce déplacement des marchés historiques vers les pays émergents est cohérent avec le dynamisme économique de ces régions qui contribue au développement du secteur maritime :

- L'industrie du transport asiatique se situe au deuxième rang mondial. Les armateurs asiatiques tels que COSCO, Hanjin, Evergreen, CSCL, APL, NYK détiennent ainsi 40 % des capacités conteneurisées. En outre, les chantiers asiatiques dominent le marché de la construction navale (90 % de la valeur des commandes de navires produite par les chantiers chinois et sud coréen notamment).
- Le potentiel de croissance du secteur maritime au Brésil est très important. Le gouvernement brésilien a engagé de lourds investissements pour moderniser et créer les infrastructures maritimes et fluviales dont le pays a besoin pour développer son industrie pétrolière, touristique et manufacturière.

Primes d'assurance marine par zone en 2011



Source: IUMI

Énergie:

Le nombre de plate-formes d'exploration, production d'hydrocarbure est en hausse depuis 2006. Plus de 800 unités sont actuellement en service (+ 155 prévues entre 2012 et 2014).

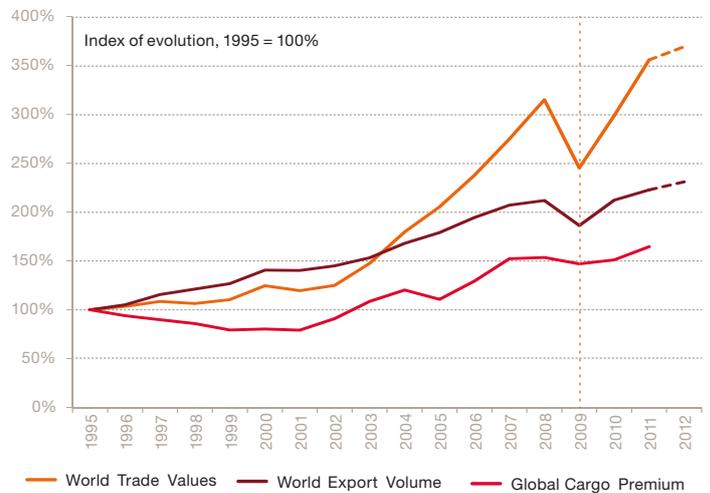
Le marché n'a pas enregistré de sinistre majeur depuis Deepwater Horizon. Cependant depuis 2008, les assureurs subissent une détérioration de leur résultats, dus à la fois à une augmentation de la fréquence des sinistres partiels et de leur coût moyen.

Cargo:

Avec 80 % des marchandises transportées par voie maritime, la croissance du marché de l'assurance transport est corrélée au commerce international :

- en volume, la croissance mondiale (autour de 3 % en 2011) continue de stimuler les exportations,
- en valeur, l'inflation du prix des matières premières (minerais, acier, produits pétroliers bruts ou raffinés) renchérissent mécaniquement le coût de l'assurance.

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



Source: IUMI/FMI

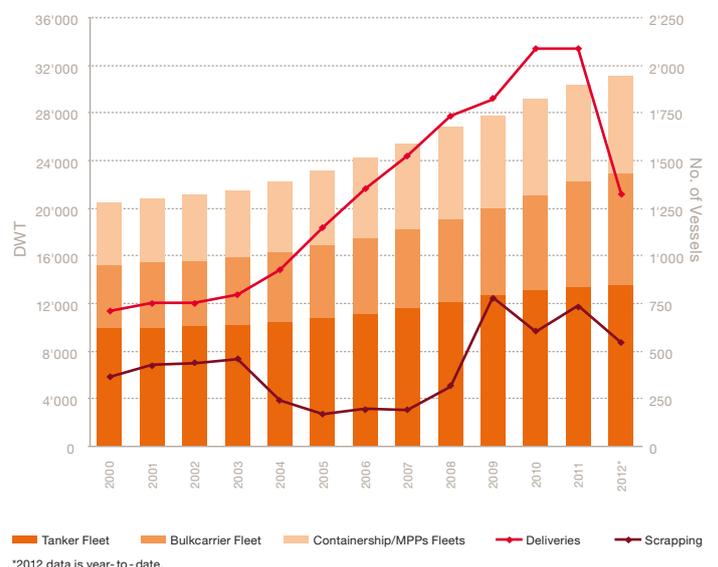
Corps:

Le nombre élevé des nouvelles livraisons en 2011 par rapport aux démantèlements (en progression cependant pour les unités les plus anciennes) contribue au développement de la flotte internationale et par conséquent la masse assurée.

Cette augmentation en volume a permis au secteur d'enregistrer une croissance globale des primes d'assurance corps de navires. La valeur d'assurance des navires (somme assurée) demeure quant à elle stable.

En effet, la perte de valeur (observée depuis 2008) pour les navires de plus d'un an est compensée par l'arrivée de nouveaux navires à la valeur plus importante et le démantèlement des unités les plus anciennes.

Capacité de la flotte de navires



*2012 data is year-to-date.

Source: IUMI

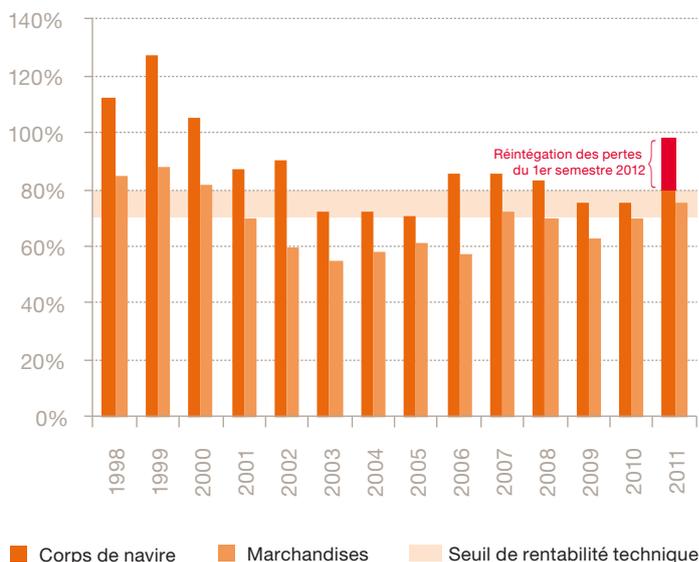
Résultats :

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

En outre, les pertes supplémentaires dues au naufrage du Costa Concordia ainsi qu'à plusieurs pertes totales survenues au premier trimestre 2012 (partiellement rattachées à l'exercice 2011), rappellent s'il en est besoin, l'important déséquilibre sur le marché corps.

Cargo : Les marges techniques des assureurs cargo sont sensiblement meilleures mais restent conditionnées à la conjoncture économique incertaine (ralentissement du commerce qui pèse sur les primes) et sont également soumises au risque d'une catastrophe majeure pouvant remettre en cause cet équilibre. Une étude Swiss Re montre ainsi que les valeurs accumulées dans des grands ports internationaux exposés aux risques de catastrophes naturelles (notamment au Japon, aux États-Unis ou en Europe) peuvent dépasser 4 milliards d'euros.

Évolution des résultats techniques hors coûts d'acquisition



Source: IUMI

Résumé de l'année 2012

Croissance globale du CA de l'assurance maritime sous l'effet de :

- l'augmentation de la flotte mondiale (livraison de nouvelles unités),
- l'augmentation des échanges commerciaux et du transport maritime,
- prix des matières premières élevés.

Pression sur les prix sur le marché corps et facultés :

- une concurrence forte entre les acteurs et des capacités excédentaires,
- la pression sur les budgets d'assurance des entreprises dans le contexte économique actuel.

Déficit structurel de l'assurance corps de navires avec la poursuite de la dérive des sinistres (coût, fréquence), aggravée par des sinistres majeurs, comme le naufrage du Costa Concordia (coût estimé à +500mUSD pour les assureurs corps).

La crise financière qui pèse sur les résultats financiers des assureurs et peut remettre en cause leur solvabilité. En France on peut signaler le cas de Groupama, contraint de céder le GAN à Allianz ainsi que son activité transport à Helvetia, afin de restaurer sa marge de solvabilité.

Enjeux du secteur

Les résultats historiques de ces dernières années militent pour un durcissement des conditions tarifaires et un retour à l'équilibre technique. Particulièrement sur l'assurance corps.

En outre, les assureurs maritimes font face à des changements dans le profil des risques qu'ils souscrivent et dont la prise en compte dans leurs modèles devrait également se traduire par le renchérissement des capacités allouées à la branche maritime.

Cependant, l'offre d'assurance demeure supérieure à la demande et la concurrence des nouveaux marchés rend peu probable la perspective d'un durcissement général du marché.

Ainsi bien que des augmentations tarifaires ou de franchises ne soient pas à exclure pour certains risques techniquement difficiles, les conditions du marché restent favorables aux acheteurs.

Enfin, il est à noter que les règles de détermination des marges de solvabilité prévues par la Directive Européenne Solvabilité 2 sont favorables aux assureurs qui disposent d'activités diversifiées, dans des branches dites à cycle court et peu volatiles comme l'assurance des marchandises.

Ainsi, malgré des résultats pour l'instant marginaux, certains assureurs auront intérêt à maintenir, voire à développer des capacités dans la branche transport maritime. Ce qui pourrait ne pas favoriser le retour à l'équilibre entre offre et demande d'assurance sur le marché Européen.

Illustration : évolutions des risques liés aux contrats d'assurance / risques de souscription

Développement du secteur du tourisme de croisière :

- risque de catastrophe matérielle et humaine majeur.

Augmentation de la taille des navires :

- risque de collision accrue, notamment dans les zones portuaires,
- risque d'accumulation de valeur à bord et dans les ports :
 - exposition au risque de terrorisme ou de piraterie accrue,
 - intensité des événements catastrophiques accrue.
- risques liés à l'augmentation de la durée de chargement/déchargement :
 - risque de perte des denrées périssables,
 - risque liés à l'équilibrage des navires.

Réduction de la vitesse des navires à des fins d'économies de carburants :

- exposition aux périls en mer accrue du fait de l'allongement de la durée de parcours.

Développement des nouvelles formes d'exploration / production de pétrole :

- exposition aux risques technologiques liés à de nouvelles formes de forage,
- risques environnementaux.

Géopolitique internationale :

- exposition accrue aux risques de guerre, de piraterie, de terrorisme.

Nautisme

Évolution de la production bateaux 2010-2011

+14%

Conjoncture

Évolution du chiffre d'affaires 2010-2011

+4,4%

Évolution de mutations 2010-2011

+4%

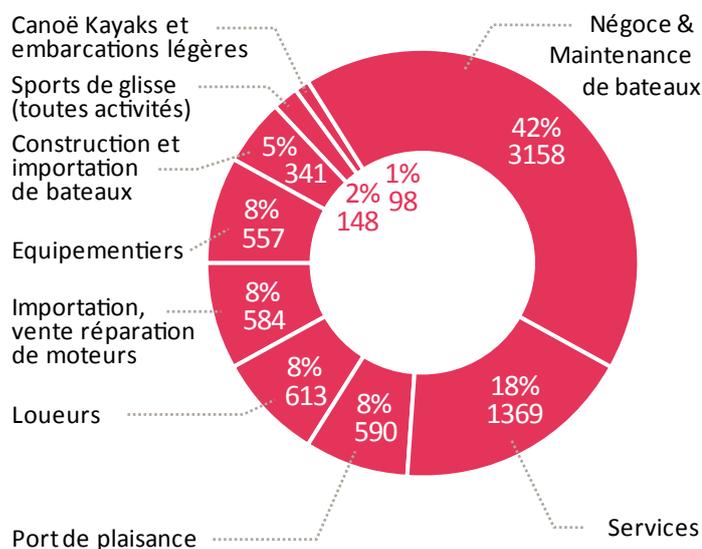
Données clés

Les acteurs principaux du secteur sont regroupés par grandes filières selon le découpage suivant :

- le négoce et la maintenance de bateaux,
- les services (écoles, gardiennage, expertise, assurance...),
- les activités portuaires,
- l'importation, la vente et la maintenance de moteurs,
- les équipementiers,
- la construction et l'importation de bateaux,
- les activités liées aux sports de glisse,
- les autres activités (embarcations légères).

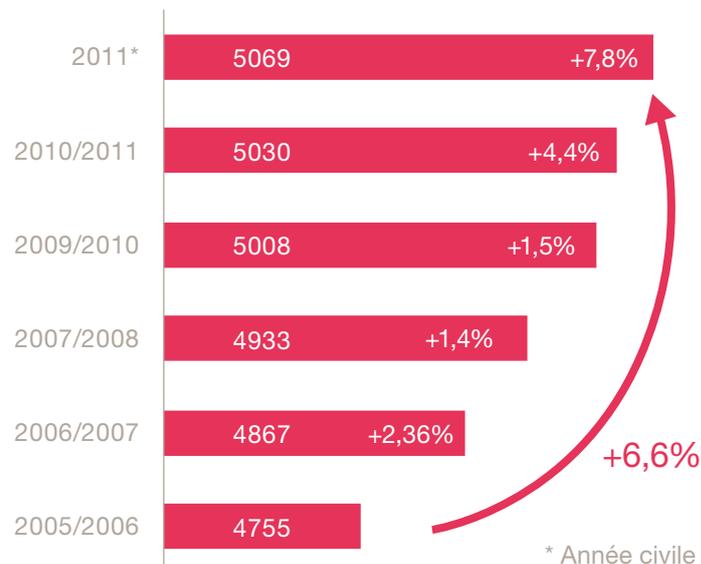
Si la construction de bateaux de plaisance est l'une des rares industries où la France peut prétendre à une position de leadership au travers d'acteurs majeurs comme le groupe Bénéteau, rappelons que ce succès est également lié à un tissu de plus de 5 000 PME regroupant l'ensemble des savoirs faire nécessaires à la constitution d'une des seules filières intégrées au niveau d'un pays. La dynamique de ce tissu industriel ne se dément pas avec un nombre d'entreprises qui continue de progresser depuis 2005 (+6,6 %) réunissant 41 000 emplois majoritairement répartis sur le littoral et plus particulièrement au sein de trois régions industrielles (15 000 emplois) : Pays de Loire, Bretagne, Poitou Charente et une région de services nautiques, la région PACA (10 000 emplois).

Nombre d'entreprises par filière



Source: FIN

Évolution du nombre d'entreprises

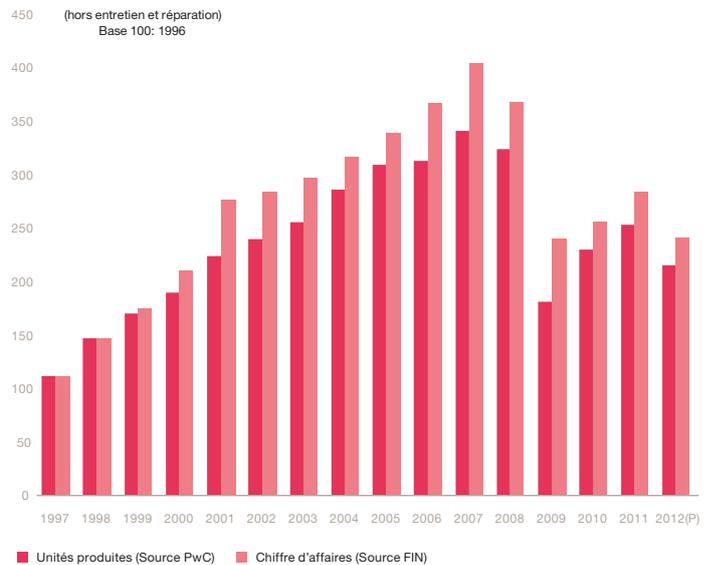


Source: FIN

Après 13 années de croissance continue, et une année 2009 marquée par la crise du secteur (baisse du CA de 35 % et des unités produites de 44 %, soit le niveau de production des années 1999/2000), l'industrie du nautisme et des fabricants de bateaux de plaisance a renoué avec la croissance en 2010 et 2011 avec des chiffres d'affaires respectivement en hausse de 7 % et 11 % (niveau de chiffre d'affaires réalisé en 2002). Cette dynamique, victime des turbulences d'un environnement macro économique incertain, semble à nouveau marquer le pas depuis l'automne 2011. Ce tassement se confirme en 2012 avec des chiffres d'affaires en net recul tant sur le marché français (-11 à -15 %) qu'euro péen (-25 % à -30 %). Néanmoins cette baisse globale ne semble pas généralisée et impacterait moins durement les constructeurs spécialisés dans le haut de gamme. Ainsi le groupe Bénéteau, leader mondial, annonçait à la clôture de son exercice 2011-2012, un chiffre d'affaires en recul de 12,3 % pour son activité bateau, alors que le constructeur Fontaine Pajot, leader mondial de la construction de catamarans de croisière, confirmait la croissance de son chiffre d'affaires pour le même exercice.

La crise économique et les efforts de rigueur budgétaire des gouvernements européens créent l'attentisme des acheteurs potentiels et rendent les observateurs du secteur très prudents sur d'éventuelles hypothèses de croissance pour l'année 2013. Les salons de fin d'année sont des baromètres traditionnels du secteur. La fréquentation, les nouveautés présentées et le chiffre des prises de commandes seront des indicateurs précieux pour les prochains mois.

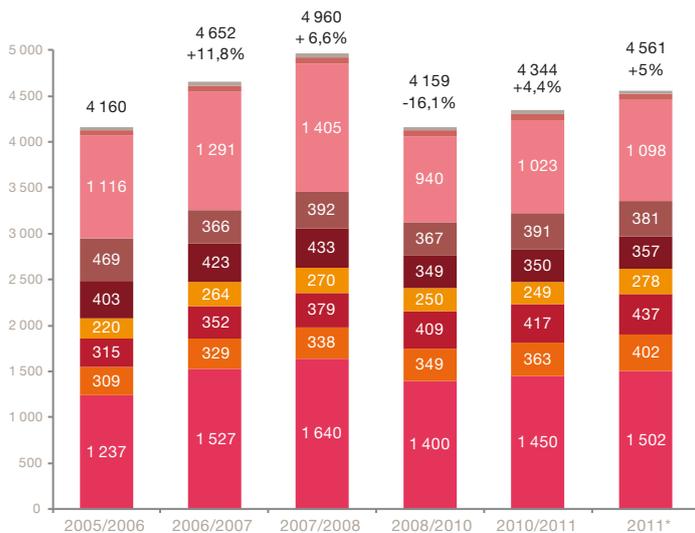
Variations annuelles de production de bateaux de plaisance



Source: FIN

Le marché français retrouve une croissance après deux années de baisse successive et ce malgré une érosion continue et significative des immatriculations de bateaux neufs depuis 2008. Il traduit ainsi un intérêt sans faille des français pour la plaisance, notamment au travers d'unités à moteur représentant la très grande majorité des transactions. Néanmoins ce marché restera structurellement bridé compte tenu de la saturation de l'offre portuaire et des contraintes administratives et environnementales liées aux projets d'extension ou de création : hors renouvellement des unités existantes, seul le segment des bateaux de moins de 8 mètres semble pouvoir continuer à croître. Ainsi en 2011, 70 % des bateaux neufs étaient des bateaux à moteur et 51 % des bateaux de moins de 6 mètres.

Évolution du chiffre d'affaires – Nautisme



* Année civile



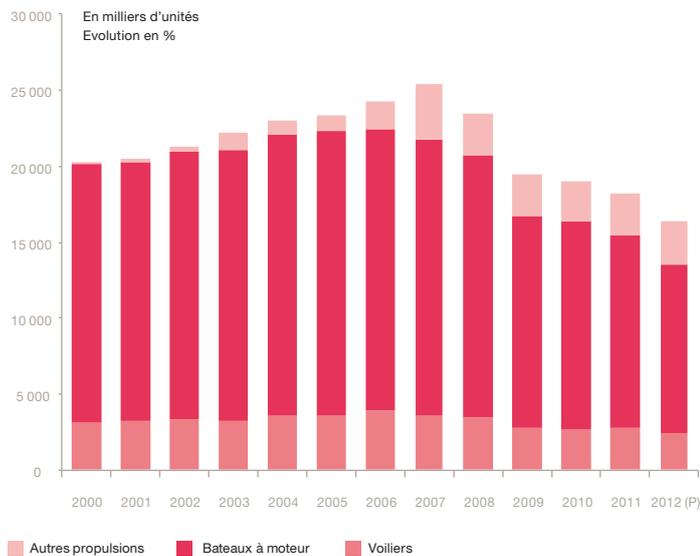
Source: FIN

Évolution du nombre de mutations de propriété en France (milliers)



Source : Ministère de l'Écologie, du développement durable des Transports et du Logement

Évolution du nombre d'immatriculations de bateaux neufs en France



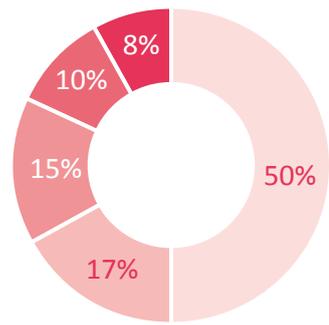
Source : Ministère de l'Écologie, du développement durable des Transports et du Logement

Un marché intérieur aux perspectives de croissance structurellement limitées a poussé les industriels français du nautisme à se tourner depuis de nombreuses années vers l'export, véritable réponse aux enjeux d'une croissance durable (66 % de la production exportée). Si l'Union européenne peut être considérée comme un marché mature (50 % des exportations, notamment vers le Royaume-Uni et l'Italie), la croissance des exportations est particulièrement significative en Australie et en Turquie mais également vers les puissances économiques émergentes (BRICS). Ainsi l'Asie et l'Océanie représentent en 2011, 10 % des exportations. Ces dernières années, la baisse du poids relatif des exportations vers le continent américain s'explique par une stratégie différenciée : le dynamisme économique de l'Amérique du Sud (notamment du Brésil), un marché nord Américain retrouvant un certain dynamisme et des législations parfois pénalisantes ont poussé certains constructeurs nautiques français à implanter des sites de production au sein de ces pays. Il convient toutefois de souligner que le marché export reste l'apanage des grands acteurs du secteur et notamment de son leader avec 71 % des bateaux à voile exportés et 39 % des bateaux à moteurs. Les challengers ne représentant respectivement pour chaque catégorie que 7 % et 16 % des exportations.

Le marché intérieur ne représentant plus qu'un tiers du chiffre d'affaires des industriels du secteur, l'offre est largement déterminée en fonction de la demande d'une clientèle étrangère aisée ou fortunée. Ainsi les principaux acteurs de l'industrie nautique ont résolument mis le cap vers le haut ou le très haut de gamme, plus générateur de marge, en proposant des unités à voile ou à moteur dont les tailles ont significativement augmenté (66 % des unités exportées ont une longueur supérieure à 12 mètres). Ainsi le haut de gamme a représenté en 2011, 80 % des ventes de bateaux à moteur et 60 % des ventes de bateaux à voile. Il est à noter sur ce dernier point, la progression significative des unités à moteur haut de gamme qui semblent être l'avenir de l'offre.

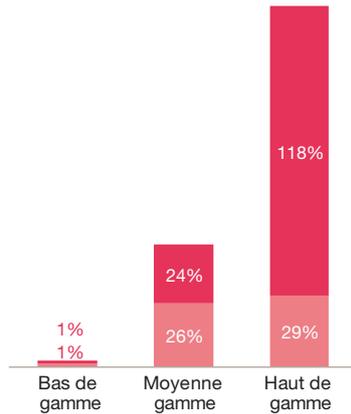
Évolution des exportations de bateaux de plaisance

Répartition des exportations par zone géographique (2011)



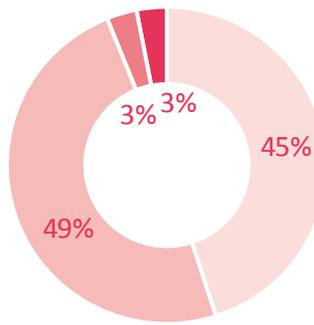
■ Union Européenne (27)
■ Europe hors UE
■ Amérique
■ Asie
■ Autres

Contribution à l'évolution des exportations (1994-2011)



■ Moteur
■ Voiliers

Exportations par type de produit (2011)



■ Autres
■ Pneumatiques
■ A moteur
■ Voiliers

Source: DOUANES

L'industrie nautique a connu pendant de nombreuses années une croissance soutenue et régulière de ces exportations de bateaux (9 % par an), alors que le niveau des importations progressait moins rapidement (6 % par an), dégagant ainsi un excédent annuel moyen d'environ 300 millions d'euros par an pendant une dizaine d'années. La crise de 2009 (baisse du CA de 35 % et des unités produites de 44 %), a fortement touché le niveau des exportations sans toutefois impacter dans les mêmes proportions le niveau des importations (fabrication d'une partie des unités produites dans les pays de l'UE, notamment pour les unités à moteur et phénomène de reconstitution des stocks). Ainsi, l'excédent commercial s'est fortement érodé en 2009 et 2010 avant de revenir en 2011 à un niveau plus normatif (383 M€), compte tenu de la reprise constatée en 2011 (+ 11 %). Le niveau des exportations devrait à nouveau connaître un fléchissement en 2012 si l'on prend en compte la baisse globale des chiffres d'affaires enregistrés tant sur le marché français (-11 à -15 %) qu'euro-péen (-25 % à -30 %).

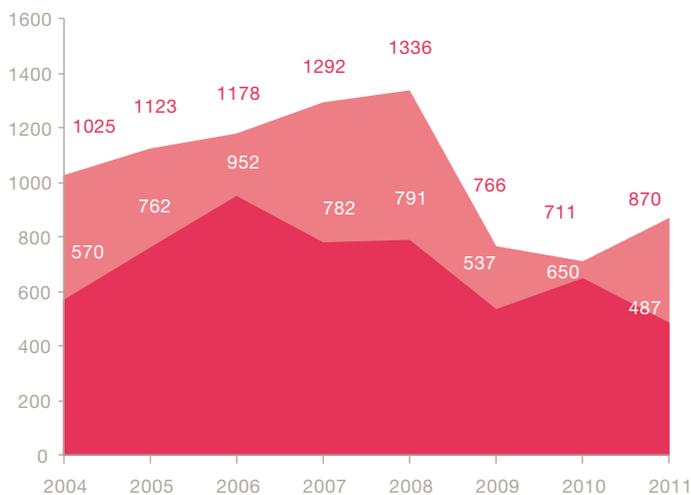
Après plusieurs années de stabilité ou de croissance des effectifs, la crise du secteur aura détruit en 2009, 4 200 emplois, soit près de 10 % des effectifs du secteur.

Toutes les filières n'ont pas vécu cette crise de manière uniforme :

- la construction et l'importation de bateaux auront été particulièrement touchés avec une baisse très significative du nombre des emplois (-20 %, soit 2 000 emplois). La reprise constatée en 2010 et 2011 n'aura pas

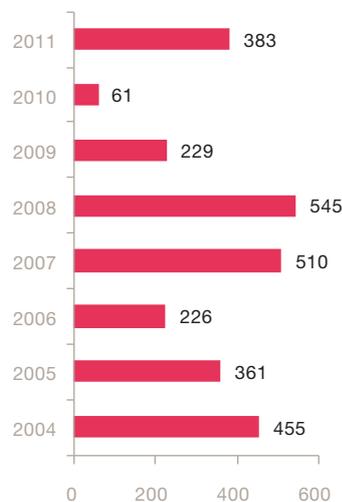
- permis de reconstituer les effectifs : les recrutements effectués sur ces deux années ne représentent que 16 % des emplois perdus en 2009. La santé de beaucoup d'entreprises du secteur reste fragile et l'année 2012 semble montrer à nouveau un recul de la production et des chiffres d'affaires. Dans ce contexte difficile, les acteurs du secteur souhaitent néanmoins conserver les savoirs faire nécessaires à une reprise plus soutenue de leur activité et peuvent avoir recours, à l'instar de Dufour Yachts, au chômage partiel,
- la crise a affecté avec la même brutalité, le négoce et la maintenance de bateaux (- 15 % soit 2 400 emplois) et le secteur de l'importation, la vente et la réparation de moteurs (-15 %, soit plus de 500 emplois). Comme pour la construction de bateaux de plaisance, les années 2010 et 2011 n'auront pas permis de reconstituer les effectifs, les recrutements ne représentant que 8 % des emplois perdus,
- les effectifs des ports de plaisance et des services ont bien résisté à la crise et voient leurs effectifs progresser de manière régulière. Ces secteurs auront ainsi créé 470 emplois depuis 2007 limitant ainsi l'impact global de la crise sur le secteur.

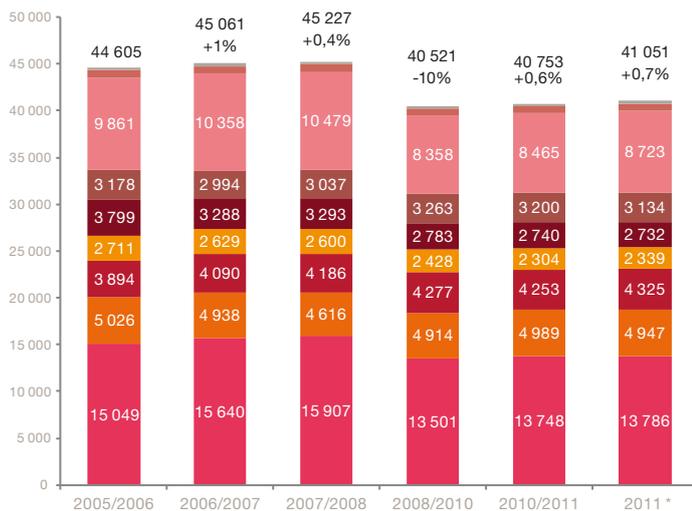
Évolution du solde commercial – Plaisance



■ Exportations
■ Importations

Source: DOUANES





* Année civile



Source: FIN

Enjeux et perspectives de l'activité

L'effondrement du marché en 2009 a provoqué une rupture des scénarii de croissance de l'ensemble des grands acteurs du nautisme et notamment des fabricants de bateaux de plaisance. Face à un marché intérieur structurellement limité et un marché mondial dont la croissance reste encore incertaine ou fragile, la préservation et/ou l'accroissement des fonds propres restent une priorité pour continuer à maintenir une main-d'œuvre qualifiée, innover et investir de nouveaux marchés, notamment sur le haut de gamme. Dans ce contexte la capacité à proposer à ses actionnaires et partenaires financiers une stratégie adaptée aux enjeux et perspectives du marché est déterminante.

Pour le plus grand nombre des entreprises du secteur dont les tailles sont plus modestes et l'accès au financement singulièrement plus complexe, les mois qui viennent s'annoncent particulièrement décisifs pour la pérennité de bon nombre d'entre elles.

La précédente crise avait provoqué un mouvement de consolidation du secteur et une diminution du nombre des acteurs (acquisition de Jeanneau par Bénéteau, créant un des leaders mondiaux), la crise de 2009 a engendré le même mouvement d'alliances et de rapprochements (rachat de Dufour Yachts en décembre 2010 par Bavaria) mais également l'entrée de nouveaux investisseurs tant au niveau français qu'europpéen.

Ces mouvements semblent se poursuivre :

- rachat par le groupe DLJ du chantier Arcoa et de Rhéa marine,
- prise de contrôle par le groupe chinois Shandong Heavy Industry du groupe italien Ferretti (Riva) et du français Moteurs Baudouin (spécialiste des moteurs Diesel rapides pour la marine),
- rachat de Hobie Cat Europe par la société Hobie Cat Company (États-Unis),
- liquidation du chantier Alliaura (Kirie) et reprise des actifs par un nouvel entrant, Privilège Marine, Reprise de Navimo-Plastimo par Vidal diffusion Marine, filiale du groupe Alliance Marine...

Le marché intérieur doit rester un marché solide permettant d'épauler les acteurs du secteur (notamment les plus modestes) en ces périodes difficiles. Néanmoins la saturation des places de port reste un frein mécanique à la croissance du marché domestique et à moyenne ou longue échéance au marché Européen. Les ports à sec semblent pouvoir devenir une solution alternative particulièrement viable. Ainsi le nombre de projets s'est démultiplié ces derniers mois et visent, compte tenu des infrastructures spécifiques à mettre en place, les bateaux à moteur de moins de huit mètres, concourant ainsi à la croissance de ces segments. La structure même de ces ports les rend peu adaptables aux voiliers de taille supérieure compte tenu de leur tirant d'air ou d'eau. Il revient donc aux fabricants d'adapter leurs offres à cette nouvelle typologie de port afin que ces derniers puissent être accueillis dans les mêmes conditions que leurs concurrents à moteur.

Le développement de l'ensemble des segments de la plaisance doit également faire l'objet d'une réflexion approfondie sur ses modes de consommation. Si le goût pour la navigation ne faiblit pas, la façon de naviguer est en train d'évoluer, notamment pour les jeunes générations. La location est privilégiée à l'achat, le bateau à moteur est privilégié à la voile compte tenu du caractère moins aléatoire des navigations et des contraintes de temps. Il est fort probable que les nouvelles générations seront encore moins attachées à la notion de propriété et privilégieront l'achat d'un « package » de loisirs nautiques.

Pêche et produits de la mer

Évolution du prix moyen sous halle à marée en valeur

+6 %

Conjoncture

Évolution de la flotte européenne

-6 %

Évolution de l'emploi sur 13 ans

-16 %

Données clés

Clés de lecture

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

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

Chiffres clés

- Flotte de pêche : 3 026 navires ayant déclaré des ventes en halle à marée en 2011.
- Le chiffre d'affaires des producteurs (pêche et aquaculture) a atteint 1,64 milliard d'euros en 2009/2010 correspondant à une production de 696 140 tonnes de poissons, crustacés, mollusques et autres produits de la mer répartis en :
 - 459 880 tonnes de produits de la pêche, pour une valeur de 940 millions d'euros (hors algue et équivalent poids vif),
 - 186 300 tonnes de produits de la conchyliculture, pour une valeur de 520 millions d'euros,
 - 49 960 tonnes de produits de la pisciculture pour une valeur de 180 millions d'euros.
- Les principales espèces pêchées sont : le thon, la baudroie (lotte), la sole, le bar, la coquille Saint-Jacques.

Les indicateurs avancés

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

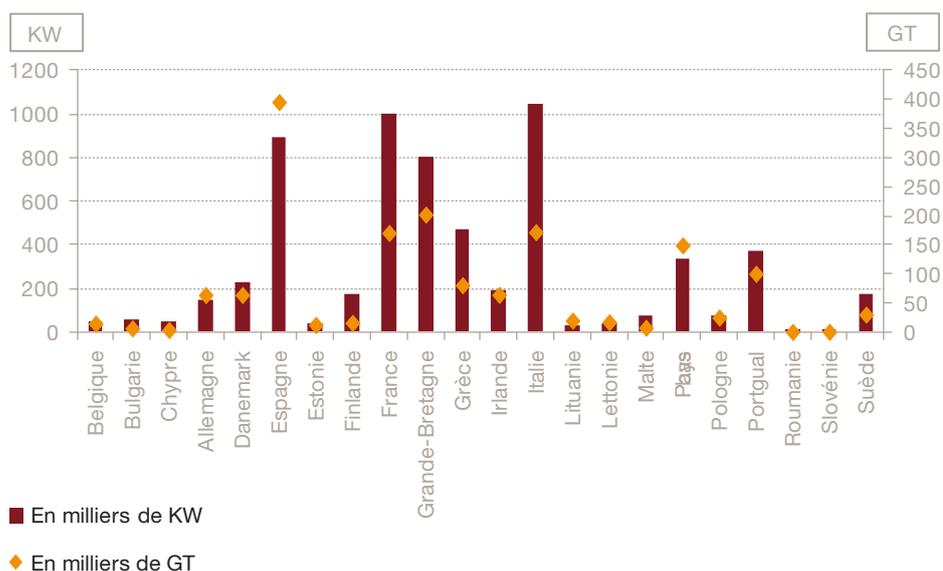
La responsabilité de gérer la taille et la puissance de la flottille de pêche est confiée aux États membres, dans certaines limites fixées. La Commission constate que les limites ont été respectées, mais ne considère pas comme suffisants les efforts ainsi consentis.

Flotte européenne 2012

Zone	Tonnage 2011	Puissance 2011	KW/GT 2011	Tonnage 2012	Evol	Puissance 2012	Evol	KW/GT 2012	Evol de la puissance par GT
Méditerranée	284 755	1 744 539	6,13	266 890	-6%	1 647 817	-6%	6,17	+1%
Atlantique	365 713	1 369 298	3,74	367 941	+1%	1 372 595	+0%	3,73	-0%
Plusieurs façades	650 146	2 084 701	3,21	631 039	-3%	2 045 995	-2%	3,24	+1%
Mer du Nord	237 739	642 052	2,70	229 184	-4%	617 487	-4%	2,69	-0%
Mer Noire	8 601	68 569	7,97	7 918	-8%	65 974	-4%	8,33	+5%
Baltique	180 861	579 686	3,21	123 261	-32%	526 473	-9%	4,27	+33%
Total	1 727 815	6 488 845	4,49	1 626 234	-6%	6 276 342	-3%	3,86	-14%

Source : Fichier flotte communautaire

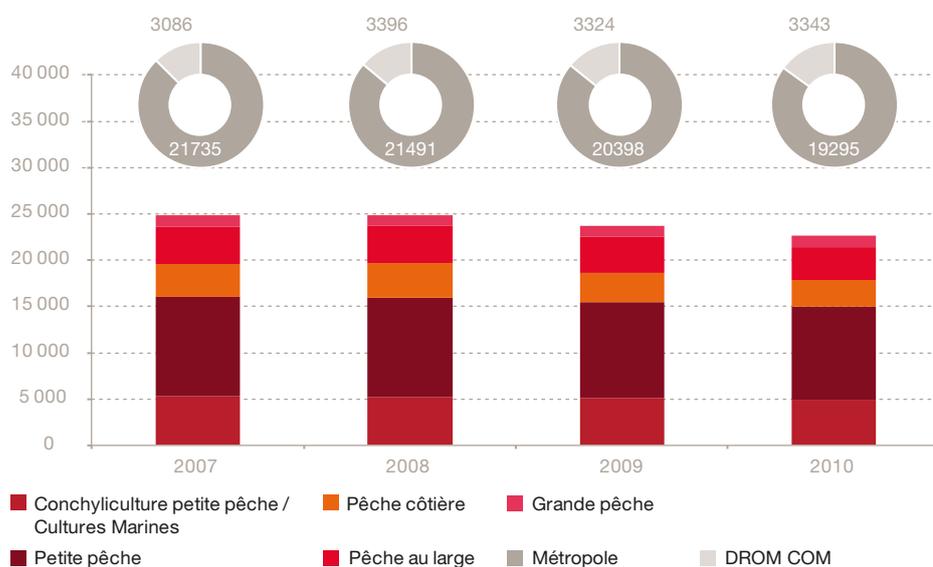
Flotte européenne 2011



Source : Fichier flotte communautaire

La baisse de l'emploi est de 16 % sur 13 ans mais elle est fortement accentuée sur les années 2009-2010 qui représentent à elles seules 70 % de la baisse de ces 13 dernières années.

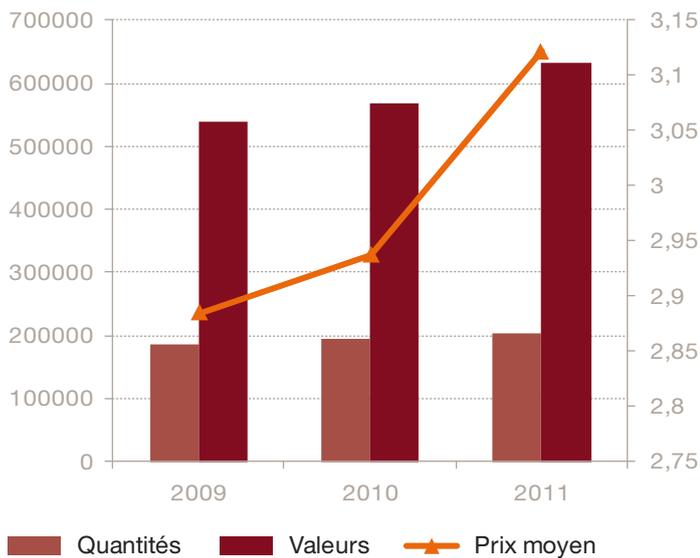
Évolution de la répartition du nombre de marins français et ultramarins par genre de navigation



Source : FAF Pêche

Des données conjoncturelles nationales plutôt favorables aux producteurs en 2011

Évolution des ventes en halle à marée 2009 – 2011



Source : France Agrimer

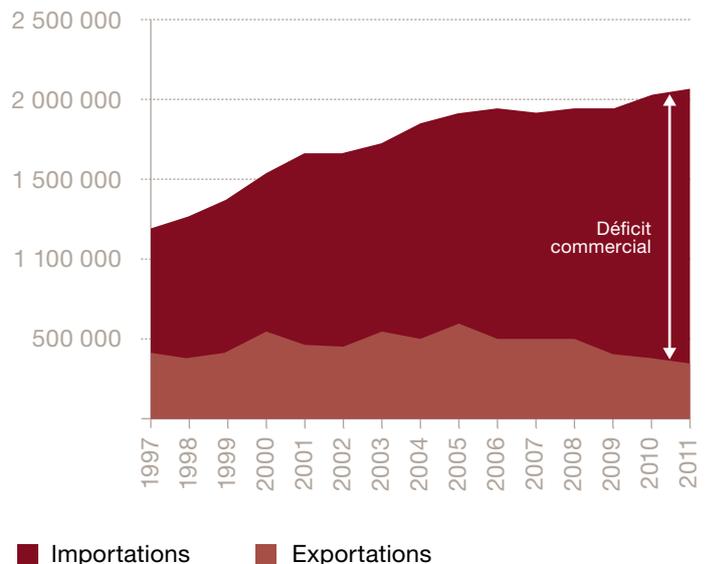
Au-delà de la progression constatée en 2011, les ventes sous halle à marée de janvier à septembre 2012 présentent, par rapport à la période de janvier à septembre 2011, une variation de la quantité de -0,5 %, de la valeur de -2,3 % et du prix moyen de -1,8 %.

Ces statistiques globales peuvent masquer d'importantes disparités entre les espèces ainsi débarquées : Ces évolutions sont composées de -1,4 % pour la sole, -5,4 % pour la baudroie, -8,3 % pour le turbot, - 3,6 % pour le bar, + 0,8 % pour le rouget barbet, - 6,8 % pour le Saint Pierre.

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

Des évolutions limitées par le marché de la consommation intérieure et par le cours du Gasoil

Évolution des importations, des exportations et du déficit du commerce extérieur des produits de la pêche et de l'aquaculture destinés directement à la consommation humaine, en équivalent poids vif (tonnes, DOM inclus)



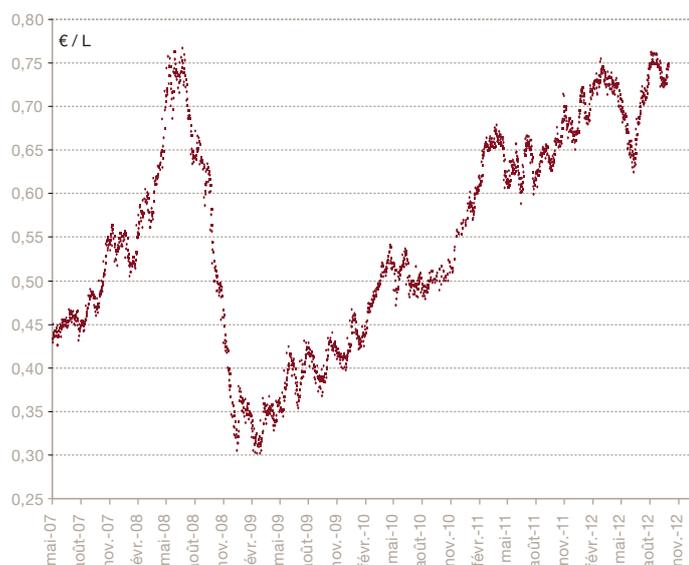
Source : France AGRIMER

Ces dernières années, la contribution des produits de la mer au déficit commercial français s'explique par une hausse continue des importations et une baisse plus marquée des exportations. La consommation en France en poissons, crustacés et mollusques est d'environ 34,5 kg par an (équivalent poids vif) et par personne, tous types de présentation confondus (produits frais, surgelés, en conserves ou en plats préparés). Les principales espèces achetées en frais sont : moule, huître, saumon, cabillaud, lieu, Saint-Jacques.

Le prix du carburant est stabilisé aux alentours des niveaux de septembre 2008 depuis un an. Les facteurs de production ont permis jusqu'ici aux armements d'y faire face. L'impact de perspectives moins bonnes est envisagé, d'où la mise en place d'actions de meilleure valorisation de la production.

Le négoce et la transformation

Prix du carburant dans les ports (2007-2012)

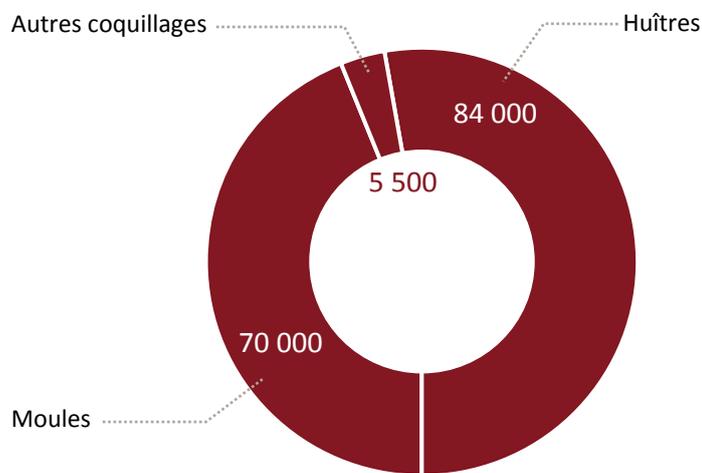


Source: DPMA in France Agrimer

L'aquaculture

La conchyliculture française se compose principalement de l'ostréculture (huîtres creuses et plates) et de la mytiliculture.

Conchyliculture - Répartition des quantités produites

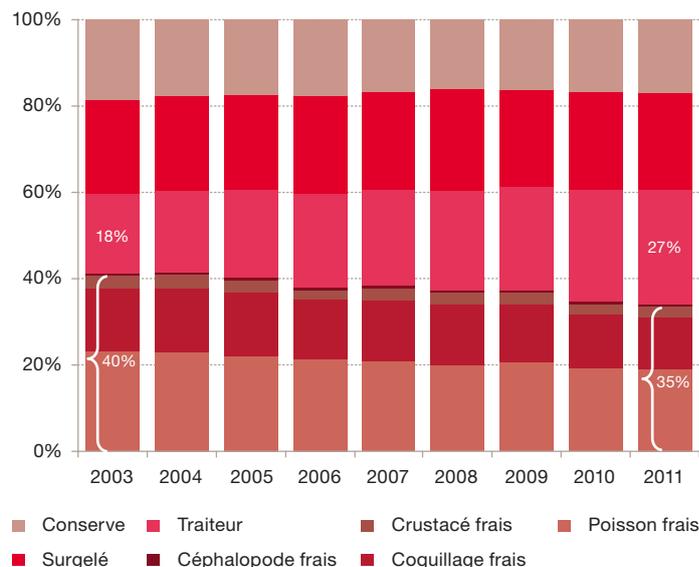


Source: France Agrimer

Le marché intérieur consomme plus de moules que ce que le secteur produit (la consommation nationale est située aux alentours de 120 000 tonnes).

La conchyliculture française se classe au 2^e rang européen, avec une production moyenne de 160 000 tonnes de coquillages par an pour un C.A. de l'ordre de 465 millions d'euros.

Vers une évolution des modes de consommation



Source: France Agrimer

Les produits consommés par les français ont sensiblement évolué vers une plus grande part pour les produits traiteur, au détriment des produits frais.

Le mareyage

Près de 4 600 personnes travaillent dans le secteur du mareyage. On compte 295 entreprises qui réalisent un chiffre d'affaires de 1,9 milliard d'euros. Les entreprises, pour la plupart de petite taille, sont principalement implantées sur les façades de la Manche et de la Bretagne. Chaînon indispensable de la filière, les mareyeurs achètent à la criée le poisson (une quarantaine de halles à marée) qui, après avoir été nettoyé, trié, étêté, fileté est conditionné et emballé pour partir sur les étals des poissonniers, des grandes surfaces ou dans les cuisines des restaurants.

La transformation

En 2010, selon les résultats de l'enquête réalisée par FranceAgriMer, on compte 305 entreprises ayant une activité principale de transformation de produits de la pêche avec un chiffre d'affaires de 3,7 milliards d'euros et un effectif de 15 633 employés.

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

Quelques enjeux

Les constats communautaires

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

La réforme de la PCP

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

Les distorsions de concurrence

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

La valorisation des produits

L'évolution des modes de consommation et l'accroissement des attentes sociétales sont des facteurs qui sont pris en considération par les professionnels, au travers notamment des démarches d'éco labellisation et d'identification des producteurs (Pavillon France).



Conclusion

Cette publication est le fruit d'un travail de plus en plus collaboratif qui vise notamment à établir des analyses sur des périodes longues.

S'appuyant sur des données de sources diverses nous rencontrons des difficultés persistantes et accrues liées à :

- la disponibilité, la cohérence et la pérennité de certaines données. Notamment des données d'emploi et de trafic,
- la délimitation des actifs et des opérations économiques réalisées sur le territoire français, par des acteurs économiques français dans un contexte de très forte internationalisation.

Les tendances constatées les années précédentes s'amplifient :

- la présence et la performance des champions français des principaux secteurs,
- les retournements quasi trimestriels des cycles conjoncturels qui pèsent sur la prédictibilité des résultats économiques, des politiques d'investissement et d'embauche,
- l'émergence d'une nouvelle filière industrielle en mer et à terre, ce qui ne s'était pas produit dans notre pays depuis deux décennies,
- les attentes croissantes des acteurs économiques vis-à-vis des pouvoirs publics dans un contexte budgétaire contraint et réglementaire accru (MCO, formation, pavillon français, quotas de pêche, politique environnementale, émissions, ...).

Le moral général des patrons du secteur se dégrade très nettement cette année, dans un contexte anxigène, où la plupart des indicateurs macro économiques se détériorent.

Une convergence assez nette s'établit autour des activités industrielles et de services en mer liées à l'énergie. Combinant des compétences maritimes du transport, de l'industrie, du service, de la construction navale, la délimitation entre les secteurs traditionnels s'estompe et les acteurs économiques historiques, recherchant des activités à forte valeur ajoutée et innovation, trouvent dans ces débouchés des perspectives intéressantes pour mettre en avant le savoir faire maritime français. Réorientations stratégiques, diversifications, formation, innovation, internationalisation, poussent les acteurs économiques français à de profondes mutations.

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



Gil Sandillon
Associé

*Note
méthodologique*

Classification des secteurs

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

Classification PwC/Cluster Maritime Français

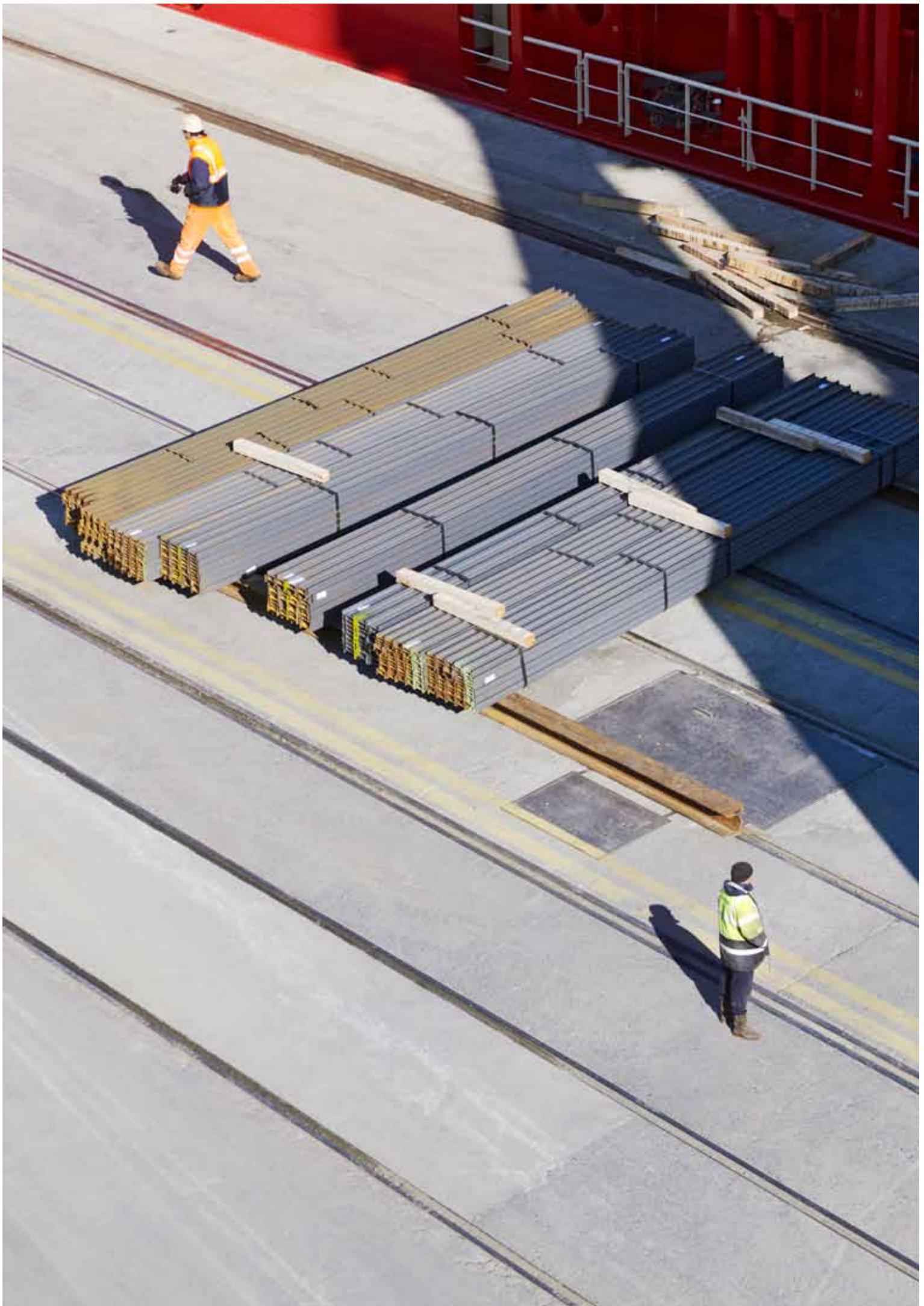
Secteurs maritimes du Cluster Maritime Français	Différenciations PwC
Les armateurs français	Nous avons retenu le terme de transport maritime
Offshore parapétrolier/gazier	Nous avons retenu le terme « offshore »
Construction, réparation navale	Inchangé mais le civil a été distingué du militaire
Sécurité/Sûreté	Inchangé mais non traité dans le baromètre 2012
Énergies marines renouvelables	Inchangé
Les ports	Nous avons rattaché les ports de pêche à la Pêche et produits de la mer et les ports de plaisance ou nautisme
La logistique maritime	Inchangé mais non traité spécifiquement dans le baromètre 2012
L'action de l'État en mer	Inchangé mais non traité dans le baromètre 2012
Le nautisme	Inchangé
La recherche scientifique maritime	Inchangé mais non traité dans le baromètre 2012
La pêche et les produits de la mer	Inchangé
L'assurance maritime	Inchangé
Le courtage maritime	Inchangé mais non traité dans le baromètre 2012
Le financement maritime	Inchangé mais non traité dans le baromètre 2012
La classification	Inchangé mais non traité dans le baromètre 2012
La formation et l'emploi maritimes	Inchangé mais non traité dans le baromètre 2012
Autres activités liées à l'économie maritime	Inchangé mais non traité dans le baromètre 2012

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

Correspondances codes APE 2008 et NAF 700

SECTEUR MARITIME	APE 2008	NAF 700	Portion de	LIBELLE
Les armateurs français	5010Z	611A		Transports maritimes et côtiers de passagers
	5020Z	611B		Transports maritimes et côtiers de fret
	5030Z	612Z		Transports fluviaux de passagers
	5040Z		Transports fluviaux de fret	
	4614Z	511G	X	Intermédiaires du commerce en machines, équipements industriels, navires et avions
	5229B	634C	X	Organisation des transports internationaux
	7734Z		X	Location et Location-bail de matériels de transport par eau
Offshore parapétrolier/gazier	0610Z	111Z	X	Extraction de pétrole brut
	0620Z		X	Extraction de gaz naturel
	3521Z	402A	X	Production de combustibles gazeux
	7490B	742C	X	Activités spécialisées, scientifiques et techniques diverses
	0910Z	112Z	X	Activités de soutien à l'extraction d'hydrocarbures
	0990Z	145Z	X	Activités de soutien aux autres industries extractives
	4313Z	451D	X	Forages et sondages
Construction et réparation navales	4291Z	452R		Construction d'ouvrages maritimes et fluviaux
	3315Z	351C		Réparation et maintenance navale
	2562B	285D	X	Mécanique industrielle
	3011Z	351B & 351A		Construction de navires et de structures flottantes
Sécurité/Sûreté	2651A	332A	X	Fabrication d'équipements d'aide à la navigation
	3320C	333Z	X	Conception d'ensemble et assemblage sur site industriel d'équipements de contrôle des processus industriels
	7022Z	741G	X	Conseil pour les affaires et autres conseils de gestion
	8020Z	746Z	X	Activités liées aux systèmes de sécurité
Environnement	3831Z	371Z & 372Z		Démantèlement d'épaves
	5222Z	632C		Services auxiliaires des transports par eau
	3812Z	900E	X	Collecte des déchets dangereux
	3811Z	900G	X	Collecte des déchets non dangereux
	3821Z	900B	X	Traitement et élimination des déchets non dangereux
	3822Z	233Z	X	Traitement et élimination des déchets dangereux
	3900Z	452U	X	Dépollution et autres services de gestion des déchets
Les énergies maritimes renouvelables	3511Z	401A	X	Production d'électricité
	3512Z	401C	X	Transport d'électricité
	3522Z	402C	X	Distribution de combustibles gazeux par conduites
Les ports	5224A	631A		Manutention portuaire
	5222Z	631A		Services auxiliaires des transports par eau

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



Remerciements

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

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

Contributions

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

Charles Fouliard, consultant, +33 2 51 84 36 36

Construction Navale Militaire

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

Assurance maritime

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

Nautisme

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

Énergies marines renouvelables

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

Pêche et Aquaculture

Bernard Kervarec, associé

Jean-Yves Berrou, directeur

+33 2 98 10 31 03

Nous souhaitons également remercier Paul Tourret de l'Isemar pour ses contributions en tant qu'expert.

Contacts

Gil Sandillon

Associé

gil.sandillon@fr.pwc.com

+33 2 51 84 36 36