



**Cluster Maritime Français**

*Le Faire-Savoir Maritime  
The Maritime Voice*

## **NOTE D'ETAPE DES GROUPES SYNERGIE**

**Janvier 2014**

## LES GROUPES SYNERGIE DU CMF

La recherche permanente de synergies entre les acteurs du monde maritime est l'un des axes ambitieux du plan d'action du Cluster Maritime Français, démarré en 2006 / amendé en 2008, continuellement enrichi par de nouvelles actions et qui, respecté scrupuleusement étape après étape a permis au CMF de réunir plus de 330 acteurs du maritime : entreprises de toute taille, Pôles de compétitivité Mer, fédérations et associations, laboratoires et centres de recherche, centres de formation, collectivités et acteurs économiques locaux, et la Marine nationale.

Fin décembre 2013, ce sont près de 5.300 responsables d'entreprises qui ont participé ou participent aux groupes depuis le début des réunions des groupes synergie (au total 42 groupes, 379 réunions, au 31 décembre 2013).

Les groupes synergie sont proposés par les membres du CMF et validés par le Conseil d'Administration. Leurs sujets et objectifs répondent souvent à une actualité ou à des enjeux stratégiques de long terme qui exigent tous – immédiat et long terme – une considération particulière et des synergies fortes, car en mer tout est lié et relié.

Les groupes du CMF décident tant de leur objectif que de leur livrable, de leur agenda et de leur fin. Ainsi plusieurs groupes ont suspendu ou arrêté les travaux, que ce soit pour « passer la main », attendre des décisions politiques ou normatives, ou alors parce que le sujet n'avait plus de raison d'être.

Le CMF ne travaille donc que sur des sujets concrets intéressant le business de ses membres et l'ensemble de la communauté maritime, dans un objectif toujours opérationnel avec des livrables définis et utiles :

- Rapports qui émettent des propositions dont l'application est défendue et suivie ;
- Consortiums industriels et filières (Autoprotection des navires, EMR, *deep sea mining*, marétique, etc.) ;
- Grands projets (Fonds d'investissement maritime, opérations de soutien à l'export, etc.).

**Associée aux opérations de communication institutionnelle et actions d'influence, les groupes synergie du CMF ont donc pour objectif essentiel de construire ensemble une *place maritime française* forte et reconnue.**

**Tous nos Rapports sont en libre téléchargement sur le site :**

[www.cluster-maritime.fr](http://www.cluster-maritime.fr)

## Table des matières

<b>GROUPES SYNERGIE ACTIFS.....</b>	<b>4</b>
ARCHÉOLOGIE PRÉVENTIVE EN MER.....	5
EGALITE PROFESSIONNELLE FEMMES-HOMMES.....	6
PLATEFORMES MARITIMES MULTI-USAGES.....	7
ATTRACTIVITE DES METIERS DE LA MER.....	8
IMPACT DU BRUIT EN MER.....	9
SERVICES PORTUAIRES DU FUTUR.....	10
AUTOPROTECTION DES NAVIRES.....	11
GRANDS FONDS MARINS.....	12
STRUCTURATION DES MOYENS MARITIMES ET PORTUAIRES.....	13
POUR L'EOLIEN OFFSHORE ET L'HYDROLIEN.....	13
EXPORT DES TALENTS MARITIMES - 1 <sup>er</sup> EXEMPLE AU MAROC.....	14
OUTRE-MER.....	15
ENERGIES MARINES RENOUVELABLES ET STOCKAGE.....	16
IMAGE DU MARITIME.....	17
<b>GROUPES EN ATTENTE DE REACTIVATION.....</b>	<b>18</b>
RESERVE OPERATIONNELLE DE LA MARINE NATIONALE.....	19
TABLEAU DE BORD DES MERS FRANÇAISES.....	20
VALORISATION DES ATOUTS DE LA PÊCHE.....	21
CONTREBANDE D'ARMES INDIVIDUELLES.....	22
COOPERATION FRANCO-RUSSE.....	23
ROUTES DES PÔLES.....	24
CRISE ET PROSPECTIVE.....	25
DISPARITÉ DES TARIFS PORTUAIRES.....	26
PROPULSION DES NAVIRES.....	27
<b>RAPPEL SUR LES GROUPES AYANT TERMINÉ LEURS TRAVAUX.....</b>	<b>28</b>
FINANCEMENT DES ACTIONS DE SÛRETÉ.....	29
ZONES MARINES D'EXPLOITATION PRIORITAIRES.....	30
COOPERATION MARINE MARCHANDE – MARINE NATIONALE.....	31
ÉVÈNEMENT « EMPLOIS, CARRIERES, FORMATIONS ».....	32
ATTRACTIVITE DE LA FRANCE MARITIME.....	33
BRAINSTORMING FORMATION EMPLOI.....	34
CREATION D'UN FONDS D'INVESTISSEMENT MARIN.....	35
CULTURE PORTUAIRE COMMUNE.....	36
DECONSTRUCTION DES NAVIRES EN FIN DE VIE.....	37
DIALOGUE ANTI-BLOCAGE.....	38
DIVERSITE CULTURELLE.....	39
PROGRAMME DES SUBVENTIONS EUROPÉENNES.....	40
SALVAGE MASTER FRANÇAIS.....	41
ASSISTANCE RECIPROQUE, FONCTIONNELLE OU GEOGRAPHIQUE.....	42
FRENCH TOUCH.....	43
PREVENTION.....	44
SIMULATEURS.....	45
PACKAGE CONSTRUCTION NAVALE.....	46
<b>GROUPES SOUTENUS PAR LE CMF.....</b>	<b>47</b>
MARETIQUE.....	47
WATERBORNE FRANCE.....	47

## **GROUPES SYNERGIE ACTIFS**

Archéologie préventive en mer – Egalité professionnelle femmes hommes – Plateformes maritimes multi-usages – Attractivité des métiers de la mer – Impact du bruit en mer – Services portuaires du futur – Autoprotection des navires – Grands fonds marins – Structuration des moyens maritimes et portuaires pour l'éolien offshore et l'hydrolien – Export des talents maritimes, 1<sup>er</sup> exemple au Maroc – Outre-mer – EMR et stockage – Image du maritime

## ARCHÉOLOGIE PRÉVENTIVE EN MER

Date de création : 2013

### Objectif

Réunir les professions qui pourraient être soumises à la procédure actuellement appliquée à terre mais que l'Etat envisage de transposer en mer qui, depuis 2001, prévoit un diagnostic d'archéologie préventive pour les opérations affectant le sous-sol.  
Inscrire le maritime dans le Livre Blanc sur l'Archéologie Préventive pour éviter une transposition pure et simple de la procédure terrestre.

### ➤ Travaux accomplis et relevés de décisions :

Le Livre Blanc sur l'Archéologie Préventive a été rendu public en mars 2013. Aucune mention du maritime n'y est faite.

Or, plusieurs incohérences dans la procédure à terre ont été relevées et ne devraient pas être transposées en mer :

- A terre les opérateurs concernés payent non seulement la recherche archéologique, mais aussi une redevance au mètre carré. Cette redevance ne devrait pas s'appliquer au domaine maritime.
- Il faut remarquer que le coût de telles opérations en mer est beaucoup plus élevé.

Dans un premier temps le groupe a rédigé un rapport sur la position des acteurs de l'économie maritime relative à ce projet de réforme de l'archéologie préventive. Ce rapport a notamment été envoyé à plusieurs ministres et responsables étatiques impliqués, dont :

- le ministre de la Culture,
- le président de la Commission du Livre blanc de l'archéologie préventive.

Ce rapport est aussi disponible sur le site internet du CMF, ou [en cliquant ici](#).

### ➤ Prochaines étapes :

La proposition par le CMF d'établir un Titre pour les eaux intérieures et un pour les eaux marines n'a pas été retenue. Pour autant, c'est peut être là une occasion idéale offerte aux professionnels de la mer pour qu'ils se rassemblent et fassent adopter un texte propre au maritime.

Divers sujets ont déjà été évoqués, comme des considérations sur la redevance à payer (RAP), la question du diagnostic, la situation pour chaque secteur maritime.

Il reste à finaliser les discussions et exprimer une position commune du maritime qui aura la force suffisante afin qu'un texte spécifique au maritime soit adopté par le gouvernement.

## **EGALITE PROFESSIONNELLE FEMMES-HOMMES**

**Date de création** : 2013

### **Objectif**

L'économie maritime est une économie d'avenir. Il est aujourd'hui prouvé que la mixité des équipes est un facteur de performance pour les entreprises. Or l'économie maritime, traditionnellement masculine, est en retard sur ce sujet : pour transformer ce retard en gain, le CMF encourage et favorise la mixité des équipes.

### ➤ **Travaux accomplis et relevés de décisions :**

Dans un premier temps, le groupe a dressé un état des lieux de la mixité dans les entreprises du secteur maritime, ce groupe a élaboré un questionnaire pour mener une enquête nationale sur l'égalité professionnelle dans l'économie maritime. Grâce à la participation active d'AGEFOS PME, OPCA TRANSPORT, ARMATEURS DE FRANCE, CLIC & SEA et WISTA qui ont diffusé ce questionnaire auprès de leurs contacts et membres.

Le questionnaire a reçu entre septembre et fin novembre 111 réponses. Toutefois, la surreprésentation parmi les répondants de certains secteurs économiques (et notamment la navigation de plaisance) a empêché d'en extrapoler les résultats en l'état. Pour être plus représentatif de l'ensemble des secteurs du maritime, il a été décidé de laisser ouvert le questionnaire encore quelques temps

Le groupe alimente sa réflexion en écoutant des témoignages apportés par des entreprises qui ont déjà mis en place une politique de mixité et d'égalité professionnelle qu'elle soit du maritime ou d'autres secteurs économiques.

### ➤ **Prochaines étapes :**

Pour prolonger l'action entreprise par le groupe, et permettre de suivre l'évolution de la situation d'année en année, la constitution d'un panel a été envisagée. L'idée serait de créer un club de 40 à 50 entreprises représentatives des différents secteurs du maritime qui seraient convaincues de l'importance de la mixité des équipes comme facteur de performance pour leur entreprise et qui accepteraient d'être suivies pendant plusieurs années.

## **PLATEFORMES MARITIMES MULTI-USAGES**

**Date de création** : 2013

### **Objectif**

Organiser la rencontre entre concepteurs, réalisateurs et futurs utilisateurs des plateformes offshore multi-usages (POMU), et créer ainsi un consortium pour répondre aux demandes actuelles et futures des marchés en haute mer qui nécessiteront des bases offshore.

### ➤ **Travaux accomplis et relevés de décisions :**

Les plateformes offshore existent déjà, que ce soit des plateformes pour l'oil&gas ou des structures mobiles mono-activités. Elles se développent en même temps que se multiplient les business en mer (EMR, aquaculture, *deep sea mining*, etc.) et que les littoraux saturent en raison d'une congestion d'activités (ports et hubs logistiques, aquaculture, etc.). Aujourd'hui, plusieurs projets existent en Europe et dans le monde (USA, Australie, Japon), pour créer des POMU qui répondent aux besoins des marchés d'aujourd'hui et de demain.

La réunion de lancement de ce groupe a permis de dresser deux constats :

- les acteurs du maritime sont tous intéressés par ce sujet, quelque soit leur niveau d'implication possible (concepteur ou utilisateur, financeur, assureur, juriste, etc.) ;
- plusieurs sociétés sont déjà engagées dans des projets (notamment au niveau européen avec TROPOS ou MARINA).

L'objectif est de créer des plateformes de grande taille (jusqu'à 10ha). Leur développement se fera par modules (correspondant chacun à un marché spécifique) qui pourront ensuite être assemblés. Trois étapes ont été identifiées, correspondant à des premières projections de marché et à l'aune des technologies connues :

- oil&gas / logistique maritime (2015-2025) ;
- valorisation des ressources marines (2025-2035) ;
- nouvelles activités industrielles (2035-...).

Les POMU devront relever de nombreux défis technologiques, tant par leur positionnement en mer (éloignement des côtes et profondeur pour leur ancrage) que par leur taille et leurs besoins en énergie, mais aussi des défis financiers.

Le développement des POMU dépendra donc de la capacité à mobiliser des financements, notamment pour faire des premiers démonstrateurs, et à créer des synergies pour mutualiser les savoir et la R&D, afin de remporter ensuite des marchés.

### ➤ **Prochaines étapes :**

- Lister les verrous technologiques
- Etudier le développement des POMU par marché (intérêts, spécificités techniques, etc.)

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

**Date de création** : 2012

### **Objectif**

Promouvoir les métiers du maritime auprès des jeunes en recherche d'orientation, avec des actions menées auprès des organismes et institutions concernées : CIO, Education nationale, etc.

### ➤ **Travaux accomplis et relevés de décisions :**

Le groupe a d'abord réalisé un tableau comparatif recensant les besoins des différents métiers selon le secteur, l'attractivité et la population ciblée. Les besoins exprimés ont pour cible d'une part les jeunes diplômés ou non, et d'autre part les personnes en reconversion professionnelle, en manque tous deux de formations adaptées aux attentes des secteurs.

Un clip d'une durée de 10 minutes, intitulé « Métiers de la mer : des métiers de passion ! » a été réalisé. La vidéo présente 4 portraits de jeunes professionnels dans un chantier naval, à bord d'un navire porte-conteneurs, à bord d'un navire militaire et un marin-pêcheur.

Ce clip a pour objectif d'interpeller les jeunes (14-20 ans) et de les amener à se renseigner sur les métiers du secteur maritime. La diffusion du clip est assurée par différents supports :

- la [chaîne Youtube créée par le CMF](#) ;
- les clés USB distribuées par le CMF, notamment aux Assises ;
- les réseaux de contacts des membres du groupe.

Le clip a été sous-titré en anglais pour favoriser sa diffusion à l'étranger (et notamment vers les autres Clusters des pays européens).

A terme, un portail des métiers de la mer ([www.lesmetiersdelamer.com](http://www.lesmetiersdelamer.com)) sera créé. Les clips orienteront le spectateur en quête de renseignements supplémentaires vers ce portail. Pour le moment, la priorité est donnée au tournage d'autres clips.

### ➤ **Prochaines étapes :**

- 3 métiers ont été retenus pour tourner un clip dès fin 2013 :
  - un jeune officier à bord d'un câblé,
  - un manutentionnaire à bord d'un ferry,
  - un électromécanicien dans un chantier de construction navale.
- 3 secteurs sont sur la liste pour la troisième vague de tournage :
  - un métier dans l'offshore parapétrolier,
  - un métier dans le secteur portuaire,
  - un métier de l'aquaculture.
- D'autres secteurs ont fait part de leur intérêt pour cette démarche :
  - Le secteur nautique,
  - L'offshore et les services connectés,
  - Les EMR (à terme).



## **IMPACT DU BRUIT EN MER**

**Date de création** : 2012

### **Objectif**

Intégrer les décideurs économiques dans les processus de discussion / décisions d'instances internationales, afin que la voix des professionnels complète celles des scientifiques et des ONG.

### ➤ **Travaux accomplis et relevés de décisions :**

Ce groupe a pour objet d'anticiper les problématiques concernant l'impact du bruit en mer en considérant l'angle de vue des différents acteurs du maritime : pêche, Marine nationale, EMR, oil&gas, prospection sismique, transport, structures en mer, etc. Ces échanges permettent de donner le point de vue des industriels aux différents groupes de travail sur le bruit, notamment les Comités scientifiques ACCOBAMS et ASCOBANS *Noise Working Groups*. Ces derniers doivent travailler notamment avec l'OMI à la mise en place de normes acoustiques, normes qui risquent de compliquer les actions en mer des opérateurs si elles sont mises en place sans consultation concertée préalable.

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

Un rapport a été écrit par le groupe, et présenté et diffusé lors de la 5e réunion des Parties ACCOBAMS, qui s'est tenue début novembre 2013 à Tanger. Ce rapport est en libre téléchargement [en cliquant ici](#).

Le groupe de travail continue de veiller à ce que ne soient pas édictées sans concertation des normes en matière d'émission de bruit venant contraindre les activités en mer.

### ➤ **Prochaines étapes :**

- Diffusion du rapport dans les instances européennes et internationales.
- Intégration de nouveaux acteurs au sein du *Noise Working Group* France.

## SERVICES PORTUAIRES DU FUTUR

Date de création : 2012

### **Objectif**

Réfléchir à l'avenir des services portuaires en s'interrogeant sur les missions du port et les fonctionnalités associées, pour anticiper les ruptures et permettre aux ports français de se démarquer en haussant leur valeur ajoutée.

Identifier les fonctions clés d'aujourd'hui et celles qui deviendront stratégiques dans le futur pour définir les mécanismes fonctionnels et services sur lesquels ils reposeront.

S'intéresser aux fondements de la rentabilité du secteur portuaire, aux valeurs qui conduisent le marché et à la connaissance approfondie de la diversité des clients potentiels.

### ➤ Travaux accomplis et relevés de décisions :

Un rapport d'activité du groupe a été rédigé. Ce rapport :

- explicite les grandes fonctionnalités du port ;
- énonce des facteurs macro-économiques et sociaux susceptibles de peser fortement sur le port à moyen terme ;
- analyse les interactions entre les déterminants et les fonctions retenues ;
- propose des réflexions prospectives à 30 et 40 ans et imagine des caractéristiques portuaires en rupture avec le modèle traditionnel ;
- émet des propositions sur la poursuite des travaux du groupe.

Le CMF a mis en place une collaboration avec le CETMEF et est désormais invité au COPIL qui a notamment pour objectif de mettre en place des programmes de recherche dans le cadre des Investissements d'Avenir, pour dessiner le « port du futur ».

Une synthèse des travaux du groupe a été présentée lors des « Assises du Port du futur » à Marseille en mai 2013. Cette synthèse a servi de base pour le [rapport](#) du groupe qui a été publié et diffusé en octobre 2013

Pour la suite du groupe, est prévue une journée organisée lors des Assises du Port du Futur en septembre 2014 en partenariat avec le CEREMA/DTecEMF (ex CETMEF), l'UPF, l'AIVP, la DGITM et la section française de l'AIPCN. Cette journée assurera la rencontre entre ports français, européens et mondiaux, pour échanger sur le « port stratégique », de la vision à très long terme à la planification de masse.

### ➤ Prochaines étapes :

Organisation de la demi-journée de travail dans le cadre des Assises du Port du Futur en septembre 2014.

## **AUTOPROTECTION DES NAVIRES**

**Date de création** : 2011

### **Objectif**

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

### ➤ **Travaux accomplis et relevés de décisions :**

- Les industriels français ont décidé de créer un consortium pour développer un démonstrateur permettant d'évaluer la pertinence des solutions alternatives et non létales envisagées. Le projet du démonstrateur a été déposé puis validé par l'ADEME fin 2012, dans le cadre du programme Navire du futur financé par les "Investissements d'Avenir". Le projet global d'une durée de 36 mois comporte la réalisation du démonstrateur en vraie grandeur dès 2013, suivie de 9 mois d'expérimentation en conditions réelles d'exploitation.
- Un comité de validation a été créé dans le but de valider le système auprès de professionnels du métier et des armateurs. Ce comité est constitué de représentants du CMF, d'Armateurs de France, d'armateurs, d'un armateur à la pêche, de la Marine nationale ainsi que d'observateurs et conseillers.
- Le comité de validation s'est réuni par deux fois en 2013.
  - La première réunion a permis de présenter le projet aux professionnels, de prendre en compte les premières remarques des membres et d'introduire la démarche de validation.
  - Durant la seconde, chaque partie du système d'autoprotection a été commentée, toujours dans une optique d'amélioration et validation du système.

### ➤ **Prochaines étapes :**

- La troisième étape, prévue début 2014, consistera à intégrer et présenter les matériels sur une plateforme à terre
- La quatrième sera l'intégration des matériels à bord d'un navire, prévue au 2ème semestre 2014.

## GRANDS FONDS MARINS

Date de création : 2011

### Objectif

Définir une stratégie française pour les ressources sous-marines. Deux actions principales sont menées : identifier les acteurs et technologies clés développées pour le *deep sea mining*, affirmant ainsi la position de leader de la France, et faire du lobbying pour que ces ressources soient découvertes, explorées et exploitées dans une logique de développement durable.

### ➤ Travaux accomplis et relevés de décisions :

- Le groupe a établi une feuille de route technologique, qui décompose en 10 phases l'exploration et l'exploitation des grands fonds. Cette feuille de route identifie aussi les acteurs français susceptibles d'assurer chacune de ces phases et de constituer ainsi une **filière française d'exploitation des grands fonds marins**.
- Par conséquent, un consortium *subsea-mining* a été mis en place. Technip en est le coordinateur global. Un coordinateur a aussi été désigné pour chaque phase de la feuille de route technologique.
- Pour entretenir la connaissance générale des multiples enjeux liés à l'exploitation des grands fonds, plusieurs présentations ont été faites devant le groupe : ONG pour l'aspect environnemental, des juristes pour le cadre juridique national et international, scientifique pour la connaissance à la fois des ressources et du milieu, etc. La tenue de telles réunions dédiées riches en enseignements va se poursuivre.

Les travaux de ce groupe ont été également adressés aux Pouvoirs Publics pour que ce dossier stratégique soit suivi d'une prise en compte par le gouvernement, notamment dans le cadre du Conseil Interministériel de la Mer de décembre 2013. Comme cela avait été demandé, les décisions du CIMER vont dans le sens d'une stratégie nationale pour les grands fonds marins, avec la mise en place d'une expertise scientifique collégiale, et le lancement d'un Concours Mondial de l'Innovation répondant (pour la partie *subsea mining*) à l'ambition n°3 du Rapport Lauvergeon.

### ➤ Prochaines étapes :

Suivre la mise en application des décisions du CIMER, suivre les dossiers de candidatures *subsea mining* au Concours Mondial de l'Innovation, développer la coopération bilatérale multilatérale avec des pays intéressés pour mutualiser connaissances et moyens.

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

**Date de création** : 2011

### **Objectif**

Identifier les barrières légales et réglementaires à lever ainsi que les problèmes techniques à résoudre pour permettre le développement de parcs éoliens et hydroliens en mer.

### ➤ **Travaux accomplis et relevés de décisions :**

Dans le cadre d'Horizon 2020 et du lancement des appels d'offres du gouvernement pour les tranches de l'installation de parcs éoliens offshore, le groupe étudie les moyens existants ou à développer selon la demande du marché pour la création des champs. Le nom du groupe a été modifié en 2013 pour y inclure **l'hydrolien**.

La France a pris l'engagement vis-à-vis de l'Union européenne de mettre en place un parc éolien avec une puissance installée de 6GW à horizon 2020. A cela s'ajoute la volonté gouvernementale de réduire de moitié la production nucléaire d'électricité en France. Il semble cependant que la France ne pourra tenir ses engagements en production d'énergies renouvelables (23% d'EMR d'ici à 2020).

L'installation des champs d'éoliennes offshore prévue d'ici 2015 se prépare en amont et nécessite des moyens maritimes et portuaires importants et inédits en France.

Parmi les premiers travaux du groupe :

- présentation des projets des différentes sociétés impliquées (membres du CMF) ;
- point de situation sur le marché européen de l'éolien offshore et le raccordement ;
- identification des fonds propices à l'installation offshore (concertation avec le SHOM) et nettoyage/déminage, sûreté des fonds (concertation avec le ministère de la Défense) ;
- étude sur le statut du personnel non naviguant amené à travailler sur les installations offshore. Un sous-groupe a travaillé à l'écriture d'un projet de texte donnant un cadre d'emploi, en accord avec les ministères concernés et la Direction des Affaires maritimes.

Compte tenu de l'importance du temps (AO et objectifs énergétiques), le CMF assure un suivi de ces dossiers avec les administrations et Pouvoirs Publics concernés – notamment avec le ministre délégué en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche, agissant également comme relais avec les membres du CMF impliqués.

### ➤ **Prochaines étapes :**

Travaux sur la réduction du délai de raccordement pour l'éolien posé.

## **EXPORT DES TALENTS MARITIMES - 1<sup>er</sup> EXEMPLE AU MAROC**

**Année de création : 2009**

### **Objectif**

Valoriser les savoir-faire de nos entreprises du maritime à l'export.

#### ➤ **Résumé des travaux et relevés de décisions :**

A l'occasion de l'escale de la Jeanne d'Arc à Casablanca en décembre 2009, le CMF et plusieurs de ses membres ont participé à la réception à bord, et ont invité – en collaboration avec la Marine nationale – des personnalités, afin de valoriser les talents maritimes français. Voici un bilan des travaux menés par les membres du groupe :

- demande d'une fiche de synthèse sur le marché marocain à la Chambre Française de Commerce et d'Industrie du Maroc pour accompagner les membres (ce service étant payant et non budgété, le CMF n'a pas donné suite),
- signature d'un protocole d'accord avec l'Office National des Pêches du Maroc pour un des membres,
- rencontre avec la CFCI du Maroc pour étudier des pistes d'approche du marché marocain et de rencontres entre entreprises marocaines et membres du CMF,
- contact établi avec les Conseillers du Commerce Extérieur français (CCEF) encourageant à une plus forte coopération franco-marocaine,
- contact avec le représentant de la Banque Mondiale pour connaître l'ensemble des programmes financés au Maroc,
- invitation du Commandant de la Jeanne d'Arc des membres du CMF sur les escales de sa dernière campagne afin de promouvoir les entreprises françaises.

#### ➤ **Etapas qui ont suivi les premiers travaux :**

Le groupe a suspendu ses travaux pour la partie relative au Maroc, mais l'impulsion a été donnée pour soutenir les entreprises françaises du maritime à l'export :

- en accord avec la Marine nationale, plusieurs opérations de soutien à l'export, (en plus des opérations SOUTEX habituelles) ont permis à des entreprises du domaine civil de participer à la réception à bord de bâtiments en escale (Singapour, Londres, ...) ;
- en partenariat avec l'ISEMAR, élaboration annuelle d'une cartographie des implantations des entreprises françaises membres du CMF, ainsi que des CCEF à l'international. Cette carte est publiée dans la Brochure du CMF pour permettre à chacun de trouver des partenaires et contacts, un véritable outil pour le développement du business à l'international ;
- participation du CMF au plus grand salon maritime de Singapour, Asia Pacific Maritime en avril 2012 (13.000 professionnels, 53 pays représentés, 14 pavillons nationaux dont un français organisé par UBIFRANCE rassemblant pour la première fois 17 entreprises françaises). **Mars 2014 : le CMF et UBifrance prépare activement le salon APM 2014.**
- **En projet** : création d'une *task force* des CCEF du maritime pour soutenir encore plus les entreprises du maritime dans leur développement à l'international.

## OUTRE-MER

Date de création : 2008

### Objectif

Identifier concrètement les synergies maritimes avec les DOM COM et les possibilités de développement économique. Soutenir si besoin les Clusters Maritimes Outre-mer déjà créés et totalement indépendants et aider à l'émergence de clusters maritimes dans les territoires où les opérateurs maritimes ultramarins en voient eux-mêmes l'utilité.

### ➤ Travaux accomplis et relevés de décisions :

**Les quatre premiers clusters ultramarins** ont été créés par des responsables locaux : le « Cluster Maritime Guadeloupe » (CMG), le « Cluster Maritime de La Réunion » (CMR), le « Cluster Maritime de Guyane » (CMGF) et le « Cluster Maritime Martinique » (CMM). Ces clusters maritimes d'Outre-mer agissent pour le développement de l'économie maritime de leurs régions respectives.

Pilotés par des ultramarins totalement indépendants, ils sont coordonnés avec et par le CMF. Ils affichent le même logo afin de souligner la solidarité de tous les « maritimes » français et échangent leurs bonnes pratiques *via* le CMF qui agit également comme relais pour soutenir leurs dossiers à Paris et éventuellement à Bruxelles.

Le travail de concertation des acteurs maritimes locaux se poursuit également en Polynésie Française, Nouvelle-Calédonie et Saint-Pierre-et-Miquelon.

Grâce aux quatre Clusters Maritimes d'Outre-mer, le monde maritime se voit mieux représenté auprès des autorités locales.

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

### ➤ Prochaines étapes :

- Il est envisagé d'organiser la 1<sup>ère</sup> Rencontre des Clusters Maritimes d'Outre-mer en 2014 ou 2015.
- Par souci de coordination, il pourrait à terme être utile de rassembler les Clusters Maritimes de Guadeloupe, Guyane et Martinique au sein d'une confédération des clusters maritimes Caraïbes. Ce sera aux clusters concernés de prendre cette décision.

## ENERGIES MARINES RENOUVELABLES ET STOCKAGE

Date de création : 2007

### Objectif

Initialement, mobiliser tous les acteurs concernés pour promouvoir le développement des EMR en France, dans le respect des contraintes légitimes dues à la présence d'autres usagers de la mer.

Depuis 2012, le groupe s'est aussi tourné vers la promotion du stockage des énergies produites en mer. Les travaux concernant les énergies maritimes « matures » ou sur le point de le devenir ont été transférés sur un autre groupe, très opérationnel et plus « court-terme ».

### ➤ Travaux accomplis et relevés de décisions :

Présentation des activités et compétences des membres du CMF du secteur pour une **meilleure connaissance des acteurs** impliqués. Plusieurs présentations ont notamment traité du stockage des EMR. L'objectif est d'entretenir des réflexions sur tous les types d'EMR et de conserver la diversité actuelle du tour de table (tous les secteurs du maritime sont représentés, ce qui donne une forte consistance aux débats et travaux).

Le CMF veille à l'évolution des différents appels d'offres, notamment celui de la deuxième tranche de l'installation de parc éolien offshore. Le CMF assure un suivi au niveau ministériel afin de **pousser le développement de différentes énergies marines** et de rappeler, si besoin, les engagements pris par la France de produire au moins 23 % d'énergie verte à l'horizon 2020 (selon la directive 2001/77/CE).

Une rencontre a eu lieu fin 2013 entre le co-président du groupe EMRs et la DGCIS. La DGCIS et les directions techniques des ministères ont conscience de la nécessité d'avoir des moyens de stockage des énergies renouvelables. Ils veulent se positionner dès aujourd'hui et organiser une filière française des industries du stockage de l'électricité. Le co-président du groupe a pu **leur faire découvrir les possibilités de stockage en mer** et leurs avantages. Il a aussi fait part de la vision du CMF concernant le rôle de l'Etat dans la mise en place de cette filière.

### ➤ Prochaines étapes :

Poursuite des travaux autour des autres types d'EMR dont l'éolien flottant, l'houlomoteur et les solutions de stockage des énergies marines.



## IMAGE DU MARITIME

Date de création : 2006

### Objectif

Définir des actions de communication grand public.

#### ➤ Travaux accomplis et relevés de décisions :

##### - **Image et culture**

Finalisation d'un clip portant sur « les services rendus par la mer aux hommes » par Nausicaa pour :

- diffusion dans les locaux de Nausicaa (+ d'autres supports),
- diffusion sur les divers supports de communication par les membres du CMF.

Communication des conclusions de l'équipe chargée de l'étude de la rénovation, matériel et contenu, des bornes interactives du musée de la Marine, sous la forme d'une application « portable » pour les *smartphones* et tablettes numériques :

- l'application s'adressera au grand public, et doit être pédagogique,
- la gestion du projet sera menée par le musée de la Marine.

Un sous groupe s'est réuni en février pour à terme « formaliser » un document de conception.

##### - **Image et pêche**

Après le lancement du label « Mr Goodfish », France Filière Pêche a lancé une nouvelle marque commerciale nationale « Pavillon France » qui devra assurer la promotion des produits de la pêche française.

Le CMF a organisé une réunion entre les responsables de France Filière Pêche et de Mr Goodfish, afin d'initialiser une recherche de cohérence dans les messages et un renforcement de la lisibilité des labels.

#### ➤ Prochaines étapes :

Il est envisagé la création, en lien avec les différents acteurs concernés, d'une application « portable » pour le musée de la Marine (pour tablettes numériques et smartphones).

## **GROUPES EN ATTENTE DE REACTIVATION**

Réserve Opérationnelle de la Marine nationale – Tableau de bord des mers françaises – Valorisation des atouts de la pêche – Contrebande d'armes individuelles – Coopération franco-russe – Route des pôles – Crise et prospective – Disparités des tarifs portuaires (collecte de déchets) – Propulsion des navires

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

**Date de création** : 2011

### **Objectif**

Réfléchir à l'emploi de la réserve opérationnelle selon les trois axes correspondants aux trois types d'acteurs concernés: pour l'entreprise (comment assurer la continuité du travail quand les personnels s'absentent pour une période de réserve ?) ; pour les réservistes (comment améliorer ou assouplir les possibilités pour la période de réserve ?) ; pour la Marine (comment bénéficier de « services » accrus dans un contexte de réduction d'effectifs et de budget contraint ?).

### ➤ **Travaux accomplis et relevés de décisions :**

Le groupe s'est attaché dans un premier temps à élaborer un questionnaire destiné aux entreprises afin d'établir quels sont les différents besoins, les attentes et les connaissances du monde de la Réserve. Après validation par tous les membres du groupe, il a été envoyé aux fédérations professionnelles membres du CMF ainsi qu'aux Chambres de Commerce et d'Industrie pour diffusion auprès de leurs membres. Il en ressort de manière générale – et d'autant plus avec un faible taux de retours – que la connaissance des entreprises sur la réserve militaire est extrêmement limitée.

Plusieurs propositions ont donc été faites par les participants du groupe pour promouvoir la réserve militaire :

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

### ➤ **Raisons de la suspension des travaux :**

Ces propositions devaient être actualisées et réétudiées après la mise à jour du Livre Blanc de la défense et de la sécurité nationale en 2012.

Si aucun membre n'a demandé sa réactivation cette année, les travaux pourront reprendre en 2014 si des membres en expriment le souhait, compte tenu notamment de l'importance de la Réserve pour les armées.

## **TABLEAU DE BORD DES MERS FRANÇAISES**

**Date de création** : 2011

### **Objectif**

Réfléchir sur le contenu du tableau de bord des mers françaises annoncé lors du Grenelle de l'environnement (et confirmé lors du CIMER du 8 décembre 2009), que doit établir l'Etat. Proposer une méthode de travail pour l'établissement de ce document.

### ➤ **Travaux accomplis et relevés de décisions :**

Le groupe est attaché à ce que ce tableau de bord des mers françaises ne se limite pas à une cartographie simpliste ou trop strictement environnementale, mais prenne bien en compte l'ensemble des aspects économiques, sociaux, écologiques du littoral et des mers françaises.

Les professionnels présents ont largement commenté ce projet pour la partie les concernant et ont appelé à une grande attention en ce qui concerne la collecte des données.

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

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

### ➤ **Raisons de la suspension des travaux :**

Le Tableau a été réalisé suite à la Convention signée entre l'IFREMER et l'Agence des Aires Marines Protégées ; il est tenu par l'Observatoire National de la Mer et du Littoral.

Le CMF a œuvré pour que les professionnels et experts concernés soient informés et prennent en compte tous les enjeux, notamment économiques, que devra contenir ce Tableau.

## **VALORISATION DES ATOUTS DE LA PÊCHE**

**Date de création** : 2011

### **Objectif**

Valoriser la pêche française et permettre à ses représentants de mieux communiquer avec l'ensemble du monde maritime et politique en France et en Europe.

### ➤ **Travaux accomplis et relevés de décisions :**

De nombreuses actions ont été réalisées par ce groupe depuis sa création en 2006 en termes de communication, de coordination ou de prise de position.

Le groupe a concentré ses travaux sur deux axes principaux :

- Le premier est le dialogue constructif entre les développeurs de projets éoliens et les pêcheurs. La connaissance des pêcheurs du fond marin, la possibilité de reconversion dans l'éolien ou encore l'utilisation des 35% de la taxe sur l'éolien reversés au CNPMM (actée par décret) sont autant de points de discussion. Par ailleurs, le CMF a rapproché les pêcheurs et l'Institut Paul Ricard pour mener une action commune sur le ramassage des macro-déchets plastiques en mer.
- Le deuxième axe est la prise de position face à la Commission européenne. Inquiet de l'application de certaines directives - l'objectif « zéro rejet » ou le rendement maximum durable (RMD) - le CNPMM a réalisé conjointement avec le CMF un communiqué et a organisé dans la foulée une rencontre avec Maria Damanaki, Commissaire européenne pour les affaires maritimes et la pêche.

### ➤ **Raisons de la suspension des travaux :**

Ce groupe était en sommeil en 2013, mais peut être réactivé à tout moment si des membres du CMF en expriment le souhait et l'intérêt.

## **CONTREBANDE D'ARMES INDIVIDUELLES**

**Date de création** : février 2010

### **Objectif**

Réfléchir à la problématique de la contrebande des armes individuelles, en parallèle et en collaboration avec les administrations publiques.  
Cerner les enjeux, notamment médiatiques et juridiques pour les armateurs.  
Proposer une « Charte des bonnes pratiques ».

### ➤ **Travaux accomplis et relevés de décisions :**

Le CMF a réuni au sein d'un groupe de travail les différents acteurs maritimes et invité les représentants de l'administration (spécialement la Direction des Affaires Stratégiques) pour réfléchir ensemble aux problématiques de violation des embargos et du transport d'armes conventionnelles par voie maritime. Les principaux acteurs concernés étaient les armateurs, les chargeurs, et les assureurs maritimes.

Ce groupe de travail répondait à la demande de la Direction des Affaires Stratégiques du ministère de la Défense qui a amorcé à l'automne 2009 un travail interministériel sur ce sujet. Ce travail a été mené avec l'ensemble des services du ministère de la Défense, ainsi qu'avec les Douanes, le SGMer et le ministère des Affaires étrangères, pour aboutir à des propositions concrètes, validées par tous les services administratifs. Le rapport de la DAS a été remis le 4 janvier 2011 au ministère de la Défense.

Dans le cadre de ce groupe de travail CMF, il a été décidé d'établir par la DAS et Armateurs de France une charte des bonnes pratiques déjà mises en place par les opérateurs. Ce document déclaratoire peut servir de source de travail au moment où d'autres organismes (ONG internationales, autres pays européens) pourraient proposer un texte plus contraignant.

Véritable outil pour répondre à une exposition médiatique des compagnies françaises en cas de problème, elle a été officialisée en octobre 2012, rendue publique, puis diffusée à la presse et aux opérateurs maritimes.

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

### ➤ **Raisons de la suspension des travaux :**

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

## **COOPERATION FRANCO-RUSSE**

**Date de création** : 2010

### **Objectif**

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

### ➤ **Travaux accomplis et relevés de décisions :**

- Interventions des membres du CMF afin de faire partager leurs expériences du marché russe.
- Intervention du Directeur de la Délégation Economique et Commercial de la Russie afin d'aider les entreprises dans la recherche de partenaires commerciaux.
- Une dizaine de sociétés françaises et le CMF ont participé pour la première fois au plus grand salon naval en Russie, NEVA 2011, *via* UBIFRANCE. Ce salon a également permis aux membres du CMF de rencontrer des administrations, des corporations d'Etat, des industriels, des centres de recherche et de design.
- Depuis le salon NEVA, la conseillère export d'UBIFRANCE de Saint-Pétersbourg a organisé le 13 novembre 2012, avec le soutien du CMF et du GICAN, un colloque Franco-russe sur les technologies et la construction navale qui a remporté un grand succès tant du côté russe que du côté français : les 11 entreprises participantes ont eu chacune entre 12 et 25 rendez-vous BtoB.

### ➤ **Raisons de la suspension des travaux :**

Le groupe est suspendu dans l'attente de la création d'un cluster maritime russe. En attendant, le CMF entretient des relations avec des professionnels du maritime en Russie afin de cibler les éventuels marchés intéressants pour ses Membres.

## ROUTES DES PÔLES

Date de création : 2010

### Objectif

Donner la position des professionnels de la mer sur les questions soulevées par la fonte des glaces, les conditions de création et d'exercice de nouvelles routes maritimes. Le but étant d'aider à l'élaboration d'une position de la France au niveau international, et d'éviter des mesures unilatérales et discriminantes.

### ➤ Travaux accomplis et relevés de décisions :

- Ce groupe s'est réuni à la demande de Michel Rocard, ambassadeur de France en charge des négociations pour les Pôles et de Jean-François Tallec, Secrétaire Général de la Mer (novembre 2008-décembre 2011).
- Un travail de synthèse du groupe a été remis aux instances présidées par Michel Rocard. Ce travail a abordé 4 aspects de la problématique, qui ont été présentés et discutés avec les représentants de Michel Rocard et le SGMer :
  - Une clarification de la définition d'une zone couverte de glace, comme citée par les conventions internationales de l'OMI et de Montego Bay.
  - Une clarification de la réglementation en matière de sécurité de navigation. Elle doit être propre à chaque zone : Baltique, zone polaire russe, zone polaire canadienne. Un travail d'équivalence et non d'uniformisation est préconisé par le groupe.
  - Une adaptation du code polaire en fonction des éléments précédemment définis.
  - Une présentation des possibilités françaises en matière d'offres industrielles et de services.
- Une mise au point des modalités pratiques doit être effectuée pour intégrer ce travail dans celui d'un groupe plus global, appartenant à un consortium français d'étude de l'Arctique (constitué de laboratoires et universités).

### ➤ Raisons de la suspension des travaux :

Le groupe a donc été suspendu en attendant la mise en place d'une « *task force* française » pour l'Arctique. Il pourra être réactivé à la demande de Michel Rocard.



## CRISE ET PROSPECTIVE

Date de création : 2009

### Objectif

Plusieurs cas de crises ont été étudiés avec différents *scenarii*.

#### ➤ Travaux accomplis et relevés de décisions :

Consécutif à la crise économique de 2008, un groupe de travail a été constitué, composé uniquement des dirigeants d'entreprises membres du CMF, afin de répondre à un certain nombre de questions structurelles et contextuelles :

Quelles modifications de comportement a pu entraîner la crise actuelle (parole donnée, contrats etc.)?

Ces modifications sont elles provisoires ou vont elles influencer durablement le contexte professionnel?

Quelles prévisions faire à 20 ans ? Est-ce possible et réaliste?

- Il ressort que la mission du CMF est de fédérer les énergies du monde maritime en termes de communication et de lobbying, en poussant à une « signature » commune du monde maritime français. L'ensemble des participants a en effet souhaité qu'une posture commune, acceptable et respectée par tous, soit adoptée, plus particulièrement en fonction des scénarios de crise et de sortie de crise qu'il a définis.
- À cette fin, une charte/posture commune a été proposée à tous les participants du groupe. Il marque le discours commun du secteur maritime français face à la crise. Il se veut être un texte réaliste et fédérateur qui n'omet pas la solidarité si fortement présente chez les gens de mer.
- Le CMF a profité de la tenue des Assises de l'Economie et de la Mer 2010 pour communiquer très largement sur ce texte commun (publicités, encarts, diffusion de « tracts », ...).

#### ➤ Raisons de la suspension des travaux :

Ce groupe était en sommeil en 2013, les participants du groupe de travail jugeant que la charte/posture commune a eu un impact suffisant pour montrer d'une part la force du secteur maritime, sa résilience et sa solidarité d'autre part. La priorité étant donnée aux affaires, le groupe a suspendu ses travaux mais peut être réactivé à tout moment si des membres du CMF en ressentent le besoin.

## **DISPARITÉ DES TARIFS PORTUAIRES**

**Date de création** : 2009

### **Objectif**

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

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

### ➤ **Travaux accomplis et relevés de décisions :**

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

Une réflexion a également été menée sur les possibilités de révision de la directive européenne 2000/59/EC qui restait floue tant dans son énoncé que dans son application.

### ➤ **Raisons de l'arrêt des travaux :**

Le groupe a décidé de clore ses travaux au profit d'un dialogue bilatéral (qu'il recommande) entre l'Union des Ports de France et les collecteurs français de déchets.

## **PROPULSION DES NAVIRES**

**Date de création** : 2008

### **Objectif**

Rassembler les constructeurs et clients/utilisateurs de la propulsion des navires pour une meilleure efficacité énergétique (propulsion et émission incluses).

### ➤ **Travaux accomplis et relevés de décisions :**

La méthode adoptée s'est divisée en deux temps : une étude à court terme, puis une étude plus générique à long terme :

- Le CMF a soumis aux Ecoles Nationales de Marine Marchande l'idée de travailler sur une approche tridimensionnelle du navire du futur :
  - travail sur le design,
  - R&D sur la combustion,
  - étude du type de propulsion choisi en fonction des routes maritimes (distances).
- Le groupe a également eu l'idée de bâtir un site internet pour les professionnels : échanges de bonnes pratiques en matière de consommation/émissions pour les bateaux utilisant du gazole pour combustible.

### ➤ **Raisons de la suspension des travaux :**

Ce groupe a été suspendu au bénéfice du lancement du CORICAN dont une des feuilles de route technologique est consacrée à la propulsion, et portée par GTT, membre du CMF.

Toutefois, le CMF reste attentif aux évolutions de ce dossier qui implique plusieurs de ses membres, notamment pour le 2<sup>e</sup> AMI « Navire du futur » lancé au 2<sup>e</sup> semestre 2013, qui concerne notamment les armateurs et les ports pour le soutage de navire au GNL.

## **RAPPEL SUR LES GROUPES AYANT TERMINÉ LEURS TRAVAUX**

Financement des actions de sûreté – Zones maritimes d'exploitation prioritaires –  
Coopération Marine marchande et Marine nationale – Evénement « Emplois, carrières,  
formations » – Attractivité de la France maritime – Brainstorming formation-emploi –  
Création d'un fonds d'investissement marin – Culture portuaire commune –  
Déconstruction des navires en fin de vie – Dialogue anti-blocage – Diversité culturelle –  
Programme des subventions européennes – Salvage master français – Assistance  
réciproque, fonctionnelle ou géographique – French touch – Prévention – Simulateurs –  
Package construction navale

## FINANCEMENT DES ACTIONS DE SÛRETÉ

Année de clôture : 2011

### Objectif

Rédiger une note de réflexion sur les différences entre le maritime et l'aérien pour les actions de sûreté.

#### ➤ Résumé des travaux et relevés de décisions :

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

Le groupe a rédigé une note qui analyse les différences fondamentales entre le secteur aérien et le secteur portuaire. La non prise en compte de ces différences pourrait conduire non seulement à des surcoûts pénalisants l'économie nationale (et les acteurs du transport maritime en particulier, dont les ports et les armateurs), mais aussi à la mise en place de dispositifs inappropriés pour faire face aux risques auxquels les compagnies maritimes et les ports sont confrontés. Cette situation est d'autant plus dangereuse que la France a fait figure d'exemple en renforçant – de manière déraisonnable – les normes déjà drastiques imposées par l'UE.

Cette note, largement diffusée auprès des Pouvoirs Publics, insiste donc sur la nécessaire identification préalable des risques avant toute rédaction de nouveaux textes réglementaires relatifs à la sûreté portuaire ou maritime ou que ne soient adaptés les textes en vigueur. Cette identification précise des risques est une priorité qui incombe à l'Etat.

#### ➤ Motifs de l'arrêt des travaux :

Le groupe était suspendu jusqu'à l'obtention de l'accord de diffusion d'un rapport écrit sur les risques liés au maritime. Ce rapport n'a finalement pu voir le jour.

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

**Année de clôture** : 2010

### **Objectif**

Ce groupe a été mis en place suite au Grenelle de la Mer, à la demande des Armateurs de France, qui ont souhaité la création de zones d'exploitation durable en mer à l'image de zones d'exploitation à terre.

### ➤ **Résumé des travaux et relevés de décisions :**

Le groupe a souhaité principalement sensibiliser les membres du COMOP 6 (« Aménagement, protection et gestion des espaces littoraux ») et du COMOP 7 (« Evaluation, études d'impact »), pour une meilleure prise en compte des paramètres sociaux et économiques dans les travaux en cours sur les études d'impact et sur la planification de façades au niveau national, afin de créer des Zones marines d'exploitation prioritaires (ZMEP).

Pour ce faire, une lettre a été envoyée par le CMF aux présidents des COMOP 6 et 7, ainsi qu'aux pilotes de la stratégie maritime : SG Mer, MEEDM et cabinets ministériels.

En parallèle de cette démarche, une clarification a été faite pour tous les membres sur les procédures en matière d'extraction de sédiments marins, avec des propositions d'amélioration de ces dernières.

### ➤ **Motifs de l'arrêt des travaux :**

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

## **COOPERATION MARINE MARCHANDE – MARINE NATIONALE**

**Année de clôture : 2009**

### **Objectif**

Identifier des domaines de collaboration entre la Marine Nationale et la Marine Marchande.

#### ➤ **Résumé des travaux et relevés de décisions :**

Ce groupe, très diversifié en termes de métiers représentés (dont les transitaires) s'est rapidement doté d'un co-président « privé » (Cdt P. Le Scraigne de LDA) et d'un co-président Marine nationale (Vice-amiral (2S) Gérard Valin).

Le groupe a travaillé par sous-groupes thématiques et a abouti à un Rapport dans lequel ont été identifiés quatre domaines particuliers où la coopération entre les deux grandes marines peut et donc - à son sens - doit être améliorée :

- le partage de l'information,
- le transport maritime au profit du ministère de la Défense,
- l'adaptation des navires de la Marine marchande aux éventuels besoins de défense,
- l'emploi des réservistes.

Il a débouché sur plus d'une quinzaine de propositions très concrètes, dont la plupart sans besoin de financement pour faciliter leur mise en œuvre.

Une première approbation du principe de suivi des travaux a été validée par les instances concernées, en particulier la Marine nationale qui elle-même a obtenu le blanc-seing de l'État-major des Armées (EMA) et Armateurs de France (AdF). Les propositions vont donc être étudiées, ce qui n'implique pas forcément qu'elles seront retenues. Des sous-groupes ont été constitués pour travailler par thème.

#### ➤ **Motifs de l'arrêt des travaux :**

Depuis, les représentants des armateurs et de la Marine nationale travaillent, dans des groupes de travail bilatéraux, à la mise en œuvre éventuelle des recommandations issues du [rapport du CMF](#).

## **ÉVÈNEMENT « EMPLOIS, CARRIERES, FORMATIONS »**

**Année de clôture : 2009**

### **Contexte et Objectif**

Le double constat du manque de « cols bleus » dans la navale et du nombre de jeunes sans idée d'orientation ou en échec, a conduit le CMF à lancer un événement pour faire connaître les métiers, formations et carrières possibles dans le maritime, spécialement la Marine nationale et la construction navale.

#### ➤ **Résumé des travaux et relevés de décisions :**

Dans un premier temps, le groupe a lancé l'idée et travaillé à un événement de grande envergure sur la formation et l'emploi maritimes à Paris, en liaison avec les écoles de commerce et la CCIP. Ce projet a toutefois été abandonné du fait du changement de stratégie de la CCIP.

Dans un second temps, le groupe a poursuivi ses travaux et ses réflexions à partir d'un constat : le manque de « cols bleus », et donc de compétences, notamment et surtout dans la construction navale. Le groupe a voulu organiser un événement efficace, pour drainer concrètement vers des CDI (d'ouvriers spécialisés ou qualifiés) des jeunes tentés par des métiers manuels, voire des jeunes « à la dérive » sur le plan social !

Le 10 avril 2009, le CMF – par son travail, sa coordination et sa participation directe – a permis au Chantier de Saint-Nazaire et à la Marine Nationale de s'associer pour accueillir 150 prescripteurs, notamment des proviseurs de collèges et de lycées professionnels, des représentants de l'ANPE, ainsi que quelques journalistes locaux, sur le site de St Nazaire. Au programme de la journée, visite de la frégate Germinal venue spécialement pour l'occasion, visite des chantiers, présentation des métiers de la construction navale et de la Marine Nationale et discussions sur les emplois au sein de la Marine et des chantiers navals.

#### ➤ **Motifs de l'arrêt des travaux :**

La dynamique de ce groupe a été prolongée avec la création d'un nouveau groupe synergie « Attractivité des métiers de la mer » pour assurer la promotion des formations et carrières qui se présentent aux jeunes dans le maritime.



## ATTRACTIVITE DE LA FRANCE MARITIME

Année de clôture : 2008

### Objectif

Délimiter le périmètre, les problématiques et les activités concernées par le thème de l'attractivité de la France maritime. Lister tous les atouts et faiblesses du maritime français et essayer de discerner collectivement si de grandes lignes se dégagent, susceptibles de permettre des actions concrètes.

#### ➤ Résumé des travaux et relevés de décisions :

Le groupe a eu une approche synthétique des points positifs et négatifs :

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

Un tableau a été dressé, type analyse SWOT de la France maritime, dressant par secteur maritime les forces/faiblesses/opportunités/menaces et chantiers à ouvrir, et ce à partir des contributions des représentants sectoriels participants au groupe.

Publication (en diffusion restreinte) de deux notes: l'une concernant la manière éventuelle de remédier aux faiblesses discernées (pour tout ou partie), l'autre la manière de mieux « capitaliser » sur les forces existantes.

Le groupe a rédigé un rapport global intitulé « Pour que la France ait une vision maritime ». Ce Rapport a servi de base pour les Assises de l'Economie maritime et du littoral en décembre 2008 au Havre, afin d'interpeller le gouvernement sur « la nécessaire adoption d'une vision maritime ».

Cette demande ambitieuse et pressante a directement été reprise dans le Grenelle de la mer et surtout dans le discours du Havre du Président de la République du 16 juillet 2009 à la rédaction duquel le CMF a participé.

#### ➤ Motifs de l'arrêt des travaux :

L'analyse fine des faiblesses et menaces de la France maritime a permis au CMF de dégager des thèmes de nouveaux groupes synergie, et la synthèse des **forces et opportunités** mentionnées dans le tableau global, l'identification de « lignes de force » sur lesquelles s'appuyer pour valoriser les chances du secteur et éventuellement les « pousser ».

## **BRAINSTORMING FORMATION EMPLOI**

**Année de clôture : 2008**

### **Objectif**

Recherche de ce que devrait être un « bon » système de formation maritime, dans une « perspective inversée », c'est à dire en partant du point d'arrivée souhaitable.

#### ➤ Résumé des travaux et relevés de décisions :

Après avoir fait l'inventaire indispensable de mécanismes existants et incontournables (problématique monovalence/polyvalence; points positifs des structures et fonctionnements actuels, etc.), le groupe s'est attelé à la définition d'un système idéal mais réaliste, en se dégageant donc volontairement de tous les freins et obstacles actuels.

S'inscrivant dans l'esprit du Rapport Poséidon, le groupe a dessiné une architecture totalement nouvelle, supposant la remise en cause de la loi de décentralisation, et essentiellement fondée sur l'existence d'un établissement supérieur national unique (une « académie universitaire maritime » ?) d'un ou deux /sites maritimes d'envergure nationale, voire européenne, et qui soi(en)t pluridisciplinaire(s), actifs en matière de recherche, prestigieux, et en lien avec d'autres unités similaires du monde.

La formation a également été pensée pour être intégrée dans le système international LMD, en listant les matières enseignées, les axes possibles de recherche, les possibilités de passerelles au sein de la future Université y compris *via* VAE et VAP. Il s'est aussi penché sur quelques pistes de financements novateurs ou rénovés.

Un dialogue très ouvert avec plus d'une vingtaine de représentants des « hydros » et « anciens hydros » a eu lieu au Siège du CMF. Le groupe a ainsi permis de répertorier les domaines dans lesquels les formations données par les « hydros » actuelles pourraient être complétées, modifiées ou améliorées.

Les travaux ont débouché sur la rédaction d'un rapport en juillet 2007 intitulé « [Vers une académie universitaire maritime?](#) ».

Présenté dans un premier temps aux membres du groupe Waterborne et aux anciens élèves de la Marine marchande, le Rapport a ensuite eu un poids significatif dans les débats sur le sujet de la formation et de l'emploi maritimes, jusqu'à la table ronde gouvernementale du 31 janvier 2008 présidée par le Secrétaire d'Etat aux transports de l'époque. Certaines de ses conclusions ont été reprises dans les **décisions constitutives de l'ENSM**.

## CREATION D'UN FONDS D'INVESTISSEMENT MARIN

Année de clôture : 2008

### Objectif

Création d'un fonds commun doté à terme de 50M€, apportés par des professionnels du maritime, et abondé par la Caisse des Dépôts et Consignations et des entités financières.

#### ➤ Résumé des travaux et relevés de décisions :

Les grands principes de structure ont été arrêtés dès avant l'été 2007 (nature du fonds, gouvernance, etc.). Le groupe a travaillé en étroite collaboration avec les Pôles Mer pour aider à la sélection des dossiers « à investir », dans un esprit à la fois de capital-risque classique et de développement de la **place maritime française**.

Le gérant (société *Ace Management*) a été choisi à l'unanimité par le groupe. Le CMF a seulement - en tant que tel - un représentant, aux côtés d'autres professionnels, dans le comité d'investissement. Les premiers contacts avaient été pris selon un ordre et une nature d'investisseurs professionnels du maritime (primo-souscripteurs vraisemblables et/ou précepteurs incontournables) qui avaient été suggérés par les responsables du CMF.

Dans les grandes étapes :

- Mise en place de la documentation juridique permettant de concrétiser la constitution du fonds ; le fonds n'étant pas une société mais une sorte de syndication de valeurs mobilières, cette documentation prend la forme d'un « règlement », à savoir un contrat entre les différents souscripteurs et la société de gestion ; ce règlement obéit à des règles juridiques strictes (sous contrôle de l'Autorité des Marchés Financiers) et à des règles d'usage, la CDC jouant à cet égard un rôle central de validation.
- Préparation du premier « closing » du fonds ; celui-ci a été fixé à un minimum de 20 M€ ; la CDC a donné fin décembre 2007 un accord pour investir 6 M€; compte tenu des autres investisseurs ayant confirmé leur intérêt pour le fonds, 15 M€ sont réunis en vue du premier closing ; deux autres souscripteurs ont été approchés pour un ticket de 5M€ chacun.
- Recherche des premières opportunités : sur 50 dossiers, 5 ont été sélectionnés et pourront être présentés, dès la constitution juridique du fonds, à un comité d'investissement, en vue d'une prise de décision par la société de gestion.
- Lancement du fonds en mai 2010 sous le nom de « ATALAYA ». Premier closing à 15 M€, il devrait s'établir finalement à 30 ou 50 M€. Des premiers projets ont été présentés au conseil consultatif et ont débouché sur des opérations concrètes, en dépit de la crise économique.

Le Fonds ATALAYA continue de financer des projets, avec le soutien de plusieurs souscripteurs, entreprises, collectivités, fédérations et la BPI.

## CULTURE PORTUAIRE COMMUNE

Année de clôture : 2008

### **Objectif**

Réfléchir à la définition d'une « situation idéale » : ce que devraient être le cadre, le fonctionnement et les équilibres/solidarités de l'activité portuaire. Cette approche devant permettre aux dirigeants, professionnels, utilisateurs et autres acteurs de dégager une vision commune permettant, facilitant ou « imposant » des approches et comportements convergents entre toutes les parties concernées et dans la durée.

### ➤ Résumé des travaux et relevés de décisions :

Les travaux initiaux du groupe ont dégagé deux constats :

- le niveau très disparate des ports français,
- l'absolue nécessité d'évolution des ports autonomes.

A partir de ces constats, le groupe a rédigé un rapport d'analyses « [Contribution à la réflexion sur l'évolution des ports autonomes](#) », rassemblant les positions des responsables portuaires et d'interlocuteurs économiques bien représentatifs des acteurs présents dans nos places portuaires.

L'enjeu de ce Rapport fut de porter sur la place publique ses conclusions et de les défendre auprès des Pouvoirs Publics pour que la réforme portuaire ne soit pas sans cesse repoussée.

Mandaté par le groupe, le CMF a été un acteur de la concertation voulue par le gouvernement, participant aux points réguliers faits au niveau ministériel et dans les administrations, sur l'avancement de la réforme.

A la demande de ses membres, et du groupe en particulier, le CMF a également continué à prendre position à plusieurs reprises pour défendre des dossiers clés du secteur portuaires face au gouvernement.

### ➤ Motifs de l'arrêt des travaux :

Le groupe a mis fin à ses travaux, compte tenu des avancées et résultats positifs. Un autre groupe a été lancé sur les services portuaires du futur (cf. ci-dessus).

## DECONSTRUCTION DES NAVIRES EN FIN DE VIE

Année de clôture : 2008

### Objectif

Comprendre l'approche de l'Etat sur la déconstruction des navires en fin de vie (hors ex-Clémenceau), et contribuer à une approche publique plus pragmatique.

#### ➤ Résumé des travaux et relevés de décisions :

Parmi ses principaux axes, le groupe a travaillé sur le rôle du « passeport vert », notamment pour les navires d'occasion.

Il a examiné les possibilités de circuits de financement efficaces de l'*upgrading* des chantiers notamment asiatiques et en particulier indiens, chinois et bengali.

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

Plusieurs sujets clés ont alimenté les débats :

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

Le groupe a élaboré une position commune professionnelle « de fond » qui a fait l'objet d'un communiqué de presse. Il a suivi les actualités, et particulièrement la préparation de la Convention de l'OMI pour donner son avis.

Réunissant des métiers du maritime au-delà du seul secteur de la déconstruction, le groupe est devenu un interlocuteur des Pouvoirs Publics.

En ce sens, le CMF a pu contribuer à la mission parlementaire confiée au Député Pierre CARDO, en présentant une filière du démantèlement, transversale à l'ensemble du maritime. Le Rapport a été publié le 28 juin 2010.

#### ➤ Motifs de l'arrêt des travaux :

Avec ce rapport, le groupe a cessé ses travaux, mais le CMF continue de veiller aux actualités de cette filière, certains de ses membres étant fortement impliqués dans la déconstruction de navires.

## **DIALOGUE ANTI-BLOCCAGE**

**Année de clôture : 2008**

### **Contexte et Objectif**

Etablir une liste de facteurs déterminants pour aider à la réussite de mise en place de changements, et à une plus grande efficacité dans les tentatives d'élimination de facteurs sociaux bloquants.

#### ➤ **Résumé des travaux et relevés de décisions :**

Les consultations d'acteurs ayant participé aux succès du maritime (évolution/mutation des Chantiers de l'Atlantique, transformation de la DCN en société DCNS, mutation du Port de Dunkerque, etc.) ou à ses difficultés (avatars de la mise en place du RIF, conflits à la SNCM, etc.) ont permis d'établir une liste de facteurs déterminants pour faire avancer le monde maritime malgré un contexte social parfois peu favorable.

A partir de cette liste, un « digest » serait constitué dont l'objectif serait d'aider aux négociations syndicales.

Il a aussi été décidé de prévoir éventuellement d'ici quelques temps un événement (conférence internationale) rassemblant les partenaires sociaux du maritime d'horizons professionnels et géographiques divers. À cette occasion des intervenants syndicaux et patronaux, universitaires, français et étrangers, seraient invités à présenter leur vision, leurs témoignages et leurs démarches. Cette manifestation aurait pour but d'initier un partage d'expériences, en permettant notamment de rencontrer des pratiques et cultures différentes de la « confrontation ».

#### ➤ **Motifs de l'arrêt des travaux :**

Le groupe a été suspendu pour qu'il puisse être réactivé à la demande de l'un ou de l'autre, ou pour toute raison justifiant un échange informel et en confiance entre responsables d'entreprises maritimes le désirant.

## **DIVERSITE CULTURELLE**

**Année de clôture** : 2008

### **Objectif**

Répondre aux problématiques que pose la diversité culturelle sur les navires.

#### ➤ Résumé des travaux et relevés de décisions :

L'évolution et la croissance du secteur du transport maritime confirment irrémédiablement la coexistence sur des mêmes navires de populations avec des cultures, coutumes et religions différentes. Approfondir ensemble les questions posées par cette « mixité » peut avoir une vraie valeur ajoutée pour chacun.

Cette réflexion mène à un certain nombre de questions :

- Comment mieux préparer les hiérarchies ?
- Est-il possible de se servir de cette mixité comme d'un levier pour augmenter l'efficacité et pourquoi pas la qualité ?
- Comment améliorer les réponses et les situations ?

#### ➤ Motifs de l'arrêt des travaux :

Malgré son adoption par le Conseil d'Administration suite à la demande de plusieurs membres, la première réunion n'a vu la participation que d'une personne. Le sujet semblait pourtant porteur. La faible participation - mais non le moindre intérêt, puisque nombre de membres s'étaient déclarés concernés - aura donc eu raison de l'existence du groupe.

## PROGRAMME DES SUBVENTIONS EUROPÉENNES

Année de clôture : 2008

### Objectif

Le CMF avait constaté en 2007 l'existence d'au moins 450 programmes de financements européens maritimes. L'objectif était d'identifier les programmes européens intéressant le maritime afin qu'ils en bénéficient.

#### ➤ Résumé des travaux et relevés de décisions :

L'existence de nombreux programmes de financements et de mécanismes de subventions, a fait l'objet de plusieurs constats dans le maritime : fonds mal orientés, peu ou pas utilisés, absence de coordination, doublons, mécanismes souvent longs et complexes, chronophages pour des entreprises qui ne disposent pas de moyens pour suivre en permanence les processus de candidature et d'attribution.

Hormis des programmes comme Marco Polo, bien connu des compagnies maritimes, la plupart ne sont connus d'aucune société.

Le CMF a donc proposé au groupe, en sus de quelques autres initiatives de moindre ampleur, de mettre à disposition une personne – qu'il avait en vue dans le cadre d'un 3<sup>e</sup> cycle – qui se verrait confier la mission d'identification des différents programmes de subventions européens liés au maritime (nautisme inclus et prenant en compte les programmes **Interreg** ainsi que ceux pour les autoroutes de la mer).

Parmi les objectifs de la mission :

- identification des bons et mauvais « bureaux ou conseils intermédiaires »,
- proposition d'une stratégie d'approche pour permettre efficacement aux entreprises membres du CMF de bénéficier de ces financements.

Toutefois, avant de pouvoir parvenir au terme de la mission, deux événements imprévus se sont produits :

- l'indisponibilité de la personne initialement candidate (et il faut une personne compétente et disponible pour ce type de mission),
- un travail similaire lancé au sein de l'UE (DG-TREN) pour clarifier les programmes concernant le maritime.

#### ➤ Motifs de l'arrêt des travaux :

Le groupe a décidé la suspension des travaux jusqu'à la publication de cet inventaire, toujours en attente de réalisation en octobre 2012. Le CMF reste donc attentif aux dossiers européens et à l'évolution des programmes de financement, et pourra relancer le groupe si des membres souhaitent voir traitée cette problématique toujours actuelle, et encore plus avec « Horizon 2020 ».



## **SALVAGE MASTER FRANÇAIS**

**Année de clôture : 2008**

### **Objectif**

Présenter la situation et le rôle du Salvage Master et du Senior Salvage Master, ses compétences, et missions. Mieux connaître les compétences impliquées, pour gérer les problèmes dus à la multiplicité des acteurs lors des graves événements de mer.

### ➤ **Résumé des travaux et relevés de décisions :**

#### **Résumé des réflexions**

Doit-on s'assurer de la continuité de cette compétence nationale, sachant que d'autres acteurs peuvent prendre le relais (néerlandais) et mieux diffuser (aux niveaux national et international) ces compétences françaises ?

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

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

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

Les membres du groupe ont souhaité également mettre en lumière un certain manque de soutien ou plutôt de coordination de l'appui au Senior Salvage Master à terre (dans les régions concernées). Il n'y a aucun texte administratif qui définit l'urgence, pourtant au cœur de l'intervention du SM. Dans le souci d'efficacité et de prévention, il paraît donc nécessaire de préparer mieux et à l'avance les mentalités et actions à mener en cas d'événements maritimes. Des plans initiaux pourraient aussi permettre de mieux préparer les moyens d'intervention et leur coordination. À ce stade, il est impératif d'envisager ces plans « métiers/compétences/autorités » comme régionaux (sur les trois façades).

### ➤ **Motifs de l'arrêt des travaux :**

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

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

**Année de clôture** : 2007

### **Objectif**

Mettre en place des moyens d'entraide entre les membres du CMF : services, mises en commun de ressources, matériels, locaux, voire de collaborateurs, en fonction des besoins communs des membres.

### ➤ **Résumé des travaux et relevés de décisions :**

Plusieurs pistes ont été explorées pour créer un *Clubster*. Le groupe a ainsi dégagé trois types de solidarités possibles entre les membres :

- La possibilité de bénéficier sur un salon d'un stand d'un membre du CMF pour apposer de la documentation commerciale.  
Cette option a *in fine* été retenue mais sous une autre forme, avec la mise en place de stands communs CMF pour accueillir des sociétés membres sur un même espace lors salons (Neva, Euromaritime, etc.).
- Accompagnement à l'international : plusieurs membres s'étaient déclarés prêts à « accueillir » une société française (non concurrente) dans leurs locaux à l'étranger pour l'aider à s'implanter dans un nouveau pays.  
Depuis, un membre de l'équipe du CMF a été nommé Conseiller du Commerce extérieur de la France, et promeut l'entraide entre les entreprises françaises implantées à l'international.
- Emploi d'un VIE : deux formules étaient envisagées, soit le partage d'un VIE entre les membres du CMF, soit l'embauche d'un VIE directement par le CMF. Cette dernière solution a été retenue, le CMF devant ensuite missionner le VIE à la demande exclusive de ses membres.  
Une demande de stagiaire VIE à temps partagé nous a été signifiée, mais elle s'est révélée trop partielle pour justifier le démarrage de l'initiative.

### ➤ **Motifs de l'arrêt des travaux :**

Le groupe a été mis en sommeil dans un premier temps, mais quatre ans après sa mise en suspens, la composition du *membership* du CMF a grandement évolué : plus de 200 membres avaient rejoint le CMF, ce qui, avec la conjoncture économique peu favorable, n'a pas permis de lancer les initiatives proposées par le *Clubster*.

En revanche, ce groupe a été réactivé sous une forme légèrement différente par le groupe « Export des talents maritimes français au Maroc ».

## **FRENCH TOUCH**

**Année de clôture** : 2007

### **Objectif**

Promouvoir une action de type « marketing » afin de soutenir la Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP) face à ses forts concurrents internationaux (notamment Londres et Singapour).

#### ➤ **Résumé des travaux et relevés de décisions :**

Quelques réunions auront donné à ce groupe une impulsion suffisante pour que le Lloyd's List référence la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, lui conférant ainsi davantage de visibilité.

#### ➤ **Motifs de l'arrêt des travaux :**

Le CMF n'a pas été sollicité depuis, mais il reste à disposition pour toute action qui favoriserait la visibilité de ses membres à l'international et pourrait renforcer leur position face à la concurrence.

## PREVENTION

**Année de clôture : 2007**

### **Objectif**

Mettre à la disposition des professionnels intéressés une information fiable sur ce que la France compte d'experts maritimes, et valoriser les initiatives prises pour mettre un peu d'ordre et de fiabilité dans ce métier mal organisé où le meilleur peut côtoyer le...moins bon !

### ➤ Résumé des travaux et relevés de décisions :

Le groupe a examiné plusieurs pistes qu'il n'a pu réellement faire progresser (augmentation de transparence entre différents acteurs, possibilité de réduire le nombre des *vettings*, etc.), avant de définir une action pérenne et profitable à tous : établir un annuaire d'experts maritimes.

Le groupe a défini un certain nombre de critères pour recenser les experts maritimes français (y compris présents à l'étranger), ainsi que leurs domaines de compétence, leurs agréments, leur appartenance ou non à une association, les langues de travail, leur localisation, etc.

Après un rapport du Bureau Veritas sur les formations dispensées en France et sa présentation au groupe, le CMF est entré en contact avec l'EMM du Havre qui proposait une nouvelle formation d' « experts maritimes ». Cette initiative, a été saluée dans la presse par le CMF qui souhaitait ainsi montrer l'importance de ces formations à développer.

A l'issue des réflexions, le CMF a publié un encart « d'appel » dans *le marin*, avec recommandation pour les experts maritimes de s'enregistrer *via* le site du CMF.

Cette opération a permis l'établissement d'une liste-annuaire assez exhaustive, mise à jour hebdomadairement dans les premiers mois. L'adhésion de l'UPEM (Union professionnelle des Experts maritimes) a permis de renforcer la portée et l'utilité de cet annuaire encore en ligne..

### ➤ Motifs de l'arrêt des travaux :

Le groupe a achevé ses travaux avec le lancement d'une dynamique par cet annuaire.

## **SIMULATEURS**

**Année de clôture** : 2007

### **Objectif**

Définir l'intérêt des simulateurs de navigation pour la formation et l'évaluation des compétences dans le monde maritime.

#### ➤ **Résumé des travaux et relevés de décisions :**

Le groupe a rapidement constaté que les utilisateurs sont unanimes sur les simulateurs : leur réalisme les rend incontournables dans le cursus des écoles de la Marine marchande, dans la formation continue des navigants ou la mise à niveau du personnel à terre. Ils doivent aussi permettre de valider les connaissances avant promotion ou faciliter le retour du personnel marin après plusieurs années d'interruption.

Or, il n'existe pas assez de centres de formation avec simulateurs en France. Le groupe a donc travaillé sur la création d'un grand centre de formation en étudiant tous les aspects :

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

Le groupe a finalement privilégié un rapprochement entre les entreprises et les écoles et centres de formation, avec une implication plus importante des premières.

Parallèlement le groupe a démarré une veille documentaire au sujet de l'application effective de la réglementation OMI, pour savoir notamment dans quelle mesure les Etats prennent en compte les temps de formation sur simulateurs comme équivalents de temps de navigation pour la validation des diplômes des officiers de la marine marchande.

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

#### ➤ **Motifs de l'arrêt des travaux :**

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

## **PACKAGE CONSTRUCTION NAVALE**

**Année de clôture : 2006**

### **Objectif**

Faire prendre aux différents interlocuteurs les mesures nécessaires pour une collaboration plus transnationale entre chantiers navals et sociétés françaises aux domaines d'intervention concernés (banques mais surtout courtiers, assureurs, ...).

#### ➤ **Résumé des travaux et relevés de décisions :**

Une seule réunion aura suffi en 2006 (c'est le seul cas de ce genre !) pour délimiter la nature du travail du groupe et faire prendre aux différents interlocuteurs les mesures nécessaires.

L'explication est qu'à l'époque, la démarche ne concernait que DCNS (les Chantiers de l'Atlantique ayant un carnet de commandes plein).

#### ➤ **Motifs de l'arrêt des travaux :**

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

## GROUPES SOUTENUS PAR LE CMF

### MARETIQUE

<b>Date de création</b>	2012
<b>Objectif</b>	Accompagner la création d'un « Cluster Marétique »
<b>Modalités</b>	<p>Le groupe « Marétique » est un groupe fermé, réservé aux porteurs du projet de ce cluster notamment la CCI du Havre et les Pôles Mer.</p> <p>L'objectif de ce groupe a été dans un premier temps de réfléchir à la définition de la marétique et à sa pertinence.</p> <p>Les travaux du groupe ont porté sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Livre Bleu de la Marétique : l'étude sur laquelle se base ce Livre a été agrémentée de commentaires de professionnels et des parties prenantes au projet, dont le CMF.</li> <li>- Création du Cluster Marétique : le cluster est développé dans un premier temps à l'écosystème maritime et numérique autour du Havre, avant d'être étendu à l'ensemble du territoire national.</li> </ul> <p>Après 2 éditions du Salon Seagital au Havre, la 3<sup>e</sup> s'est tenue sur Euromaritime avec un succès pour les entreprises présentes. Le Livre Bleu devrait être publié courant 2014 pour renforcer ainsi la création de ce Cluster à vocation nationale.</p> <p>Le CMF continue à soutenir le projet et participe aux travaux pour faire avancer la marétique en France et dans le maritime.</p>

### WATERBORNE FRANCE

<b>Date de création</b>	2007
<b>Objectif</b>	Promouvoir les actions de Waterborne dans la communauté maritime.
<b>Modalités</b>	<p>Le groupe Waterborne France, piloté par le CETMEF, préexistait au CMF. Des contacts ont été pris avec le CMF pour qu'il diffuse auprès de ses membres et dans son réseau, les travaux et projets européens de cette plateforme technologique.</p> <p>Le CMF reste à disposition des acteurs de Waterborne pour les actions qui permettraient d'encourager les synergies afin de soutenir l'innovation dans le maritime.</p>