



Mai 2009

La recherche de « synergies » entre les acteurs du maritime est l'un des axes de l'ambitieux plan d'action démarré en 2006, prorogé / amendé en 2008, continuellement enrichi de nouvelles actions et qui, respecté scrupuleusement étape après étape a permis au « Cluster Maritime Français » de réunir aujourd'hui plus de 180 entreprises et fédérations du monde de la mer.

Ce sont bien plus de deux cents responsables d'entreprises qui ont participé ou participent aux vingt-deux groupes de réflexion et d'action définis dans ce cadre.

Parmi ces groupes synergie, treize ont terminé leurs travaux, ce sont les groupes :

- **Package construction navale**
- **French touch**
- **Dialogue anti-blocages**
- **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**

Trois groupes ont suspendu leurs travaux en attente d'un événement mais restent en alerte :

- **Évènement emplois, carrières, formations**
- **Programmes des subventions européennes**
- **Financement des actions de sûreté**

Enfin, 6 groupes sont actuellement actifs et continuent leurs avancées :

- **Déconstruction des navires en fin de vie**
- **Image du maritime**

- **Revalorisation des atouts de la pêche française**
- **Énergies Marines renouvelables**
- **Outre-mer**
- **Propulsion des navires**

Groupes ayant finalisé leurs travaux

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 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-blocages

Les consultations d'acteurs ayant participé aux succès du maritime (évolution/mutation des Chantiers de l'Atlantique, transformation de la DCN en société DCN, 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 quelque 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'expérience. En tout état de cause, les acteurs syndicaux français rencontreraient une culture différente de celle de la « confrontation » ; [...]

Assistance réciproque, fonctionnelle ou géographique

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 en avril 2009.

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. Le CMF va réfléchir à la proposition d'une réactivation.

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 de travail 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 des § concernés 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 rénovés.

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

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

Une satisfaction : nul doute que ce rapport a eu un poids significatif dans les débats sur le sujet de la formation et de l'emploi maritimes, jusqu'à la table ronde gouvernementale du 31 janvier 2008 présidée par Dominique Bussereau. Nul doute aussi que son caractère collectif particulièrement représentatif (toutes les professions concernées y ont participé en direct, avec en plus de hauts représentants de l'enseignement maritime contribuant à titre personnel) lui a donné une audience accrue. A noter enfin que nombre d'acteurs concernés nous ont contactés pour faire part de leur appréciation et parfois de leurs commentaires et critiques toujours constructifs, y compris des professeurs et même des élèves des ENMM (en particulier de 5^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 :

- une intervention du CMF a bloqué in extremis une possibilité que le Siège de l'académie maritime soit sur l'un des deux grands Sites retenus, ce qui sans nul doute eût tout compliqué.
- ce rapport a été présenté et discuté, à leur demande, aux membres du groupe Waterborne.

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 (fait fin janvier 2008).

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

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

Le groupe a en fait considéré que le marché français est prêt ou devrait l'être dans la mesure où les besoins existent (même si certains restent à définir, en particulier du côté des armateurs, qui ont un intérêt à réfléchir ensemble à ce sujet, en s'appuyant sur les Armateurs de France). Il importe de noter que les discussions restent encore très exploratoires, et que très récemment le groupe s'orientait vers l'abandon de l'idée d'un grand centre de simulation et se tournait plutôt vers celle d'une implication plus importante des entreprises dans les entités existantes (y compris voire surtout les ENMM). Mais le débat est encore très ouvert...

Rappel de quelques points-clefs:

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

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

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

Création 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.*

Dernier point, qui peut sembler anecdotique mais qui va de facto véhiculer l'image du fonds durant toute sa durée de vie : le nom de ce fonds. THALASSA CAPITAL est la dénomination qui semble recueillir un certain consensus. D'autres suggestions sont encore les bienvenues.

Depuis, nous avons constaté une avancée mineure : le nom a été trouvé ! Le fonds s'appellera ATALAYA. Concernant la collecte des fonds, la crise mondiale l'a pour le moins ralenti. Le programme de création est également pénalisé par les variations d'engagement de la Caisse des Dépôts et Consignations. Nous avons cependant toujours bon espoir de voir se créer ce fonds dans un bref avenir. Le gérant doit nous faire un rapport précis sur des espoirs au seuil de cet été 2009, sachant qu'il est vraiment probable que grâce aux compléments des régions maritimes il voit (enfin !) le jour durant l'été lui-même.

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. Le Cluster n'a pas eu d'informations récentes sur le suivi mais fera un « point » à la rentrée de septembre 2009.

Prévention

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 BV 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 régulièrement.

L'adhésion de l'UPEM (union professionnelle des Experts Maritimes) sert la pertinence de l'annuaire.

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.**

Attractivité de la France Maritime

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

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

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

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

Une fois ce travail terminé, le groupe a publié (diffusion restreinte) deux notes : l'une concernant la manière éventuelle de remédier aux faiblesses discernées (pour tout ou partie), l'autre la manière de mieux « capitaliser » sur les forces existantes. Enfin, le groupe a rédigé un rapport global intitulé « **Pour que la France ait une vision maritime** ». Par lui-même, ce rapport a rencontré un certain succès (entre diffusion d'exemplaires papier et téléchargements sur notre site Internet). Mieux, son architecture et ses arguments ont étayé le discours introductif de Francis Vallat aux Assises de l'économie maritime (décembre 2008 au Havre), et sa conclusion (qui servait également de titre) 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 pas à ces succès. En effet, l'analyse fine des faiblesses et menaces de la France maritime permettra 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".

Groupes en sommeil (mais ayant déjà eu des conséquences concrètes)

Évènement emplois, carrières, formations

Ce groupe avait commencé par étudier, et faire réellement avancer, l'idée d'un évènement de grande envergure sur la formation et l'emploi maritime 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 qu'au maritime 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 évènement réunissant à la fois des éléments d'éthique, d'image et d'efficacité, car 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, 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 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 recrutant 3500 chaque année et Aker Yards prévoyant à cette époque de recruter 700 personnes.

Les prescripteurs ont été très positifs sur cette journée. Jacques Hardelay, DG d'Aker Yards et Loic Finaz, CV et responsable du recrutement de la Marnat ont salué le début d'une longue collaboration. Le CMF reste en veille sur la possible duplication de cet événement, dans d'autres ports et avec d'autres acteurs, mais toujours sur le principe d'une association.

Quelque peu connexe, et initié grâce à la relation créée lors de l'événement du 10 avril, le Cluster a été sollicité pour participer à une table ronde autour de la frégate « Lamotte-Picquet », la veille des Assises de l'économie maritime au Havre, afin de présenter à un parterre d'entrepreneurs et de responsables d'orientation, les valeurs portées par les métiers du maritime.

D'autre part il a été décidé dans le cadre de ce groupe que le CMF soutiendrait à différents niveaux les salons privés du recrutement des métiers de la mer organisés à Paris (1^{ère} édition les 16 et 17 avril 2008, 2^{nde} édition les 1^{er} et 2 avril 2009) par notre membre "Clic&Sea". Ce qui fut fait tant au niveau de certains aspects de l'organisation ou des événements (presse, cocktail/réception). Ceci avec l'arrière-pensée, énoncée par le groupe, de contribuer à fédérer les entreprises du maritime rencontrant des problématiques de recrutement.

Un buffet networking est désormais organisé de façon récurrente le soir de la première journée du salon, regroupant membres et exposants.

Programme des subventions européennes

Le CMF a constaté (à partir d'Internet) l'existence d'au moins 450 programmes de financement 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 finalement 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 donc décidé la suspension des travaux jusqu'à publication de cet inventaire, toujours en attente de réalisation en avril 2009.

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 est en place dans le secteur 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 économiques pénalisants pour l'économie nationale mais aussi 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 en plus souvent fait montre d'un désir de montrer son exemplarité en renforçant - de manière déraisonnable - les normes déjà drastiques imposées par le CE. À titre d'exemple, la France vient d'être condamnée par l'UE à une forte amende au motif qu'elle ne respectait pas les règles supplémentaires qu'elle s'était elle-même fixées, au-delà des normes ISPS.

Dans tous les cas, une identification préalable complète des risques s'impose avant que ne soient rédigés de nouveaux textes réglementaires relatifs à la sûreté portuaire et 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 certains responsables de l'administration. Le groupe est suspendu jusqu'à l'obtention de l'accord de la hiérarchie du Lt-Colonel, Grimaux, auteur d'un rapport sur l'évaluation des risques (et le financement de leurs réponses ?) pour qu'il vienne informellement présenter son travail au groupe.

Groupes en cours

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-Clemenceau), et a contribué à une approche publique plus pragmatique que ce que l'on pouvait redouter. Il reste en alerte sur les 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 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 notamment été abordé (ou décidé) 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
- L'actualité du marché de la déconstruction des matériels militaires (annonce d'une conférence, puis analyse)
- Une alerte signifiée notamment lors de la conférence de Londres sur le rôle des « cash-buyers »
- Un retour sur les visites effectuées dans les chantiers indiens et chinois
- Les positions vraisemblables de ces deux pays sur la future convention
- La préparation de la dite convention en mai 2009
- L'actualité du marché de la déconstruction des navires (y compris les derniers rebondissements pour la coque Q790)
- Des points particuliers sur les inventaires pour passeports verts (point de situation sur les préconisations d'adjonction de nouveaux matériaux)
- Préparation de la conférence « Ship Recycling » de février (Londres) organisée par le Lloyd's List (durant laquelle la représentante de la France à l'OMI a présenté le CMF)
- L'éventualité d'une demande de révision de la position française quant à sa stricte interprétation des textes concernant l'Europe (auto-limitation à l'UE, à l'exclusion des pays de l'OCDE)

Image du maritime

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

Le groupe a notamment passé en revue d'innombrables idées, en abandonnant la plupart après en avoir exploré les diverses dimensions. Ce furent :

- Une ou des actions « coup de poing » faisant ressortir l'importance positive et qualitative du « fait maritime » dans les activités maritimes de la France et dans la vie quotidienne des français,
- Un concours photo à thème, relayé et s'appuyant entre autres sur la PQR (presse régionale),
- La production d'un film grand public maritime (ou encore d'un feuilleton TV). Cette dernière idée qui paraissait folle au départ, avait pris du corps au fur et à mesure que progressaient approches, contacts et discussions. Mais finalement après approfondissement et pour des raisons diverses le groupe a décidé d'abandonner.
- La possibilité d'un concours de scénarios doté par le CMF dans le cadre d'un cahier des charges positif pour nos métiers et d'un jury cinématographique prestigieux. Le travail est allé jusqu'à la rencontre avec des professionnels qualifiés mais a finalement dû être abandonné lui aussi.
- La meilleure façon d'intéresser un scénariste de feuilletons TV, dans l'idée de faire créer une série récurrente dans un contexte maritime, et qui parlerait et ferait découvrir les aspects attachants de la mer et des métiers qui lui sont connexes,
- Le projet d'une soirée « remise de prix » commune aux membres, pour éviter notamment que la redondance des manifestations ne nuise à la cause maritime.
- La possibilité de confier une mission, permanente ou non à un sous-traitant « pro » de la communication, sur la base de tous les atouts du maritime recensés par le CMF et ses membres (plusieurs dizaines d'arguments et de caractéristiques semblant permettre la mise en valeur de nos activités à tous points de vue), mais là encore valeur ajoutée probable et ratio coûts/performances n'ont finalement pas paru suffisants).

- Le projet d'une campagne d'affichage dans les abribus, campagne diffusée dans les créneaux d'affichages non remplis par les publicitaires et bénéficiant ainsi d'une tarification intéressante : un membre du groupe a pris contact avec Clear Channel. Mais finalement il n'a pu avoir de suite.

Tous les travaux du groupe n'auront pas été inutiles. Pour l'heure, deux réalisations concrètes sont à mettre à son actif :

- Même s'il a finalement été décidé d'y surseoir (au moins temporairement), le très gros travail réalisé par le Cluster aura permis aux membres de décider s'il fallait - oui ou non - que la France maritime marchande (via le CMF) soit présente en « pionnière » sur les métavers, et en particulier dans le monde de « Second Life ». Beaucoup de responsables d'entreprises, de fédérations, de la marine nationale nous ont remercié de cette initiative, ont salué l'objectivité de l'étude et des choix proposés et ont témoigné de leur satisfaction de pouvoir prendre une décision motivée sur un sujet important et dans un domaine qu'ils connaissaient mal (et qu'ils étaient de toutes façons heureux d'avoir pu comprendre grâce aux travaux CMF issus des recommandations du groupe Image). À noter que la Marine Nationale a exploité ce rapport pour monter une opération de recrutement sur Second Life, en toute connaissance de cause.
- En partenariat avec le Musée National de la Marine, le Cluster a travaillé sur le concept de bornes interactives. De gros efforts ont finalement permis le lancement d'une première borne, consultable pour l'instant à l'entrée du Musée (450.000 visiteurs par an). Ce premier pas en appelle d'autres : traduction en anglais et en espagnol, diffusion du contenu vers les sites des membres du CMF, duplication de cette borne pour installation dans les zones de passages (autres sites du musée, mais également sites à connotation maritime (Nausicaa, cité de la mer à Lorient, ...), effort de communication vers les professeurs responsables de l'édification des programmes scolaires pour les sensibiliser au maritime ...

NB : Le CMF est redevable plus particulièrement à huit de ses membres qui ont parrainé financièrement cette opération (**Armateurs de France, Bureau Veritas, CSCN, FIN, IFM, Marine nationale, Louis Dreyfus Armateur, Socatra**). Sachant que cette première version sera modifiée annuellement pour enrichir son contenu et le mettre à jour.

Le groupe aura donc survécu avec bonheur aux légitimes interrogations sur sa pertinence et son efficacité. Actuellement, deux autres projets occupent les réflexions du groupe :

- **Web 2.0.** Dans la lignée du rapport « second life », le CMF concocte un exposé à destination de ses membres sur l'utilité et le potentiel des outils web interactif (2.0) (Viadeo, Facebook, blogs, Wikipedia ...).
- **Demain, la mer.** Sous ce vocable, une réflexion originale est menée par Patrick Bernard (Infomer) – en liaison avec le groupe. Il s'agit d'intéresser à la mer et ses enjeux les décideurs de grandes entreprises non directement concernées par le maritime.

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 CNPMM 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 d'un 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'éco contribution » ou la co-évaluation des ressources ;
- suscité des démarches publiques (communiqués de presse sur des questions de sécurité maritime ou les « quotas »), le CMF exprimant sa solidarité avec les pêcheurs et/ou précisant le contenu de certains "messages" importants du CNPEM ;
- 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 un suivi harmonisé du « Grenelle de l'environnement » ;
- 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 éolien, à tel point qu'une charte est en cours de rédaction au CNPEM 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 à PGD dans le cadre d'attaques personnelles dont il a été victime de la part d'extrémistes.

Dernièrement, les responsables du CMF ont rencontré 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.

Énergies Marines renouvelables

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 des mers.

Sachant que l'Ifremer, membre du CMF, a engagé une étude prospective sur les énergies marines renouvelables pour savoir quelle sera la place des EMR et quelles sont les pistes les plus sérieuses, le CMF a invité Ifremer, déjà membre du CMF, à se joindre le moment venu à ce groupe synergie afin d'échanger ensemble sur le sujet (pour l'instant, le principal intéressé n'a pas pu participer aux travaux du groupe, mais l'ifremer a bien été présent à plusieurs reprises).

Le groupe a démarré sa réflexion à partir d'une présentation des nombreux atouts de la France en matière d'EMR et en constatant que le marché des EMR présente un contexte favorable en France et en Europe, tant sur le plan du potentiel de développement que sur celui des « contraintes » résultant des nouvelles réglementations, en particulier internationales, a.o dans le cadre du protocole de Kyoto, et des directives consécutives de l'UE la France (comme les autres pays de l'UE) doit produire au moins 20 % « d'énergie verte » à l'horizon 2020 (ce % excluant le nucléaire).

Malgré ces atouts et ce constat très favorable au développement des EMR en France, des obstacles et problèmes existent/persistent tels que : le retard pris par notre pays en raison de

ses choix stratégiques, politiques et économiques centrés sur l'électricité (nucléaire) ; des phénomènes « retardataires » entre l'expérimentation et l'exploitation ; les contraintes - de navigation en particulier - entre les différents usagers dans la zone d'exploitation des éoliennes offshore ; une réglementation non adaptée et un environnement juridique pas clair ; l'insuffisance des tarifs de rachat des énergies marines; l'absence de réelle volonté politique jusque récemment ...

Face à ces freins et obstacles, les attentes exprimées par le groupe ont été/sont les suivantes :

- Le CMF, représentant de la France maritime est considéré comme un creuset de réflexion entre le maritime et les pionniers des énergies renouvelables et peut apporter un « effet stéréo » aux EMR.

- Le CMF peut de façon dépassionnée, sans *a priori*, réunir les différents acteurs concernés par le développement de ces EMR, et montrer ce que peuvent apporter les EMR dans l'économie de la France.

- D'où l'idée du groupe de demander au CMF de faire du lobbying suite au Grenelle de l'environnement, pour interpeler l'État et essayer de contribuer au lancement d'une véritable filière des EMR (œuvre à long voire très long terme). Le groupe s'est ensuite orienté vers la défense de ses conclusions à l'occasion du Grenelle de la mer, plus porteur en terme d'écoute.

NB: Concernant les contraintes de navigation dans la zone d'exploitation, le CMF a d'ores et déjà invité les usagers, membres du Cluster, à rechercher le dialogue. Ce dialogue a notamment permis, après plusieurs allers-retours, la construction d'une « charte » permettant aux acteurs locaux de la pêche d'envisager une collaboration active et respectueuse avec les producteurs d'énergies, d'abord éolienne (charte en cours de finalisation) puis hydrolienne (projet à très court terme).

Parallèlement et dans un premier temps, le CMF a cherché à synthétiser l'information sur les EMR, à faire le recensement de l'existant (principaux intervenants, place de la France par rapport à l'Europe, recensement des énergies à l'état d'expérimentation et celles en exploitation, offshore ou autre, impact des EMR sur les ressources) ainsi que l'inventaire des conditions d'application. Dans un deuxième temps, il s'est agi d'essayer de cerner le contexte sous plusieurs angles :

- les aspects économiques et sociaux : montrer l'intérêt collectif de ce que représentent les EMR,

- les aspects financiers : argumenter en établissant des comparaisons avec les mesures prises par les autres pays d'Europe et en démontrant que la France est bien en deçà,

- la réglementation relative au domaine public maritime : demander à l'Etat de la faire évoluer et de définir une politique incitative dans un cadre juridique applicable (approche maritime).

Il est très vite apparu que ces aspects supposaient de prendre des moyens permettant d'explorer en profondeur la problématique, et de trouver un moyen « politique » permettant

- de donner un poids incontournable à la démarche,
- de démontrer un véritable engagement de l'Etat dans le processus, et surtout
- de crédibiliser suffisamment le dossier pour que les Pouvoirs Publics lancent de manière cohérente et vigoureuse la « longue marche » que représente la construction d'une vraie filière française.

C'est dans cet esprit et dûment mandatés que les responsables du CMF ont travaillé en particulier sur la nomination d'un « parlementaire en mission » et ont pris des premiers contacts - apparemment prometteurs - à l'Assemblée Nationale. Le député pressenti a fait l'objet d'approches et avait donné son feu vert, en cas de désignation par le ministère idoine. Depuis, ce député a pris d'importantes fonctions lui permettant une vue globale des problématiques, et est également engagé dans le processus du Grenelle de la mer, après

l'avoir été dans celui de l'environnement. La rédaction d'une note présentant les grandes lignes de ce que pourrait être cette mission parlementaire a permis de diffuser auprès des membres du groupe des éléments de langage commun, acceptés par tous.

Le groupe a également « accouché » d'une présentation d'un double document de support (PowerPoint) promouvant les EMR, d'un côté marketing et de l'autre, technique. Deux « ambassadeurs » nommés par le groupe, font actuellement « une tournée » des personnes du monde politique et administratif à sensibiliser sur le sujet des EMR.

Outre-mer

Avant le lancement de ce nouveau groupe, idée première des membres du CMF (relayée par la Marine Nationale et confirmée par le Conseil d'Administration du CMF en juin dernier), les dirigeants du CMF ont rencontré Yves Jégo, 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 étant apparemment relayée au plus haut niveau de l'État.

Le secrétariat d'État à l'Outre-mer est par ailleurs le seul ministère qui comporte le mot « mer » dans son nom, et s'intéresse *de facto* à cette problématique, avec le constat partagé par le CMF que la mer est trop souvent méconnue.

NB : En outre à la mi-novembre, le SEOM a présenté un **plan de la stratégie de développement et de croissance de l'Outre-mer**, qui couvre tous les secteurs *et notamment le maritime*.

Quatre axes sont en particulier à souligner dans ce plan :

- Le développement de la pêche d'Outre-mer et de l'aquaculture
- Le développement des énergies nouvelles
- Le développement du transport maritime
- L'emploi et la formation des insulaires, peu tournés vers la mer ou non conscients de son potentiel

Après que les membres eurent eux-mêmes exposé leur vision de l'Outre-mer, leurs intérêts, les problématiques propres, il avait été décidé de fouiller les différentes sources d'informations pour aider chacun, en fonction de ses intérêts et selon les spécificités de chaque bassin. Pour ce faire, une liste détaillée d'informations primordiales à obtenir avait été adressée au SEOM. Parallèlement, il avait été demandé à l'amiral Lajous de définir et hiérarchiser les priorités pour le développement prévu dans le STRACOM. Le début des travaux du groupe avait en outre amené les membres à formuler un souhait de double désenclavement : « mental » et « physique », en créant une ou des bases d'activité(s) tournée(s) tant vers le territoire que vers l'extérieur.

Ce groupe étant particulièrement transversal (on retrouvait ainsi dans de nombreux groupes synergie du CMF des aspects intéressants directement le groupe Outre-mer : pêche, EMR, ports, ...), il avait été proposé de coupler des groupes synergies du CMF ayant des thématiques communes, avec le groupe Outre-mer.

Enfin, très vite le groupe s'est trouvé confronté à l'impact de la législation européenne sur des régions qui en sont fort éloignées. En outre, selon le statut de la région (DOM ou COM), les règles à suivre sont différentes et les modalités d'application varient. Enfin, l'autorité en charge peut être différente et les moyens déployés, disparates. Le groupe avait donc proposé qu'un lobby du réseau IFM/CMF fasse pression sur la Commission Européenne, avec le souci

de préconiser des dispositions particulières, spécifiques et appropriées pour les territoires ultramarins. Pour ce faire, le groupe avait sollicité de la part du Cabinet du Secrétariat d'État à l'Outre-mer une proposition ou un plan d'approche de la Commission (des éléments de langage) à partir duquel le CMF comme l'IFM pourraient faire pression, en particulier en soutenant de leur côté (par écrit et/ou à Bruxelles) l'éventuelle démarche directe du ministre.

Globalement le groupe visait donc une approche commune coordonnée sous le leadership du cabinet du Secrétariat d'État à l'Outre-mer.

Mais finalement il a été décidé que le groupe soit mis en sommeil le temps de collecter des éléments d'information utiles pour l'avancée du groupe (cf ci-dessus) sans certitude de pouvoir les obtenir.

Entre temps, le paysage politique de l'Outre-mer a évolué. Le Grenelle de la Mer, ainsi que les « États Généraux de l'Outre-mer », ont fait reporter la décision de reprendre les travaux du groupe.

Propulsion des navires

La proposition initiale, ce groupe « propulsion », était/est la confrontation directe entre constructeurs et usagers pour une meilleure efficacité énergétique des bateaux (propulsion et émission incluses).

Le groupe s'est d'abord penché sur la méthode de travail pour traiter les différentes problématiques et a décidé de faire la distinction entre « court terme » et « long terme ».

Le groupe s'est penché en premier lieu sur le court terme, et a adopté le plan de travail suivant :

- Ensembles propulsifs au gazole (principalement les petits moteurs). Sont concernés sur ce point : les pêcheurs et éventuellement la plaisance ainsi que partiellement les gros opérateurs (pour moteurs auxiliaires par exemple).
Le Cluster a décidé sous ce titre de favoriser le projet de création d'un outil de communication qui faciliterait les échanges d'informations et d'expériences sur les bonnes pratiques, ainsi que les pistes de réflexion sur la consommation d'énergie et les émissions (Nox, Sox et Co2). Il ne pourra cependant pas en être le pilote gérant et animant cet outil, qui selon sa recommandation pourrait être un blog.
- Ensembles propulsifs au fioul lourd : à venir
- Cas spécifique des navires qui fonctionnent au GNL : à venir

NB : à chaque fois sont envisagés les aspects techniques, réglementaires et comportementaux qui pourraient amener à réduire consommation et émissions.

Dans un second temps, le groupe se penchera sur le long terme (navires du futur, innovations, réglementations lointaines, nouveaux types de propulsion, ...).