



LES GROUPES « SYNERGIE » DU CLUSTER MARITIME FRANCAIS

Décembre 2010

La recherche de synergie entre les acteurs du monde maritime est l'un des axes ambitieux du plan d'action démarré en 2006 / amendé en 2008, continuellement enrichi par de nouvelles actions et qui, respecté scrupuleusement étape après étape a permis au « Cluster Maritime Français » de réunir aujourd'hui plus de 230 entreprises et fédérations du monde de la mer.

Ce sont bien plus de trois mille trois cents responsables d'entreprises qui ont participé ou participent aux groupes depuis le début des réunions des groupes synergie (265 réunions).

Groupes encore actifs depuis la dernière note d'étape :

- Image
- Énergie Marine renouvelable
- Outre-mer

Nouveaux groupes (encore actifs) depuis la dernière note d'étape :

- Crise et prospective
- Disparités des tarifs portuaires
- Contrebandes armes individuelles
- Tableau de bord des mers françaises
- Coopération franco-russe

Groupes en sommeil :

- Formation, emplois, carrières
- Programme des subventions européennes
- Financement des actions de sûreté
- Zone maritime de développement prioritaire
- Export des talents maritimes à l'étranger
- Propulsion des navires
- Revalorisation des atouts de la pêche française
- Route des pôles

Rappel sur les groupes ayant terminés leurs travaux :

- Déconstruction des navires en fin de vie
- Package construction navale
- French touch
- Dialogues anti-blocage
- Assistance réciproque, fonctionnelle ou géographique
- Culture portuaire commune
- Brainstorming formation emploi
- Simulateurs
- Création d'un fonds d'investissement marin
- Multiculturel
- Marine marchande - marine nationale
- Prévention
- Salvage master français
- Attractivité de la France maritime

Groupes encore actifs depuis la note d'étape de mai 2009

IMAGE DU MARITIME

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

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

- Financement de bornes interactives (à Boulogne-sur-mer et La Rochelle) en accord avec le Musée National de la Marine
- Recherche d'un slogan fédérateur du monde maritime
- Encouragement pour la prise en charge d'un stagiaire de l'Ecole Navale
- Soutien aux activités des 100 ans de l'Aéronavale
- Communication des actions entreprises par le secteur maritime à la suite du drame humanitaire à Haïti.
- Réalisation d'un rapport sur les préconisations d'utilisation du web 2.0
- Incitations des entreprises et fédérations à vérifier la justesse des informations décrites dans l'encyclopédie libre en ligne Wikipédia, sur l'activité du monde maritime.
- Diffusion à tous les membres du CMF des outils de communication de la campagne Mr Goodfish, et encouragement à la consommation de produits de la mer labellisé Mr Goodfish : Le CMF encourage ses membres à ne travailler qu'avec des prestataires et restaurants labellisés « Goodfish »
- Réflexion sur la réalisation d'un clip 2D/3D sous forme d'un appel d'offre restant à passer. Le groupe réfléchit sur la faisabilité d'une BD pour sensibiliser au monde maritime. Armateur de France présentera lors d'une prochaine réunion, une étude de faisabilité, d'opportunités et de prix d'une telle campagne.

Pour la recherche de synergies :

- Collaboration au projet de clip mené par Nausicaa
- Création d'un stand commun pour les membres au salon Maritima, du 8 au 11 décembre 2010 (après 2008 et 2006).

En termes de lobbying :

- Action auprès d'Yves Jégo pour que le maritime prenne toute sa place dans le nouveau label « made in France »
- Demande et apport de contenu rédactionnel au nouveau site France.fr

Enfin le CMF félicite les Coups de Cœur 2010 qui constituent le projet de l'association France Pêche Durable et Responsable , FisH2energy, ainsi que la Team Challenge France, nouvelle équipe du fabuleux défi de la Coupe de l'America.

EMR

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

Le groupe sur les EMR est à l'origine de plusieurs actions (depuis la dernière note d'étape publiée en mai 2009):

De communication :

- Réflexion sur la publication d'une tribune dans la presse nationale dans le cadre du débat portant sur le Grenelle II.
- Coordination de la communication (et éventuellement des actions) à propos du Grand Emprunt

De recherche de synergies avec :

- La coordination entre le service de Phare et Balises des affaires maritimes et les services de l'Aviation Civile quant au balisage des ouvrages offshore,
- La recherche de la création d'une filière industrielle de l'éolien en mer,
- L'incitation à travailler en collaboration avec le Système d'Information sur la nature et les paysages (SINP) pour la classification, la mutualisation et la bancarisation des données du patrimoine marin,
- La mise en commun des expertises techniques, dues à leur coût important. Elle est préconisée par le SHOM dans le zonage pour la création des parcs.

De lobbying :

- Demande d'audition du CMF par la mission d'information parlementaire sur l'énergie éolienne, présidée par le député Patrick Ollier (cette demande n'a pas été couronnée de succès)..
- Rédaction d'une lettre adressée au 1^{er} ministre et au MEEDM entre autres, abordant des demandes de clarification au niveau national des méthodes de planification et des modalités d'appel d'offres, soulignant l'opportunité de créer une filière industrielle de production, ainsi que de dénonçant les projets d'amendement concernant l'impact visuel des projets de parc éoliens en mer.
- Soutien de la lettre envoyée par Bretagne Pôle Naval destinée au préfet de la région Bretagne.
- Visites répétées aux Cabinets de l'Elysée, de Matignon, de NKM pour obtenir la publication des « zones propices » et de « l'appel d'offres » concernant l'Eolien en mer, et actions diverses pour aider à la constitution d'une filière industrielle adaptée.

Il est noté aussi concernant la plateforme et l'éolien offshore, que les verrous non technologiques étaient à traiter en priorité avant les verrous technologiques. Cette étape est d'autant plus nécessaire si l'on veut poursuivre dans l'innovation et le dynamisme pour donner une chance aux entreprises françaises dans la course mondiale à l'éolien en mer.

OUTRE-MER

Avant le lancement de ce groupe, les dirigeants du CMF avaient rencontré Yves Jégo, alors secrétaire d'État à l'Outre-mer en compagnie du contre-amiral Lajous (Conseiller technique). La discussion a révélé une forte volonté de développer les DOM COM en axant le travail autour du maritime. Cette volonté est apparemment forte au plus haut niveau de l'Etat. Pour des questions liées aux réels impacts d'un tel travail et de l'application d'une législation européenne inappropriée, ce groupe a été mis en sommeil durant la période de crise qui a secoué les Antilles. Il a été réactivé suite aux Etats Généraux de l'Outre-mer. Les travaux ont repris avec une demande des DOM COM de les aider à créer leur propre Cluster Maritime. Plusieurs chantiers ont été entrepris par ce groupe synergie.

Pour la recherche de Synergie :

- Le groupe a identifié pour La Réunion, la Martinique et la Polynésie française les « moving powers » capable de prendre en main la création de Clusters ultra-marins. Le CMF propose son aide dans leur lancement, mais leur laisse toute liberté dans les choix des orientations des politiques à mener. Des personnes contactées dans les différents pôles du monde maritime en Outre-mer ont montré un vif intérêt ainsi qu'une grande motivation à porter le projet de Cluster maritime d'Outre-mer. Des réunions entre les « moving powers » ont lieu pour la Guadeloupe et la Réunion avec un lancement officiel des Cluster pour l'année 2010 et l'année 2011. Il reste néanmoins plusieurs zones où les « moving powers » restent à être identifiés et/ou recontactés (Guyane, Mayotte, Nouvelle-Calédonie).

En termes de lobbying :

- Francis Vallat a présenté le projet de Cluster Maritime Ultra-marins aux commandants de zones maritimes Outre-mer (ainsi qu'à leurs successeurs). La Marine Nationale confirme son intérêt pour le projet et est prêt à contribuer à la mise en place de ces structures en accompagnant la démarche localement.
- Francis Vallat était invité à la Réunion pour participer à la phase de lancement du Cluster local en octobre (cf. revue de presse sur le site du CMF).
- L'action du président du CMF auprès du délégué général à l'Outre-mer Vincent Bouvier a permis de nommer un « coordinateur mer au sein » du ministère de l'Outre-mer. Il s'agit de Monsieur Didier Perocheau.

En termes de communication :

- Le CMF a rassemblé toutes les initiatives de ses membres auprès des sinistrés de Haïti sur son blog d'actualités. Ce travail a permis de globaliser la communication autour de cet événement et d'avoir par une unique fenêtre l'ensemble des aides françaises apportées par ses membres.
- Guillaume de Boynes (Groupama Transport) est à l'origine d'une note de synthèse qui a été transmise aux membres du groupe afin de communiquer sur la sécurité en mer et la sécurité des passagers en Polynésie.
- 2011 est l'année de l'Outre-mer. Il est prévu de coordonner des actions pour profiter de cette opportunité.

Nouveaux groupes (encore actifs) depuis la dernière note de synthèse

CRISE et PROSPECTIVE

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

TABLEAU DE BORD DES MERS FRANÇAISES (TBMF)

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

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

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

COOPERATION FRANCO-RUSSE

Ce groupe cherche à répondre à une demande de ses membres sur la connaissance du marché maritime russe, ainsi que les différentes opportunités que peut offrir ce marché. Un brainstorming a été réalisé, pour établir une méthode et des objectifs à moyenne échéance ainsi qu'une méthode de travail:

En termes de lobbying :

- Envoi d'un courrier à l'Amiral Popov, président des affaires maritimes du Sénat russe pour garantir l'intérêt que porte le CMF pour le maritime Russe.
- Invitation de la conseillère Export de la Mission Economique de Saint-Pétersbourg pour une intervention le 25 janvier 2011 au CMF

En termes de communication :

- Organiser des tables rondes ainsi que la présence d'un stand Cluster aux deux salons navals russe durant l'année 2011
- Invitation d'une délégation russe au colloque organisé par le CESAM (mai 2011)

Pour la recherche de synergies :

- Établir des propositions de collaboration pour les instituts de formation
- Étudier des procédés pour collaborer à l'émergence d'un Cluster Maritime Russe

Groupes en sommeil

ÉVÈNEMENT EMPLOIS, CARRIERES, FORMATIONS.

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

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

Le 10 avril 2009, le CMF – par son travail, sa coordination et sa participation directe – a permis à Aker Yards et à la Marine Nationale de s'associer pour accueillir 150 prescripteurs, notamment des proviseurs de collèges et de lycées professionnels, des représentants de l'ANPE, ainsi que quelques journalistes locaux, sur le site de St Nazaire. Au programme de la journée, visite de la frégate Germinal venue spécialement pour l'occasion, visite des chantiers, présentation des métiers de la construction navale et de la Marine Nationale et discussions sur des milliers d'emplois : La Marine Nationale recrute 3500 personnes chaque année, et Aker Yards (désormais STX Europe) 700 en 2009.

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

PROGRAMME DES SUBVENTIONS EUROPÉENNES

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

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

Hélas la personne prévue, indispensable car il s'agit d'un travail important devant s'étaler sur plusieurs mois, s'est révélée indisponible. Mais dans l'intervalle un de nos membres (BP2S) a informé le CMF que la DG TREN à Bruxelles, elle-même inquiète de la profusion des dossiers et de l'illisibilité de la situation, était en passe de décider de faire un inventaire des « programmes maritimes ». Sous réserve de l'accord du groupe, le CMF a décidé la suspension des travaux jusqu'à la publication de cet inventaire, toujours en attente de réalisation en décembre 2010.

FINANCEMENT DES ACTIONS DE SÛRETÉ

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

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

La note du CMF a développé les différences très importantes qui existent entre le secteur aérien et le secteur portuaire et souligne le fait que si l'état ne prend pas en compte ces différences, cela pourrait conduire non seulement à des surcoûts pénalisants l'économie nationale (et les acteurs du transport maritime en particulier, dont les ports et les armateurs) et à une réponse inappropriée aux risques auxquels les compagnies maritimes et les ports sont

confrontés. Cette situation est d'autant plus dangereuse que la France a fait figure d'exemple en renforçant – de manière déraisonnable- les normes déjà drastiques imposées par la CE. Dans tous les cas, une identification préalable des risques s'impose avant que ne soient rédigés de nouveaux textes réglementaires relatifs à la sûreté portuaire ou maritime ou que ne soient adaptés les textes en vigueur. Cette identification précise des risques est aujourd'hui une priorité qui incombe à l'état.

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

ZONE MARINES D'EXPLOITATION PRIORITAIRES

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

Action de Lobbying conduite depuis la dernière note d'étape :

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

Recherche de synergies :

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

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

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

Depuis, ce groupe a « muté » vers le groupe « TBMF ».

EXPORT DES TALENTS MARITIMES À L'ETRANGER

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

- En termes de Lobbying : Rencontre avec la Chambre Française de Commerce et d'Industrie du Maroc pour étudier des pistes d'approche du marché marocain et de rencontres entre leurs membres et les membres du CMF
- Contact établi avec les conseillers du commerce extérieur français encourageant à une plus forte coopération franco-marocaine

- Contact avec le représentant de la Banque Mondiale pour connaître l'ensemble des programmes financés au Maroc
- Invitation du Pacha de la Jeanne des membres du CMF sur les escales de sa dernière campagne afin de promouvoir l'activité économique maritime française

Pour la recherche de synergie :

- Demande d'une fiche de synthèse sur le marché à la Chambre Française de Commerce et d'Industrie du Maroc pour accompagner les membres sur le marché marocain mais ce service étant payant et non budgété, le CMF n'a pas donné suite.
- Participation du CMF à la conférence de presse de la Jeanne d'Arc
- Organisation pour un des membres à la signature d'un protocole d'accord avec l'Office National des Pêches du Maroc
- Le groupe est suspendu. Le CMF tiendra bien entendu informés les membres du groupe sur les suites des réflexions entretenues avec la CFCI, la Banque Mondiale et la Marine Nationale sur la place du maritime français au Maroc (nécessaire signature commune, naissance d'un label maritime français ?).

PROPULSION

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

Ce groupe est provisoirement suspendu en attendant le lancement du CORICAN :

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

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

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

REVALORISATION DES ATOUTS DE LA PÊCHE FRANÇAISE

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

Plusieurs actions ont été réalisées (telle une fiche de communication rédigée par le CNPMMEM et mise au point collectivement, insistant sur la responsabilité, le souci de l'environnement, la modernisation/innovation, le dialogue...). Le groupe avait aussi contribué à la mise en œuvre d'un « incentive » pour les pêcheurs s'équipant à l'avance d'un système AIS émission/réception (même si le peu de retour constaté ne permet pas de parler de véritable succès), ou encore à l'embarquement de plus de pêcheurs à bord des navires Ifremer et réciproquement.

Mais surtout le groupe a :

- Soutenu des mécanismes nouveaux tels « l'écho contribution » ou la co-évaluation des ressources ;
- Suscité des démarches publiques (communiqués de presse sur des questions de sécurité maritime ou des quotas), le CMF exprimant sa solidarité avec les pêcheurs et/ou précisant le contenu de certains messages importants du CNPMMEM ;
- Pris position vis-à-vis de l'UE sur certains aspects politiques ;
- Contribué à la coordination entre pêcheurs, ports, marine marchande, Marine Nationale, sur les zones « Natura 2000 »
- Veillé à une représentativité optimale des pêcheurs au sein du Grenelle de la mer

Le CMF peut également s'enorgueillir d'avoir permis la reprise du dialogue entre pêcheurs et porteurs de projets éoliens, à tel point qu'une charte a été rédigée au CNPMMEM concernant les modalités d'acceptation des projets éoliens par les comités locaux ou régionaux. Cette première étape sera suivie de l'élaboration de chartes relatives aux autres EMR.

Le networking du 20 mai 2008 a permis de mettre en avant les efforts des pêcheurs français en matière de sélectivité des prises de langoustines, et l'Ofimer dans son rôle de présentation et soutien de la filière.

Des communiqués ont été sortis par le CMF dont un sur les quotas et un autre sur le soutien apporté au président du Comité National dans le cadre d'attaques personnelles dont il a été victime de la part d'extrémistes.

, Les responsables du CMF ont rencontré en 2009 l'aréopage de la DPMA pour évoquer nombre de points relatifs aux problématiques soulevées par le groupe : suivi du plan Barnier, adoption en France d'une disposition européenne à propos des journaux de bord électroniques, préparation de la renégociation de la PCP en 2012.

Ce groupe est en sommeil et reprendra lorsque les représentants de la pêche le jugeront utile pour leur cause.

ROUTES DES PÔLES

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

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

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

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

- Une présentation des possibilités françaises en matière d'offres industrielles et de services.

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

Groupes ayant terminé leurs travaux

DISPARITÉS DES TARIFS PORTUAIRES.

La problématique à laquelle réfléchit le groupe se résume comme suit : Comment envisager un système de collecte de déchets portuaires :

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

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

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

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

DÉCONSTRUCTION DES NAVIRES EN FIN DE VIE

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

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

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

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

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

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

Le rapport final de la mission parlementaire piloté par le député Pierre Cardo, édité dans le cadre du grenelle de la mer, a été publié le 28 juin 2010. Ce rapport est consultable sur le site www.pierre-cardo.fr/depute/Mission/Rapportfinal.pdf Il propose d'organiser une complète filière de démantèlement des navires français.

PACKAGE CONSTRUCTION NAVALE

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

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

FRENCH TOUCH

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

DIALOGUE ANTI-BLOCAGE

Les consultations d'acteurs ayant participé aux succès du maritime (évolution/mutation des Chantiers de l'Atlantique, transformation de la DCN en société DCNS, mutation du Port de Dunkerque, ...) ou à ses difficultés (avatars de la mise en place du RIF, conflits à la SNCM, ...) ont permis d'établir une liste de facteurs déterminants pour aider à la réussite de mise en place de changements, et à une plus grande efficacité dans les tentatives d'élimination de facteurs sociaux bloquants. Ce « digest » s'il était approfondi, pourrait servir notamment aux négociations syndicales.

À noter ce que nous écrivions il y a un an à propos de ce groupe :

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

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

ASSISTANCE RECIPROQUE, FONCTIONNELLE OU GEOGRAPHIQUE

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

NB : Ces remarques, formulées début 2008, sont toujours valables début 2010.

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

- L'éventuelle possibilité de bénéficier, dans un salon par exemple, du stand d'un membre du CMF pour y apposer de la documentation d'un autre membre (de même que le CMF avait sur son stand Maritima des brochures de quelques uns de ses membres), ce type de collaboration pouvant se faire de gré à gré ou en utilisant une mise en relation via le CMF et en particulier via le CluBster. Ceci a fonctionné et fonctionne.

- L'aide logistique : Plusieurs membres s'étant déclarés prêts à « accueillir » une société française (non concurrente) dans leurs locaux à l'étranger pour l'aider à s'implanter dans un nouveau pays.
- Enfin, sous réserve d'objections de principe qui devaient recevoir réponse, le VIE, ie l'emploi d'un salarié junior à l'étranger (VIE = Volontariat International en Entreprise) semblait intéresser. Des 2 formules envisagées (partage d'un VIE entre membres ou embauche de ce VIE par le CMF), c'est la seconde solution qui semblait préférée. A charge ensuite pour le CMF de donner des missions à ce « salarié », naturellement exclusivement à la demande de ses membres. En précisant que le CMF pourrait effectivement envoyer en VIE l'un de stagiaires enthousiastes et travailleurs qu'il avait déjà (bien!) formés.

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

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

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

CULTURE PORTUAIRE COMMUNE

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

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

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

Enfin le CMF est devenu, sur ce sujet aussi, un acteur incontournable de la concertation voulue par le gouvernement ... et a acquis par les travaux de ce groupe la légitimité lui permettant de participer aux « points » réguliers faits sur l'avancement de la réforme. Il intervient ainsi, à la demande de ses membres, pour dupliquer/soutenir leurs éléments de

langage ou plus encore tenir en leurs lieu et place, des propos qu'ils ne pourraient/peuvent eux-mêmes tenir en public, ou frontalement vis-à-vis de l'Autorité gouvernementale.

BRAINSTORMING FORMATION EMPLOI

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

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

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

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

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

incontournable de la concertation voulue par le gouvernement sur le sujet. La réforme avance doucement, et semble s'orienter vers les préconisations du rapport du CMF.

À noter :

- ce rapport a été présenté et discuté, à leur demande, aux membres du groupe Waterborne et aux anciens élèves de la Marine Marchande.

SIMULATEURS

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

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

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

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

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

Le groupe a en fait considéré que le marché français est prêt ou devrait l'être dans la mesure où les besoins existent (même si certains restent à définir, en particulier du côté des armateurs, qui ont un intérêt à réfléchir ensemble à ce sujet, en s'appuyant sur les Armateurs de France).

Il importe de noter que les discussions étaient encore très exploratoires, et que t le groupe est orienté vers l'abandon de l'idée d'un grand centre de simulation et se tournait plutôt vers celle d'une implication plus importante des entreprises dans les entités existantes (y compris voire surtout les ENMM). Mais le débat est encore très ouvert...

Rappel de quelques points-clefs:

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

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

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

CREATION D'UN FONDS D'INVESTISSEMENT MARIN

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

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

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

- la mise en place de la documentation juridique permettant de concrétiser la constitution du fonds ; le fonds n'étant pas une société mais une sorte de syndication de valeurs mobilières, cette documentation prend la forme d'un « règlement », à savoir un contrat entre les différents souscripteurs et la société de gestion ; ce règlement obéit à des règles juridiques strictes (sous contrôle de l'Autorité des Marchés Financiers) et à des règles d'usage, la Caisse des Dépôts et Consignations jouant à cet égard un rôle central de validation ; cette étape, relativement technique et qui pris plusieurs mois est désormais franchie. Elle a été beaucoup plus longue que prévu et a retardé le processus du fait de la surcharge de travail créée à la CDC par le grand nombre de projets gouvernementaux soumis depuis l'été.

- la préparation du premier « closing » du fonds ; celui-ci a été fixé à un minimum de 20 M€ (pour un objectif total, qui reste réaliste selon notre gérant, de 50 M€) ; la Caisse des Dépôts a donné fin décembre 2007 un accord pour investir 6 M€; compte tenu des autres investisseurs ayant confirmé leur intérêt pour le fonds, 15 M€ sont réunis en vue du premier closing ; deux autres souscripteurs ont été approchés pour un ticket de 5M€ chacun et leur décision, plus longue que prévue, est attendue pour fin mars ;
- la recherche des premières opportunités ; sur une cinquantaine de dossiers examinés, 5 ont été sélectionnés et pourront être présentés, dès la constitution juridique du fonds, à un comité d'investissement, en vue d'une prise de décision par la société de gestion.

Depuis, le fonds a été lancé, sous le nom de « ATALAYA ». Avec un premier closing à 15 M€, il devrait s'établir finalement à 30 ou 50 M€. Des premiers projets ont été présentés au conseil consultatif. C'est d'autant plus remarquable que le tour de table s'est finalisé dans un contexte de crise.

MULTICULTUREL

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

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

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

MARINE MARCHANDE - MARINE NATIONALE

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

« intelligentes » qu'elles ne supposent que pas ou peu de financement, et donc dépendent avant tout de la volonté des parties de les mettre en œuvre.

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

À l'heure actuelle, 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. .

PREVENTION

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

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

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

SALVAGE MASTER FRANÇAIS

Les compétences pour gérer les problèmes dus à la multiplicité des acteurs lors des graves événements de mer sont mal connues. Doit-on s'assurer de la continuité de cette

compétence nationale, sachant que d'autres acteurs peuvent prendre le relais (néerlandais) ? et mieux diffuser (nationalement et internationalement) ces compétences françaises ?

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

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

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

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

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

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

ATTRACTIVITE DE LA FRANCE MARITIME

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

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

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

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

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

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