

# CONVERGENCES



agence régionale  
de la Formation  
tout au long de la vie  
Poitou-Charentes

La publication de l'Observatoire Régional Emploi Formation

N° 69 - Juin 2017

OREF POITOU-CHARENTES

## Le transport maritime et fluvial de marchandises en Nouvelle-Aquitaine

avant propos

La Nouvelle-Aquitaine s'ouvre sur plus de 700 Km sur la façade atlantique et trois de ses fleuves sont navigables. Elle dispose donc naturellement d'un potentiel important pour le transport maritime et fluvial de marchandises et pour la création d'emplois dans ses activités. En effet, dans un contexte d'accroissement des flux d'échanges commerciaux, le transport maritime et fluvial montre de nombreux atouts tant dans sa capacité à accompagner l'accroissement des volumes à transporter que par son moindre impact environnemental et sa fiabilité.

La Nouvelle-Aquitaine est équipée d'infrastructures de qualité puisqu'en 2014, les « grands ports maritimes » (GPM) de La Rochelle et de Bordeaux, ainsi que le port de Bayonne, étaient classés respectivement au 7ème, 8ème et 12ème rang des ports de commerce français en tonnage brut total. Toutefois, si la façade atlantique ne manque pas d'attrait, les principaux flux européens transitent par la mer du Nord et la moitié des importations de conteneurs destinés à la France empruntent des ports étrangers. Selon le député Gérard Voisin, « cette situation coûte à la France probablement plus de 500 000 emplois dans les ports, le transport et la logistique ».

S'interrogeant sur les potentiels en termes de développement économique, la DIRECCTE Nouvelle-Aquitaine a sollicité l'ARFTLV afin de lui fournir des éléments objectifs de connaissance du secteur du transport maritime et fluvial de marchandises en Nouvelle-Aquitaine, de ses enjeux dans un contexte de développement durable. Ce document restitue les principales informations recueillies entre septembre 2016 et février 2017.

*Outil mis à la disposition du partenariat, cette publication est construite afin de faciliter la réalisation d'un diagnostic partagé. C'est une amorce du travail que les acteurs locaux peuvent engager en confrontant les analyses statistiques proposées aux réalités locales. Ce travail complémentaire viendra enrichir les analyses, parfois les corriger, et surtout les mettre en perspective.*

*Ce document est téléchargeable depuis le site de l'ARFTLV ([www.arftlv.org](http://www.arftlv.org)). Toute utilisation des informations doit porter la mention suivante « Extrait de Convergences, la publication de l'ARFTLV » et doit citer les sources des données.*

*Nos dernières publications :*

- Convergences n° 68 : Illettrisme en Poitou-Charentes. Etat des lieux actualisé
- Convergences n° 67 : Tableau de bord 2015 de la VAE en Poitou-Charentes
- Convergences n° 66 : Cahier du COT « Productions agricoles et sylvicoles, travaux paysagers



UNION EUROPÉENNE

# Sommaire

Infrastructures, gouvernance et activités économiques	3
Les activités portuaires maritimes Sud-Atlantique	3
Gouvernance des ports et implication des acteurs institutionnels	5
Une réforme des grands ports maritimes à poursuivre	5
Transfert des zones d'activités portuaires aux intercommunalités	6
Le transport fluvial : une part modeste, des atouts et des potentialités	7
L'emploi dans le transport maritime et fluvial de marchandises	9
Effectifs salariés et nombre d'établissements en activité	9
Caractéristiques des actifs occupés	10
Zoom sur les dockers en emploi en Nouvelle-Aquitaine	11
Evolution de l'emploi	12
L'offre de formation professionnelle	14
Les formations obligatoires	15
Les enjeux pour le secteur	16
Développer l'interopérabilité maritime – fluvial – ferroviaire	16
Réduire l'impact carbone du transport routier	16
Contribuer au développement économique des secteurs et des territoires	19
Les enjeux pour la gestion des ressources humaines et la formation	21
Les politiques supports de développements	22
La croissance bleue : les orientations de l'Union européenne	22
La Loi pour l'économie bleue	23
Le Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) Nouvelle-Aquitaine	24
Annexes	26
Définitions	26
Fiches descriptives des principaux ports de Nouvelle-Aquitaine	26
Bibliographie	28

## Infrastructures, gouvernance et activités économiques

### *Les activités portuaires maritimes Sud-Atlantique*

L'infrastructure portuaire de Nouvelle-Aquitaine s'organise autour de 4 localisations géographiques (du nord au sud) :

- Le grand port maritime (GPM) de La Rochelle traite un volume de marchandises de plus de 9,4 millions de tonne par an. 7ème Port Français en termes de trafic global de marchandises, il est le 1er port français importateur de produits forestiers et le 2ème port français exportateur de céréales.
- Le complexe Rochefort, Tonnavy-Charente voit transiter plus de 750 000 tonnes de marchandises annuellement. Il est le 3ème port français pour l'import des sciages résineux, 6ème port français pour l'import d'engrais et 10ème port céréalier français.
- Le grand port maritime de Bordeaux, 8ème port français en termes de trafic global de marchandises, dispose de 8 terminaux traitant plus de 8,5 millions de tonnes de frets par an.
- Le port régional de Bayonne s'étend sur 4 communes et voit passer près de 2,6 millions de tonnes par an.

#### Remarque

Des informations plus détaillées sont présentées en annexe.

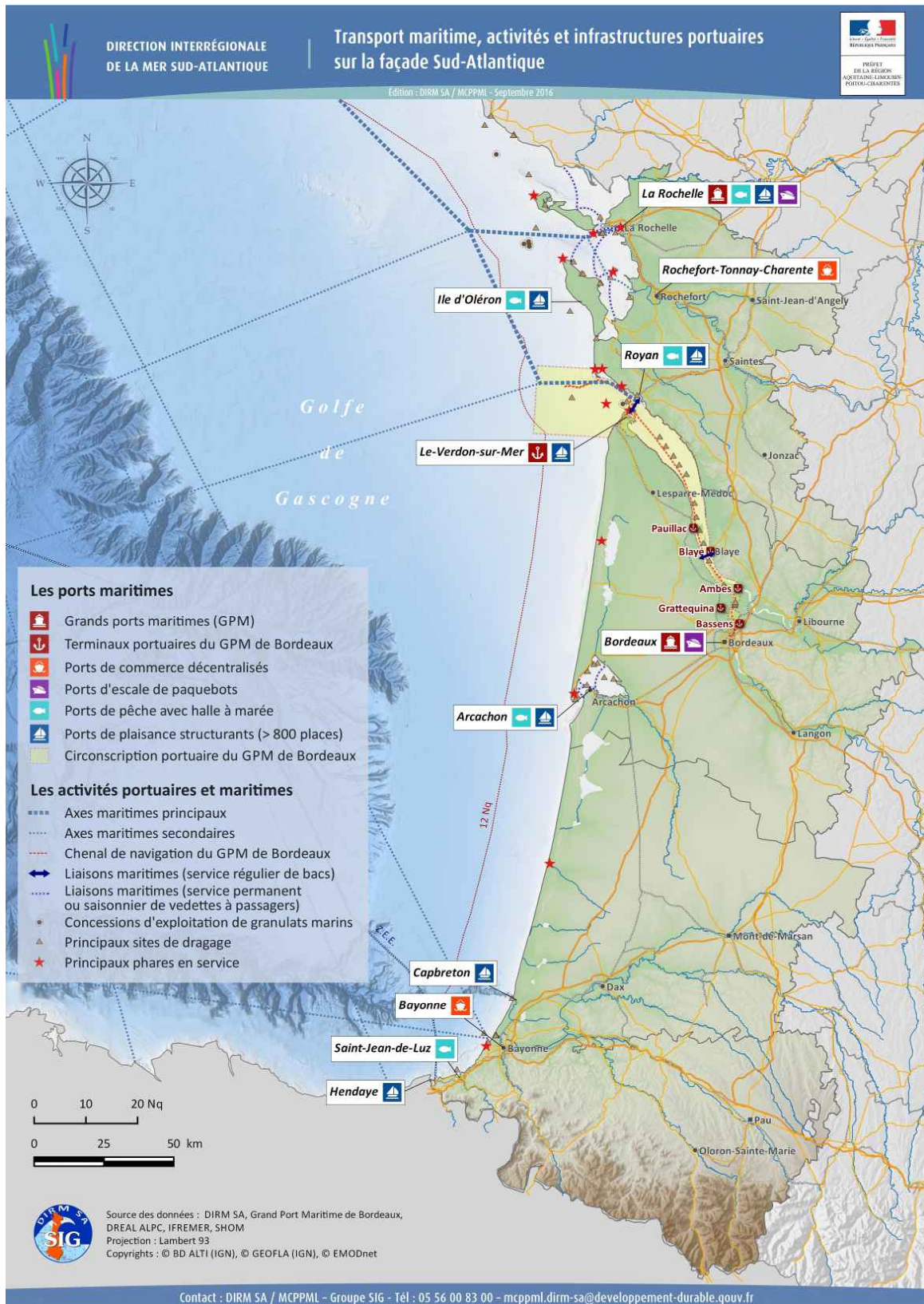
Alors que le GPM de La Rochelle dispose d'un périmètre concentré géographiquement, le GPM de Bordeaux dispose d'installations éclatées sur plusieurs sites éloignés les uns des autres, ce qui nécessite des structures de gestion et d'exploitation plus lourdes, des budgets de maintenance des installations plus importants et des rapports avec leurs territoires plus complexes. Cet ensemble portuaire est -ou va être- confronté à courte échéance à des évolutions générales (transition énergétique, pression des opérateurs logistiques et des ports concurrents en faveur de la massification et à la concentration des flux, variations conjoncturelles des différentes filières de marchandises, pressions urbaines en faveur de la reconversion de certains espaces portuaires...) auxquelles il ne semble pas suffisamment préparé. Conscients de ces enjeux, d'importants projets de mise à niveau, de développement et d'extension ont été entrepris dans les deux grands ports maritimes de La Rochelle et de Bordeaux. Il s'agit d'adapter les infrastructures aux évolutions économiques, énergétiques et environnementales du transport maritime.

D'un point de vue économique, les activités des GPM de Bordeaux et La Rochelle assurent une fonction de desserte liée à la consommation locale immédiatement proche des installations. Et les récents travaux conduits en 2016 par la commission parlementaire « César – Vaugrenard » incitent à dépasser les frontières locales pour impliquer des agglomérations et territoires tels que Toulouse et Châteauroux...

D'autres travaux incitent à mieux articuler transport fluvial et transport maritime et ce, dans le but de mieux irriguer territoires à partir des villes équipées de ports et de quais de marchandises.

# Le transport maritime et fluvial de marchandises en Nouvelle-Aquitaine

Convergences n° 69 – Juin 2017



## *Gouvernance des ports et implication des acteurs institutionnels*

Depuis la réforme portuaire de juillet 2008, les établissements portuaires, sauf dérogations ponctuelles, n'exercent plus d'activité opérationnelle de manutention, obligatoirement confiée par convention de terminal, à des opérateurs ad hoc après mise en concurrence.

L'article 22 de la loi n°2015-991 du 07 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République définit le cadre procédural d'un possible transfert de la propriété, de l'aménagement, de l'entretien et de la gestion des ports relevant des départements ou de groupements dont les départements sont membres aux autres collectivités territoriales ou groupements.

Les départements et groupements comportant un département, ayant la qualité d'autorité portuaire à la date de publication de la loi, disposent de la faculté de solliciter, à l'occasion de la phase d'appel à candidatures, le maintien de leur compétence.

Tous les ports départementaux sont concernés par le dispositif et ce quel que soit leur type d'activités (commerce, pêche, plaisance).

**La loi sur l'économie bleue** a accru le rôle des Régions dans la stratégie et l'animation des GPM ; elle a par ailleurs mieux associé les milieux professionnels et les investisseurs dans le pilotage des investissements portuaires.

La loi apporte en effet des améliorations pragmatiques à la nouvelle gouvernance mise en place en 2008 à travers les « grands ports maritimes » (GPM), notamment en renforçant la représentation de la région au sein du conseil de surveillance. Un décret publié ce 30 mars procède ainsi à l'actualisation de la partie réglementaire du code des transports dans sa partie gouvernance des GPM. Parmi les membres du conseil de surveillance représentant les collectivités territoriales figurent désormais deux membres (au lieu d'un seul) du conseil régional de la région dans laquelle se trouve le siège du port. Le texte précise par ailleurs la composition de la nouvelle commission des investissements portuaires créée au sein du conseil de développement de chaque GPM et présidée par le président du conseil régional ou son délégué. Il lui appartiendra d'émettre un avis sur le projet stratégique du GPM - avant sa transmission au conseil de surveillance - ainsi que sur tous projets d'investissements publics d'infrastructures d'intérêt général à réaliser sur le domaine portuaire et à inclure dans le projet stratégique. Enfin, le décret supprime au sein de chaque décret en conseil d'Etat portant création des grands ports maritimes l'article fixant le nombre de membres du conseil de développement.

## *Une réforme des grands ports maritimes à poursuivre*

### Source

<http://www.caissedesdepotsdesterritoires.fr/cs/BlobServer?blobkey=id&blobnocache=true&blobwhere=1250170757127&blobheader=application%2Fpdf&blobcol=urldata&blobtable=MungoBlobs>

La Cour des comptes dans son rapport public annuel du 8 février que la réforme des grands ports maritimes de 2008 a été mise en œuvre de manière inégale. Elle recommande d'améliorer la desserte ferroviaire des principaux grands ports maritimes français pour renforcer leur compétitivité européenne.

Pour la Cour des comptes, si la réforme de la gouvernance et l'établissement de projets stratégiques ont fait l'objet d'une application assez complète, certaines mesures ont souffert d'une mise en application « laborieuse » ou qui « reste largement à faire ». C'est le cas du transfert des outillages, qui s'est révélé « coûteux ». « Certains ports ont maintenu une activité de manutention, ce qui n'est pas conforme aux objectifs de la réforme », relèvent-ils. La mise en œuvre du volet social a aussi été jugée « longue et difficile ». « Le nouveau rôle d'aménageur confié aux ports s'est heurté à des difficultés liées à la longueur

de la procédure de transfert de la propriété du domaine portuaire et au coût des travaux de remise en état des voies ferrées ». De plus, « les outils de coopération interportuaire ne se sont réellement concrétisés qu'au niveau de l'axe Seine, les ports de la façade atlantique ne s'y étant pas intéressés ».

En outre, l'« objectif de performance et de compétitivité n'a pas été atteint », note le rapport. Après la crise économique mondiale de 2009 et les difficultés de mise en œuvre de la réforme portuaire, les trafics ont continué à baisser en France alors qu'ils sont repartis à la hausse au niveau européen. Pour la Cour, les éléments extérieurs à la réforme (chute du trafic d'hydrocarbures ou désindustrialisation) n'expliquent que partiellement ce constat. Elle estime donc que de nouvelles évolutions sont nécessaires.

Deux leviers économiques doivent selon elle être « prioritairement actionnés ». Le premier consiste à « mettre en place une desserte des ports à la hauteur des enjeux attendus en termes de trafics ». Le fret ferroviaire est ainsi « moins présent en 2014 qu'en 2006 » (- 16 %) alors que son développement « doit devenir une priorité » pour les acheminements à destination et en provenance des ports. Elle constate que l'objectif de doublement de la part relative du fret ferroviaire et fluvial, qui était prévu pour 2015, « n'a pas été atteint pour l'ensemble des sept grands ports maritimes. » Ainsi, « le potentiel du transport fluvial est sous-exploité alors qu'il apparaît fiable, sécurisé et compétitif ». Et le nombre de sillons ferroviaires réservés aux marchandises reste « encore trop faible comparé aux besoins, la priorité étant largement donnée au trafic passager ».

### *Transfert des zones d'activités portuaires aux intercommunalités*

Une instruction du ministère de l'Aménagement du territoire rendue publique le 26 décembre 2016 fournit un éclairage sur les conditions de transfert aux intercommunalités de la gestion des zones d'activité portuaire acté par la loi NOTRe.

Depuis le 1er janvier 2017, les communautés de communes et d'agglomération détiennent en effet la compétence, en lieu et place de leurs communes membres, de créer, aménager, entretenir et gérer ces zones d'activité portuaire.

Bien qu'aucune définition de ces zones n'existe dans les textes, trois critères ont été identifiés dans l'instruction du 26 décembre 2016.

- Critère géographique : « une zone d'activité portuaire doit faire l'objet d'une cohérence d'ensemble et d'un périmètre défini, compris pour tout ou partie dans les limites administratives du port ».
- Critère économique : « une zone d'activité est destinée à accueillir des activités économiques pour développer de façon coordonnée une offre économique spécifiquement portuaire ».
- Critère organique : « une zone d'activité est aménagée par la puissance publique quelle que soit la nature des activités (publiques ou privées) pour organiser et coordonner les activités portuaires ».

Tous les ports communaux sont donc concernés qu'ils soient de pêche, de commerce ou de plaisance. Autre conséquence, une zone d'activité portuaire doit être regardée comme « une entité non sécable ». Dès lors qu'elle répond à ces critères, « le transfert de la zone emporte celui du port », insiste l'instruction.

Convergences n° 69 – Juin 2017

## Le transport fluvial : une part modeste, des atouts et des potentialités

La voie d'eau a longtemps occupé une place importante dans le transport des marchandises, avant d'être supplantée par le fer, puis par la route.

Le fluvial occupe en 2016 une place modeste dans l'ensemble de l'activité de transport avec 2,4 % des volumes transportés représentant 7,8 milliards de tonne transportées sur 328,5 milliards de tonne (source : SOeS CCTN 2015 - [www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr) – rubrique Transports – Données d'ensemble). A titre de comparaison, le mode routier en représente 87,8 % et le ferroviaire 9,7 %.

### SOeS

Service de l'observation et des statistiques du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

### CCTN

Commission des comptes des transports de la nation

02/03

### FRET FLUVIAL : LE RÉSEAU ET SES GABARITS DE VOIE

Le réseau des voies navigables dédié au fret fluvial peut être scindé en 3 types de gabarit (grand / intermédiaire / petit), définis selon la taille des plus gros bateaux qui peuvent l'emprunter (longueur, largeur, tirant d'eau, tirant d'air) et donc leur capacité d'emport des marchandises.

\*Réseau géré ou non par VNF

**Grand gabarit**  
Échoue de 90 m et plus  
Gabarit maximal allant de 1 000 à 5 000 t  
La Seine entre Le Havre et Rouen : gabarit maximal de 27 000 t

**Gabaris intermédiaire**  
Bateaux de plus de 38,5 m et de moins de 90 m  
Gabarit maximal allant de 400 à 1 000 t

**Petit gabarit**  
Bateaux de 38,5 m et moins  
Gabarit maximal allant de 250 à 400 t



Toutefois, le transport fluvial revient sur le devant de la scène depuis quelques années avec quelques avantages compétitifs. Il est en effet considéré comme peu polluant et peu consommateur d'énergie et il est sûr, tant du point de vue de la durée du transport que de son caractère peu accidentogène.

Empruntant un réseau de transport non saturé, le transport fluvial permet d'opérer des déplacements massifs de marchandises.

A titre d'illustration, une seule péniche Freycinet, qui navigue sur les plus petits canaux de France, transporte l'équivalent de 10 à 14 camions.

### Remarque

En Nouvelle-Aquitaine, seuls deux fleuves sont ouverts au transport fluvial de marchandises. La Garonne pour des navires de gabarit supérieur (38,5 m et 250 t). Compte tenu de ces caractéristiques, cet espace géographique est considéré comme un petit bassin fluvial, pour lequel peu de statistiques existent.

# Le transport maritime et fluvial de marchandises en Nouvelle-Aquitaine

Convergences n° 69 – Juin 2017

Le transport fluvial sur la Garonne est très modeste du fait de sa faible navigabilité. A l'exception de l'estuaire de la Gironde et du tronçon allant d'Ambès à Langon, le réseau ne tolère aucun transport de grande capacité. La voie d'eau reliant Bordeaux à Toulouse est jonchée de multiples écluses, toutes au gabarit Freycinet.

Selon le Grand Port Maritime de Bordeaux, le trafic totalisé en 2010 est de 108 717 tonnes soit 1,4 % des pré/post acheminements. Ce mode de transport s'articule autour de 4 activités :

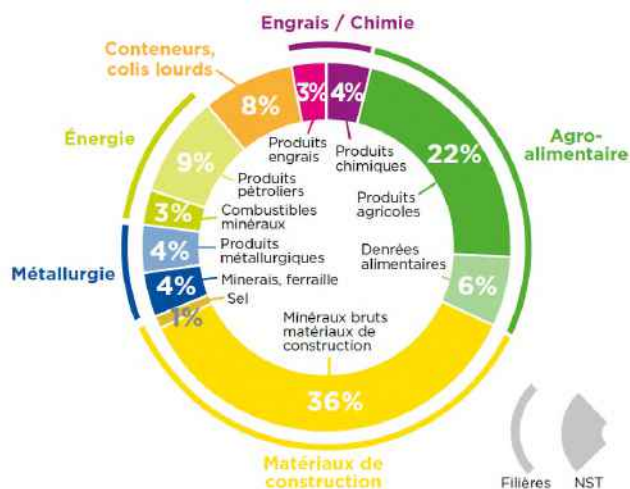
- le transport de céréales des îles de l'estuaire à Blaye (2 250 t)
- le transport d'huile alimentaire de Bassens à Lesieur Bacalan (49 038 t)
- le transport des éléments Airbus de Pauillac à Langon (13 309 t)
- le transport de biocarburants de Bassens à Ambès (44 120 t)

## Gabarit Freycinet

C'est une norme européenne régissant la dimension des écluses de certains canaux. Les bateaux au gabarit Freycinet ne doivent pas dépasser 38,5 m sur 5,05 m. Le gabarit Freycinet correspond au gabarit européen de classe I.



Répartition des trafics fluviaux par type de marchandises (en Tonne)

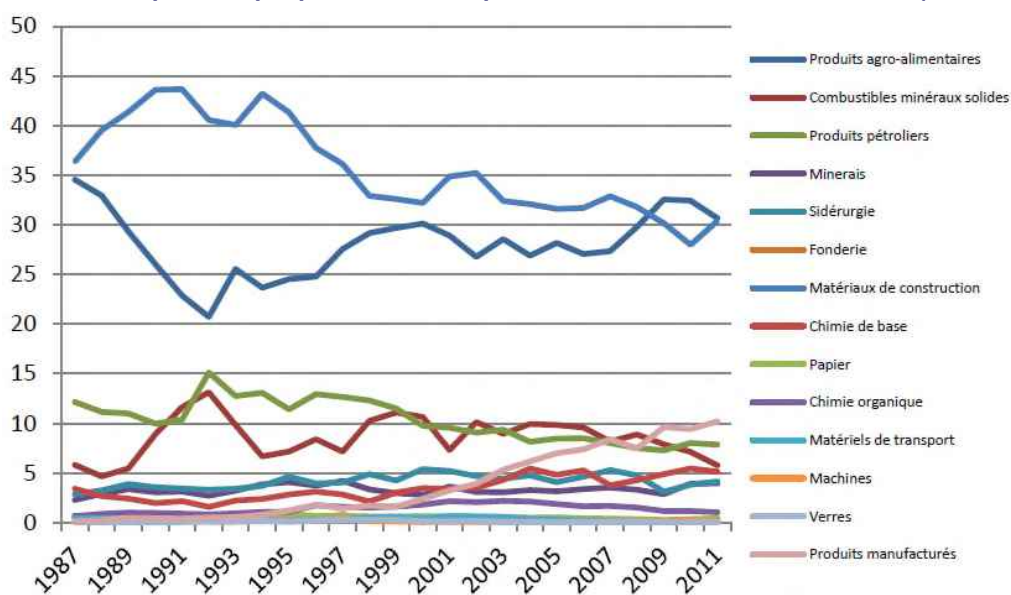


Source : VNF



Même si le transport fluvial de marchandises est tributaire de l'activité économique de donneurs d'ordre soumis tant aux aléas de la conjoncture qu'aux évolutions structurelles de l'économie, la voie d'eau est particulièrement compétitive pour les produits de vrac sec comme les céréales ou les matériaux de construction, soit des produits de faible valeur ajoutée. Ces marchés traditionnels continuent de représenter les plus forts tonnages. Les produits agroalimentaires et les matériaux de construction concentrent 64 % des flux du transport intérieur fluvial de fret.

Evolution de la répartition par produit du transport intérieur fluvial de marchandises (hors transit)



Source : VNF – Champ Hors transit rhéan

## L'emploi dans le transport maritime et fluvial de marchandises

### Remarque

4 codes NAF définissent ces activités : 5020Z - Transports maritimes et côtiers de fret ; 5040Z - Transports fluviaux de fret ; 5222Z - Services auxiliaires des transports par eau et 5224A Manutention portuaire

### Effectifs salariés et nombre d'établissements en activité

Sur le territoire de la Nouvelle-Aquitaine, on recense 143 établissements, regroupés en 123 entreprises parmi lesquelles 2 entrent dans la catégorie des entreprises de taille intermédiaire (ETI) :

- Le Grand port maritime de Bordeaux est un établissement public national à caractère industriel ou commercial doté d'un comptable public. Il compte 2 établissements en Nouvelle-Aquitaine.
- MSC - MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY France, SA à conseil d'administration (s.a.i.), a 8 établissements en France dont 1 implanté à Mérignac. Son siège est à Paris.

## Le transport maritime et fluvial de marchandises en Nouvelle-Aquitaine

Convergences n° 69 – Juin 2017

En dehors de ces deux leaders, les établissements enregistrant le plus d'effectifs sont :

- Société d'armement et de transport, installée à Bordeaux,
- Sea Invest Bordeaux et Manutention portuaire Bordeaux Le Verdon, dont les sièges sont à Bassens,
- Port Atlantique de La Rochelle et SICA du Silo de la Rochelle Pallice, situées à La Rochelle.

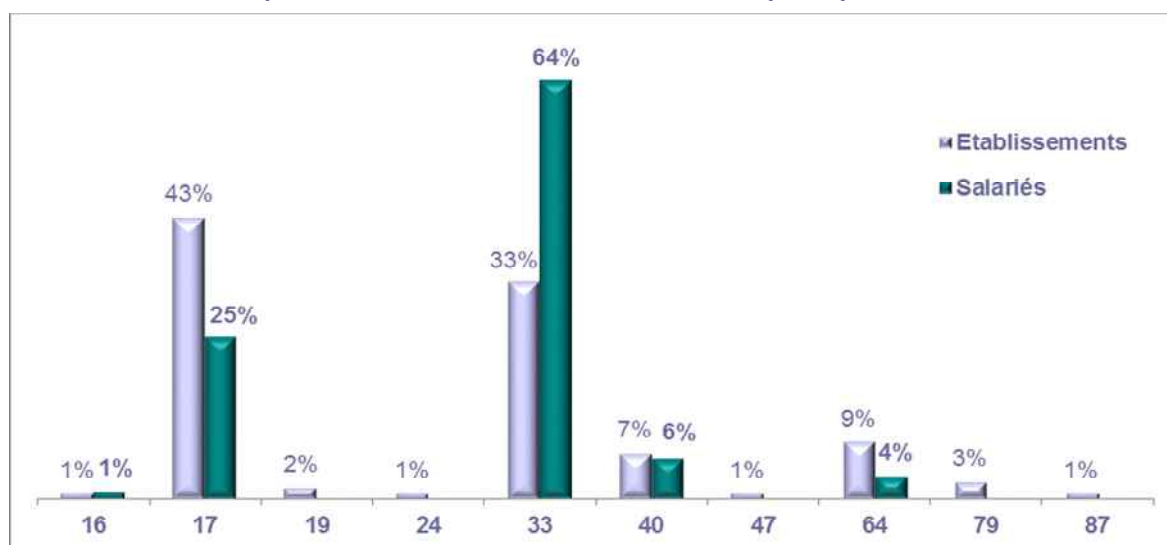
Sur les 114 établissements présents en 2017, 114 étaient actifs en 2014 et employaient 1 474 salariés.

Secteur d'activités (code NAF)	Nombre d'établissements	Effectif salariés
Transports maritimes et côtiers de fret (3052Z)	14	314
Transports fluviaux de fret (5040Z)	10	2
Services auxiliaires des transports par eau (5222Z)	64	767
Manutention portuaire (5224A)	26	391
<b>Total transport maritime et fluvial de marchandises</b>	<b>114</b>	<b>1 474</b>

Source : Insee – Clap 2014

43 % de ces 114 établissements se situent en Charente-Maritime et emploient 25 % des salariés de Nouvelle-Aquitaine. La Gironde, quant à elle, compte 33 % des établissements et emploie 64 % des salariés de la région. L'emploi se concentre dans des villes portuaires comme Bordeaux, La Rochelle, Bassens ou encore Mérignac. Ces quatre villes rassemblent à elles seules les trois quarts des salariés du secteur.

Répartition des établissements et des salariés par département



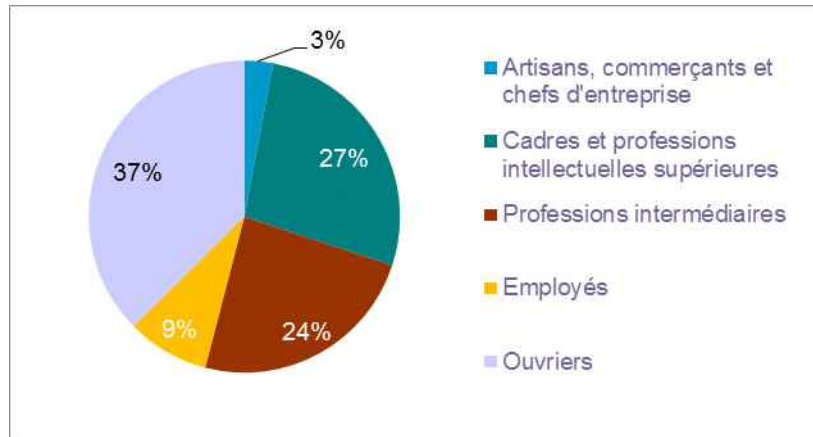
Source : Insee – Clap 2014

### Caractéristiques des actifs occupés

En 2013, la région Nouvelle-Aquitaine compte 1 350 actifs en emploi dans ces activités, représentant ainsi 5,7 % des emplois de France métropolitaine. Les principaux postes que l'on trouve dans ce secteur sont ceux de matelots de la marine marchande, de capitaines et matelots timoniers de la navigation fluviale, de dockers, d'officiers et cadres navigants techniques de la marine marchande ou encore d'ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports.

Ces emplois sont occupés majoritairement par des hommes (81 %). Ce taux est plus élevé qu'au niveau national (76 %).

Répartition des actifs par catégorie socioprofessionnel



Source : Insee – RP 2013

La part des seniors est de 27 % et on compte très peu de jeunes. En effet, à peine 3 % des actifs ont moins de 25 ans, ils sont un peu plus de 6 % en France métropolitaine.

Les actifs sont majoritairement employés en contrat à durée indéterminée (89 %), 7 % sont en contrat temporaire (CDD, vacataire...). Le temps partiel est peu fréquent, 93 % exercent leur emploi à temps complet.

Les professionnels sont, à 37 %, des ouvriers, ce taux atteint 56 % dans la manutention portuaire.

Les cadres et professions intellectuelles supérieures représentent 27 % des actifs en emploi. Ce taux est nettement supérieur à celui observé sur l'ensemble des secteurs de Nouvelle-Aquitaine (13 %).

38 % des actifs possèdent un diplôme de niveau III ou plus (Bac + 2 et plus). 27 % de niveau V (CAP-BEP), 23 % de niveau IV (Bac) et 12 % n'ont aucun diplôme.

## Zoom sur les dockers en emploi en Nouvelle-Aquitaine

La profession de docker est une des quelques professions emblématiques du secteur maritime. Elle est d'ailleurs la deuxième la plus présente dans le secteur du transport maritime et fluvial de marchandises après celle des matelots de la marine marchande, capitaines et matelots timoniers de la navigation fluviale. Si on se contente d'analyser les données relatives au secteur du transport maritime et fluvial de marchandise, on en dénombre 90. Les dockers sont en réalité plus nombreux puisqu'ils sont, tous secteurs compris, 237.

En effet, 41 % de ces professionnels sont rattachés à des entreprises de mise à disposition de ressources humaines et ne sont donc pas comptabilisés dans le secteur du transport maritime et fluvial de marchandises. Par exemple, le Groupement de Main d'Œuvre Docker (GMOD), situé à La Rochelle, emploie les dockers et les grutiers salariés du port et transférés suite à la mise en place de la réforme portuaire de 2008. Ce groupement compte 100 à 199 salariés. En 2013, on y recense 97 dockers.

### Remarque

Les statistiques suivantes portent sur la totalité de la population de dockers, soit 237 individus. Cela représente 4,9 % des dockers de France.

31 % exercent dans la manutention portuaire.

## Le transport maritime et fluvial de marchandises en Nouvelle-Aquitaine

Convergences n° 69 – Juin 2017

Il s'agit d'une profession exercée quasi uniquement par des hommes (98 %).

La part des seniors y est plus faible que celle de l'ensemble des professions (18 % contre 29,5 %). On y trouve toutefois peu de jeunes (8 % de moins de 25 ans).

33 % des dockers n'ont aucun diplôme, 29 % possèdent un diplôme de niveau IV (Bac), 27 % de niveau V (CAP-BEP) et 11 % de niveau III ou plus (Bac + 2 et plus). Globalement le niveau de diplôme est plus élevé en Nouvelle-Aquitaine qu'au niveau national. Le quart des dockers a un niveau IV ou plus en France, ce taux est de 40 % en région.

Le profil des dockers est sensiblement le même, qu'ils soient rattachés à une entreprise de mise à disposition de main d'œuvre ou qu'ils exercent dans la manutention portuaire. Une différence s'observe toutefois sur l'âge. En effet, 31 % des dockers rattachés au groupement de main d'œuvre sont âgés de plus de 50 ans. Dans la manutention portuaire on compte seulement 8 % de seniors.

91 % des dockers exercent leur activité à temps complet. 85 % sont en contrat à durée indéterminée et 10 % en CDD.

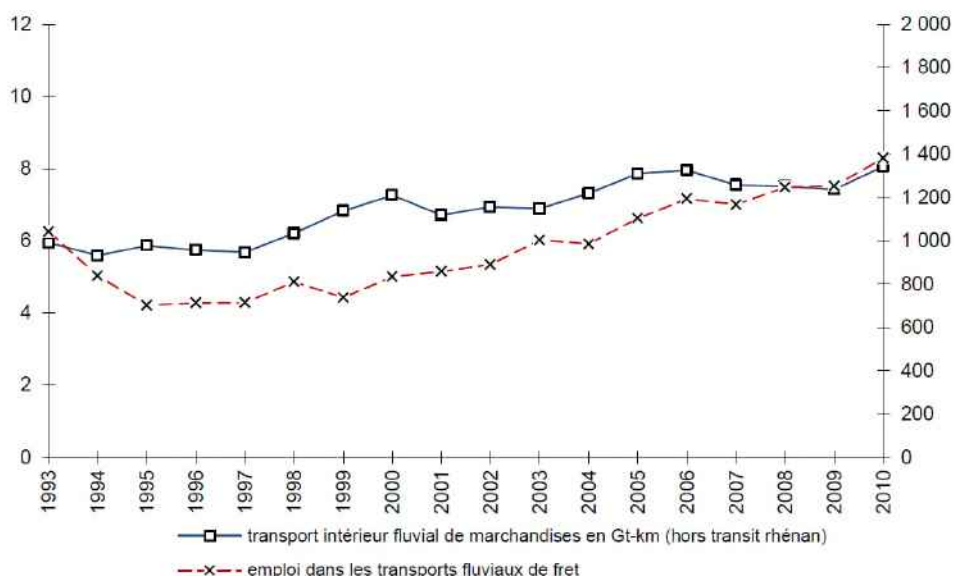
### Evolution de l'emploi

On peut repérer des contrastes majeurs dans le transport maritime. Dans plusieurs segments du transport de fret, le caractère très internationalisé de l'activité conduit à ce que le volume prévisible des emplois français de navigants soit très peu lié à croissance économique, mais dépende d'abord de la volonté des Etats de conserver une flotte sous pavillon national permettant de maintenir le savoir-faire très particulier des navigants.

A côté de ces évolutions très difficiles à anticiper, une tendance à l'ouverture de nouveaux créneaux d'emploi se dessine pour le transport maritime, que ce soit au niveau des « armateurs techniques » ou des emplois spécialisés de personnels sédentaires.

Le transport fluvial, dans lequel les enjeux quantitatifs en termes d'emploi sont certes nettement moins forts (environ 3 000 emplois) est surtout marqué par des perspectives de développement, qui passent par une mutation du modèle antérieur de la batellerie artisanale pour le transport de marchandises, et une maîtrise de la forte croissance des emplois du tourisme fluvial par les opérateurs existants.

Evolution en tonnes.Km et de l'effectif salarié dans le transport fluvial de marchandises



Sources : Pôle emploi, champ UNEDIC, SOeS d'après VNF, traitement AFT

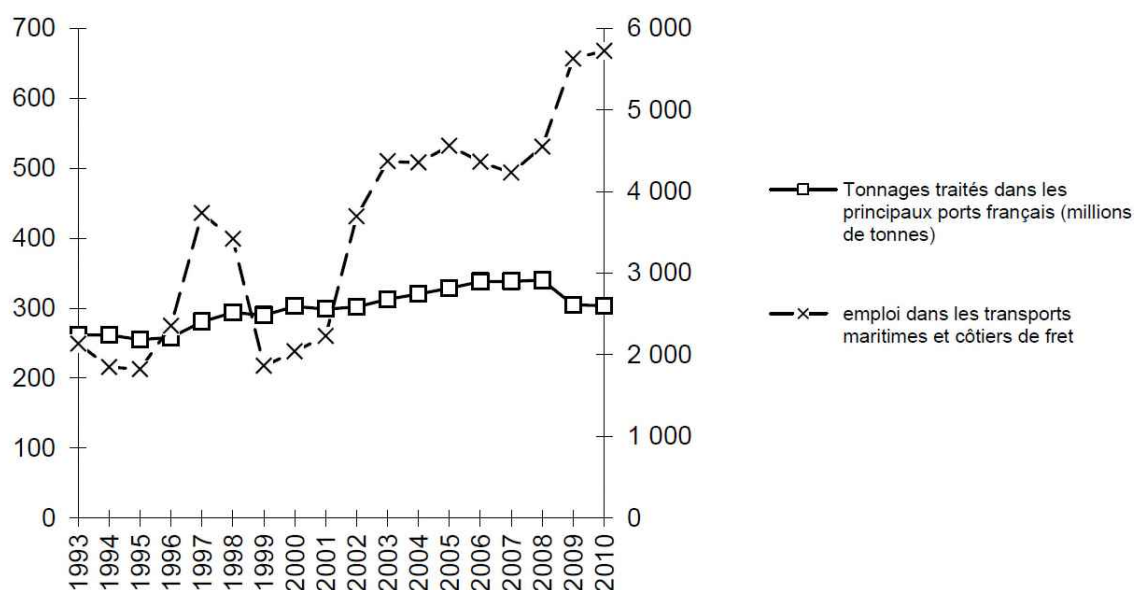
## Le transport maritime et fluvial de marchandises en Nouvelle-Aquitaine

Convergences n° 69 – Juin 2017

### Remarque

Les salariés métropolitains du transport fluvial sont très concentrés, la très grande majorité exerce dans des établissements localisés sur les bassins d'emploi de Strasbourg, du Havre et en Ile de France.

### Evolution en tonnes.Km et de l'effectif salarié dans le transport maritime de marchandises



Sources : Pôle emploi, champ UNEDIC, SOeS d'après VNF, traitement AFT

Il est à noter qu'il y a vraisemblablement une forme de déconnexion entre l'évolution de l'emploi salarié dans le transport maritime en métropole et l'évolution des tonnages traités dans les principaux ports de l'hexagone. La progression nettement plus rapide du premier sur la période étudiée (malgré des fluctuations qui semblent difficilement s'expliquer par une sensibilité aux trafics en métropole) laisserait penser que la croissance des emplois salariés métropolitains répond à l'accroissement des parts de marché gagnées hors de l'hexagone.

### Les liens entre marché, niveau de concurrence et gestion RH dans le transport maritime

Type de marché	Niveau de concurrence	Type de gestion des RH
Tramping	Très élevé	Dépavillonnement (délocalisation)
Ligne régulière	Elevé	Dépavillonnement et manning
Marché de niches	Sécurisé	Serein
Cabotage national	Faible	Manning partiel
DSP	Nul après signature	Equipage obligé
Contrat à long terme	Nul après signature	Dépavillonnement partiel et manning
Auxiliaires portuaires	Quasi nulle	Pavillon et équipage obligé

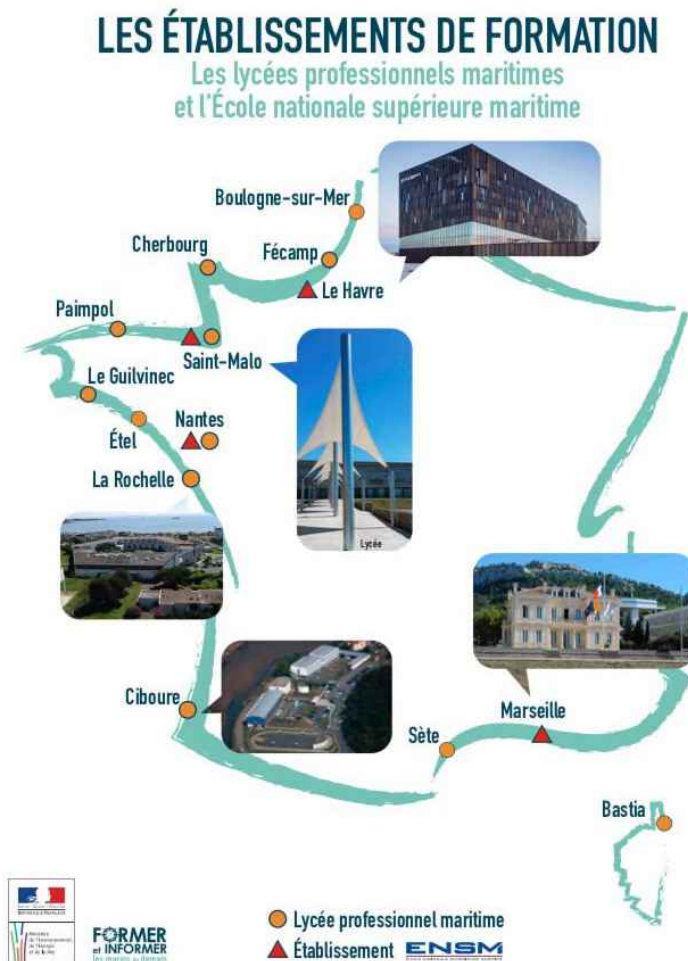
Source : CEP 2013

Tramping : Transport à la demande

DSP : Délégation service public

Manning : Recours à une société de main d'œuvre

## L'offre de formation professionnelle



### Titres et diplômes

Capitaine de 1 <sup>ère</sup> classe de la navigation maritime
Capitaine
Capitaine 3000
Capitaine 500
Capitaine 200
Second polyvalent
Second capitaine
Second capitaine 3000
Chef de quart de navires de mer
Chef de quart passerelle
Chef de quart 500
Matelot de quart à la passerelle
Brevet officier mécanicien 3 <sup>ème</sup> classe marine marchande
Chef mécanicien
Chef mécanicien 3000 kW
Second mécanicien
Second mécanicien 3000 kW
Chef de quart machine
Chef de quart machine 15 000 kW
Officier électronicien et système de la marine marchande
Mécanicien 750 kW
Permis de conduire les moteurs marins (PCMM)
Mécanicien de quart à la machine
Certificat de capacité
Certificat d'initiation nautique
Bac professionnel maritime Electronicien marine
Bac professionnel maritime Conduite et Gestion des entreprises maritimes
BEPM Marin de commerce
BEPM Mécanicien
BEPM de Matelot

Les établissements travaillant en partenariat avec la DIRM SA sont au nombre de quatre :

- Le lycée de Bourcefranc (lycée agricole de l'Education nationale) avec lequel a été passée une convention tri-partite (agriculture – éducation nationale – mer) pour les formations initiales à caractère maritime (conchyliculture notamment).
- Le CFPPA de Bourcefranc pour la formation maritime continue.
- Le lycée de ma Mer de Gujan-Mestras pour lequel la DIRM organise notamment les examens relatifs au Bac professionnel cultures marines et les commissions régionales d'examens relatives aux nouveaux brevets de cultures marines.
- L'école des Douanes de La Rochelle pour certaines formations continues comme le Capitaine 200.

### DIRM SA

La direction inter-régionale de la mer Sud-Atlantique coordonne les politiques de régulation des activités exercées en mer, elle met en œuvre soit par ses services, soit par la coordination des services de l'État :

- \* la réglementation des pêches maritimes, professionnelle et de loisir,
- \* les mesures de sécurité et de sûreté des navires français et des navires étrangers en escale dans les ports français,
- \* le balisage et la signalisation maritime,
- \* le sauvetage en mer et la prévention de la pollution,
- \* la délivrance des titres de formation professionnelle maritime,
- \* les aides à la modernisation des entreprises de pêche maritime et de cultures marines.

## Nombre de brevets et diplômes STCW délivrés par la DIRM Sud-Atlantique en 2014

Capitaine de 1 <sup>ère</sup> classe de la navigation maritime	7	Capitaine yacht 200	27
Capitaine	12	Capitaine yacht 500	3
Capitaine 3000	7	Capitaine yacht 3000	2
Capitaine 500	19	Second capitaine polyvalent	10
Capitaine 200	122	Second capitaine 3000	3
Capitaine 200 voile	37	Chef mécanicien	5
Second mécanicien	10	Chef mécanicien 3000 kW	9
Second mécanicien 3000 kW	2	Mécanicien 750 kW	29
Second mécanicien 8000 kW	1	Permis de conduire les moteurs marins (PCMM)	83
Chef de quart de navires de mer	6	Chef de quart machine	8
Chef de quart passerelle	4	Chef de quart machine 15000 kW	1
Chef de quart 500	26	Chef de quart Yacht 500	1
Officier radioélectricien supérieur	1	Matelot de quart à la passerelle	17
Diplôme de capitaine 200	48	Mécanicien de quart à la machine	9
Diplôme d'études supérieures de la marine marchande	2	Diplôme de capitaine 3000	3
Diplôme d'officier chef de quart passerelle	3	Diplôme d'officier chef de quart machine	4
Diplôme de mécanicien 750 kW	35		

Source : MEDDE (Asterie)

STCW : Convention internationale relative aux normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille

## Les formations obligatoires

Pour le transport fluvial, l'attestation de capacité professionnelle (ACP) est obligatoire pour obtenir le statut de transporteur de marchandises par mode fluvial. Elle permet de s'installer comme entrepreneur batelier. Cette attestation peut être délivrée par équivalence aux personnes titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur spécialisé en transport ainsi qu'aux personnes justifiant d'une expérience professionnelle d'au moins trois années dans la direction d'une entreprise de transport.

L'attestation dite ADNR en référence à l'arrêté du 5 décembre 2002 relatif au transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (« arrêté ADNR ») est délivrée à l'issue d'une formation spécifique pour les personnels des bateaux transportant des matières dangereuses.

Le certificat de capacité pour la conduite des bateaux est un permis d'aptitude à la conduite de bateaux correspondant à la catégorie de l'embarcation. Ce certificat permet la conduite d'un bateau de marchandises ou de passagers.

Pour le transport par mer, il existe un ensemble de certificats obligatoires pour pouvoir travailler sur un navire (et imposés par la réglementation internationale liée à la convention STCW). Elles concernent les officiers et/ou les personnels d'exécution :

- SMDSM (opérateur radio) - officiers
- Formation médicale 1, 2 et 3 - officiers
- CEP des secteurs du Transport
- Qualification à la lutte contre l'incendie – officiers et Personnel d'exécution
- Exploitation des embarcations et engins de sauvetage (BAER) - officiers et Personnel d'exécution
- ISPS (sûreté maritime) - officiers
- Navires citernes (pour les pétroliers et les gaziers) - officiers et Personnel d'exécution
- ECDIS (utilisation des cartes électroniques) - officiers
- Matières dangereuses - officiers

## Les enjeux pour le secteur

### *Développer l'interopérabilité maritime – fluvial – ferroviaire*

La mission parlementaire « César – Vaugrenard » (qui s'est déroulée en 2016) se demande s'il est durablement admissible que des vins de Bordeaux ou des produits de Charente-Maritime, par exemple, soient acheminés en masse par camions via Anvers ou Rotterdam ? La mission propose que l'État et les Régions de l'ouest de la France conçoivent et promeuvent un « projet stratégique façade Atlantique », et en sollicitant la participation de l'Europe via une mise en œuvre du plan « Juncker ».

La mission a constaté d'une part que des problèmes ou des insuffisances importantes dans la qualité des liaisons terrestres entre les ports et leur hinterland restaient à traiter, et d'autre part qu'aucune programmation tenant compte des priorités, n'étaient dégagées réellement au niveau national en matières routière et ferroviaire. En complément, il est apparu nécessaire que, pour assurer un développement équilibré du GPM de Bordeaux, et pour que le développement de ce port bénéficie plus largement aux territoires de l'axe fluvial Gironde/Garonne, des actions coordonnées soient engagées en faveur d'une utilisation renforcée du transport fluvial.

Il est attendu par les acteurs socioéconomiques entendus par cette mission parlementaire que les ports de La Rochelle et Bordeaux soient amenés à travailler sur leurs complémentarités, et sur les services qu'ils peuvent rendre, y compris au bénéfice des industriels et logisticiens de la région de Toulouse. Des vecteurs de développement paraissent insuffisamment activés : le transport et les activités fluviales sur la Gironde et la Garonne, le tourisme en étroite coordination avec les métropoles et leur arrière-pays, l'offre de services pour les importations et exportations de conteneurs, etc...

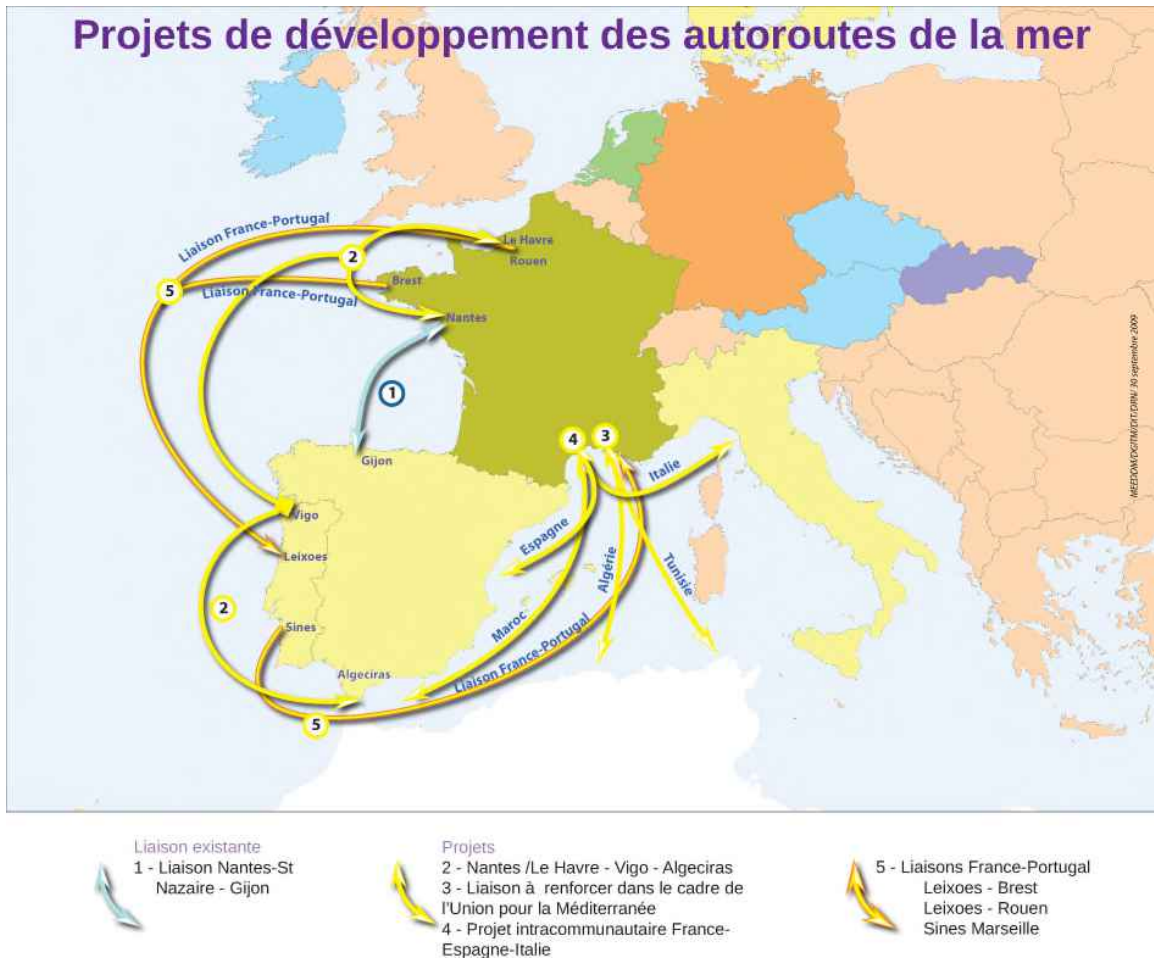
### *Réduire l'impact carbone du transport routier*

Le transport d'une tonne de marchandises par voie d'eau génère en moyenne quatre fois moins de CO<sub>2</sub> que par la route. Il permet ainsi de réduire l'empreinte des transports sur l'environnement d'environ 17 tonnes de CO<sub>2</sub> en moins pour un transport de 1 000 tonnes de vrac sur 300 km et ce jusqu'au cœur des villes et des zones industrielles. Ce mode de transport est enfin considéré comme peu consommateur d'énergie (estimation moyenne d'un litre de carburant aux 100 km pour transporter une tonne de marchandises).

### *...par un report des flux internationaux vers les autoroutes de la mer et...*

Le concept d'« autoroutes de la mer » vise à désengorger les axes routiers, en offrant la possibilité d'un important report modal. Les autoroutes de la mer se distinguent du cabotage ou des liaisons maritimes classiques par la recherche de la performance d'un bout à l'autre de la chaîne de transport. Il s'agit, selon le Ministère de l'Écologie et du Développement Durable (MEDD), de proposer, entre deux ports, un service fréquent, régulier et cadencé (horaires fixes), à la fois rapide et fiable pour un prix attractif par rapport à son équivalent sur route. Ce service de transport est principalement dédié au transport international de fret au sein de l'Union Européenne et des pays voisins.





Source : Ministère de l'environnement et du développement durable

En 2016, une ligne existe entre France et Espagne et une autre entre France et Tunisie. A l'heure actuelle, ce mode de transport se limite à des relations entre la Péninsule Ibérique (Vigo Gijon) et la côte Atlantique (Nantes/Saint Nazaire, Le Havre).

En ce qui concerne l'Autoroute maritime comme mode alternatif à la route, les perspectives de trafic global ne sont pas disponibles.

## ...en améliorant l'inter modularité maritime – ferroviaire - fluvial

Les travaux du MEDD citent des pistes d'amélioration pour diminuer l'empreinte écologique et optimiser les coûts parmi lesquelles figure le report modal vers des solutions autres que la route, comme le fret ferroviaire, maritime ou fluvial. Ces modes de transport peuvent être envisagés pour le maillon le plus long de la chaîne de transport. L'augmentation des coûts généralisés du transport routier participe à l'évolution de l'arbitrage des clients entre les différents modes de transport et leurs combinaisons.

Il semble ainsi nécessaire de conduire des actions visant à dynamiser et coordonner l'offre du transport multimodal à travers l'amélioration de la compétitivité des offres multimodales et du transport maritime et le recours à de nouvelles technologies pour de nouvelles solutions ferroviaires et fluviales.

L'ouverture de la LGV Sud-Atlantique va ouvrir de nouveaux sillons pour le trafic de marchandises et dans ce cadre, les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) pourraient notamment constituer un des éléments

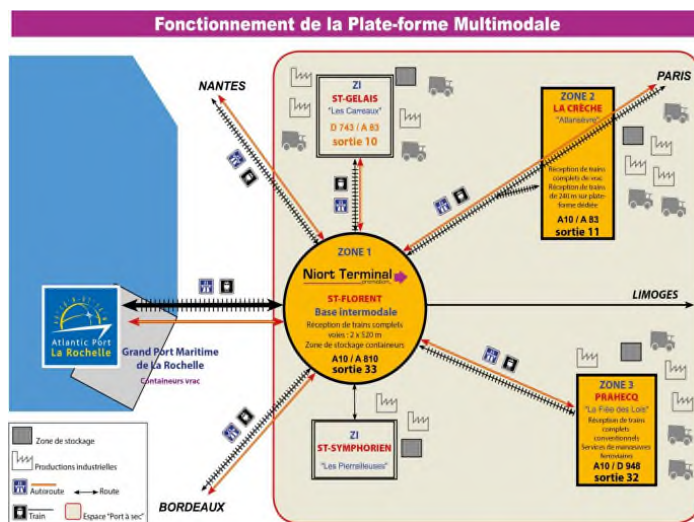
# Le transport maritime et fluvial de marchandises en Nouvelle-Aquitaine

Convergences n° 69 – Juin 2017

clés de ces solutions multi-acteurs. La logistique fluviale est elle aussi amenée à se développer le long des axes desservis par des voies navigables.

En Nouvelle-Aquitaine, des projets sont en cours de réalisation ou de construction.

## La Rochelle : Niort terminal



Niort Terminal est le nom donné à une plateforme multimodale et multi-sites située au carrefour de 3 autoroutes, sur un nœud ferroviaire et à moins de 150 km des Grands Ports Maritimes de La Rochelle, Nantes et Bordeaux.

Ce site compte s'intégrer au maillage économique de l'arc atlantique et devenir un passage obligé pour les flux de marchandises, à commencer par celles qui viennent du ou partent vers le port de La Rochelle (Niort Terminal est un « port sec »).

## Bordeaux : Europorte

Europorte Services (Socorail) concentre l'ensemble des activités de gestion d'infrastructures ferroviaires du GPM de Bordeaux. L'offre de services comprend la gestion des circulations ferroviaires, la maintenance des réseaux ferroviaires et l'ingénierie ferroviaire. En 2016, Europorte Services est principalement réparti sur deux sites : Bassens et le Verdon.

Selon le projet du GPM de Bordeaux, le projet d'Europorte est de « mettre en place une chaîne logistique complète allant du déchargement des navires jusqu'à la desserte ferroviaire ». Un moyen de répondre à l'un des freins du Verdon qui, s'il est accessible au navire de fort tonnage, souffrirait d'une desserte uniquement par la route.

## Bayonne : OFP Sud-Ouest

Depuis février 2016, le port de Bayonne bénéficie d'un opérateur ferroviaire de proximité (OFP) avec pour mission de relancer et élargir le marché du fret ferroviaire. La SAS est détenue à 40 % par la Chambre de commerce et d'industrie territoriale (CCIT), 24,9 % par l'opérateur ECR et le reste par différentes entreprises comme Maisica (10 %), la Société logistique du Pays basque (10 %), les Silos de l'Adour (2,6 %) ou encore Perguilhem, Ambrogio et la nouvelle société ABF.

ECR (Euro Cargo Rail), une filiale de DB Schenker, le plus important opérateur de fret ferroviaire en Europe, fournit les moyens de traction et les conducteurs des trains.

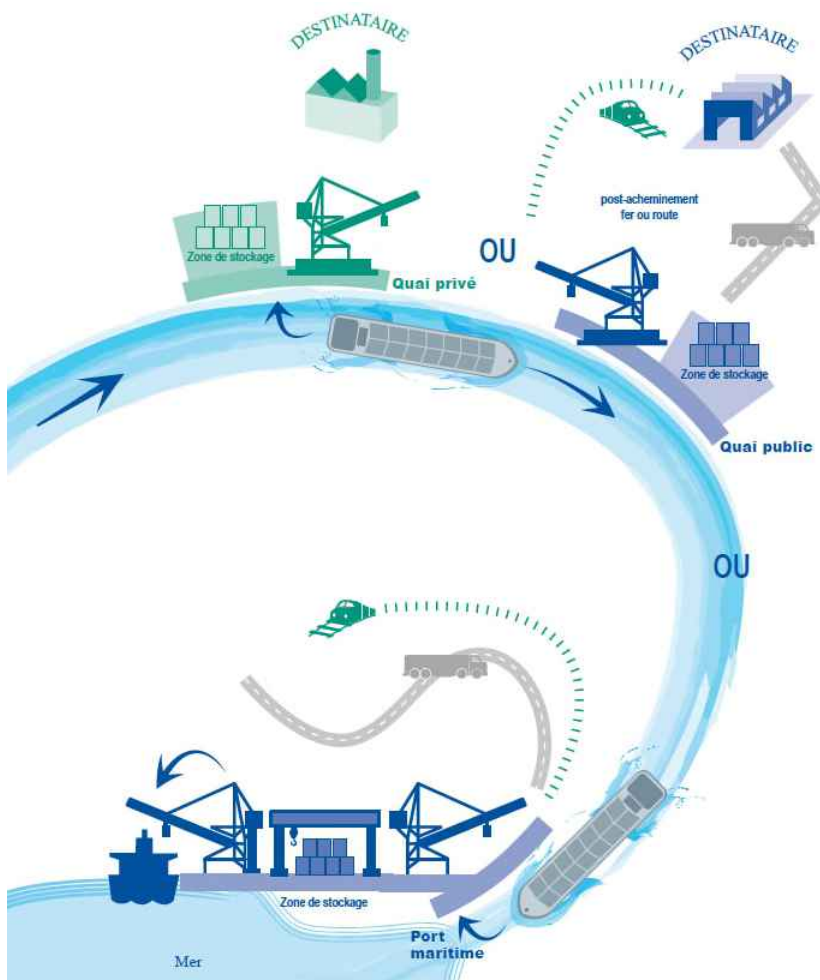
A partir du port de Bayonne, ce nouvel OFP dessert trois axes en direction de Lacq-Tarbes, Bordeaux - les Landes et l'Espagne. A noter que quotidiennement plus de 10.000 camions franchissent la frontière espagnole. Si la création d'un nouvel outil est aussi une ambition écologique, c'est sur l'économie que la différence peut se faire avec « un coût estimé en baisse de près de 20 % pour l'industriel ».

## Contribuer au développement économique des secteurs et des territoires

L'Etat via « France logistique 2025 » vise à favoriser l'intermodalité des services de transport, en construisant de nouvelles pratiques vertueuses et plus respectueuses de l'environnement.

### Inscrire transport et logistique dans les mêmes dynamiques territoriales

La localisation des sites logistiques de la grande distribution sont souvent implantés près des ports car les produits manufacturés non alimentaires sont largement importés par voie maritime. C'est un paramètre à prendre en compte face à l'enjeu qui cherche à améliorer l'insertion des entrepôts dans les territoires. Pour les entrepôts d'import, les besoins exprimés par les acteurs de la grande distribution portent sur l'amélioration du transit par les ports maritimes pour faire face à l'augmentation des volumes importés, avec des besoins de surface de stockage tampon et une meilleure intermodalité entre le port et les voies de pénétration du territoire.



La question de l'alimentation des commerces de détail par voies fluviales se heurte à différents obstacles dont une organisation de la chaîne de transport (plateformes logistiques, circuit de distribution) peu favorable à la voie d'eau : la plupart des conteneurs arrive aujourd'hui dans des entrepôts situés en périphérie de la ville.

Afin d'établir de nouvelles organisations logistiques, les logisticiens doivent s'engager dans des réflexions sur l'adaptation de leur schéma logistique aux nouvelles contraintes environnementales anticipées, notamment sur les chaînes logistiques d'approvisionnement. Lorsque cela est possible, la mutualisation des flux et la rationalisation des moyens pourrait être réalisée à l'aide du transport ferroviaire ou fluvial pour les flux provenant de l'extérieur de la ville et à destination d'un espace logistique urbain. Des espaces délaissés situés à proximité ou sur les emprises ferroviaires ou fluviales peuvent satisfaire les besoins de la logistique urbaine.

Afin d'identifier les potentiels, il conviendrait de procéder à leur recensement et de veiller à leur disponibilité.

Malgré ses avantages logistiques et économiques, le fluvio-maritime reste encore marginal en France.

### Le transport maritime et l'international

Le transport maritime se caractérise par son caractère international qui est à la fois une opportunité et une contrainte pour les armateurs. Il est une opportunité car aucun espace maritime ne lui est interdit, à l'exception des lignes réservées aux pavillons nationaux (sous réserve du respect des réglementations européennes et internationales). Les compagnies maritimes les plus compétitives peuvent gagner des parts de marché sur les routes maritimes internationales.

### De nouvelles niches d'emploi à saisir

Des métiers nouveaux ou récents se développent rapidement et ont besoin de navires spécialisés et donc de personnel embarqué. Des compagnies maritimes « techniques » se sont créées pour assurer ces nouveaux services tels que :

- Mise en place et maintenance des éoliennes et hydroliennes
- Pose de câbles / fibres optiques
- Recherche océanographique et sismique
- Travaux et dragages

Et sur le marché de l'aménagement du littoral, il s'agit des entreprises ou des services publics chargés de la surveillance des côtes, de la protection du littoral, la lutte contre la pollution, l'aménagement et la protection des zones aquatiques protégées.

### Promouvoir le développement des infrastructures favorisant l'interconnexion entre transport maritime et transport fluvial

Le trafic Conteneurs, en plein développement depuis déjà plusieurs décennies a profondément transformé les infrastructures et l'organisation des installations portuaires. Pour que le transport fluvial bénéficie des retombées de cette croissance du trafic maritime, il est nécessaire que soit poursuivie la réalisation d'installations permettant d'assurer, dans de bonnes conditions techniques, le transfert des conteneurs vers les différentes unités de transport fluvial (péniches, barges, ...).

### Soutien au développement des grands ports maritimes

**Une nouvelle impulsion a été donnée par le gouvernement avec des mesures concrètes attendues par les professionnels :** allègement des coûts pour les opérateurs fluviaux, interopérabilité des systèmes informatisés de traitement des marchandises passant en douane, extension de l'auto-liquidation de la TVA, définition de modalités de taxation foncière tenant compte de l'affectation des parcelles à un service public, organisation d'une fiscalisation progressive des biens transférés par l'Etat...

Enfin, ce sont des moyens publics importants qui sont consacrés au développement de ces infrastructures : 1,152Md€ au titre des contrats de plan Etat-Région (CPER) 2015-2020, dont 230M€ pour la part de l'Etat, 54M€ pour les investissements dans les ports d'outre-mer, et 53M€ de subventions européennes accordées (MIE).

#### Source

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-engagements-du-Gouvernement.html>

### Renouvellement et verdissement des flottes de commerce

Alain Vidalies a annoncé la publication du décret permettant de sécuriser les exonérations sur les plus-values de cessions, suite au retour positif de la Commission européenne. Le gouvernement a également engagé un effort important pour desserrer l'étau du crédit : alignement des dispositifs d'assurance-crédit sur les conditions offertes par la concurrence étrangère ; reconduction du dispositif de garantie à la construction navale ; lancement d'un exercice pilote avec la BEI pour partager les risques entre banques et opérateurs publics lorsque des armateurs adoptent des technologies nouvelles comme la propulsion GNL ; prolongement de l'appel à projet pour aider les investissements pour des ferries propres...

Une feuille de route pour le « navire du futur », s'inscrivant dans le cadre des investissements d'avenir, sera également adoptée lors de la prochaine réunion du CORICAN (Conseil d'Orientation de la Recherche et de l'Innovation pour la Construction et les Activités Navales).

#### Source

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-engagements-du-Gouvernement.html>

## Les enjeux pour la gestion des ressources humaines et la formation

Plusieurs recommandations émergent de la Commission parlementaire « César – Vaugrenard » :

Pour le transport maritime, les recommandations portent sur l'anticipation des phénomènes de recomposition et de diversification des emplois. Un enjeu important mais dont l'ampleur est encore difficile à repérer, réside dans le repérage et la construction de formations à un certain nombre de nouveaux métiers de navigants sur des navires « techniques » (offshore pétrolier, dragage, travaux en mer, pose et maintenance d'éoliennes en mer, conduite de navires à positionnement dynamique etc.). Une autre recommandation porte sur une meilleure structuration des conditions de passage des métiers de navigants aux emplois de sédentaires, qu'ils soient internes ou externes au transport maritime. Un point important réside ici dans une meilleure identification des compétences spécifiques développées par les personnels navigants, pour déterminer quels modules de formation complémentaires et quels partenariats sont les plus adaptés à une sédentarisation réussie des navigants.

Dans un contexte de développement sensible de l'activité et des emplois dans les différents segments du transport fluvial, les recommandations du CEP s'inscrivent dans la perspective d'accompagner ce développement. L'objectif est de soutenir la mutation du secteur, marqué dans un passé récent par une dynamique économique et professionnelle artisanale confrontée à de multiples difficultés ayant entraîné un déclin majeur en termes d'activité et d'emploi. Il s'agit de favoriser la transition vers le développement d'entreprises de transport fluvial s'inscrivant dans un cadre industriel plus standardisé, à même d'accompagner la relance de ce mode de transport. Les recommandations portent ainsi sur les moyens d'accroître l'intégration de nouveaux entrants issus « d'à terre » (c'est-à-dire non issus du milieu des marins). Elles suggèrent le développement d'expérimentations de modes d'exercice du métier de transporteur fluvial pouvant se caler sur des rythmes de travail compatibles avec une vie sociale et familiale « à terre ». Une autre recommandation porte sur une meilleure organisation de la mobilité entre les différentes formes d'exploitation (artisanales et industrielles/ transport voyageurs et transport de marchandises) pour qu'elle soit reconnue comme une composante normale des trajectoires professionnelles des navigants.

Le CEP permet de relever un certain nombre de problématiques qui constituent autant de défis à relever dans la définition de leurs perspectives d'avenir en matière d'emploi, de développement des ressources humaines et de construction de politiques de formation adaptées.

- Accompagner la transformation de l'image des métiers du transport du fait de la transformation progressive du contexte d'exercice des métiers de base de ces secteurs comme ceux du « capitaine au long cours » ou du « marinier »

L'identité professionnelle de ces métiers a longtemps reposé sur l'association entre une forme d'autonomie dans le travail, un contexte particulier d'exercice de l'activité fondé sur le voyage, et des savoir-faire liés à une accumulation d'expérience de conduite. Elle a évolué, notamment du fait de l'accroissement du recours aux outils informatisés. De nouvelles tâches de nature administrative et commerciale ont ainsi élargi le cœur de métier.

Ces évolutions conduisent à mettre en avant l'enjeu que représente pour les secteurs des transports la promotion d'une image du travail et des conditions de travail favorables à de nouvelles formes d'attractivité. Elle passe notamment par une amélioration des pratiques de Gestion des Ressources Humaines permettant d'assurer un meilleur équilibre entre exigences liées à la vie professionnelle et vie privée et familiale.

- Maîtriser la technicisation des emplois

A l'instar de nombreux autres secteurs, on constate dans les métiers du transport une augmentation du recours aux outils informatisés, qui modifie fortement les conditions d'exercice des métiers. Ainsi l'automatisation progressive de la conduite des navires de transport fluvial et maritime diversifie la fonction des navigants pour en faire à la fois des conducteurs, des surveillants de systèmes complexes et des logisticiens.

## Les politiques supports de développements

### *La croissance bleue : les orientations de l'Union européenne*

#### Source

[http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue\\_growth\\_fr](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth_fr)

La stratégie « Croissance bleue » est une stratégie à long terme visant à soutenir la croissance durable dans les secteurs marin et maritime dans leur ensemble. Elle reconnaît que les mers et les océans sont des moteurs de l'économie européenne qui offrent un potentiel considérable en matière d'innovation et de croissance. Il s'agit de la contribution de la politique maritime intégrée à la réalisation des objectifs de la stratégie Europe 2020 pour une croissance intelligente, durable et inclusive.

Cette stratégie se compose des trois volets suivants, qui se déclinent en trois axes.

1. Des mesures spécifiques de politique maritime intégrée visant à
  - a. (Connaissance du milieu marin) améliorer l'accès aux informations sur la mer ;
  - b. (Aménagement de l'espace maritime) veiller à une gestion efficace et durable des activités en mer ;
  - c. (Surveillance maritime intégrée) donner aux autorités une meilleure connaissance de ce qui se passe en mer.

Convergences n° 69 – Juin 2017

2. Stratégies par bassin maritime, visant à optimiser le dosage des mesures destinées à promouvoir la croissance durable en tenant compte des facteurs climatiques, océanographiques, économiques, culturels et sociaux. L'axe c concerne l'océan Atlantique

3. Approche ciblée d'activités spécifiques

- a. Aquaculture (site web consacré à la pêche)
- b. Tourisme côtier
- c. Biotechnologie marine
- d. Énergie marine
- e. Exploitation minière des fonds marins

## La Loi pour l'économie bleue

### Sources

<http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/loi-pour-l-economie-bleue-20-juin-2016-r1146.html> & Dossier « Loi Economie Bleue » du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer (juin 2016)

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032728685&dateTexte=&categorieLien=id>

Cette loi a notamment pour buts de simplifier la réglementation maritime, d'accroître la compétitivité des secteurs maritimes français, de renforcer la sûreté maritime et portuaire, de faire évoluer la gouvernance des ports, et de renforcer la responsabilité maritime. Elle comporte des dispositions concernant le transport maritime, la plaisance, la pêche, l'aquaculture, le domaine portuaire, la sûreté, le droit du travail et enfin le fonctionnement des équipages. Parmi les axes d'amélioration, sont mis en avant :

### La simplification de la réglementation maritime avec pour effets

- La simplification du calcul de la jauge pour les navires de moins de 24 mètres fera désormais l'objet d'une déclaration par le propriétaire.
- Le régime des hypothèques et des modalités de francisation des navires est modernisé.
- L'instauration d'un document unique pour l'immatriculation et la francisation.
- La réformation du rôle d'équipage, avec la création d'un permis d'armement.
- Le journal de mer est supprimé pour faciliter la tenue des documents de bord par le capitaine.
- Le régime de l'Etat d'accueil est amélioré et la collaboration et la complémentarité entre agents du MEEM (Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer) et inspection du travail est renforcée.

### Le renforcement de la sûreté portuaire et maritime qui se traduit par

- La possibilité de disposer d'agents de protection privés étendue au risque terroriste (jusqu'à présent limité au risque de piraterie).
- L'instauration d'un régime de fouille de sûreté des navires.
- Un régime des sanctions complété au niveau pénal et assorti d'une possibilité d'astreinte au niveau administratif.

### L'évolution du modèle portuaire français qui se concrétise de la manière suivante

- Concernant la gouvernance des ports : les régions obtiennent une place plus importante dans les instances de gouvernance des grands ports maritimes.
- Une place plus importante aux énergies alternatives dans les ports.
- La navigation des bateaux fluviaux à l'aval de la limite transversale de la mer est mieux encadrée.
- L'accueil des marins étrangers est facilité au moyen de la perception de droits de port.

Permettre au pavillon français d'être plus compétitif ce qui revient à accroître la compétitivité de notre économie maritime, notamment en permettant l'exonération des charges patronales liées aux allocations familiales et à l'assurance chômage à tous les navires de commerce affectés à des activités de transport et soumis à concurrence internationale.

# *Le Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) Nouvelle-Aquitaine*

## Les orientations stratégiques

### Source

Synthèse présentée lors de la séance plénière du Conseil régional (19 – 20 décembre 2016)

### **Relancer l'activité économique du port de Bayonne**

Sur le port de Bayonne, propriété de la Région, « l'enjeu est important car il est en difficulté et le volet développement économique et industriel est un volet fort à mettre en avant pour son avenir. »

Un travail est notamment en cours pour aider au développement des EMR (énergies marines renouvelables) sur le port de Bayonne mais aussi un appui via des aides à l'environnement en faveur des industries implantées sur le port qui portent un projet de développement.

### **Aider au report multimodal – ferroviaire...**

Le SRDEII souligne que « l'aide financière au report modal de la route vers le ferroviaire et/ou le maritime ainsi que le financement de l'innovation sont deux points essentiels qu'il convient de préserver et d'améliorer.

Il est également souligné que « la Région soutient aussi des services spécifiques qui se mettent en place comme les Opérateurs Fret de Proximité (OFP). »

### **Etudier les possibilités de relance du transport fluvial entre Bordeaux et Toulouse**

Il est indiqué dans le SRDEII que « La Région est également sollicitée par un consultant qui fait une étude pour VNF pour la relance du fret sur le fluvial entre Bordeaux et Toulouse. »

## SRDEII et Economie bleue

### Extraits des annexes du SRDEII Nouvelle-Aquitaine

### **Des défis économiques**

Afin de positionner durablement la Région Nouvelle-Aquitaine comme une région tournée vers l'océan, le défi central à relever est celui de garantir l'attractivité et la vitalité des activités maritimes, portuaires et côtières déjà existantes ainsi que le développement de nouvelles économies maritimes émergentes.

Il s'agit de préparer la croissance de l'économie bleue de demain en repérant les secteurs majeurs et à fort potentiel pour notre région et de se donner les moyens de capter les opportunités liées aux nouveaux usages et aux nouvelles attentes des territoires et des entreprises.

Il importe également de favoriser l'innovation et de développer l'excellence, facteur de rayonnement et d'attractivité, pour renforcer la capacité de rebond dans une économie bleue mondialisée.

### **Des opportunités à saisir**

L'océan est déjà présent dans de nombreux domaines de la vie économique de notre région et elle le sera de plus en plus à l'avenir, que ce soit pour les ressources halieutiques, l'aquaculture, le transport maritime, la construction navale, le nautisme, l'énergie, le tourisme ou les biotechnologies....



## Le transport maritime et fluvial de marchandises en Nouvelle-Aquitaine

Convergences n° 69 – Juin 2017

Les opportunités à saisir concernent les axes de développement des activités nouvelles ou traditionnelles mais également la recherche et l'innovation qui peuvent stimuler la relance de la croissance et de l'emploi tout en assurant un avenir durable à cet espace naturel encore peu connu.

Les activités traditionnelles : qui concernent les filières historiquement présentes sur le territoire régional et pour lesquels les relais de croissance peuvent être effectifs via le soutien à la capacité d'innovation, à la recherche d'un positionnement de produits haut de gamme (nautisme) et de qualité (pêches, aquacultures) et de l'ouverture à l'international (nautisme, tourisme, construction navale).

### Des priorités d'actions

Le premier travail à réaliser à très court terme, doit consister à mieux connaître à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine l'ensemble des caractéristiques des grandes filières qui sous-tendent les activités de la croissance bleue.

Il s'agira de disposer des chiffres clefs en matière d'emploi, de valeur, de formation. D'identifier les acteurs économiques, académiques et institutionnels qui forment les différents écosystèmes de la croissance bleue. D'en connaître les forces et les faiblesses, mais aussi d'identifier les synergies à développer entre chacun d'entre eux.

#### Domaine stratégique relatif aux ports, infrastructures et transports maritimes

Favoriser des projets innovants pour gérer/ aménager l'espace, développer les activités industrialo-portuaires et les capacités nautiques

Renforcer la convergence et l'intégration des ports, de la mer à leur hinterland et en tant que charnière entre les villes et l'industrie maritime.

Rendre les ports de Nouvelle-Aquitaine compétitifs durablement :

- Innovant et visionnaires
- Attractifs et formateurs

## Neptune, accélérateur pour la Croissance Bleue en Nouvelle-Aquitaine

### Source

<http://www.adi-na.fr/emergence-de-nouvelles-filieres/energies/neptune>

L'Agence de Développement et d'Innovation (ADI) est partenaire de NEPTUNE (New Cross Sectoral Value Chains Creation across Europe Facilitated By Clusters for SMEs' Innovation in Blue Growth), une nouvelle action d'innovation financée par l'Union Européenne, lancée en juillet 2016. Coordonné par Aerospace Valley, l'accélérateur NEPTUNE est mis en place pour une durée de 30 mois jusqu'en novembre 2018.

L'objectif global est de développer de nouvelles chaînes de valeur industrielles intersectorielles et transfrontalières pour favoriser le développement de trois thématiques clés liées à la Croissance Bleue en Europe et dans le monde :

- la gestion de l'eau en milieu urbain et rural
- le transport fluvial et maritime et la logistique portuaire
- l'environnement et les énergies marines renouvelables

## Annexes

### Définitions

#### Exploitation portuaire

« Lieu d'interface terre/ navire, les ports maritimes de commerce et/ou de pêche sont gérés par des établissements publics, les Grands Ports Maritimes, pour les sept ports de commerce les plus importants d'entre eux (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille), ou par d'autres structures publiques ou privées, telles que Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI), syndicats mixtes, sociétés d'économie mixte, sociétés d'exploitation portuaires ou sociétés de droit privé. » (OPCA Transports)

#### Manutention portuaire

« Les entreprises de manutention portuaire (manutentionnaires, acconiers, opérateurs de terminaux, ...) assurent l'exploitation de l'outillage et des équipements spécifiques (grues, portiques ou engins de parc) au sein des ports maritimes de commerce français. » (OPCA Transports)

### Fiches descriptives des principaux ports de Nouvelle-Aquitaine

Le Grand Port Maritime de La Rochelle		
Caractéristiques-spécialisation	Type de gestion	Tonnage 2014 et % du trafic maritime extérieur par grands produits
<p>La circonscription portuaire a une superficie totale de 2 226 ha répartie en 872,5 ha de surface terrestre et 1 353 ha de surface maritime.</p> <p>Il est le 1er port français importateur de produits forestiers et le 2e port français exportateur de céréales et le 7e port français pour la totalité de son activité.</p>	Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC)	<p>9 401 419 tonnes</p> <p>Dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>45,5 % céréales</li> <li>28 % produits pétroliers</li> <li>9,1 % produits forestiers</li> <li>7,9 % vracs agricoles</li> <li>7 % sables</li> <li>2,5 % autres</li> </ul> <p>Dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>47 % export</li> <li>53 % import</li> </ul>

Sources : GPM La Rochelle et <http://www.larochelle.port.fr/>

Le complexe portuaire de Rochefort-Tonnay-Charente		
Caractéristiques-spécialisation	Type de gestion	Tonnage 2014 et % du trafic maritime extérieur par grands produits
<p>Troisième port français pour l'import des sciages résineux, sixième port français pour l'import d'engrais et dixième port céréalier français</p> <p>Port de Rochefort : Bassin à flot accessible par un sas, 7 postes à quai, desserte SNCF</p> <p>Port de Tonnay-Charente : Port à marée en rivière disposant de 2 postes d'attente, 2 postes à quais et un poste au silo</p>	Port départemental géré par la Chambre de commerce et d'industrie de Rochefort et de Saintonge	<p>751 386 tonnes</p> <p>Dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>30,5 % céréales et oléagineux</li> <li>31 % engrais</li> <li>15,2 % bois</li> <li>17,3 % sables</li> </ul> <p>Dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>40,7 % export</li> <li>59,3 % import</li> </ul>

Sources : <http://www.rochefort.port.fr/> et CCI Rochefort et Saintonge, PM Rochefort

## Le transport maritime et fluvial de marchandises en Nouvelle-Aquitaine

Convergences n° 69 – Juin 2017

Le Grand Port Maritime de Bordeaux		
Caractéristiques-spécialisation	Type de gestion	Tonnage 2014 et % du trafic maritime extérieur par grands produits
<p>Le Grand Port Maritime de Bordeaux dispose de 7 terminaux spécialisés situés à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ambès : Produits chimiques et hydrocarbures</li> <li>- Bassens (terminal multi-vrac) : céréales, conteneurs, bois, huiles, granulats, charbon,</li> <li>- Blaye : Céréales, Produits chimiques (vracs liquides)</li> <li>- Grattequina (en cours d'aménagement) : Colis lourds et granulats</li> <li>- Le Verdon (avant-port) : Conteneurs, accueil de paquebots de croisière</li> <li>- Pauillac : Hydrocarbures, Pôle logistique airbus (A380), trafics de recyclage...</li> <li>- Bordeaux, terminal dédié au trafic passager et à l'accueil de paquebots de croisière</li> </ul>	Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC)	<p>8 527 990 tonnes</p> <p>Dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>50,47 % hydrocarbures</li> <li>18,5 % céréales et oléagineux</li> <li>6,93 % conteneurs</li> <li>7,29 % engrais</li> <li>2,96 % huiles</li> <li>1,27 % charbon et coques</li> <li>13,03 % autres</li> </ul>

Sources : <http://www.bordeaux-port.fr/> et GPM Bordeaux

Le port régional de Bayonne		
Caractéristiques-spécialisation	Type de gestion	Tonnage 2014 et % du trafic maritime extérieur par grands produits
<p>Le port s'étend sur quatre communes de l'estuaire de l'Adour</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bayonne (Pyrénées-Atlantiques)</li> <li>- Anglet (Pyrénées-Atlantiques)</li> <li>- Boucau (Pyrénées-Atlantiques)</li> <li>- Tarnos (Landes)</li> </ul>	Gestion par le Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine avec délégation à la Chambre de Commerce de Bayonne	<p>2 602 433 tonnes</p> <p>Dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>30,1 % billettes (barres métalliques)</li> <li>13,5 % ferrailles</li> <li>19,2 % engrais</li> <li>15,9 % maïs</li> <li>4,8 % produits chimiques</li> <li>3,8 % soufre</li> <li>2,5 % pétrole brut</li> <li>3,9 % bois</li> <li>0,7 % hydrocarbures raffinés</li> </ul>

Sources : <http://www.bayonne.port.fr/default.aspx> et CCI Bayonne

## Bibliographie

Chiffres clés du transport, Commissariat général au développement durable, Mars 2016

Contrat d'Etudes Prospectives des transports routiers, maritimes et fluviaux, DGEFP, OPCA Transports, Juin 2013

La logistique tour d'horizon, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, Mars 2015

Les chiffres du transport fluvial en 2015, VNF

Politique maritime de la France, MEDDE, octobre 2016

Rapports de la Mission parlementaire pour les ports de la façade Atlantique confiée aux sénateurs Yannick Vaugrenard et Gérard César, Juillet 2016

Tableau de bord de la façade Sud-Atlantique, DIRM, Aout 2015

Transport fluvial, guide pour une alternative logistique durable, Voies navigables de France (VNF), 2011