

Accueil > Shipping

TRIBUNE. Cluster maritime français : « Nos vies, une histoire de conteneurs »

Le Cluster maritime français tient à rappeler le rôle du transport maritime. Pour l'approvisionnement du pays avant tout mais aussi pour l'emploi, la préservation de l'environnement et la place de la France sur la scène internationale.



La dernière assemblée générale du Cluster maritime français (CMF) a eu lieu le 5 juin à l'institut océanographique de Paris. | CMF

Le marin Cluster maritime français.

Publié le 04/07/2024 à 15h53

« *Vingt Mille Lieues sous les mers* », la peinture marine, des vases grecs représentant Ulysse et les sirènes aux tableaux de Vernet : la mer fascine l'homme et fait couler de « l'ancre ». L'art ne fait que refléter une réalité : l'omniprésence de la mer dans notre quotidien. La mer connecte les peuples, crée des richesses, et facilite les échanges.

Boostez votre créativité avec plus de 20 applications. Explorez le design, la vidéo, la photo et plus encore avec la formule Tout Creative Cloud.

Essayer

Le rôle vital du commerce maritime est ancien. Dès l'Antiquité, les Romains qualifient la Méditerranée de « Mare nostrum » autour de laquelle ils prospèrent et s'enrichissent. Au XVI^e siècle, c'est la République des provinces Unies qui s'érige en première puissance commerciale mondiale grâce à la maîtrise des mers et à l'économie portuaire, ce que Richelieu qualifie de « miracle hollandais ». Depuis le XIX^e siècle, avec l'industrialisation et l'essor de la mondialisation, la mer structure nos modes de production et de vie, bien que nous ayons tendance à l'oublier.

90 % de ce que nous consommons, nos paquets de riz, nos téléphones, notre essence et nos médicaments arrivent et partent d'un port. Sur la partie française, 72 % des importations et des exportations passent par voies maritimes. Plus discrètes et moins tangibles, mais tout aussi essentielles, 90 % de nos communications transitent par des câbles sous-marins, nous permettant une connectivité mondiale.

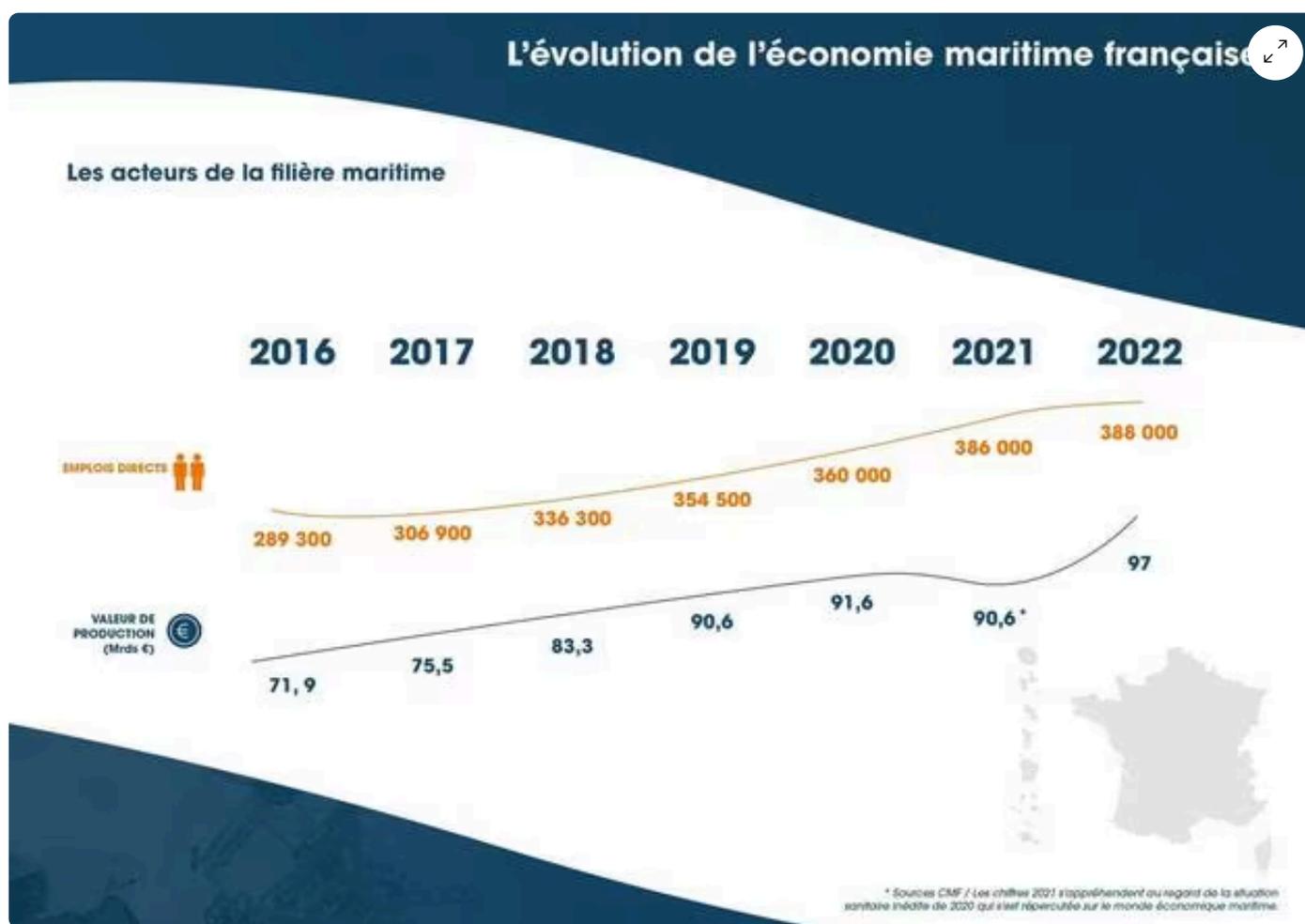
« Le commerce maritime requiert des investissements massifs »

La mer satisfait nos besoins, soulignant l'importance de l'économie bleue c'est-à-dire le développement d'activités économiques durables liées aux océans, aux mers et à leurs côtes. L'économie bleue concerne plusieurs secteurs dont le transport maritime, le tourisme littoral, l'industrie portuaire, la construction navale, les produits de la mer, la production d'énergies marines et la gestion des câbles sous-marins. Le commerce maritime requiert des investissements massifs et une innovation continue pour relever les défis mondiaux. Le transport maritime nécessite une flotte de commerce diversifiée, capable de faire circuler les flux de marchandises, des matières premières aux produits finis, ainsi que les personnes.

Disposer d'une flotte de commerce sous pavillon français et être une puissance maritime est donc un enjeu de compétitivité qui nous concerne tous, afin d'atteindre une autonomie stratégique en termes de souveraineté alimentaire, sanitaire et énergétique. Abandonner cette flotte serait une véritable erreur économique, aux conséquences graves pour les gens de mer, mais aussi pour l'ensemble des Français.

Des conséquences sur les emplois

Véritable atout économique, le secteur maritime est l'un des premiers secteurs économiques du pays représentant 400 000 emplois directs pour 97 milliards de valeur ajoutée en 2022. À l'horizon 2030, l'objectif est clair : atteindre 1 million d'emplois pour une valeur de production annuelle d'environ 150 milliards d'euros. La France métropolitaine possède de grandes façades maritimes.



Selon le CMF, la valeur de production du secteur maritime a représenté en 2022 97 milliards d'euros en 2022. | CMF

Cette situation géographique avantageuse permet à ses ports de pouvoir s'insérer dans les principales routes commerciales maritimes mondiales. Au total, la France possède dix grands ports maritimes dont quatre en outre-mer. Ces ports concentrent quatre activités entre commerce, tourisme, activité industrielle et logistique. Les trois principaux grands ports maritimes français (Haropa port, Marseille-Fos et Dunkerque) produisent une valeur ajoutée de 13 milliards d'euros (soit vingt fois leur chiffre d'affaires) et représentent 130 000 emplois directs des 200 000 emplois générés par l'économie portuaire française.

Boostez votre créativité avec plus de 20 applications.
 Explorez le design, la vidéo, la photo et plus encore avec la formule Tout Creative Cloud.

Essayer

Au-delà de l'activité portuaire, la connexion des ports à l'arrière-pays permet un développement cumulatif, favorisant l'essor de pôles de croissance alentours. Écoles, loisirs, commerces de proximité ou encore médecins, l'attractivité d'un port permet de faire croître l'économie nationale.



Le transport et la logistique représentaient un emploi du secteur maritime sur cinq en 2022. | CMF

Cependant, cette attractivité dépend du choix de pavillon et des ports d'escale par les armateurs, en fonction des régimes fiscaux attachés au pavillon et des facteurs endogènes de compétitivité des activités portuaires (coût, fiabilité, fluidité). Aujourd'hui, cette question est un véritable défi, puisque 40 % des conteneurs à destination de la France métropolitaine transitent par d'autres ports européens.

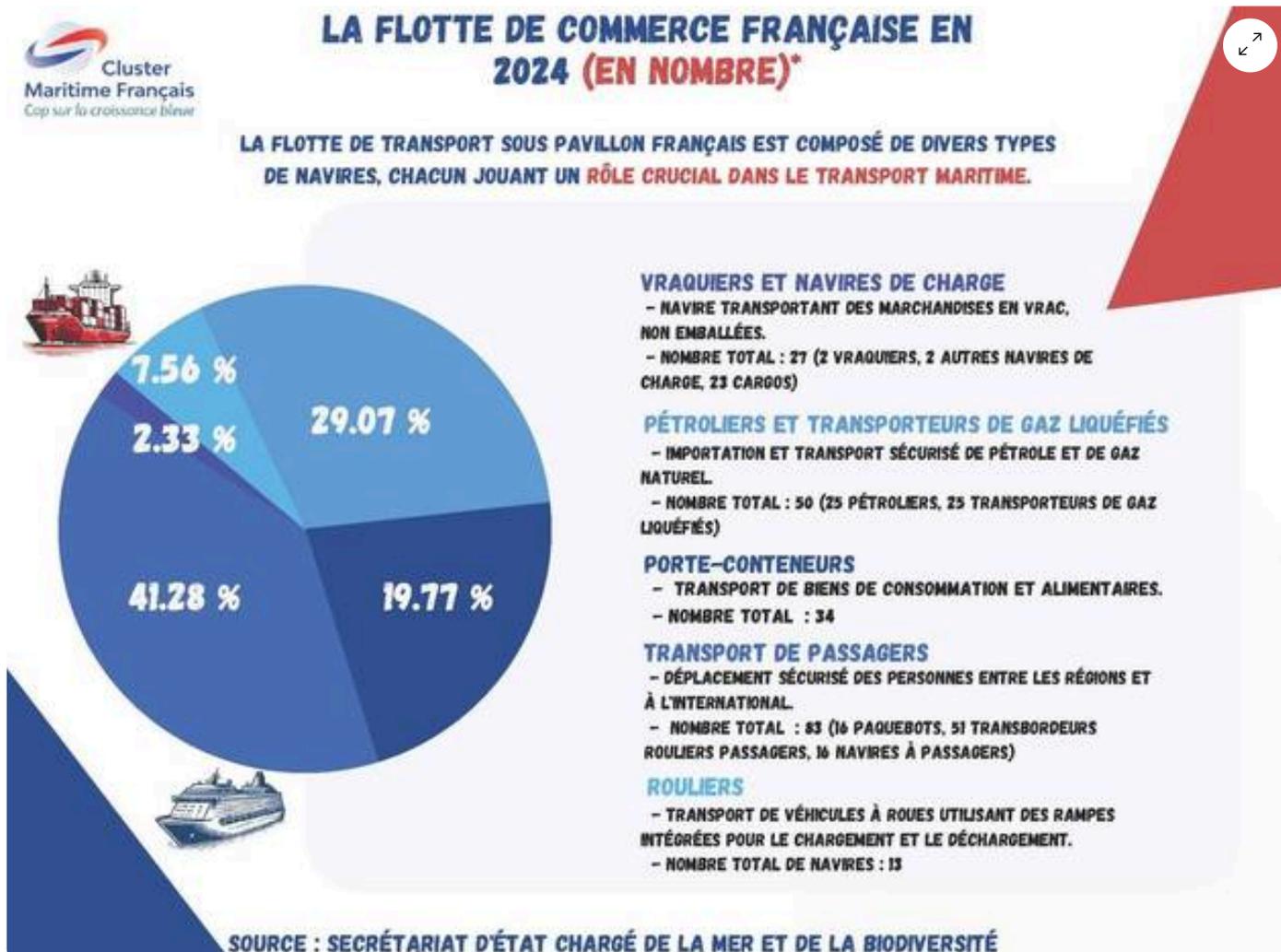
Des conséquences sur les objectifs environnementaux

Si l'emploi est une préoccupation, la compétitivité est aussi un enjeu environnemental crucial. Les émissions de gaz à effet de serre (GES) dues au transport maritime représentent seulement 2,89 % du total des émissions au monde (*étude 202 de l'Organisation maritime internationale*). Il est ainsi le mode de transport le moins polluant à la tonne transportée.

La décarbonation du secteur maritime reste toutefois une priorité dans la lutte contre le réchauffement climatique affichant des objectifs de neutralité carbone pour les transports à l'horizon 2050. L'Organisation maritime internationale (OMI) exige une réduction de 40 % des émissions de CO₂ des navires d'ici 2030. Nos 57 armateurs français investissent massivement pour relever ce défi. Cependant, le trafic de conteneurs est extrêmement concurrentiel et volatil à court terme, ce qui accentue le besoin d'attractivité.

Conséquences sur la position internationale française

Enfin, les navires sous pavillon français sont naturellement plus enclins à apporter leur aide dans les territoires français, comme en témoigne l'exemple de Mayotte. Par ailleurs, la dépendance commerciale à d'autres flottes peut entraîner une augmentation des coûts ou des retards dans l'arrivée des produits, selon les contextes politiques internationaux et les choix stratégiques de chaque nation. Une flotte sous pavillon national est donc essentielle pour maintenir une certaine indépendance et sécurité commerciale.



Le Cluster maritime français rappelle la composition de la flotte sous pavillon français. | CMF

Ainsi, la mer et le transport maritime sont la colonne vertébrale de notre économie et de notre quotidien. Ils exigent une attention particulière et des investissements soutenus pour répondre aux défis économiques, environnementaux et géopolitiques actuels.

Shipping Conteneur Tribune France Politique

Le top articles sur : Shipping



PRO Dans le maritime, les gros moteurs deux temps à l'heure des nouveaux carburants

Le marin 27/07



PRO Algérie ferries confrontée à des pannes de navires à répétition

Le marin 29/07



PRO En Nouvelle-Calédonie, les habitants isolés par les émeutes passent désormais par la mer

Le marin 26/07