



COVID-19

Contribution
TEAM MARITIME
30 avril 2020

11 mai 2020



Le D-Day du déconfinement maritime

L'économie bleue, en première ligne du déconfinement !

« 11 mai 2020, le D-Day du déconfinement maritime », est l'intitulé de ce deuxième rapport de la Team maritime. Son objectif est de mettre en évidence les aspects sociaux et environnementaux révélés par la crise sanitaire.

La communauté maritime a pris la crise sanitaire de plein fouet. Telle une vague scélérate, un véritable tsunami, le COVID-19 a frappé avec une soudaineté et une force inouïe les entreprises et les salariés de l'économie de la mer.

*Dans notre premier rapport, les filières de l'économie bleue ont pu dresser un premier bilan **économique** alarmant et lancer un appel de détresse. Le MAYDAY a été entendu au plus haut niveau de l'État. Depuis, nous poursuivons nos échanges dans le but de trouver, ensemble, la force de repartir de l'avant.*

*Dans ce deuxième rapport, « 11 MAI 2020, LE D-DAY DU DÉCONFINEMENT MARITIME », la parole est donnée aux syndicats représentant les gens de mer. Le volet **social** dans la crise sanitaire ne doit pas être oublié.*

*Par ailleurs, le volet **environnemental** est abordé par des ONG. Il est indispensable qu'elles soient invitées à participer aux débats du « jour » et de « l'après ».*

Enfin, des contributions de représentants de la filière des EMR et de la propulsion par le vent apportent des exemples particulièrement pertinents sur des enjeux de transition écologique et de la renaissance d'une l'économie bleue vertueuse.

Il faut bien comprendre et admettre que la période du déconfinement sera progressive et s'étalera sur plusieurs mois. C'est pourquoi, les entreprises et leurs salariés auront toujours besoin du soutien fort et de long terme de l'État, des Régions et des collectivités locales.

Notre troisième rapport intitulé « Day by Day, la construction du développement durable de l'économie maritime » posera les bases d'une relance vertueuse pour que « le jour d'après » ne ressemble pas « au jour d'avant ». Sa publication est prévue, après une très large série de consultations en visioconférence, fin mai.

Contact : Sophie Panonacle
sophie.panonacle@assemblee-nationale.fr
06 24 72 00 64

SOMMAIRE

LE MOT DE FRÉDÉRIC MONCANY DE SAINT-AIGNAN

Président, Cluster Maritime Français

Page 4

PARTENARIAT AVEC LE MARIN

Alexandra Turcat, Rédactrice en chef

Page 5

LISTE DES PARTICIPANT.E.S

Page 6

LE VOLET SOCIAL

Mercredi 22 avril 2020

ORGANISATIONS SYNDICALES

Page 9

LE VOLET ENVIRONNEMENTAL

Mercredi 15 avril 2020

ONG ENVIRONNEMENTALES

Page 13

Jeudi 23 avril 2020

ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES ET TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Page 17

Mardi 28 avril 2020

TRANSPORT MARITIME : LA PROPULSION PAR LE VENT

Page 24

ANNEXES

Page 29

LE MOT DE FRÉDÉRIC MONCANY DE SAINT-AIGNAN

Président du CLUSTER MARITIME FRANÇAIS

Je remercie, une nouvelle fois, Sophie Panonacle ainsi que les député.e.s de la Team Maritime de poursuivre les échanges avec les acteurs de la croissance bleue.

Après les rencontres avec les représentants des secteurs de la filière de l'économie maritime telle qu'elle se présente au sein du Cluster Maritime, ces dernières journées ont vu les échanges se poursuivre avec le secteur de la transition éco-énergétique de la filière maritime et les représentants des organisations syndicales liées aux activités maritimes.

C'est donc, au terme de ces entretiens l'ensemble des personnes impliquées dans la croissance bleue qui auront pu exprimer, devant les membres de la Team Maritime, leurs situations difficiles, les impacts sévères auxquels ils sont confrontés mais aussi les voies de sauvegarde et de relance qu'ils espèrent.

Le Cluster maritime français milite depuis sa création pour que la croissance bleue soit un des leviers de croissance pour notre pays.

C'est d'ailleurs avec cet objectif que nous avons construit la coalition pour la Transition Eco-Energétique du Maritime (T2EM – composée de grandes entreprises, de fédérations professionnelles et d'organismes scientifiques), officiellement lancée devant le Président de la République à Montpellier le 3 décembre.

Aujourd'hui, alors que notre pays est sous le feu d'une guerre virologique, nous sommes plus que jamais persuadés que cette croissance bleue sera un élément déterminant pour permettre à la France de reprendre le chemin de l'emploi et de la prospérité.

Nous devons tous ensemble relever ce défi, nous devons tous ensemble construire « le jour d'après », en s'appuyant sur le trépied de la croissance soutenable : l'environnement, le social et l'économie dans un plan de relance bleu.

La mobilisation des parlementaires pour soutenir, aider, encourager ce plan de relance en est une condition sine qua non.

L'ensemble des acteurs de l'économie maritime que j'ai l'honneur de représenter sont à votre entière disposition pour poursuivre ce dialogue et garder ensemble, même dans la tempête, le cap sur la croissance bleue.

PARTENARIAT AVEC LE MARIN

CONCERTATION NATIONALE DES ACTEURS MARITIMES POUR SURMONTER LA CRISE

À l'initiative de la députée Sophie Panonacle, des membres de la [Team maritime](#) et du Cluster maritime français (CMF), en partenariat avec *le marin*, une large concertation des professionnels de l'économie maritime est mise en place pour favoriser les synergies et initiatives qui permettront de surmonter la crise sanitaire. Concertation à laquelle les lecteurs du *marin* sont largement invités à participer.

Un premier cycle de réunions par vidéoconférence, intitulé *Mayday, l'appel de détresse des entreprises de l'économie bleue*, a réuni depuis la mi-avril des représentants professionnels du transport maritime et des activités portuaires, de la construction navale, de la pêche, de la plaisance ou du yachting, aux côtés du secrétariat général de la Mer et de la direction des Affaires maritimes. [Le compte rendu de ces réunions vous est accessible en intégralité sur le blog du marin](#). N'hésitez pas à nous faire connaître vos réactions [et à nous transmettre](#) vos idées, précisions et autres compléments d'informations. Nous les publierons également (1), sauf demande contraire de votre part.

Déconfinement maritime

Le compte rendu des contributions des réunions ayant rassemblé des représentants des énergies marines, des organisations non gouvernementales (ONG) et des syndicats, intitulé *11 mai 2020, le D day du déconfinement maritime*, y sera également et très prochainement ajouté. Mi-mai, un nouveau cycle de réunions commencera. Les contributions y afférentes seront aussi, bien entendu, portées au plus tôt à votre connaissance.

Pour Sophie Panonacle, députée (LREM) de Nouvelle-Aquitaine, cette concertation est « **un appel à l'aide et un plaidoyer pour un futur différent que lancent aujourd'hui l'ensemble des acteurs de la filière maritime plongés en pleine tempête du covid-19** ». Une tempête dont « **l'équipe de France du maritime** » sortira si elle continue de « **jouer collectif et solidaire** », souligne Frédéric Moncany de Saint-Aignan, le président du CMF.

Pour le *marin*, et le pôle mer du groupe Ouest-France auquel il appartient, participer à cette concertation s'inscrit pleinement dans son rôle vecteur et de catalyseur des énergies de l'économie maritime. Un rôle qu'il remplit au travers de ses supports d'informations mais aussi des événements qu'il organise comme les [Assises de l'économie de la mer, Euromaritime](#), les [Assises de la pêche et des produits de la mer](#) ou encore des [Assises nationales du nautisme et de la plaisance](#).

Alexandra TURCAT
Rédactrice en chef, Le Marin

LISTE DES PARTICIPANT.E.S

Frédéric MONCANY DE SAINT-AIGNAN
Président, CLUSTER MARITIME FRANÇAIS

ORGANISATIONS SYNDICALES

Étienne CASTILLO
Responsable confédéral, SNIPECT/FO JEUNES

Jean-Philippe CHATEIL
Secrétaire général, FOMM/UGICT/CGT

Thierry LE GUEVEL
Secrétaire général, UFM/CFDT/FGTE

Pierre MAUPOINT DE VANDEUL
Président, CFE-CGC MARINE

Pierrick SAMSON
Secrétaire général, FNSM CGT

ONG ENVIRONNEMENTALES DU MARITIME

Antidia CITORES
Responsable campagne, lobbying et contentieux, SURFRIDER FOUNDATION EUROPE

Patrick DEIXONNE
Chef de mission, EXPÉDITION 7ÈME CONTINENT

Élodie MARTINIE-COUSTY
Pilote du réseau Océan, Mers et Littoraux, FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES ET TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Jean-Louis BAL
Président, SYNDICAT DES ÉNERGIES RENOUVELABLES

Jean CAHUZAC
Président, EVOLEN

Patrick CORBIN
Président, PLATEFORME GNL/ASSOCIATION FRANÇAISE DU GAZ

Anne GEORGELIN
Responsable des filières EMR, SYNDICAT DES ÉNERGIES RENOUVELABLES

Jean-Marc LACAVE
Délégué général, ARMATEURS DE FRANCE

François LAMBERT
Délégué général, GICAN

Laurène NIAMBA
Responsable Affaires juridiques et fiscales, ARMATEURS DE FRANCE

Emmanuel-Marie PETON
Responsable Transformation & Innovation, CLUSTER MARITIME FRANÇAIS

Étienne POURCHER
Coordinateur national, OBSERVATOIRE DES ÉNERGIES DE LA MER

Marie-Noëlle TINÉ
Directrice adjointe, CLUSTER MARITIME FRANÇAIS

TRANSPORT MARITIME : LA PROPULSION PAR LE VENT

Lise DETRIMONT
Pilote/Coordinatrice, WIND SHIP

Stéphanie LESAGE
Directrice juridique et Secrétaire générale, AIRSEAS

Grégoire THERY
Responsable affaires publiques et développement, TOWT

Bruno TOUBIANA
Directeur, CWS MOREL

Florent VIOLAIN
Président, WIND-SHIP

Jean ZANUTTINI
Directeur général, NEOLINE

AVEC LA PARTICIPATION DE :

Sophie PANONACLE
Députée de la Gironde

Et :

Stéphane CLAIREAUX
Député de Saint-Pierre-et-Miquelon

Yannick HAURY
Député de la Loire-Atlantique

Didier LE GAC
Député du Finistère

Monica MICHEL
Députée des Bouches-du-Rhône

Hervé PELLOIS
Député du Morbihan

Jean-Pierre PONT
Député du Pas-de-Calais

Sereine MAUBORGNE
Députée du Var

LE VOLET SOCIAL

Mercredi 22 avril 2020

ORGANISATIONS SYNDICALES

En France, l'économie de la mer représente près de 400 000 emplois pour des centaines de métiers différents. La forte croissance des filières du maritime pourrait, selon les estimations, porter le nombre d'emplois liés à la mer à 1 million d'ici 2030. Nos marins forment un maillon essentiel de la chaîne économique française. Les réflexions sur la relance devront nécessairement faire progresser le dialogue social : les questions de protection, de formation, d'attractivité des métiers ou encore d'égalité femmes-hommes sont autant de débats à engager pour construire la France maritime de demain.

Thierry LE GUEVEL
Secrétaire général, UFM/CFDT/FGTE

La crise sanitaire constitue une bombe sociale à retardement et la notion de dialogue social sera prédominante dans les réflexions concernant « l'après ». Dans ce cadre, il est indispensable d'avoir un dialogue de branches efficient et pérenne sur l'après-crise.

Il s'agira de réactiver ce dialogue social, en suspens depuis quelques années, par le biais d'accords tenant compte des entreprises et de leurs spécificités. Dans ce contexte, les partenaires sociaux sont les plus à même d'adapter un dialogue social efficace et impulser des directives au niveau des branches. Dans le secteur des transports par exemple, des accords de reprise d'activité et de chômage partiel existent déjà. La mise en place de fonds de solidarité permet également d'amortir les problématiques de chômage partiel au sein des entreprises.

Un autre aspect important concerne la relance du Conseil national des transports, mis en place en 1982 et supprimé depuis 2010. Ce conseil regroupait, sur les plans stratégiques, tous les modes de transport. Il apparaît nécessaire, dans la perspective de la sortie de crise, que cette structure puisse être de nouveau constituée afin de mieux appréhender les sujets opérationnels et de continuité des activités dans toutes leurs composantes. Elle serait le lieu indispensable pour créer une dynamique collective et partagée autour des défis économiques, technologiques, sociaux et environnementaux des mobilités.

Au niveau européen, les questions liées au dumping social, au cabotage et à la formation sont des points de vigilance prioritaires. La formation supérieure maritime française gagnerait à s'inspirer de nos voisins européens et à construire des passerelles avec les écoles européennes afin d'harmoniser l'enseignement.

Pierre MAUPOINT DE VANDEUL
Président, CFE-CGC MARINE

La réunion paritaire et tripartite organisée chaque semaine avec les organisations syndicales, les armateurs et les décideurs publics est un aspect réellement positif. Considérée comme une cellule de suivi et de crise, elle permet de faire remonter efficacement des problématiques immédiates.

Concernant la suite, un sujet important réside dans les réformes auparavant discutées. C'est notamment le cas de la réforme des branches professionnelles, où la représentation des navigants dans toutes les instances est un point de vigilance particulièrement décisif. Les navigants peuvent compter sur un dialogue social globalement plus faible que dans d'autres secteurs du maritime et ont ainsi besoin de soutien pour plaider l'existence de collèges navigants auprès des entreprises et des branches.

Les Instances représentatives du personnel (IRP) ont constitué un outil majeur dans la gestion de crise pour toutes les entreprises. Le dialogue social maintenu au sein des Comités sociaux et économiques et des Commissions santé, sécurité et conditions de travail a représenté une réelle force face à la crise. Des plans de sauvegarde de l'activité ainsi que des plans de reprise commencent à être envisagés.

Concernant les efforts de relance, trois sujets méritent d'être particulièrement évoqués :

- La mise en œuvre de corridor de relèves. Les relèves d'équipage doivent pouvoir être organisées sans entraves dans les ports stratégiques identifiés. Trop de blocages sont encore constatés à ce niveau dans certains ports du pays, comme récemment à La Réunion.
- Le déconfinement et la pratique des dépistages. À partir du 11 mai, les navigants aujourd'hui confinés vont être amenés à sortir de nouveau à l'extérieur. Il est impératif de poursuivre l'arbitrage sur le volume des dépistages qui sera l'une des clés du déconfinement.
- Les réflexions globales sur « le monde d'après ». Un travail est ouvert au niveau du CNML et permettra à toutes et tous de faire des propositions concrètes. Une attention toute particulière doit également être portée à l'échelle européenne. Certains pays de l'Est ont notamment été amenés à découdre les efforts de construction sociale acquis ces dernières années. Les enjeux liés au dumping social intracommunautaire sont, à cet égard, très importants à surveiller.

Toujours au niveau européen, une autre question réside dans le cabotage, aujourd'hui inexistant à l'échelle européenne. Le projet de pavillon européen n'a pas débouché sur grand-chose. En revanche, fixer un cadre juridique sur les eaux européennes apparaîtrait également fondamental afin de donner juridiquement la capacité de prendre des dispositions internes à l'Europe sur certaines lignes.

La formation des marins devra nécessairement faire l'objet d'une réflexion approfondie. Il serait pertinent de repenser entièrement la formation des équipages non-officiers, en intégrant par exemple davantage de formations bilingues. Il est indispensable de prioriser les formations afin ne pas mettre de barrières en sortie d'école : des formations solides et durables, même

monovalentes, pourront également permettre à la France de renforcer le niveau de compétences de ses officiers sur le marché du travail. À cet égard, il est important de maintenir le dialogue amorcé avec l'ENSM afin de continuer à travailler sur ces questions.

Enfin, la question des temps d'embarquement devra également être abordée. L'article L5542-29, et suivant du Code des transports fixe les conditions et modalités de rapatriement d'un marin qui s'imposent à l'armateur, et à l'État si défaut de l'armateur. Il fixe à 6 mois la durée maximale réglementaire. Cette durée a été utilisée, à tort, en référence dans de nombreuses communications internes entre l'État et les armateurs mais aussi publiques dans certaines communications presse.

L'effet sur les marins a été catastrophique psychologiquement car les temps d'embarquement au long cours en France oscillent entre 1 et 3 mois avec des dépassements possibles jusqu'à 4 mois dans certaines compagnies uniquement et associés à des compensations financières.

Il est donc important de rappeler que des dispositions contractuelles ou conventionnelles (accord collectif ou accord de branche), mais aussi parfois des usages bien ancrés, fixent ces temps d'embarquement maximum à des durées inférieures à 6 mois. Ces durées qui font office de références doivent être respectées, au même titre que la fin de contrat d'un CDD qui permet aussi la demande rapatriement. Le rapatriement peut, en effet, être exigé par le marin à l'issue de ces périodes négociées.

L'idéal aurait été la mise en place d'un accord de branche fixant un plafond intermédiaire autour de 3 mois et des minimas de compensation financière mais les branches maritimes ne semblent pas se montrer suffisamment pro-actives sur ce point.

Pierrick SAMSON

Secrétaire général, FNSM CGT

Beaucoup de choses sont évoquées concernant un plan de reprise et de résilience. Il est essentiel que les réflexions portent également sur une stratégie de court-terme. La question se pose de savoir comment la reprise va se passer dans les différentes branches. Celle-ci pourrait, par exemple intervenir plus rapidement pour certaines navigations (ferries, passages d'eau...).

Chaque année, l'emploi saisonnier dans les filières du maritime concerne de nombreuses personnes. Cette question devra également faire l'objet de discussions, à l'heure où certains armateurs n'osent pas embaucher de personnel.

À plus long terme, il conviendra de se concentrer sur les problématiques liées à la formation des marins.

Étienne CASTILLO

Responsable confédéral, SNIPECT/FO JEUNES

Le dialogue social s'est installé sur une base hebdomadaire malgré quelques difficultés de lancement en début de crise. Dans certains cas, le recours au droit d'alerte et au droit de retrait a parfois été le seul levier ayant permis des échanges sur la gestion de crise avec les directions. Cet aspect a pu être à l'origine d'une relative baisse de confiance entre les employeurs et les salariés, notamment sur les questions de sécurité sanitaire.

Au niveau national, s'il faut se réjouir des réunions hebdomadaires organisées avec la Direction des Affaires maritimes, le cabinet du Secrétaire d'État chargé des transports ou encore les armateurs, une démarche intersyndicale a été nécessaire pour lancer le dialogue.

Toutefois, quelques difficultés demeurent pour instaurer un dialogue social dans certaines branches. Au niveau des passages d'eau par exemple, aucune réunion ni aucun contact formel n'a eu lieu entre des représentants syndicaux et des représentants patronaux.

L'emploi saisonnier va également représenter une véritable problématique, notamment caractérisée par une réelle complexité à se projeter. La saison touristique constitue d'ailleurs l'un des sujets abordés avec les Affaires maritimes.

Dans le secteur portuaire, la crise a été relativement bien gérée. Des roulements ont pu être mis en place de manière efficace afin de maintenir au maximum les services portuaires.

Jean-Philippe CHATEIL
Secrétaire général, FOMM/UGICT/CGT

La question des relèves d'équipage est une problématique très importante. Des conséquences psychologiques ont même été constatées chez certains marins qui ont dû avoir recours à la cellule psychologique dédiée, basée à Saint-Nazaire. La situation des relèves est très inquiétante, notamment dans le golfe de Guinée. Le Registre International Français (RIF) a été interpellé pour réfléchir aux solutions pouvant être envisagées. Des discussions entre les gouvernements français et espagnols évoquent, par exemple, l'éventualité d'un hub qui pourrait être installé à Las Palmas pour assurer les relèves.

Aussi, le temps d'embarquement est une préoccupation majeure. Une durée d'embarquement de 6 mois, figurant dans le Code des transports, a été régulièrement mise en avant au cours de plusieurs réunions. Un temps d'embarquement aussi long représente un risque important de démissions et nuit grandement à l'attractivité de la profession.

Un autre enjeu concerne les équipements et la protection sanitaire du personnel. Si la question des tests risque d'être évoquée tardivement, un manque d'information demeure concernant les commandes de masques et de gels effectués par le Cluster Maritime Français.

Au niveau des flottes, il pourrait être indispensable de relancer la flotte stratégique pour se prémunir contre le risque de perdre en compétences. Un « joint act » européen permettrait de protéger l'ensemble du système maritime dans les eaux européennes à l'instar de ce qui existe dans de nombreux autres pays (Chine, USA, Inde, Indonésie, Brésil, Australie, Nouvelle-Zélande...). Il faudra définir complètement les eaux européennes afin de conserver les équipages et les compétences.

Un dernier aspect concerne l'amélioration du niveau de la formation supérieure maritime (professeurs de l'enseignement supérieur et agrégés pour les matières non-maritimes, militaires ou officiers de la marine marchande pour les enseignements maritimes, coopération avec les autres écoles européennes...). Le salaire proposé aux officiers de la Marine marchande invités à enseigner à l'ENSM pourrait également être revu à la hausse pour améliorer la qualité de la formation.

LE VOLET ENVIRONNEMENTAL

Mercredi 15 avril 2020

ONG ENVIRONNEMENTALES DU MARITIME

En absorbant plus de 90% de la chaleur produite par les activités humaines et en générant près de la moitié de l'oxygène que nous respirons, l'océan nous fournit des services écologiques essentiels. Le dernier Comité interministériel de la mer a fixé des objectifs ambitieux en matière de protection de l'océan et de sa biodiversité (0 déchet plastique en mer en 2025, 100% des récifs coralliens protégés par une aire marine en 2025, protection des cétacés, 0 artificialisation nette du territoire...). La réponse apportée à la crise devra permettre de maintenir ce cap, en associant dans un même combat les défis économiques et écologiques.

Antidia CITORES

Responsable campagne, lobbying et contentieux, SURFRIDER FOUNDATION EUROPE

Surfrider est une ONG de 45 à 50 salariés répartis sur trois pays. Certains sont situés en Espagne, d'autres en Belgique et en France, ce qui complique l'organisation en interne. Les calendriers de confinement ne sont effectivement pas identiques dans chaque pays.

Le télétravail a été proposé aux équipes 3 jours avant le confinement français afin d'en anticiper la mise en place. L'association, déjà habituée à travailler à distance, a également renforcé sa communication interne pour une meilleure coordination.

Sur le plan économique et financier, aucune difficulté matérielle n'est à signaler. Certains segments d'activité restent toutefois suspendus, à l'exemple des activités d'animation et d'événementiel (environ une dizaine de salariés). Les activités de l'association sont également impactées par l'annulation ou le report d'un certain nombre d'événements et de conférences extérieures (SDG14, UICN...). Les réunions de négociations sur le transport maritime à l'OMI sont également reportées avec de forts délais qui risquent de retarder encore davantage des décisions très attendues par le milieu associatif.

La fréquence des conseils d'administration est désormais hebdomadaire afin de gérer au mieux la crise. L'association ne déplore, à ce stade, aucune baisse des adhésions ni aucun mouvement au niveau des partenaires mais reste très attentive à leurs évolutions. Aussi, Surfrider a interpellé les décideurs publics sur des questions liées aux subventions. Il s'agissait notamment de s'assurer de leur maintien et de demander à en accélérer le versement afin de soutenir la trésorerie.

En France, Surfrider a également fait appel au dispositif d'activité partielle au début du mois d'avril. Le dispositif a été mis en place la semaine dernière, bien que les charges de travail demeurent importantes. Pour ses salariés en chômage partiel, l'association a pris la décision de compenser financièrement la différence avec les 84% de rémunération garantis par le dispositif.

L'importante charge de travail s'explique, entre autres, par la recrudescence des besoins en matière de lobbying. L'association a pu constater une augmentation sensible du lobbying des industries du plastique au niveau européen afin de demander une régression sur la législation plastique. Surfrider est donc fortement mobilisée pour répondre à ces initiatives et signaler les impacts des matériaux plastiques dans le contexte pandémique actuel.

En Asie, de plus en plus de déchets liés à la crise du covid-19 sont d'ailleurs constatés sur les plages et dans les cours d'eau. Il faut faire preuve d'une attention extrême sur les conséquences environnementales de cette crise.

L'association essaie également de se positionner sur « l'après crise ». Les sollicitations sont nombreuses et le conseil d'administration a fait le choix de communiquer un positionnement politique marqué pour encourager la remise en question des modèles économiques dans les plans de relance.

La notion « d'éco-conditionnalité » pourrait s'avérer particulièrement inspirante dans les réflexions portant sur la relance :

- Dans le secteur de la construction navale, par exemple, la transition écologique pourrait se décliner dans tous les aspects de l'activité (construction, éco-conception, démantèlement...) dans le cadre d'un chantier naval européen et compétitif.
- L'éco-conditionnalité pourrait également concerner les alternatives aux propulsions fioul. Sur ce point, il convient d'interpeller l'État mais aussi les banques et les milieux de la finance qui contribueront à financer l'économie de demain. Surfrider lancera prochainement un label « Green Marine Europe » sur le transport maritime, qui pourra servir de grille de lecture à cette éco-conditionnalité.
- Les réflexions concernant l'avenir de la pêche sont également importantes. Le verdissement des flottes est certes nécessaire, mais la question de l'exploitation des ressources ne doit pas être laissée de côté. Le renouvellement de la flotte ne doit pas avoir pour corollaire de décupler l'exploitation des ressources.

Pendant comme après la crise, les îles et le fonctionnement insulaire ont beaucoup de chose à nous apprendre. Habitues à une certaine forme de confinement, elles ont appris à adopter des moyens de résilience et d'adaptation particulièrement inspirants.

Patrick DEIXONNE

Chef de mission, EXPÉDITION 7ÈME CONTINENT

L'association ne compte qu'un seul salarié. Tout le financement étant mobilisé pour les expéditions de terrain, le bateau reste à quai tant que les financements sont bloqués. Le secteur public représente, quant à lui, environ 8% des financements de l'association.

S'agissant d'un organisme essentiellement orienté vers le travail de terrain, la situation actuelle a des conséquences immédiates sur les projets à venir et sur l'ensemble des personnes qui y sont associées.

L'association constate également une montée en puissance des lobbies du plastique depuis le début de la crise. Un article est en cours de rédaction afin de répondre à ce phénomène.

Concernant les efforts de relance, il apparaît indispensable que l'environnement figure parmi les vainqueurs de cette crise.

Élodie MARTINIE-COUSTY

Pilote du réseau Océan, Mers et Littoraux, FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

FNE est une grande fédération nationale comptant une cinquantaine de salariés à Paris. Toutefois, les 3 500 associations regroupent près de 1 000 salariés dont beaucoup sont en missions de service public (prévention, sensibilisation, gestion d'aires protégées...). L'ensemble des directeurs d'associations ont pris les mesures nécessaires pour les salariés (télétravail ou chômage partiel).

Des réunions régulières avec les cabinets d'Élisabeth Borne et de Gabriel Attal sont organisées. Quelques inquiétudes demeurent, cependant, concernant d'éventuels décalages entre les annonces du gouvernement et la réalité du terrain. Le milieu associatif représente des centaines de milliers d'emplois et ne doit pas être oublié dans la gestion de crise. Il participe directement au maintien du lien social dans les territoires. Pour ces raisons, il est essentiel que l'État puisse mieux considérer les actions de ces associations et mieux prendre en compte les difficultés actuelles du tissu associatif.

Pendant cette période, certaines choses restent toutefois positives. Par exemple, le Groupe de recherche sur les cétacés profite de ce moment de calme pour mener un état des lieux de la présence des cétacés à cette période de l'année. La période offre donc une opportunité pour mieux étudier les populations de cétacés et leurs habitudes en l'absence d'activité humaine.

La question se pose également de savoir si les mesures actuelles de la qualité de l'air, de l'eau et de la biodiversité pendant le confinement correspondent aux objectifs fixés par l'accord de Paris. Cela permettrait aux entreprises de prendre conscience du niveau de qualité vers lequel nous devons tendre.

Tout l'enjeu des réflexions sur la relance, auxquelles les associations sont associées, consiste à identifier les secteurs à soutenir en priorité dans le plan de relance. Par exemple, les « gros pollueurs » pourraient ne pas être soutenus à la hauteur de ce qu'ils ont pu l'être auparavant.

Le milieu associatif se réjouirait que les parlementaires puissent participer à mettre en place une véritable éco-conditionnalité des aides de relance. Force est de constater que le maritime a beaucoup de chemin à parcourir en matière de transition écologique. Les associations seront pleinement mobilisées pour accompagner les filières qui ont besoin de fortes transformations.

Il est également essentiel que les établissements bancaires, y compris les banques des territoires, soutiennent l'économie dans un esprit de « green deal » ou de « blue deal ».

L'enjeu sera également de construire des régions plus résilientes. Il faut s'inspirer de l'idée selon laquelle l'activité économique ne peut être efficace qu'en se basant sur l'écologie, elle-même à l'origine des ressources utilisées pour produire. Actuellement, on estime que la résilience des territoires et l'autonomie alimentaire de la France n'est que de 2%. Les territoires

français disposent pourtant de nombreux atouts, mais les subventions à l'export sont excessives alors même que l'on pourrait mobiliser cette production pour mieux consommer sur l'ensemble du territoire.

Le défi sera donc de rebâtir, ensemble, des économies plus résilientes. Une question soulevée par le Comité France Océan est de travailler sur un projet de Grenelle « de l'après », un plaidoyer pour de nouveaux modèles économiques maritimes d'après crise.

Concernant l'éolien en mer, les projets en Manche/Mer du Nord sont stoppés à ce stade mais devraient reprendre en juillet. La question de la planification n'est, d'ailleurs, pas suffisamment abordée. La planification établie dans le cadre des DSF doit également concerner les énergies marines renouvelables. Le redémarrage du débat public autour de la façade Manche/Mer du Nord devra nécessairement intégrer ces aspects.

Jeudi 23 avril 2020

ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES ET TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

L'avenir énergétique de la France est assurément lié aux énergies marines renouvelables (EMR). Éolien en mer, hydrolien, énergie marémotrice, houlomotrice ou encore énergie thermique des mers sont autant de possibilités pour concrétiser l'objectif de porter à 33% la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique, et à 40% dans la production d'électricité. Après la crise, une politique plus ambitieuse en matière d'EMR et d'énergie moins polluante (comme le GNL) donnera les capacités à la France d'accélérer la transition énergétique du pays et des filières du maritime.

Patrick CORBIN

Président, PLATEFORME GNL/ASSOCIATION FRANÇAISE DU GAZ

Toute la filière gazière a assuré la continuité de l'activité et de l'alimentation en gaz de toute la France au cours de la période que nous traversons. Ce point mérite d'être salué. Aussi, la filière gaz, en dépit de difficultés notamment du côté des fournisseurs, n'a pas eu recours à l'activité partielle. Les entreprises du gaz ont gardé tous les salariés à leur charge.

Les activités régulées se caractérisent aujourd'hui par des coûts supplémentaires liés à la continuité de l'activité. Les recettes sont inférieures : les ventes de gaz, notamment dans le milieu industriel, ont baissées de 40%. Il s'agira de voir comment cette baisse peut être prise en compte par la suite.

Le gaz renouvelable, le biométhane, fait l'objet de discussions avec le Ministère de la Transition écologique et solidaire pour obtenir quelques souplesses sur les périodes de 3 ans (de la décision à la commercialisation du gaz).

Cette crise aura un impact important sur les fournisseurs alternatifs et une restructuration du marché n'est pas à exclure. Les fournisseurs alternatifs sont des métiers à très faible marge et le risque d'impayés monte énormément avec le report de factures. La problématique du débouclage des contrats à prix fixe, souvent abordée dans le secteur de l'électricité, est également un point de vigilance pour la filière gazière.

Quelques propositions, dans l'axe de la transition écologique, sont préparées pour le MTES. L'idée est d'identifier les propositions susceptibles de s'ancrer encore plus fortement en termes de souveraineté économique avec des technologies disponibles sur le territoire français (GNV pour le transport terrestre, GNL pour le transport maritime notamment) ; et au potentiel d'emploi important. Une relance de la rénovation énergétique pourrait être envisagée, en tant que bassin d'emploi considérable dans les territoires. Des propositions seront également faites au titre du gaz renouvelable.

Autrement dit, les propositions privilégieront des mesures dont la mise en œuvre sera rapide et qui permettra à la fois d'augmenter la souveraineté économique du pays et de créer des emplois.

En réponse à Jean-Marc Lacave, la mise à disposition du biométhane dans le secteur du shipping s'inscrit dans le cadre des garanties d'origine qui, selon la loi, doit être organisée par l'État. Les échos qui reviennent évoquent, il est vrai, que le biométhane gazeux produit aujourd'hui ne pourrait pas aller au shipping voire même au GNL destiné aux camions. Cela pose d'autres problèmes de compétition sur le transport terrestre de marchandises. Il y a eu une demande pour que le biométhane gazeux puisse être utilisé à la fois sous forme gaz et sous forme GNL pour le transport terrestre. Mais c'est encore une vraie difficulté pour le transport maritime, où la position aujourd'hui consiste à dire oui au bioGNL pour le transport maritime à condition qu'il le soit à l'origine et non sous forme de biométhane gazeux.

Jean-Louis BAL

Président, SYNDICAT DES ÉNERGIES RENOUVELABLES

La Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) ont été publiées aujourd'hui. La PPE telle qu'elle a été publiée ne répond pas aux attentes concernant le gaz renouvelable. Si ce document avait été élaboré à la lumière de la crise actuelle, les approches et les objectifs seraient probablement différents. Il faut se préparer à réévaluer cette PPE sur les questions de gaz renouvelable. Les énergies marines offrent, quant à elle, des perspectives réjouissantes car les objectifs auparavant réévalués ont été confirmés dans le décret récemment publié.

Un point s'impose sur la situation actuelle des projets. À Saint-Nazaire, les grands équipementiers sont à pied d'œuvre. L'usine de General Electrics à Saint-Nazaire continue à produire les nacelles et les génératrices, de même que l'usine de pales de Cherbourg. Des inquiétudes demeuraient sur les chantiers de l'Atlantique, mais ceux-ci devraient reprendre leurs activités dès la semaine prochaine. Plusieurs projets doivent encore être purgés de recours. Le Conseil d'État prend du retard sur les jugements à venir donc des délais supplémentaires sont à prévoir concernant ces projets.

Pour la sortie de crise, la grande crainte reste que le calendrier d'appel d'offre tel que défini par la PPE soit très difficile à tenir. Les procédures séquentielles (débat public, études préalables menées par l'État, procédure de dialogue concurrentiel) doivent parfois s'étendre sur de longues périodes. Les études de vent peuvent, par exemple, s'étaler sur une année. Comme les débats publics ont été suspendus ou pas encore lancés du fait de la crise sanitaire, rester sur de telles procédures séquentielles ne permettra pas de tenir le calendrier.

Cet aspect est très problématique pour la filière industrielle derrière ces projets. Cela risque d'apporter un important trou d'air dans leur programmation. Il est indispensable que les différentes procédures citées puissent être lancées en parallèle. Par exemple, les études de vent pourraient être lancées dès que cela sera possible au regard de la crise sanitaire. Aussi, le choix des consortiums pour participer au dialogue concurrentiel ne doit pas attendre la fin du débat public. Pour gagner du temps dans les recours, il faudrait n'avoir qu'un seul niveau avec le Conseil d'État en premier et dernier ressort.

Des contributions ont été élaborées au niveau du Comité stratégique de filière des industries de la mer et parallèlement, d'autres ont été apportées au sein du Comité stratégique de filière des nouveaux systèmes énergétiques. Il a fallu veiller à la cohérence des analyses en matière

d'énergies marines renouvelables. Cela inclut également une contribution sur le gaz renouvelable.

Concernant les énergies marines renouvelables, autres que l'éolien en mer, une insatisfaction demeure à l'égard de la PPE concernant l'hydrolien. Aucun objectif n'est cité en la matière. Néanmoins, il est reconnu que l'hydrolien a une marge de progression et qu'il sera possible de revenir dans le futur sur des objectifs plus ambitieux. La Loi Énergie Climat permet des ouvertures : nous pourrions ouvrir des appels d'offre sur des technologies innovantes, et il existe des financements européens disponibles qui permettraient d'installer des fermes pilotes, perspective jusqu'ici abandonnée. Il faudrait y revenir car des marges de progression sont réels et la prochaine PPE devrait avoir des objectifs commerciaux et industriels sur l'hydrolien.

Anne GEORGELIN

Responsable des filières EMR, SYNDICAT DES ÉNERGIES RENOUVELABLES

La situation pour les premiers projets est globalement sous contrôle même si l'impact pourrait être important pour les projets en développement du fait de la suspension des périodes de recours et du ralentissement du processus logistique.

La grande crainte est de compromettre l'avenir au vu du calendrier ambitieux fixé par la PPE. Le risque, aujourd'hui, serait de prendre 2 à 3 ans de retard sur les procédures. Il faut réellement réfléchir à passer de ce mode séquentiel à des étapes « parallélisées » entre le débat public, le début des procédures de mise en concurrence et le lancement des études.

Une autre proposition serait d'obtenir des gains de temps pour la phase de débat public, actuellement très chronophage. Pour des projets qui ont déjà fait l'objet d'une concertation au niveau du public, il faudrait organiser une autre forme de concertation et non pas un débat public à part entière. Cela permettrait de gagner au moins 6 mois.

François LAMBERT

Délégué général, GICAN

L'évolution de la situation est plutôt positive par rapport à ce que l'on a pu constater ces dernières semaines.

Pour les chantiers navals, les premières difficultés ont été résolues pour la plupart avec le recours au chômage partiel. Cette période a été mise à profit pour appréhender au mieux le temps d'après. Un important travail a été fait sur les conditions sanitaires du personnel après crise. Cela donne lieu à des reprises progressives, à l'exemple des Chantiers de l'Atlantique où les activités reprendront à compter du 27 avril. Du côté de Piriou, Socarenam ou encore CMN, la situation est relativement homogène : on estime l'activité à environ 30-40%. Naval Group compte 5 000 personnes en télétravail sur 13 000. Tout cela permettra d'être opérationnel au maximum à compter de la mi-mai.

Pour l'après, de multiples canaux existent pour faire remonter les plans de relance. Ces canaux gagneraient à être un minimum harmonisés afin d'optimiser les réflexions. Le principal sujet pour la filière réside dans les freins qui demeurent pour la reprise à court terme et notamment

pour la difficulté à produire. La question des restrictions de mouvements en Europe et du retour des travailleurs détachés sur les chantiers est particulièrement problématique.

Des difficultés sont également constatées, liées à l'engorgement de certains ports.

Une série de propositions de relance a été communiquée au Conseil national de l'industrie : libre circulation des travailleurs, accès à certaines mesures de trésorerie, relance par les commandes, accélération et confirmation de la commande publique, mise en place de mesures de soutien à la commande privée, accélérer les plans d'investissements notamment en R&D et dans le domaine numérique. Il conviendra également, dans un deuxième temps, de se protéger contre certaines offres publiques d'achat extra-européennes et relativement agressives.

Jean-Marc LACAVE
Délégué général, ARMATEURS DE FRANCE

La difficulté majeure réside largement dans le transport de passager. Des difficultés existent dans le vrac ou les conteneurs, mais les ferries, les passages d'eau, les croisières etc... sont quasiment à l'arrêt. Sur le transmanche, les discussions doivent déboucher avec le Royaume-Uni sur un traitement cohérent de part et d'autre de la Manche bien que cela reste particulièrement difficile.

Un deuxième sujet de crispation concerne les vouchers/remboursement des billets. Là encore, le débat est très complexe avec les États et les institutions européennes. Pour l'instant, les échanges avec les administrations se présentent plutôt positivement. La saison touristique est un point de vigilance majeur.

Concernant la relance, l'environnement restera une priorité. Le monde des armateurs ne souhaite pas baisser la garde sur la dynamique et la vitesse de la transition écologique.

Un certain nombre de propositions ont été esquissés au sein du bureau d'Armateurs de France pour la relance. Il faut bien distinguer la relance d'un côté et la crise de l'autre (PGE, chômage partiel et autres mesures nationales). Malgré d'éventuels ajustements nécessaires pour les spécificités du shipping, l'esprit et la nature des mesures de soutien est un bon fondement sur lequel travailler.

Sur la relance, il faut prendre l'image d'un trépied qui correspond à l'ensemble du dispositif d'encadrement du shipping français. Les pieds du trépied s'érodent et gagneraient à être retravaillés et reconsolidés. Des propositions vont être formulées à cet égard. La transition écologique va engendrer des coûts et le trépied devra permettre de supporter un poids plus lourd. Le shipping pourrait coûter en investissement 20% plus cher qu'auparavant. Aujourd'hui, la base du trépied ne repose plus sur du béton mais sur du sable car les fondements ont été extrêmement fragilisés par la crise. Le plan de relance propre à l'après-crise consistera à durcir ces bases. À cet égard, des propositions concernent notamment deux grands volets :

- Un volet souveraineté et solidarité : une flotte capable d'assurer durablement l'approvisionnement national dans toutes les marchandises nécessaires (de l'énergie jusqu'aux conteneurs). Cela implique notamment de revisiter la loi de 1992 qui a uniquement porté sur le pétrole brut. On voit, aujourd'hui que cela n'est pas suffisant.

- La question du refinancement de la flotte. De nombreuses entreprises sont endettées avec des bateaux achetés il y a plusieurs années. Pour cette flotte là comme celle de demain, il s'agira d'élargir les bases fiscales afin de ne pas compter uniquement que sur les banques mais une population bien plus large de gens disponibles à l'investissement maritime et permettre de trouver les ressources nécessaires.

Ce ne sont pas des dispositifs inventés pour l'occasion, mais il s'agit de retravailler, reconsolider, élargir et optimiser ce qui existe déjà.

Enfin, quelques inquiétudes doivent être évoquées concernant le GNL. La mise en disposition du biométhane liquide dans le secteur du shipping présente quelques difficultés. Le GNL est une technique de premier pas, mais le second pas sera le biométhane avant d'avoir du biométhane de synthèse. Il ne faudrait pas que le biométhane soit fermé au secteur du shipping comme cela semble se profiler.

Étienne POURCHER

Coordinateur national, OBSERVATOIRE DES ÉNERGIES DE LA MER

L'Observatoire des énergies de la mer a montré que la filière des énergies marines, bien qu'émergente, crée des emplois et atteint un bon niveau de compétitivité avec une grande part de son chiffre d'affaire à l'export. Aujourd'hui, les usines de turbines de Saint-Nazaire et de pales de Cherbourg continuent de fonctionner dans des conditions sanitaires très strictes.

Dans cette phase de crise, il est important de garder à l'esprit qu'au sein de cette filière émergente en France, le moindre changement de conjoncture peut avoir des conséquences rapides et très lourdes en matière d'emploi.

Pour la sortie de crise comme pour la suite, il sera nécessaire d'assurer un continuum de projets. Les projets français déjà attribués doivent être assurés avec un calendrier compatible avec la filière industrielle. La question du respect du calendrier est très importante et un réajustement des phases serait nécessaire.

La PPE, aussi ambitieuse qu'elle soit et bienvenue pour rattraper le retard français, reste encore en deçà de nos pays voisins ou dans le reste du monde. Il y a une vraie dynamique mondiale et il est possible de s'appuyer dessus pour une relance respectueuse de l'environnement et créatrice d'emplois dans nos territoires. Avec la crise du covid-19, les sujets d'autonomie énergétique et de souveraineté européenne sur ces thématiques sont devenus prépondérants. Il faut être en mesure d'atteindre une fourniture d'électricité tout à fait autonome, à laquelle il est possible de parvenir notamment grâce aux énergies marines ; et une fourniture industrielle de la façon de produire ces énergies qui nous permette une souveraineté européenne.

Un des points d'attention particulier, pour les grandes entreprises notamment, est de s'assurer que les fournisseurs puissent livrer les composants en temps et en heure. Cela suppose d'avoir de la visibilité et un soutien apporté à toute la chaîne de valeur française. La recherche publique peut également être un élément important au niveau européen pour la relance.

Sur les réseaux, l'interconnexion des marchés européens permettra aussi à l'Europe d'atteindre sa souveraineté économique.

Jean CAHUZAC
Président, EVOLEN

Un très grand nombre de sociétés parapétrolières s'orientent aujourd'hui vers la transition énergétique.

La montée en puissance au niveau des activités en France, en particulier concernant les éoliennes en mer, et la continuité des opérations sont deux points essentiels.

Pour garantir des emplois et construire une industrie performante, il y a des problèmes à court terme mais il faut surtout construire cela sur la durée. Cela implique une continuité d'opérations. Réfléchir à ce qui pourrait être fait pour respecter les plannings des appels d'offre et les décisions sur les nouveaux projets est absolument essentiel. Autrement, le retard de la France dans le domaine des éoliennes offshore n'ira qu'en s'accroissant et des risques énormes se profileront pour la filière française.

Comment les sociétés peuvent se préparer à la relance ? Pour beaucoup, elles n'ont pas cessé leurs activités. Ce n'est pas forcément inutile de voir ce qui a déjà été fait dans d'autres pays européens où l'environnement est relativement le même au niveau industriel. Une difficulté en France réside dans l'impact plus marqué de la crise, en comparaison avec certains pays nord-européens. Ceux-ci ont naturellement été en mesure de lancer un certain nombre de choses que nous n'avons pas encore pu faire, mais nous sommes maintenant en mesure de recommencer les opérations tout en respectant les consignes sanitaires.

Un point est absolument essentiel : l'amélioration de la coordination au niveau européen sur la mobilité des gens (en particulier les intérimaires et les personnes en provenance d'Europe de l'Est ou d'ailleurs). Depuis plus d'un mois, quelque chose de semblable est fait en Norvège. Des chantiers de fabrication ont été rouverts avec les mesures de sécurité qui s'imposent, avec du personnel local et du personnel provenant du reste de l'Europe. Nous sommes aujourd'hui capables de faire la même chose.

Au niveau de l'exécution des projets, l'industrie peut redémarrer. Autre parallèle avec l'étranger pour souligner ce que nous sommes également capables de faire, le projet Vattenfall a été lancé ce matin avec une installation en 2021-2022 de 1,5 GW avec des fabrications purement européennes (hollandaises et britanniques). Post confinement, avec les actions et le support de coordination au niveau des mobilités et du règlement de travail, nous pouvons faire la même chose en France et cela serait dommage de rater cette opportunité. La filière est prête à relever le défi.

Emmanuel-Marie PETON

Responsable Transformation & Innovation, CLUSTER MARITIME FRANÇAIS

La Coalition pour la Transition écologique et énergétique du maritime a été lancée en décembre 2019 aux Assises de l'économie de la mer. Un certain nombre de livrables et de réalisations ont été prévues par cette coalition, menée en partenariat avec l'ADEME. Les membres, comme les partenaires, sont tous sur le pont et mobilisés plus que jamais. Cet écosystème d'acteurs a travaillé ensemble pour formuler des propositions.

L'idée était de dresser un panorama qui permettrait à tous les acteurs concernés par la transition énergétique de comprendre, d'ici à 2050, comment les choses sont susceptibles d'évoluer pour faciliter la rencontre entre les porteurs de projets et ceux qui ont des solutions.

La coalition est désormais au service de la relance de l'industrie. Deux angles sont particulièrement envisagés et seront validés le 30 avril lors d'un prochain échange avec les entreprises partenaires :

- Dans le cadre du plan de relance en lien avec la transition énergétique, quelles sont les entreprises et activités essentielles à préserver et à sauver en priorité ? L'idée est également de comprendre, au travers de cela, celles qui participeront activement à la transition énergétique. Cinq priorités sont identifiées : le GNL/BioGNL l'hydrogène avec des projets parfois immédiatement mûrs et qui pourraient être lancés avec des résultats concrets ; l'électrique ; le stockage ; et les enjeux porteurs associés (implantations territoriales des grandes entreprises de l'énergie qui développent des projets maritimes, de mobilités terrestre et urbaine).
- Le deuxième angle consiste à préparer la deuxième sortie de crise. Il est essentiel de s'assurer que ces activités critiques, au service de la transition énergétique, puissent maintenir de l'emploi et du savoir-faire.

Un appel est lancé aux acteurs et partenaires : quels sont ces projets matures susceptibles de porter leurs fruits ? Des échanges ont, par exemple, eu lieu avec l'administration des flottes portuaires : des dispositifs pourraient être mis en place dans les agréments portuaires pour pousser des remorqueurs vers des nouvelles technologies immédiatement disponibles. Ce cas précis est un exemple de projet pour lequel des financements pourraient être trouvés.

Une fois que l'on identifie ces projets, l'idée est de les accompagner sur les plans financiers et réglementaires y compris à l'échelle européenne. La Coalition est à la disposition des acteurs pour parler de ces projets et réfléchir à la façon dont ils peuvent servir à un plan de relance.

Mardi 28 avril 2020

TRANSPORT MARITIME : LA PROPULSION PAR LE VENT

Face à la nécessité de mettre le cap vers un transport maritime décarboné, le vent constitue l'une des solutions immédiatement disponibles pour accélérer la transition énergétique du maritime. La filière de la propulsion par le vent, en pleine émergence, représente une opportunité à saisir pour la France d'occuper une position de leader européen voire mondial en la matière. Fort d'un écosystème diversifié et dynamique d'acteurs et de technologies uniques, notre pays doit maintenant tendre la main vers les projets d'avenir qui lui permettront de concrétiser ses objectifs environnementaux.

Stéphanie LESAGE

Directrice juridique et Secrétaire générale, AIRSEAS

Il est fondamental de repartir sur un secteur maritime qui intègre la transition énergétique. Les acteurs de la propulsion vélique sont attentifs à un geste clair de la part du gouvernement et des autorités pour la mise en place de mécanismes en ce sens. À ce jour, les dispositifs disponibles ne sont pas limpides et la filière est amenée à se tourner vers les fonds européens plutôt que les financements publics étatiques.

Nous sommes à un moment clé. Cela implique de faire des choix et de ne pas répéter les erreurs commises lors des crises précédentes. Les aides étatiques sont indispensables au soutien d'un certain nombre de secteur mais il apparaît aujourd'hui nécessaire de les conditionner à la transition écologique. Il faut voir le contexte actuel comme une opportunité pour la propulsion vélique de pouvoir se déployer et se développer afin de représenter un atout majeur pour la France dans la transition écologique et énergétique du secteur maritime.

La position de la France au niveau de l'OMI est de promouvoir la réduction de la vitesse et de remplir les objectifs environnementaux, quels que soient les moyens. Il n'y a pas de mise en avant de solutions technologiques particulières dans la position française. La filière vélique présente une opportunité très importante pour remplir les objectifs environnementaux recensés par l'OMI. La propulsion par le vent représente l'une de ces solutions, mais elle a besoin de plus de visibilité et a besoin de relai.

Florent VIOLAIN

Président, WIND-SHIP

La propulsion par le vent œuvre pour la transition écologique et énergétique de notre société et particulièrement du secteur maritime. Les acteurs de la filière soutiennent la coalition menée par le Cluster Maritime Français en ce sens.

L'association Wind Ship regroupe aujourd'hui essentiellement des start-ups, des PME, des TPE, aux projets innovants et généralement très capitalistiques. Ces projets ont besoin de lever

des fonds et d'emprunter. Dans ce cadre, le filtre d'analyse couramment mis en place porte à regarder la crédibilité de l'entreprise concerné ou à laquelle le capital est apporté. Plusieurs leviers existent pour augmenter la crédibilité des start-ups et des PME considérées comme risquées du point de vue des investisseurs. L'une des solutions serait notamment d'obtenir une garantie d'État non rémunérée aux taux demandés actuellement. Cela permettrait aux projets œuvrant à la transition énergétique de lever ce verrou et ainsi de garantir le développement du projet.

Un autre sujet d'analyse de risque sur des projets de ce type concerne le cash-flow (flux de trésorerie). Là encore, l'État a un rôle à jouer à différents niveaux afin de s'assurer, par exemple, que les commandes publiques prennent en compte une forte part de transition écologique et énergétique et ainsi permettre que la flotte gérée par l'État puisse avoir une composante environnementale très forte. Cela permettrait aussi, pendant un certain nombre d'années, d'apporter des premiers revenus à des entreprises qui ensuite seraient capables de se positionner sur un certain nombre d'enjeux dans la marine « privée ». Un meilleur soutien des premières entreprises et des premiers armateurs à se positionner sur la décarbonation de leurs activités figurerait donc parmi les effets bénéfiques du rôle joué par l'État. D'autres leviers pourraient également agir sur cette perception du risque et ainsi permettre à ces entreprises de gagner en crédibilité, en cash-flow et de se projeter sur du long-terme.

Le cas des énergies renouvelables après la crise de 2008 et la baisse du baril en 2014 offre une illustration particulièrement intéressante. Les projets renouvelables ayant bénéficié d'un fort soutien de l'État, ces deux périodes successives n'ont pas forcément entraîné une baisse de projets, en tous cas sur le réseau électrique. Cela a également permis à de nombreuses entreprises du secteur pétrolier de survivre, en partie grâce à des projets publics d'éolien en mer sur certains pays.

La période que nous vivons est le moment de répondre aux besoins de solutions pour accélérer la transition écologique et énergétique.

Une des grandes différences entre les paysages français et extérieur réside également dans la diversité du type d'acteur. Des entreprises comme TOWT et NEOLINE représentent un nouveau type d'armateurs qui n'existent pas forcément dans d'autres pays. C'est aspect est précisément ce qui permet d'aller plus loin. Ces acteurs sont pionniers et amènent une nouvelle voie très complémentaire. Cette nouvelle voie permet de porter l'ensemble de la filière, aussi bien au niveau technologique que pour convaincre des armateurs conventionnels d'aller plus loin. La diversité des acteurs est un atout essentiel pour la France et n'est présente que dans très peu de pays.

Lise DETRIMONT
Pilote/Coordnatrice, WIND SHIP

L'association a essayé de se mobiliser pour écouter l'ensemble des membres et ainsi faire remonter les difficultés rencontrées face à la crise. Aujourd'hui, un risque majeur est le ralentissement de l'implication des grandes entreprises et des grands chargeurs dans les projets qu'ils avaient portés jusqu'alors ou dans lesquels ils avaient l'intention de s'impliquer.

Plus concrètement, certaines entreprises ont des difficultés d'accès au dispositif de Prêt garanti par l'État (PGE). Certains établissements bancaires peuvent se montrer réticents à l'idée

d'accorder cet appui financier aux acteurs de la filière. Il ne faut pas oublier que ce tissu de start-ups et de PME s'inscrit en amont de tout un tissu industriel, capable de construire ces technologies. Si la R&D en la matière se trouvait également ralentie, certains acteurs pourraient être amenés à se tourner vers des concurrents qui progressent rapidement en installant, par exemple, des démonstrateurs comme c'est le cas en Europe du Nord ou en Asie. Alors que la France pourrait dès aujourd'hui occuper une place de leader en la matière, c'est là un risque réel pour notre pays qui dispose de tout ce tissu économique de start-ups et d'industries.

Des travaux sont en cours afin d'analyser, sur l'ensemble du territoire, ce tissu industriel afin d'identifier les besoins, de compléter la chaîne de valeur de la propulsion par le vent et être en capacité de compter sur quelque chose de complet qui permettrait de faire de la France ce leader à l'échelle mondiale. Les acteurs avancent sur cet aspect, mais l'accompagnement et le soutien de l'État resteront décisifs. Si les acteurs pionniers de cette chaîne ne sont pas en capacité de tenir et n'ont pas une visibilité d'investissements assez rapide, la filière continuera d'être en situation de risque.

Les concertations avec l'ensemble des acteurs publics et privés concernés se poursuivent. Une mission du gouvernement dans le cadre de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) devrait être déclenchée sous peu. Elle portera sur l'analyse de l'opportunité de soutenir une filière de fret maritime propulsée par le vent.

En France, la concentration des projets est assez impressionnante par rapport à d'autres pays. En Europe du nord, quelques sociétés avancent assez vite en équipant des démonstrateurs afin de donner des résultats validés par des organismes externes et ainsi convaincre les armateurs, les chargeurs etc. Ces technologies qui auront convaincu le marché seront ensuite produites de manière industrielle, entraînant ainsi une baisse des coûts de production et finalement prendre le pas sur toutes celles qui sortiront après.

En Finlande, les subventions de l'État ont largement contribué à permettre à Norsepower d'avancer dans leurs projets. C'est également le cas dans d'autres pays européens comme aux Pays-Bas et en Norvège où l'État se mobilise.

La France peut compter sur un ensemble de start-ups et de technologies développées dans le pays et nulle part ailleurs. Cela permet d'avoir une offre suffisamment large pour s'adapter à différentes typologies de navires, avec le tissu de production et l'équipement industriel nécessaire. À ce stade, la France peut donc réellement devenir un fer de lance pour porter la propulsion par le vent à l'échelle européenne voire mondiale, mais elle n'équipe pas encore de navires.

Quelques projets commencent à émerger en Asie, mais sont a priori encore en phase d'approbation. L'association Wind Ship fait partie de l'International Wind-Ship Association (IWSA) donc dispose de cette visibilité sur l'évolution des projets à l'échelle internationale.

Bruno TOUBIANA
Directeur, CWS MOREL

Dans le cas de CWS, la société participait à un appel à projet européen avec un consortium d'une douzaine d'entreprises guidé par un armateur français. Le budget de l'appel à projet s'élevait à près de 10 millions d'euros, entièrement financé par l'Union européenne. Si le projet

concernait initialement 30 participants, une sélection de 8 consortiums a été retenue pour finalement n'en financer que 4, dont celui de CWS.

Le projet était basé sur la mise en construction d'un nouveau bateau sur lequel serait testé un certain nombre de solutions innovantes et écologiques. Du fait de la crise du covid-19, l'entreprise a dû suspendre cette construction et le projet a donc été abandonné. Cela aurait représenté une occasion unique de mettre en œuvre de manière concrète ces solutions sur un navire. C'est un exemple d'impact de la crise pour l'entreprise et pour les acteurs de la filière qui ne peut pas être compensé par des dispositifs d'aides comme le PGE.

Dans ce contexte, pouvoir bénéficier d'un geste de la part du gouvernement et des donneurs d'ordre en matière de financements et de garanties permettrait d'encourager le développement des projets à venir.

Grégoire THERY

Responsable affaires publiques et développement, TOWT

Un premier constat qui mérite d'être évoqué réside dans le manque d'accompagnement pro-actif de l'État pour soutenir l'émergence d'une filière vélique. Les efforts et la mobilisation des acteurs et des structures pour construire la filière se heurtent à une faible attention des acteurs publics et des politiques publiques. Bien que quelques avancées aient pu être constatées, le rapport évoqué plus tôt, lié à l'article 185 de la LOM, a seulement pour objectif d'étudier s'il y a une « opportunité à » et donc de mesurer l'intérêt du sujet.

La question de la transition écologique doit être envisagée sous deux prismes différents :

- Pour les armateurs conventionnels, elle représente un défi colossal. Toutefois, ces armateurs doivent relever ce défi au sein d'un écosystème dans lequel ils sont bien installés et intégrés.
- Les armateurs de demain ne sont pas intégrés par définition et n'ont pas le même accès à l'ensemble des acteurs publics et privés susceptibles de les soutenir dans cette transition.

La filière vélique n'est donc pas intégrée dans l'écosystème comme le sont les armateurs conventionnels. Un plan pro-actif du gouvernement, avec un personnel dédié à ces questions dans les ministères et les administrations, enverrait un signal fort pour accélérer la transition écologique et énergétique. Les leviers peuvent ensuite être déclinés : fiscalité, commande publique et de nombreux autres. Force est de constater que les secteurs ayant démarré se sont développés avec de grands partenariats public-privé et des investissements publics importants. Ceci, pour l'instant, n'existe pas dans le vélique.

Le transport maritime est le symbole de la mondialisation (90% des échanges mondiaux de marchandises). Pour la première fois, nous sommes à la recherche de leviers qui permettraient de concilier ouverture sur le monde et respect de l'environnement. Le fait que cette perspective existe, et la propulsion vélique en fait partie, devrait être perçue par tous les acteurs comme une opportunité extraordinaire et gagnerait à être investie politiquement. Les parlementaires peuvent également jouer un rôle important dans ces questions. La volonté parlementaire pourrait aider les acteurs de la filière à franchir le cap, entre les interlocuteurs qui perçoivent la

filière comme un risque, et les plus hauts niveaux de l'État qui pourraient accueillir ces projets avec beaucoup de bienveillance. Le vélique émergera d'autant plus facilement et d'autant plus vite que l'État décidera politiquement d'accompagner ce changement.

Sur le positionnement de la France, d'autres indicateurs peuvent être évoqués. En matière de compétitivité, le transport maritime et les ports en Belgique, aux Pays-Bas ou en Allemagne sont en avance sur la France. Toutefois, si la France peut se spécialiser plus tôt que les autres sur un transport maritime et une chaîne logistique décarbonée, alors nous serons peut-être capables de rattraper des coûts que nous n'avons pas pu gagner dans une perspective purement industrielle.

À l'échelle de TOWT, il est intéressant de constater que les clients (chargeurs ou consommateurs finaux) sont également suisses, belges, espagnols ou encore italiens. Avec une « micro-offre », les gens se montrent déjà réceptifs et très intéressés par ce transport de marchandises à la voile. Dans l'écosystème français, cela correspond également à une attente croissante de la part de nombreux acteurs. La rapidité d'émergence du marché dépendra énormément des signaux envoyés par l'État. La France pourrait gagner un avantage compétitif sur ses voisins européens avec la propulsion par le vent.

Jean ZANUTTINI

Directeur général, NEOLINE

Le projet de NEOLINE est maintenu malgré cette période compliquée. Les chargeurs renouvellent leur attachement aux solutions proposées et les apporteurs de fonds se montrent très positifs.

Le principal point d'inquiétude concerne les banques et la capacité qu'auront les établissements bancaires à investir dans des projets. Les projets véliques sont déjà considérés comme risqués et ont besoin d'une part de dette importante sinon deviennent directement hors marché.

Cette crise permet de clarifier et de souligner certains aspects importants : il faut davantage d'incitation pour aller vers des solutions plus vertueuses. Cela implique de trouver d'autres ressorts, plus efficaces, pour activer rapidement cette transition et c'est là le défi qui se pose devant nous.

Aujourd'hui, l'utilisation du vent est l'énergie renouvelable la plus puissante disponible sur Terre. C'est une technologie qui a un background quasiment inégalé, la capacité de naviguer étant préalable à l'agriculture. C'est aussi l'une des technologies ayant sans doute le plus d'avenir : ces investissements figurent, en ce sens, parmi les meilleurs que l'on puisse faire.

La France a la chance de disposer d'une grande diversité d'acteurs dans le vélique. Les leviers évoqués permettront également de fertiliser les industriels qui accompagnent ces projets. À quelques exceptions près, comme un projet soutenu par la Norvège concernant un roulier de 200m de long propulsé à 80% par le vent avec une vitesse de 10 nœuds, la propulsion vélique principale est assez spécifique à la France. Les projets français comme TOWT ou NEOLINE restent très rares dans les autres pays : ils n'ont pas seulement des implications technologiques mais également organisationnelles.

ANNEXES

Notes d'information / Synthèses

Lettre au Secrétaire d'État aux Transports: COVID 19 - Dépistage et suivi des personnels navigants dans tous les ports, étendu au guichet unique du RIF. UFM CFDT / FOMM – UGICT / CGT / FO / CFE-CGC MARINE / CFTC.

Lettre au Secrétaire d'État aux Transports: COVID 19 et maladie professionnelle. UFM CFDT / FOMM – UGICT / CGT / FO / CFE-CGC MARINE / CFTC.

Point d'information : réunion maritime spécifique crise covid-19. Audio conférence du 17 avril 2020. UFM CFDT / FOMM – UGICT / CGT / FO / CFE-CGC MARINE / CFTC.

Lettre à la Ministre de la Transition écologique et solidaire sur le Conseil national des transports. CFDT - FÉDÉRATION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT.

Visioconférence Team maritime – Compte-rendu. ARMATEURS DE FRANCE.

Pour une relance écologique de la filière nautique électrique. ASSOCIATION FRANÇAISE POUR LE BATEAU ÉLECTRIQUE.

La filière Vent maritime en quelques mots. WIND SHIP.

Articles de presse

ENJEUX SOCIAUX

« Tests, maladie, relèves : les syndicats de marins mobilisés ». *Le Marin*, 14/04/2020
<https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/shipping/36418-tests-maladie-releves-les-syndicats-de-marins-mobilises>

« Des dispositifs de soutien psychologique mis en place pour les marins ». *Le Marin*, 08/04/2020.
<https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/divers/36389-des-dispositifs-de-soutien-psychologique-mis-en-place-pour-les>

« Confinement : les relèves à bord des thoniers et plateformes pétrolières reportées », *France Bleue*, 28/04/2020.
<https://www.meretmarine.com/fr/content/covid-19-les-syndicats-demandent-la-reconnaissance-de-maladie-professionnelle>

« COVID-19 : Les syndicats demandent la reconnaissance de maladie professionnelle ». *Mer et Marine*, 14/04/2020.

<https://www.meretmarine.com/fr/content/covid-19-les-syndicats-demandent-la-reconnaissance-de-maladie-professionnelle>

« Dernières consultations pour les arrêts temporaires à la pêche ». *Le Marin*, 23/04/2020

<https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/peche/36477-dernieres-consultations-pour-les-arrets-temporaires-la-peche>

ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT

« Après-Covid-19 : 11 ministres européens de l'Environnement appellent à une "relance verte" ». *L'Express* avec AFP, 10/04/20.

https://www.lexpress.fr/actualite/societe/environnement/apres-covid-19-11-ministres-europeens-de-l-environnement-appellent-a-une-relance-verte_2123483.html

« Coronavirus: des industriels s'attaquent aux lois sur l'interdiction du plastique ». *RFI*, 23/04/2020.

<http://www.rfi.fr/fr/economie/20200423-coronavirus-l-industrie-plastique-s-attaque-lois-le-plastique-a-usage-unique>

« L'impact du confinement sur les cétacés étudié en Méditerranée ». *Le Marin*, 23/04/2020.

<https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/environnement/36475-limpact-du-confinement-sur-les-cetaces-etudie-en-mediterranee>

EMR ET TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

« La France confirme sa feuille de route pour l'éolien en mer ». *Le Marin*, 23/04/2020.

<https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/energies-marines/36481-la-france-confirme-sa-feuille-de-route-pour-leolien-en-mer>

« GNL : après une année 2019 "record", un marché encore plus en surproduction avec le coronavirus », *Le Monde de l'Énergie* avec AFP, 08/04/2020.

<https://www.lemondedelenergie.com/gnl-coronavirus/2020/04/08/>

« "Energy Observer", le catamaran du futur en route vers la Martinique ». *France Info*, 21/04/2020.

<https://la1ere.francetvinfo.fr/martinique/le-catamaran-du-futur-825024.html>

« Les énergies marines (hors éolien) poursuivent leur progression ». *Éditions Techniques de l'Ingénieur*, 06/04/2020.

<https://www.techniques-ingenieur.fr/actualite/articles/les-energies-marines-hors-eolien-poursuivent-leur-progression-77664/>



Le 11 Avril 2020

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Transports

Hôtel de Roquelaure
246, Boulevard Saint-Germain
75700 PARIS

Objet: COVID 19 - Dépistage et suivi des personnels navigants dans tous les ports, étendu au guichet unique du RIF

Lettre recommandée en R.A.R n°

Mesdames, Messieurs,

Depuis le début de la pandémie mondiale qui nous touche comme tous les pays du monde, nous avons demandé que tous les personnels navigants soient dépistés systématiquement dans leur centre de santé des gens de mer, situés dans tous les ports français, au plus près des 24 heures précédant leur embarquement, et des 24 heures à leur débarquement. Cette mesure déclinée au niveau national devrait s'étendre au guichet unique du RIF.

Ainsi tout marin français ou résidant en France positif au COVID 19, même asymptomatique, serait dépisté et ne pourrait pas embarquer à bord de son bateau ou navire, au risque de contaminer ses camarades avec toutes les conséquences que cela peut avoir, pour la santé de tous et individuelle (y compris au plan psychologique dans le cas de complications graves ou de décès par transmission d'un porteur sain ou dont les symptômes se déclareraient une fois embarqué).

Ainsi le double objectif revendiqué par les services de la DAM en réunion nationale avec les OS représentatives de la profession serait quasi obligatoirement atteint (**Ne pas introduire le virus à bord en embarquant des personnels porteurs du virus et pouvoir acheminer le personnel débarquant malgré les restrictions d'accès imposées par certains pays**), tout comme les positions de notre Ministre de Tutelle, Monsieur DJEBBARI qui dans sa lettre du 26 mars déclare en substance : ***« la continuité du transport maritime est impérative dans la mesure où leurs exploitants et leurs salariés se voient garantir la poursuite de leur activité sans difficulté administrative tout en maintenant un haut niveau de sécurité et de sûreté. »***

Quel niveau de sécurité est il plus important d'atteindre que celui de préserver la santé des navigants qui réalisent et opèrent toutes les tâches et opérations des exploitants des compagnies maritime ? Au risque dans le cas contraire de compromettre non seulement la santé des navigants et celle de leurs familles, mais également la poursuite de telle ou telle activité économique si une épidémie venait de nouveau à se répandre sur un navire en vase clos, comme on a pu le voir avec les navires de croisière, et comme cela pourrait se retrouver dans n'importe quelle autre activité du secteur maritime, que ce soit au commerce, à la pêche, ou au niveau des services portuaires.

.../...

Hélas, nous avons bien compris que le dépistage systématique était surtout une question de coût pour l'Etat et ses services comme cela est mentionné dans le dernier compte rendu de branche (**« Il ne sera pas possible de tester tous les marins ; un test sérologique coute entre 25 et 50 euros pièce »**), sans compter l'absence de matériel de type masques, gels, blouses, etc... dont nous imaginons que les SSGM manquent à l'image des hôpitaux de notre pays.

Par conséquent, Mesdames, Messieurs, les Directeurs et Médecins, nous vous saisissons plus officiellement par la présente pour vous réitérer notre exigence de dépistage systématique des marins au plus près avant leur embarquement et à leur débarquement dans les SSGM avant leur retour dans leurs foyers, afin de leur assurer, ainsi qu'à leur entourage et toute la population, le meilleur niveau de sécurité et de santé revendiqué et attendu de l'Etat, par tout citoyen de la République Française, et conformément à vos objectifs et aux engagements du Ministre des transports.

UFM CFDT : Thierry LE GUEVEL

FOMM - UGICT : Jean-Philippe CHATEIL

CGT : Pierrick SAMSON

FO : Etienne CASTILLO

CFE-CGC MARINE : Pierre MAUPOINT de VANDEUL

CFTC : Marc PREBOT



Le 12 Avril 2020

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Transports

Hôtel de Roquelaure
246, Boulevard Saint-Germain
75700 PARIS

Objet : COVID 19 et maladie professionnelle

Copie : journal LE MARIN

Monsieur le Ministre,

Lors de la réunion du 1^{er} avril avec la Direction des Affaires Maritimes et l'ENIM a été évoquée la prise en compte d'une maladie COVID 19 contractée à bord en tant que maladie d'origine professionnelle.

Ceci n'est possible actuellement que pour les marins ayant contracté la maladie en donnant des soins, grâce à la décision du ministère de la santé d'octroyer cette qualification à tout le personnel soignant.

Le 6 avril, l'académie de médecine a recommandé d'étendre cette mesure à toutes les personnes assurant un service essentiel à l'activité économique du pays, en particulier les transports.

Le 10 avril, le ministère de l'intérieur a fait part de sa volonté de l'appliquer aux fonctionnaires de son ministère.

Nous ne saurions imaginer que les marins restent à l'écart de cette mesure, qui serait un signe tangible de reconnaissance de leur travail dans des conditions particulièrement difficiles.

Nous vous remercions d'agir dans ce sens, et vous adressons nos salutations respectueuses

UFM Cfdt : Thierry LE GUEVEL

FOMM - UGICT : Jean-Philippe CHATEIL

CGT : Pierrick SAMSON

FO : Etienne CASTILLO

CFE-CGC MARINE : Pierre MAUPOINT de VANDEUL

CFTC : Marc PREBOT



**POINT INFORMATION
REUNION MARITIME SPECIFIQUE CRISE COVID 19
AUDIO CONFERENCE - 17 AVRIL 2020**

Présence Organisations Syndicales :

CFDT : Thierry LE GUEVEL / CGT : Jean-Philippe CHATEIL / Pierrick SAMSON /

CFE-CGC : Pierre MAUPOINT de VANDEUL / FO : Etienne CASTILLO.

Présence ADF :

Jean-Marc LACAVE / Maha VANDEWALLE / Éric DERRIEN.

Présence GASPE :

Guillaume du FONTENIOUX

Présence APERMA :

Marc PRATESI

Présence DAM et Ministère des Transports :

Thierry COQUIL / Aymeric MORIN / Thierry SAUVAGE / Yves LE NOZAHIC

Quatrième réunion de suivi de cette cellule de crise.

Préalable :

L'essentiel des travaux en cours concerne le dé-confinement post 11 mai avec des plans ministériels en préparation par secteur.

- Question des logiques de protection et équipements avec passagers et entre marins.
- Mises aux normes et application de protocoles de nettoyage
- Calendrier de redémarrage de telle ou telle activité.

A ce stade rien de stabilisé , atterrissage dans 10 jours environ.

1- Service essentiel – Limitation de Passagers – Croisières

Objectif de la DAM dans ce travail préparatoire :

Activités Transports :

Le 11 mai sera une étape importante pour le trafic passagers avec action similaire à d'autres secteurs terrestres :

- Navettes et bacs : Logique Transports Urbains
- Ferries : Logique Ferroviaire. Il est possible que les restrictions pax soient allégées mais pas forcément l'activité restauration à bord qui elle sera plutôt en phase avec la réouverture des restaurants à terre.

Le décret du 30 mars 2020 avait fixé jusqu'au 15 avril les restrictions pour activités passagers dans la crise du COVID 19 , il a été prolongé jusqu'au 11 mai.

Activités touristiques et Croisières :

Souhait de relance avant l'été. Le calendrier de reprise doit être cohérente avec celle du secteur tourisme.

Pas d'information à ce jour sur la capacité à rouvrir les lignes sur Maghreb. Sujet remonté au niveau interministériel.

Travail avec Britanniques et Irlandais sur l'organisation de la desserte (probables Obligations de Service Public – La DAM accompagne ce travail)

Il ne faudrait pas que l'activité économique maritime soit déconnectée des autres secteurs.

QUID de la reprise des navires de Croisière Français : Intérêt très fort à une coordination des opérateurs pour ne pas louper cette reprise car une épidémie sur un navire condamnerait les autres... Probable réorganisation de programme en conséquence. Véritable challenge pour le groupe PONANT qui va apporter un soin important pour cette reprise. ADF précise que la volonté de PONANT est de ne pas redémarrer trop rapidement à l'international mais réorganisation probable en croisière nationale.

2- Information des Marins

Titres et Brevets :

Décret de prolongation des titres en cours d'étude au conseil d'Etat ce jour. Validation le 22 avril.

Délai retenu : 6 mois après la fin du confinement. Délais cohérent avec dispositions des autres pays pour mieux accompagner la reprise.

Foire aux questions de la DAM :

Suite questions des OS la FAQ a été revue sur la question des durées maximales d'embarquement et précisions sur la liste des cas de rapatriement.

FAQ actualisée en lien ici :

http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/covid-19_faq_maritime_16-04-2020.pdf

Activité partielle :

Ordonnance du 16 avril permet l'adaptation pour la rémunération à la part secteur pêche. Majoration du salaire forfaitaire. Note d'information accompagnera la sortie de ces textes.

Demande de Note spécifique sur le chômage partiel pour le secteur commerce idem secteur pêche. La DAM précise qu' un décret devrait être publié en début de semaine 17.

Attente de modifications à compter du 1^{er} mai pour « Arrêt garde d'enfant » et « Salariés à risque » qui devraient être mis en chômage partiel et plus en arrêt maladie. (Ce type de dispositif s'imposera toujours à l'armateur mais cette modification est faite pour diminuer le poids sur l'assurance maladie)

3- Précautions sanitaires

Adaptations marginales cette semaine des recommandations de la DAM : A la pêche : utilisation des moyens de protection .

Les OS demandent plus de coordination au niveau de la branche pour les recommandations. On constate des écarts regrettables suivant les compagnies. Par exemple sur les consignes de port du masque. Exemple est donné de la situation des cuisiniers embarqués : Le SSGM précise que pour eux pas de recommandation spécifique maritime mais ces recommandations existent dans d'autres secteurs et peuvent être calquées.

Question de la reprise du travail après la fin des symptômes : Précisions du SSGM : connaissance en évolution permanence sur le virus, les évolutions sont toujours plus inquiétantes. A terre pour une personne à risque on recommande au moins 10 jours d'arrêt.

Pour navigants : minimum impératif 8 jours, mais recommandation SSGM minimum de 15 jours et principe de précaution pour certains navires: 21 jours. (après apparition des symptômes)

4- Dépistage et Relèves

La disponibilité des tests restent un problème. Marseille est à considérer comme une exception car rentrant dans le cadre du programme de recherche de l'IHU qui a décidé de tester largement. Quelques collectivités ont suivi cette démarche avec des « drive » de dépistage (St Nazaire par exemple)

Demande de fourniture de masques pour embarquement d'au moins 7 jours, instruite hier avec un accueil plutôt favorable. Discussion toujours en cours mais qui n'avancera pas avant la semaine prochaine.

L'objectif de la DAM est que le 11 mai on puisse compenser l'arrêt de la sécurité créé avec l'effet du confinement par une forte capacité de tests.

Le SSGM considère toujours cela comme une aide complémentaire mais aucune certitude à ce stade, Il manque d'une doctrine adaptée à notre secteur.

Demande des OS de laisser les navires en « niveau 2 » puisque zone censée saine, et grande importance de l'enquête à bord et dépistage des « cas contacts ».

ADF et OS demandent de garder prioritairement cet objectif de fournitures de tests. On ne pourra jamais annuler le risque mais on cherche à le limiter.

Les quarantaines ont un coût économique et aussi des impacts psychologiques non négligeables pour les marins. Le temps d'éloignement est rallongé et cela va rapidement devenir insoutenable humainement mais aussi pour la planification. Les tests doivent être l'objectif à privilégier.

La DAM considère que jusqu'au 11 mai nous avons le bénéfice du confinement strict à domicile. Elle reconnaît qu'après le 11 mai on va reprendre des risques à cause de la circulation.

Les tests sérologiques sont déjà accessibles mais SSGM rappelle que tout reste très incertain car le virus est mal connu , la recherche d'immunité par ce test pourrait être sans intérêt s'il est confirmé qu'il n'y a pas forcément d'immunité systématique pour ce virus...

Enjeux aussi pour la DAM ,car le Gouvernement demande à garantir les conditions d'exercices de l'activité.

5- Temps d'embarquement

Questions des CDD en fin de contrat / Et tentative de modification frauduleuse de contrat pour contourner l'obligation de rapatriement. Les OS rapportent des situations inacceptables. La DAM demande à ce que les cas individuels concrets (pas forcément nominatifs) des situations qui apparaissent illégales lui soient remontées.

6- Impact psychologique

rappel:

Centre Ressource d'Aide Psychologique en Mer 02.72.27.84.82

c.jego@ch-saintnazaire.fr

7- Rapatriement et relève d'équipage à l'étranger

Discussion sur le réseau des Ports corridors : La gestion cas par cas montre ses limites. La puissance diplomatique doit être mieux utilisée sur ce sujet , nous devons être mieux coordonnés sur nos actions.

Il faut concentrer les besoins pour identifier une liste de ports. La tâche sera plus facile pour la DAM qui agirait de manière ciblée avec d'autres pays voisins européens.

Les armateurs précisent que si des solutions pouvaient être trouvés sur des points de relèves surs et identifiés, ils seront prêts à modifier leurs programmes et dérouter des navires pour effectuer les relèves.

Les zones de difficultés prioritaires sont bien identifiées par OS et AdF :

- Situation dans le golf de Guinée
- Absence de corridor bien identifié en Asie avec un durcissement récent des conditions de quatorzaine en Corée du Sud inquiétant tout autant AdF que les OS.

Sur ces 2 cas la voix diplomatique et la mutualisation de moyens, devraient permettre d'établir des « hub » de relèves bien identifiés avec le moins de contraintes possibles.

ADF indique qu'ils recensent de leur côté avec leur armateurs adhérents ,les besoins de relèves sur les prochaines semaines pour bien cibler les zones prioritaires.

La DAM va prioriser et coordonner ce dossier avec le RIF.

[Attestation de circulation pour retour en France depuis l'étranger :](#)

<https://www.interieur.gouv.fr/Actualites/L-actu-du-Ministere/Attestation-de-deplacement-et-de-voyage>

Si blocage spécifique : guichet du RIF.

WILHEMSEN et BIMCO mettent à jour les contraintes d'accès constatés.

Ici la carte interactive WILHEMSEN très bien faite et mise à jour quotidiennement :

<https://www.wilhelmsen.com/ships-agency/campaigns/coronavirus/coronavirus-map/>

8- ENIM

OS : Demande de prise en compte des cotisations retraites pour les marins de plus de 55 ans en cas de chômage partiel . Ils ont la double peine en cas de chômage partiel puisqu'ils sont geler au niveau catégoriel et leurs droits à validation retraite ne sont pas pris en compte.

DAM : Actuellement le droit ne le permet pas et à ce stade il n'y a pas de possibilité d'évolution.

Rappel dernière réunion sur ce point : Autant que possible lors des discussions en CSE : Demande des OS ne pas mettre ces navigants en chômage partiel...

Prochaine réunion vendredi 24 avril

UFM CFDT : Thierry LE GUEVEL

FOMM - UGICT : Jean-Philippe CHATEIL

CGT : Pierrick SAMSON

FO : Etienne CASTILLO

CFE-CGC MARINE : Pierre MAUPOINT de VANDEUL

CFTC : Marc PREBOT

Madame Elisabeth BORNE

Ministre de la Transition Ecologique et Solidaire,
du Développement durable et de l'Energie
Hôtel de Roquelaure
246, boulevard Saint Germain
75 007 – PARIS

Paris, le 22 avril 2020

Madame la Ministre,

Le Conseil National des Transports, institué par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, était un lieu de dialogue stratégique pluridisciplinaire réunissant parlementaires, élus locaux, représentants de l'Etat, d'entreprises de transport de toutes activités, représentants des usagers, experts et représentants des syndicats représentatifs du secteur des transports. Il garantissait une consultation de haut niveau sur les aspects politiques, techniques, organisationnels, économiques et sociaux.

Dissous le 12 juillet 2010, la CFDT a, de fait, vivement regretté que la récente Loi d'orientation des mobilités (LOM) n'ait pas repris le principe de cette instance, en l'adaptant aux enjeux contemporains. Dans le contexte que nous connaissons, une telle institution aurait été, à notre appréciation, d'une très grande utilité.

C'est pourquoi la Fédération Générale des Transports et de l'Environnement FGTE-CFDT demande que cette structure puisse être de nouveau constituée, sous la forme d'un Conseil National des Transports, Mobilités, Logistique et du Développement Durable et réunie au plus vite.

Dans la perspective de la sortie de la crise sanitaire liée au covid-19, ce Conseil sera le lieu indispensable pour créer une dynamique collective et partagée autour de la question des mobilités, nécessairement au cœur des mutations économiques, technologiques, environnementales, sociales et de sécurité publique qui, dans les prochains mois, vont désormais concerner et engager, par nécessité, l'ensemble des membres de l'Union Européenne.

Comme vous le savez, la FGTE-CFDT représente un large éventail des secteurs placés sous la tutelle de votre Ministère (Transports Routiers, Urbains, activités Ferroviaires, Maritimes, Aériennes, Environnement, Logistique, ...).

La dynamique créée autour de la construction des guides de bonnes conduites, pilotée par le Ministère, doit être, à notre sens, renforcée, structurée et officialisée.

Grâce à la création d'un Conseil National, travaillant sur des dossiers transversaux et le partage d'une stratégie globale, avec la création de Comités Stratégiques par filière, les sujets opérationnels et de continuité des activités seront le mieux à même d'être appréhendés, dans toutes leurs composantes.

Toutes les transitions des métiers, impactant directement les entreprises et leurs salariés, devront y être abordées, avec une projection en amont des formations, des applications de sécurité et des aménagements de production auxquels elles conduiront.

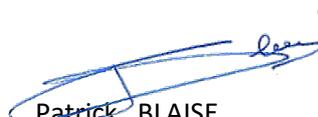
1./2.

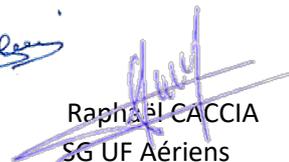
La FGTE-CFDT souhaite participer, dans un premier temps, aux travaux prioritaires sur les sujets économiques, sociaux et liés à la sécurité, concernant les différents protocoles de déconfinement, leurs conséquences pratiques, le retour à la normale progressif pour chaque territoire et enfin, le renforcement des liens entre régions, déjà initiés, ces dernières semaines, sur le plan sanitaire.

Dans cette perspective, nous sollicitons une première rencontre, afin de vous présenter, de manière plus détaillée, notre demande et de préparer avec vous le lancement de ce Conseil National que la situation de crise sanitaire impose, selon nous, de mettre en œuvre dans les plus brefs délais.

En vous remerciant de votre attention et dans l'attente de votre retour, nous vous prions de croire, Madame la Ministre, à notre respectueuse considération.


Stéphane BOURGEON
SG FGTE
06 83 14 37 00


Patrick BLAISE
SG UF Route
06 82 09 02 97


Raphaël CACCIA
SG UF Aériens
06 60 82 24 94


Thomas CAVEL
SG UF Cheminots
06 70 64 25 25


Eric HUGON
SG UF Urbains
06 09 34 60 42


Thierry LE GUEVEL
SG UF Maritime
06 09 76 52 22


Gwenaëlle L'HUILLIERE
SG UFETAM
07 81 41 29 09



VISIOCONFERENCE TEAM MARITIME

23 avril 2020

1. S'agissant de la transition énergétique des filières du maritime après la crise

L'environnement reste une priorité majeure.

Les armateurs français sont déjà mobilisés et volontaires pour mener à bien la transition écoénergétique. Leurs initiatives environnementales se multiplient : propulsion vélique, GNL, branchement à quai, expérimentation de filtre à particules, réduction de la vitesse des navires.

La dynamique est enclenchée, il faut la poursuivre.

De grands acteurs de notre secteur d'activité, comme la compagnie maritime d'affrètement CMA CGM, avaient commandé (avant la crise, ndlr) de nouveaux porte-conteneurs au gaz GNL. **Nous devons mettre la barre haute. La transition énergétique sera primordiale dans ce qui se construira demain dans la marine française. Donc tous les nouveaux navires (GNL) commandés restent d'actualité.**

Il faudra utiliser tous les leviers à notre disposition aujourd'hui que sont le développement de la filière GNL, l'hydrogène, l'ammoniac, et aussi des paquebots à voiles, le branchement des navires à quais... Ces leviers sont nombreux, mais les investissements sont très lourds.

2. Plan de relance

- **Sécurisation du trépied fiscal et social** sur lequel s'appuie l'industrie du transport et des services maritimes. Consolider en priorité ces dispositifs qui tendent à s'éroder au fil du temps.
- **Renforcement desdits dispositifs du fait des enjeux environnementaux** du fait de la dynamique générale de transition écologique dans laquelle l'industrie est engagée pour au moins les 30 prochaines années et qui implique des surcoûts durables et significatifs sur les investissements, le respect des réglementations nouvelles et la R&D.
- **Tenir compte des impacts de la présente crise** : il s'agit de reconsolider le socle de l'édifice lui-même pour tenir compte des conséquences de cette crise qui a fragilisé les fondements de nombre de nos entreprises. Une proposition consiste à optimiser et élargir les bases fiscales possibles pour permettre d'envisager le développement mais aussi le refinancement total ou partiel de la flotte de commerce française.

- **Poursuite de la démarche sur la flotte stratégique indispensable à l'économie du pays**, sous la forme d'une stratégie de pérennisation de la flotte de commerce française sur le long terme, nécessaire à la souveraineté nationale (y compris, par une actualisation-extension de la Loi de 92 sur l'approvisionnement en produits pétroliers).
- **Adéquation des moyens de l'ENSM pour la formation des officiers et des navigants** afin d'accompagner symétriquement le développement de la flotte française.
- Intégration des clauses de contenu local dans les appels d'offre publics tels que les DSP, l'approvisionnement en produits stratégiques ...
- Mise en œuvre d'une **couverture assurantielle des risques de pandémie (avec garantie CCR)**.

Le gouvernement doit aider la relance des industries navale et nautique en incitant les projets écologiques

Paris le 20 avril 2020

L'AFBE appelle le Gouvernement à faire le choix d'une relance verte résolument tournée vers la transition énergétique et écologique. Celle-ci doit se traduire par un soutien de masse à l'électrification des bateaux et navires pour relancer la filière française. La propulsion électrique est à même de répondre aux enjeux économiques et écologiques auxquels nous faisons face, tout en permettant à la France de devenir leader dans cette industrie en forte croissance et créatrice d'emplois.

L'épidémie de Coronavirus a considérablement et durablement fragilisé le tissu industriel français. L'état d'urgence sanitaire et la mise en place des mesures de confinement ont confronté les entreprises françaises à un double choc d'offre et de demande. L'incertitude sur le déconfinement met en péril la saison nautique 2020.

Selon Bruno Le Maire, l'industrie française tourne aujourd'hui à 25 % avec des filières dont le chiffre d'affaires est en baisse de 80 à 85 %. Bien conscient que la reprise économique ne se fera pas en un jour, le ministre de l'Economie et des Finances a assuré que « *les pouvoirs publics utiliseront tous les instruments qui sont à leur disposition pour protéger notre patrimoine industriel* ».

Le développement des propulsions électriques sur l'eau est une priorité pour positionner la France en Leader industriel mondial dans le naval et le nautisme.

La France est forte de nombreux savoir-faire en recherche, et développement de solutions innovantes et propres, de nombreux architectes navals, de nombreux chantiers navals et d'une industrie du tourisme performante.

La relance économique doit être faite dans l'optique d'atteindre une économie compétitive bas carbone et servir nos objectifs d'industrialisation et de développement de leaders mondiaux.

L'AFBE insiste sur le fait que les mesures de relance doivent être mises en œuvre dans une perspective à long terme non seulement pour favoriser la reprise économique, mais aussi pour assurer une transition vers un nautisme zéro émission à l'échappement.

La crise actuelle est l'occasion de stimuler l'utilisation de solutions zéro émission, en complétant les efforts lancés sur les filières batteries et hydrogène.

La mise en place d'un plan de relance ambitieux sur la propulsion électrique des navires et bateaux permettra à l'industrie française, qui a tous les savoir-faire de se positionner en leader mondial.

Plusieurs villes ou pays européens ont déjà pris des décisions fortes afin de convertir leurs flottes en mode zéro émission, comme par exemple le transport maritime de passagers en Norvège, au Danemark, en Suède, en Finlande, ou comme le transport fluvial à Amsterdam, ... etc.

Ces décisions fortes permettent de créer une industrie plus propre et de développer l'économie locale. Certains pays ont commencé à prendre le lead sur l'électrification, un marché global estimé à plusieurs milliards en Europe.

Ainsi, l'AFBE souhaite que la France conserve son leadership dans les filières navale et nautique en transitionnant aussi vite que possible vers une décarbonation sur les eaux. Elle souhaite que le Gouvernement offre tout le soutien dont il est capable pour ces objectifs.

Propositions de l'AFBE pour la relance des industries navale et nautique par une croissance écologique

Faciliter l'acquisition de Bateaux électriques et hybrides rechargeables par les entreprises du secteur

Étendre le suramortissement pour les opérateurs de mobilité maritime et fluviale à tous les navires et bateaux électriques et hybrides rechargeables.

Exonérer la TVA pour les services de recharge électrique.

Faciliter la transition des plaisanciers vers une mobilité propre

Renforcer le plan de 1 % de places de ports réservées aux bateaux électriques sur 2 ans, en le complétant par une demande de créer 5% de places de port réservées aux bateaux électriques dans les cinq ans à venir.

Mettre en place une prime par KW installé afin d'inciter les plaisanciers à une migration vers des propulsions non polluantes en compensant une partie du surcout.

Promouvoir les espaces zéro émissions

Mettre en place au sein des zones urbaines, des zones de protection de la biodiversité et des parcs nationaux des espaces réservés à une navigation zéro émission.

Accompagner les collectivités territoriales

Encourager le recours au déploiement de l'usage de bateaux et navires électriques ou hybrides rechargeables sur les flottes publiques ou les flottes opérées en délégation de service public.

Pour en discuter contactez nous



Xavier de Montgros, Président,

tel. +33 (0) 672 991 684,

xavier.demontgros@bateau-electrique.com,

AFBE 22 Avenue Jean Aicard 75011 PARIS

- Note d'information – Filière Vent du maritime –
- Avril 2020 -



La filière Vent maritime en quelques mots

Synthèse

La décarbonation du transport maritime et plus largement de la navigation de travail est un enjeu mondial déterminant de la prochaine décennie. Pour relever ce défi, l'une des principales technologies immédiatement disponibles de décarbonation s'appuie sur une énergie renouvelable, la propulsion par le vent, et mérite de prendre toute sa place dans ce débat sur l'avenir du transport maritime.

Le soutien des technologies de propulsion par le vent offre en effet une solution à court terme techniquement et commercialement viable. Cette solution permet d'ores et déjà d'économiser 5 à 20% du carburant consommé et des émissions associées lorsqu'elle est utilisée en tant qu'assistance à la propulsion sur la flotte existante. Le potentiel est beaucoup plus élevé, allant jusqu'à 80% de réduction d'émissions à mesure que la technologie se développe en tant que propulsion principale et est déployée sur des navires neufs conçus avec cet objectif.

Les solutions de propulsion par le vent sont rentables, sûres, sans retombées néfastes par ailleurs et ne nécessitent pas de modifications de l'infrastructure portuaire. Ces solutions garantissent aux armateurs une meilleure autonomie opérationnelle, atténuant ainsi les risques et les incertitudes liées à la volatilité des prix et à la disponibilité de carburants existants ou alternatifs.

Par conséquent, l'adoption de la propulsion par le vent aidera véritablement la flotte mondiale à réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre à court terme. Cette solution permettra d'envisager enfin concrètement l'atteinte des objectifs de réduction des GES fixés par l'Organisation Maritime Internationale : moins 50% d'ici 2050.

Ces solutions doivent donc absolument être systématiquement incluses dans l'analyse des voies possibles de décarbonation du transport maritime en améliorant l'information disponible, et en évitant d'accorder une attention exclusive aux options de carburants alternatifs à plus long terme.

Notre pays accueille aujourd'hui une quinzaine d'entreprises pionnières dans ce domaine, une considérable concentration à l'échelle mondiale, qui doit permettre à la France de devenir leader sur ce marché d'avenir. Notre territoire concentre un savoir-faire et un tissu productif déjà existants en matière de course au large, d'industrie navale et d'aéronautique qui permet de concevoir, produire et utiliser ces technologies propres et décarbonées.

Ces entreprises pionnières, armateurs, fournisseurs de technologie et concepteurs de navires se sont mobilisées au sein de l'association Wind Ship¹. Elles commencent à structurer une filière du transport maritime de moindre impact, mais une véritable politique industrielle est nécessaire pour appuyer cette filière propre.

¹ L'association Wind Ship est référencée dans ses statuts sous son nom de préfiguration, APTMD-IWSA, un nom choisi le temps du diagnostic des enjeux de la filière, et qui a depuis évolué en Wind Ship.



Table des matières

| | |
|---|-----------|
| 1) La propulsion par le vent : quelques clés de compréhension..... | 3 |
| a) Quelques éléments de contexte international | 3 |
| b) Le vent..... | 5 |
| c) Quelles technologies ?..... | 5 |
| d) Propulsion principale ou propulsion auxiliaire ? | 6 |
| e) Retrofit ou construction neuve ?..... | 7 |
| f) Quels navires, quel type de transport ?..... | 7 |
| g) Quelle économie ?..... | 7 |
| h) Pourquoi faire une place particulièrement à cette solution ? | 9 |
| 2) Les acteurs français parmi les leaders de la filière..... | 11 |
| a) De qui s'agit-il ?..... | 11 |
| b) Place des solutions françaises ? | 12 |
| c) Que manque-t-il à ces acteurs de la propulsion par le vent ?..... | 13 |
| 3) L'Association Wind Ship | 13 |
| a) Notre message | 13 |
| b) Notre démarche | 13 |
| c) Pourquoi ? | 13 |
| d) Comment s'est-elle construite ?..... | 13 |
| e) L'association Wind Ship agit-elle seule ? | 14 |
| 4) En conclusion | 16 |

Illustrations et tableaux

| | |
|--|---|
| Figure 1 : Comparaison entre source d'énergie primaire et source d'énergie renouvelable secondaire (source : Hebert Blüme, 2019) | 5 |
| Figure 2 : Exemple de courbe d'abattement du coût marginal sur les éoliennes (source : Smart Green Shipping Alliance, 2020) | 8 |
| Tableau 1 : Catégories de technologies de propulsion par le vent, déploiement actuel et prévu | 6 |



1) La propulsion par le vent : quelques clés de compréhension

a) Quelques éléments de contexte international

Est-il besoin de le rappeler, le transport maritime est aujourd'hui incontournable, permettant de transporter 90% des marchandises mondiales. En 1970, 2 milliards de tonnes de marchandises circulaient par les mers alors que 81 000 milliards de tonnes-kilomètres ont été parcourus en mer en 2017 par les 10,7 milliards de tonnes de marchandises mondiales. Les plus gros navires de la marine marchande dont la taille ne cesse d'augmenter se concentrent sur certaines routes à grande vitesse, et font escale uniquement dans les plus gros ports, les ports secondaires et leur dynamisme économique étant alors largement atteints. Ces navires sont propulsés par une énergie carbonée, le fuel lourd.

Conséquences ?

D'une part, une pollution de l'air ayant des impacts environnementaux sur les populations littorales et la biodiversité, et que la réglementation de l'Organisation maritime internationale sur la teneur en soufre des carburants s'attache à maîtriser¹. D'autre part, un impact climatique important : le transport maritime émet 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre (CO₂, méthane, black carbon) soit 812 millions de tonnes de CO₂ ce qui est comparable au secteur de l'aviation). Ce trafic génère aussi une pollution sonore sous-marine liée à la cavitation des hélices dont les impacts sur la biodiversité commencent à être reconnus et pris en compte dans la réglementation (notamment dans le cadre européen avec la Directive-cadre Stratégie sur le milieu marin, DCSMM de 2008) et un impact environnemental global lié aux énormes infrastructures nécessaires pour accueillir les géants des mers.

Face à l'augmentation exponentielle du trafic maritime, les émissions de gaz à effet de serre pourraient croître de 50% à 250% d'après l'OMI, pour représenter potentiellement 17% des émissions mondiales en 2050 sur une trajectoire *business as usual*².

Ces impacts deviennent inacceptables et le modèle maritime doit désormais se renouveler.

C'est pourquoi les États mobilisés au sein de l'organisation maritime internationale (OMI), l'agence des Nations-Unies en charge de la sécurité et de la prévention de la pollution maritime, ont décidé en 1997 d'imposer une réglementation limitant les émissions d'oxydes de soufre à partir du 1er janvier 2020, et ont mis en place en avril 2018 une stratégie globale de réduction des émissions de gaz à effet de serre afin de réduire les émissions de CO₂ de 40% d'ici 2030 et poursuivre les efforts jusqu'à 70% d'ici 2050 comparé à 2008. Les émissions de gaz à effet de serre doivent, quant à elles, être divisées par deux d'ici 2050 comparé à 2008.

En parallèle, l'Union Européenne prend aussi des engagements et instaure des règlements concernant les activités maritimes sur son territoire tel que le règlement 2015/757 du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime. Ses engagements climatiques se renforcent dans le cadre du Green Deal, qui prévoit une

¹ Annexe VI de la MARPOL instaurant notamment par la règle 14 une teneur en soufre maximale du fuel lourd utilisé à bord de 0,5% après le 1^{er} janvier 2020

² Etude N. Olmer et al, « GHG emissions from Global Shipping, 2013-2015 », The international council of clean transportation, 2017 : 2,6% des émissions de CO₂ total en 2015 soit 812 millions de tonnes + référence de la "3rd IMO GHG study", OMI, 2014 : émissions du shipping entre 2007 et 2012, 3,1% du CO₂ total et 2,8% des GES totaux - augmentation en 50 à 250 % d'ici 2050

- Note d'information – Filière Vent du maritime –
- Avril 2020 -



réduction des émissions de GES de 50% d'ici 2030 voire 55% par rapport à 1990 – y compris dans le secteur maritime. L'entrée du transport maritime dans le système d'échange des quotas d'émission (SEQE) actuellement en cours d'étude au sein de l'UE porte aussi le risque de créer une distorsion de concurrence dans un marché mondial et d'affaiblir les pavillons européens.

Afin de respecter ces agendas, la France doit engager des actions¹ à un niveau national pour appuyer la transition écoénergétique du transport maritime.

Or, le manque de visibilité sur l'évolution des obligations réglementaires, des difficultés technologiques et un temps contraint doivent être surmontés.

Ainsi, de nombreux armateurs rencontrent des difficultés à financer de nouveaux navires car il existe un fort risque de « stranded assets ». L'absence de visibilité dans l'évolution de la réglementation, conduit à un attentisme qui ralentit le déploiement des nouvelles technologies et qui ne permet pas d'atteindre un effet de masse suffisant pour produire des technologies à un coût moindre.

La flotte mondiale a un âge moyen d'environ 21 ans, très variable selon les segments observés. Il faudra attendre 2033 pour remplacer la moitié de la flotte de porte-conteneurs et pétroliers, et 2040 pour renouveler la moitié des vraquiers, ferries, gaziers et chimiquiers (données UNCTAD, 2020). Il est donc urgent d'agir dans les 10 années qui viennent pour faire évoluer la flotte existante et les prochains navires neufs, en vue d'atteindre les objectifs à 2030.

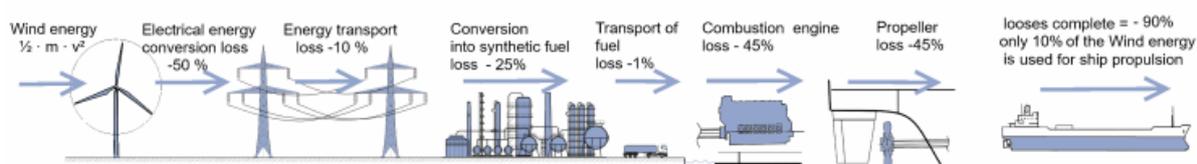
« La propulsion par le vent est la principale technologie immédiatement disponible qui permette de répondre aux enjeux sanitaires, climatiques et de protection de la biodiversité du transport maritime »

¹ A ce titre, elle prépare un premier outil d'analyse et d'aide à la décision à l'échelle de l'ensemble des secteurs maritimes : la démarche de la transition écoénergétique du maritime, portée par une coalition regroupée autour du Cluster maritime français, avec l'appui de l'ADEME, du ministère de la transition écologique et solidaire, et d'un club de partenaires financeurs.

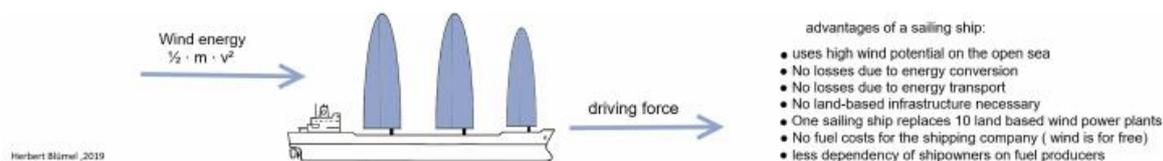
b) Le vent

Le vent est une énergie renouvelable primaire, qui ne nécessite ni extraction, ni transformation, ni transport, ni combustion, fusion ou fission, qui ne nécessite aucun acte d'achat ou revente, qui n'émet aucun rejet et qui est disponible partout même s'il est variable.

Une énergie renouvelable qui ne nécessite aucun stockage, à l'heure où la place occupée par les soutes devient un véritable enjeu pour l'équilibre économique du transport.



Le (long) chemin à parcourir pour transformer une énergie en force propulsive



Navire propulsé par le vent : l'énergie est directement convertie en force propulsive

Figure 1 : Comparaison entre source d'énergie primaire et source d'énergie renouvelable secondaire (source : Hebert Blüme, 2019)

c) Quelles technologies ?

Les navires vont avancer grâce à la force du vent valorisée par 7 principaux types de technologies : des voiles-ails souples, des voiles-ails rigides, des kites, des ailes à profils aspiré, des rotors Flettner ou encore des turbines et des formes de carène. Au sein de chaque catégorie, différentes options sont proposées pour permettre une navigation performante, et sécurisée avec des dispositifs automatisés, affalables, arrisables, ou encore des gréements basculants pour ne pas gêner le passage de ponts.

Ce sont de multiples technologies qui ont été développées jusqu'à un niveau de maturité (technology readiness level) qui ne demande souvent plus que des démonstrateurs à l'échelle pour être définitivement validées et mises sur le marché. Certaines technologies ont déjà atteint une maturité commerciale et sont en train de préparer leur déploiement industriel.

Ainsi, sont déjà en navigation aujourd'hui une dizaine de grands navires (pétrolier, vraquier, ferry, navire roulier, general cargo) et des petits ferries avec des technologies de rotors, de voile rigide, de profil aspiré, de kites et de voiles souples. Des approbations de principe sont données pour un grand pétrolier (VLCC avec voile rigide) et pour 2 à 3 navires rouliers (ro-ro) qui seront en construction en 2021.

- Note d'information – Filière Vent du maritime –
- Avril 2020 -



| Catégorie | Description | Déploiement actuel | Déploiement prévu |
|-----------------------------------|--|---|---|
| Voile-aile rigide | Voile-aile rigide ou semi-rigide dont certaines supportent des panneaux solaires pour produire une énergie supplémentaire | 1 grand pétrolier (VLCC) équipé avec deux ailes. Plusieurs installations sur de petits ferries | 5 essais en mer en 2020 Approbation de principe reçu sur un vraquier pour 2021/22 et un transporteur de véhicules (Car Carrier) en 2021/22 Un navire de croisière prévu pour 2022 |
| Profil aspiré | Aile fixe aile avec un système de ventilation interne créant un effet d'aspiration de la couche limite pour maximiser les performances. | 3 essais en cours sur cargo et ferry | 3 installations prévues pour 2020 |
| Kites | Cerfs-volants dynamiques ou passifs déployés au large de la proue du navire pour aider à la propulsion et/ou pour générer à la fois une force propulsive et de l'électricité à bord. | 10 pré-installations commerciales réalisées début des années 2010 (peu opérationnelles) | 2 essais en mer : roulier et vraquier pour 2020/21 Intention de commande pour 50 unités après 2021 |
| Voile ou voile-aile souple | Voile traditionnelle et nouveaux profils innovants, également utilisés sur plus de 20 grands navires-école et sur des méga-yachts. | 3 nouveaux essais en mer Nombreuses installations sur petits cargos, ferries et 3 navires de croisière | 3 navires rouliers en 2021-2022 Un navire de croisière propulsé à 60-70% par la voile. |
| Rotor | Cylindres rotatifs actionnés par des moteurs de faible puissance. L'effet Magnuss (la différence de pression de chaque côté d'un objet en rotation) génère une force propulsive. | Installé sur six navires (14 rotors) : pétrolier, vraquier, ferry, roulier et 2 cargos | Installation sur un ferry au premier trimestre 2020, et d'autres installations prévues au dernier trimestre 2020 2 approbations de principes reçus pour de grands vraquier et pétrolier (6 rotors) |
| Turbine | Turbines à vent (éoliennes) adaptées pour générer une force propulsive et/ou de l'électricité à bord. | R&D | |
| Forme de carène | Carène des navires conçues pour capter la puissance du vent et générer une force propulsive. | R&D | |

Tableau 1 : Catégories de technologies de propulsion par le vent, déploiement actuel et prévu

d) Propulsion principale ou propulsion auxiliaire ?

Un navire de charge peut être propulsé principalement par le vent (il restera toujours un moteur pour la sécurité générale et certaines manœuvres).

La propulsion principale peut être mise en œuvre (et l'est déjà sur des voiliers traditionnels affrétés pour le transport de marchandises) sur certaines routes, certaines typologies de navires, et elle est à privilégier dès que c'est possible car l'objectif de développer un transport maritime de moindre impact (décarboné, sans émissions de polluants atmosphériques, silencieux) nécessite de vrais changements, tout en restant dans une économie soutenable.

Un navire de charge peut aussi envisager un « mix » énergétique, avec une propulsion par le vent et un complément grâce à une autre source d'énergie. Cela peut être le cas lorsque des contraintes particulières existent sur une route ou une typologie de navire et ne permet pas d'envisager une propulsion principale par le vent.



e) Retrofit ou construction neuve ?

La flotte de commerce mondiale est composée de 92 000 navires¹. L'âge moyen de la flotte mondiale aujourd'hui est de 21 ans, mais ce n'est pas uniforme : 71% des vraquiers, 56% des PC et 54% des pétroliers ont moins de 10 ans, alors que 48% des general cargo et 39% des « autres² » ont plus de 15 ans.

Afin de répondre au marché existant et d'avoir un impact réel sur les émissions de ces navires, la filière se positionne à la fois sur le retrofit de navires existants et sur la construction neuve.

Le niveau d'économie d'énergie atteignable sur de la construction neuve est généralement supérieur à celui attendu sur des retrofits.

L'avenir de la filière se construit donc sur ces deux fronts, et c'est le chemin suivi par la vaste majorité des développeurs de technologies. Pour autant les différents projets commerciaux d'armateurs français portés avec Grain de Sail, Neoline, TOWT et Zephyr & Borée, portent sur la construction et l'opération de navires neufs.

f) Quels navires, quel type de transport ?

Plusieurs segments de marché peuvent être visés : le transport de longue distance, mais aussi le cabotage, les navires de service (maintenance des éoliennes en mer par exemple), la croisière (qui expérimente déjà les voiles depuis des années grâce aux navires de la compagnie Ponant par exemple), et la pêche.

Selon les contraintes de chaque typologie de navire et de navigation, certains types de technologies éoliennes seront préférées. Cela nécessite une étude au cas par cas – ce qui signifie qu'il n'y aura pas une seule solution pour équiper toute une flotte, mais bien plusieurs dispositifs.

A ce titre, un certain nombre de technologies éoliennes sont adaptables et peuvent être installées et désinstallées rapidement, ce qui permet une réelle flexibilité d'usage pour une flotte.

g) Quelle économie ?

Non seulement le coût des carburants augmente³ même si ponctuellement en raison de la crise actuelle liée au coronavirus, on observe une chute vertigineuse des cours du pétrole, mais aussi leur volatilité.

De nouveaux carburants alternatifs vont faire leur apparition mais ils présentent tous des coûts importants et incertains, le stockage de certains occupe des volumes importants dans les navires et tous ces nouveaux carburants nécessitent de développer des infrastructures importantes pour les produire et les distribuer, avec pour certains des risques spécifiques importants.

Alors que les coûts de carburants approchent souvent la moitié des coûts d'exploitation du navire, un système de propulsion auxiliaire par le vent avec ne serait-ce que 5% d'économie de carburants pourrait s'avérer économiquement viable (et écologiquement utile si massivement déployé). Ainsi, les essais validés

¹ Review of Maritime Transport, 2019, CNUCED - navires de tonnage >100, hors navires de pêche

² Review of Maritime Transport, 2019, CNUCED : navires gaziers, chimiquiers, reefers, offshore supply, remorqueurs, drague, croisière et ferries

³ <https://www.petrolbunkering.com/price-information/> à Rotterdam le 7/02/2020 : HSFO : 290 \$ / VLSFO 0,5% : 465 \$ / ULSFO 0,1% : 475 \$ / MGO : 485 \$ -- volatilité du HSFO forte, moindre pour le MGO, le 23/04/2020 : HSFO : 130 \$ / VLSFO 0,5% : 165 \$ / ULSFO 0,1% : 200 \$ / MGO : 210 \$... et demain ?

- Note d'information – Filière Vent du maritime –
- Avril 2020 -



en 2019 par un organisme indépendant du système de propulsion par le vent installé par l'armateur Maersk sur un pétrolier de 245 m démontrent une économie de 8,2% de carburant sur 1 an, soit 1400 t de CO2. En outre, avec une propulsion principale par le vent, les économies en coût de carburant peuvent atteindre 80%, en réduisant drastiquement l'OPEX et en donnant ainsi un avantage compétitif à l'exploitant du navire. De plus, le surplus d'énergie éventuellement produit peut lui-même être utilisé pour produire un carburant alternatif - et augmenter encore l'autonomie énergétique du navire.

La nécessité est cependant d'investir sur l'outil, ce qui augmente le CAPEX, car il faut installer la technologie de propulsion par le vent sur le navire, mais est créateur de richesse pour l'économie maritime. Par ailleurs, ces coûts d'investissements vont réduire une fois le surcoût lié à l'innovation passé – il est possible de se référer sur ce point aux expériences des éoliennes en mer.

Cost of bunkers is always tethered to markets. Markets are inherently volatile.

Cost of utilising primary renewable energy (wind, wave, solar etc) is only dependent on cost of technology.

Technology costs plummet once proven and taken to scale.



smart green shipping

Figure 2 : Exemple de courbe d'abattement du coût marginal sur les éoliennes (source : Smart Green Shipping Alliance, 2020)

Aujourd'hui dans la plupart des charte-parties, le carburant est financé par le chargeur, alors que c'est l'armateur qui investit dans le navire : dans ce modèle, l'armateur n'a par conséquent pas de retour direct sur son investissement. Il faut donc un changement de paradigme, faire émerger de nouveaux modèles économiques et de nouveaux outils de travail (charte-partie, comptabilisation d'impact...) pour valoriser les économies auprès des armateurs et des chargeurs.



h) Pourquoi faire une place particulièrement à cette solution ?

« Complémentaire d'autres modes propulsifs, elle est une solution incontournable pour engager la transition écoénergétique de ce secteur »

Bien entendu, la propulsion par le vent ne répondra pas à tout le marché du transport maritime : mais les multiples modalités de propulsion possibles en font une solution assez incontournable, qu'on veuille l'exploiter en totalité ou en partie, en complément d'autres modes propulsifs, sur de multiples routes et de très nombreux navires. Au-delà de la réduction de vitesse des navires, c'est l'unique moyen disponible dès maintenant pour décarboner de façon ambitieuse le transport maritime de grande distance.

Ce sont des solutions qui permettent aussi de mutualiser les fonctionnalités : un mât peut être une grue ou vice-versa. Elles permettent d'augmenter « l'autonomie » du navire, car il n'y a pas besoin de « souter le vent », et couplées aux technologies de routage météo : l'heure d'arrivée du navire devient plus fiable qu'initialement.

Loin de contraindre l'opération des navires et de les rendre encore plus spécialisés, c'est le « couteau suisse » technologique qui ouvre de nouvelles possibilités et optimise la flexibilité des navires.

Ces solutions ne nécessitent pas d'investissements en infrastructures terrestres, ce qui permet un large et rapide déploiement sur les routes maritimes du globe.

Plus largement, la propulsion par le vent n'est pas qu'une question de technologie : elle nous invite aussi à réexaminer la proposition de valeur autour du transport maritime : elle nécessite un travail sur la taille des navires, elle ouvre l'opportunité de nouvelles lignes, elle permet la desserte de ports secondaires en difficulté, elle permet de donner de la visibilité et de valoriser la logistique etc...

Enfin, c'est une solution « sûre » : certains des nouveaux carburants ou certaines technologies posent de réelles questions quant à leur sécurité ou leur innocuité, alors que valoriser une énergie primaire qui est celle du vent ne peut pas avoir d'impact négatif « caché ».



| |
|---------------------------|
| 6 points à retenir |
|---------------------------|

La propulsion par le vent répond :

1/ à la maîtrise des impacts sanitaires (SOX, NOX, particules fines et ultrafines)

2/ à la maîtrise des émissions de GES (CO2, méthane, le black carbon)

3/ à l'incertitude des armateurs sur les réglementations à venir et la disponibilité des carburants alternatifs

Et elle constitue aussi :

4/ une réponse pour les territoires en matière de cheminement dans cette période de transition énergétique et écologique. Pourquoi ? Parce que c'est une nouvelle filière industrielle « propre », à terme compétitive et déjà exportable. C'est une formidable opportunité. Lorsque certaines activités industrielles liés à l'énergie fossile doivent disparaître, des emplois disparaissent... Justement, concevons et produisons en France les voiles, les ailes, les kites, les profils aspirés de demain.

Enfin elle permet :

5/ d'amener un nouveau regard sur le métier de marin : son image et le sens qui lui est donné. Réintégrer des technologies issues de la course au large dans les navigations, c'est aussi remettre du « sens marin » dans la vie d'un navigant.

6/ Cette solution améliore aussi la maîtrise de la pollution par le bruit sous-marin d'origine anthropique (qu'on ignore encore trop mais dont les impacts commencent à être de plus en plus documentés, et dont la réglementation se prépare suite la directive cadre européenne sur le milieu marin de 2008).

- Note d'information – Filière Vent du maritime –
- Avril 2020 -



2) Les acteurs français parmi les leaders de la filière

a) De qui s'agit-il ?

Aujourd'hui, une quinzaine d'acteurs français, parmi les leaders¹ dans la propulsion par le vent, prennent l'initiative de se mobiliser dans cette démarche, qui sont en majorité des start-ups ou des PME, mais aussi des grands groupes.

Ils reflètent une partie de la chaîne de valeur de la propulsion par le vent auxiliaire ou principale : fournisseurs de technologie, concepteurs de navire de moindre impact (ingénierie navale, architecte naval), porteur de projet, futurs armateurs, ship manager, affréteur ou encore développeur de nouvelle ligne.



¹L'association Wind Ship ne prétend pas représenter l'exhaustivité des acteurs de la propulsion par le vent, mais ceux qui se mobilisent dans une action collective pour faire évoluer la filière.



b) Place des solutions françaises ?

En réalité, ces solutions de propulsion par le vent commencent à rencontrer leur marché ailleurs : on le voit en Baltique – Mer du Nord, avec des projets de rotors par des compagnies comme Anemoi (rotor Flettner, Royaume Unis) ou Norsepower (rotor Flettner, Finlande), ou encore eConoWind (Ventifoil, aile rigide à profil aspiré - Pays-Bas) en lien avec de grands chargeurs et armateurs comme MAERSK et SHELL, Oldendorff, Viking lines & Scandlines, Vale etc.

On le voit aussi en Asie avec des acteurs comme Dalian Shipbuilding Industry Corporation (DSIC) et China Merchants Energy Shipping (CMES) qui ont équipé un pétrolier de 300 000 tonnes avec 2 ailes rigides fin 2018¹ ou encore avec MOL et le chantier Oshima Shipyards, qui ont obtenu une approbation de principe par la société de class NK² sur une voile rigide télescopique équipant lui aussi un VLCC (very large crude carrier).

En France, et ils sont là aujourd'hui, de premiers armateurs et chargeurs (Renault, Airbus) osent... mais ce n'est pas suffisant car la propulsion par le vent est régulièrement oubliée dans les allocutions, les débats, les lois, la fiscalité...

« La propulsion par le vent offre un potentiel économique extrêmement porteur car elle s'adresse à un marché mondial estimé à 2 à 3 milliards de dollars par an d'ici 2050 et à l'ensemble des marines »

Les entreprises françaises de l'association Wind Ship, essentiellement des PME et start-ups à ce jour ne représentent peut-être que 130 emplois directs aujourd'hui, mais ce sont plus de 4 000 attendus d'ici 10 ans, appuyés par un chiffre d'affaire dépassant largement un milliard d'euros.

De plus, la propulsion par le vent s'appuie sur les technologies de la course au large, un savoir-faire et une expertise française très largement reconnus dans le monde entier – et donc un écosystème bien plus large que les entreprises actuellement membres de l'association. Grands équipementiers (tel que CNIM), industriels navals et aéronautiques sont et seront parties prenantes de ces projets.

Pour l'ensemble de la filière à l'échelle mondiale, une étude³ publiée par le bureau CE Delft en 2016 estimait 8 à 10 000 emplois en 2030, mais cette proposition est aujourd'hui largement sous-estimée car l'OMI n'avait pas encore fixé d'engagement en matière de décarbonation.

Cette étude prévoyait que plus de 10,700 systèmes de propulsion par le vent seraient installés d'ici 2030 sur des vraquiers, pétroliers et porte-conteneurs, générant l'équivalent de 7.5 Mt d'économie d'émissions de CO2 en 2030.

Une étude⁴ plus récente du Ministère du Transport du Royaume-Uni estime que 40 à 45% de la flotte mondiale sera équipée d'un système de propulsion par le vent d'ici 2050, représentant ainsi un marché de l'ordre de 2 à 3 Mds €.

¹ Il s'agit du VLCC New Vitality

² NB : La Chine, le Japon et la Corée représentent 90% des activités de construction de navires en 2018 (respectivement 40%, 25% et 25%). En Corée, les chantiers sont largement subventionnés par l'Etat – chiffres UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2019

³ Chiffres issus d'une étude du CE Delft, « Study on the analysis of market potentials and market barriers for wind propulsion technologies for ships », novembre 2016

⁴ Chiffres issus de l'étude du Ministère des Transports du Royaume-Uni, juillet 2019, « REDUCING THE MARITIME SECTOR'S CONTRIBUTION TO CLIMATE CHANGE AND AIR POLLUTION, Economic Opportunities from Low and Zero Emission Shipping. A Report for the Department for Transport »



c) Que manque-t-il à ces acteurs de la propulsion par le vent ?

De la visibilité, de la crédibilité, un accès aux financements pour des projets qui devraient bénéficier d'un soutien sans faille au vu des urgences climatiques mais qui ont le défaut d'être innovants et intenses en capitaux, et qui proposent un nouveau modèle économique, adapté à la transition : ils ne vendent pas un carburant mais au contraire un gain en carburant, ce qui nécessite un changement dans les critères d'analyse des acteurs économiques.

3) L'Association Wind Ship

a) Notre message

Développer le transport maritime propulsé par le vent, c'est développer une « pépite » française porteuse de projets qui font évoluer notre société et notre économie en protégeant notre environnement. Ce sont des solutions pour un transport maritime plus propre, qui émergent déjà sur notre territoire. Ces solutions ne demandent qu'à prendre une place dans le paysage maritime international, mais une volonté politique, une implication des armateurs, des chargeurs et des territoires sont nécessaires pour appuyer cette filière en émergence.

b) Notre démarche

Il s'agit d'une action collective professionnelle pour développer un transport maritime et plus largement une navigation de travail (incluant la croisière, la pêche et les navires de service) de moindre impact, en structurant une filière française compétitive de la propulsion par le vent. Cette filière assume la responsabilité sociale et environnementale de ses activités en participant à la préservation des ressources naturelles et en générant un mieux-être individuel et collectif. L'association Wind Ship qui porte cette action a été créée en octobre 2019¹.

c) Pourquoi ?

- ⇒ pour accélérer la transition écologique et énergétique du transport maritime,
- ⇒ pour que ces solutions qui sont avérées, et pour un certain nombre, immédiatement disponibles deviennent matures « industriellement » et commencent à compter dans le paysage maritime.

d) Comment s'est-elle construite ?

Le projet de la filière vent a été construit lors du dernier trimestre 2019, consacré à poser un diagnostic avec 13 entreprises françaises qui portent aujourd'hui des projets de propulsion par le vent et qui reflètent une partie de la chaîne de valeur que nous avons élaborée : fournisseur de technologie, concepteur de navire

¹ Elle a été créée sous le nom d'association de préfiguration transport maritime décarboné (APTMD-IWSA) le temps de vérifier le besoin de cette structure et de choisir son nom définitif.

- Note d'information – Filière Vent du maritime –
- Avril 2020 -



de moindre impact (ingénierie navale, architecte naval), porteur de projet, futur armateur, ship manager, affréteur ou encore développeur de nouvelle ligne, chantier naval, banque, société de classification...

Des entretiens individuels puis un séminaire ont permis de travailler sur :

- une vision partagée des freins et leviers au développement, travaillés selon 4 axes (potentiel marché, maturité de l'offre, concurrence et financement) ;
- les forces, faiblesse, et menaces de cette filière émergente, afin de dégager des opportunités ;
- et sur les valeurs qui fondent l'action collective, ainsi que les principes de fonctionnement.

Cette construction collective a aussi permis d'aboutir au « corpus » de l'association : raison d'être, valeurs et principes, objectifs spécifiques, stratégie ont été débattus et précisés. Un cadre d'action et une programmation en sont issus.

e) L'association Wind Ship agit-elle seule ?

Non, elle s'appuie sur un réseau international :

⇒ Créée en 2014, l'International Windship Association (www.wind-ship.org) basée au Royaume-Uni, a pour objet de promouvoir la propulsion par le vent.

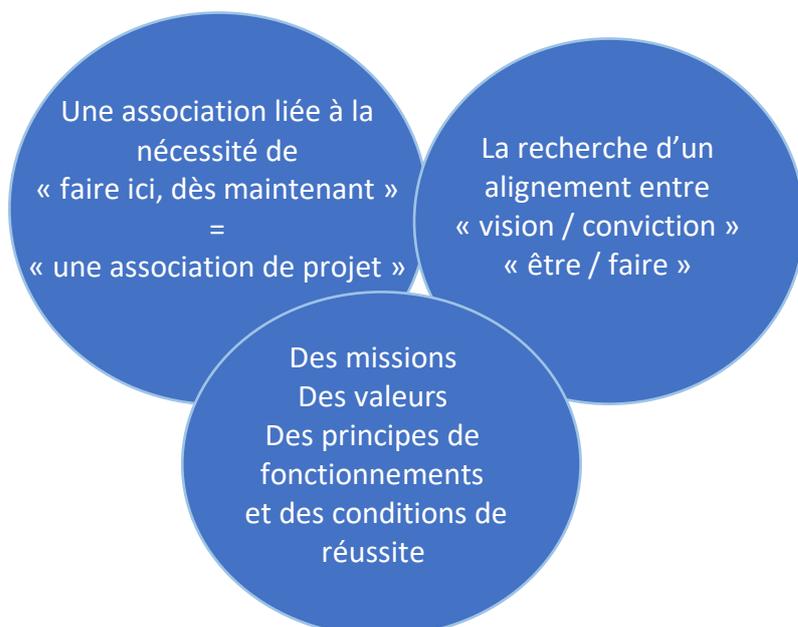


⇒ C'est aujourd'hui un réseau international de plus de 100 membres et supporters qui s'est constitué, et qui permet de porter ce sujet auprès des institutions internationales comme l'Organisation maritime internationale, et dans les différents événements maritimes. Cette association a vu adhérer récemment des sociétés d'envergure comme les Chantiers de l'Atlantique, Bureau Véritas, Louis Dreyfus Armateurs, Mitsui OSK Lines (MOL) ou encore Class NK.

A l'échelon local, l'association Wind Ship a déjà engagé un dialogue avec les institutions publiques et privées pour co-construire à la fois l'avenir de cette filière en cohérence avec les projets maritimes et les projets de territoires.

Ainsi, Cluster Maritime Français, Armateurs de France, Direction des Affaires Maritimes, Région Pays-de-Loire et Métropole de Nantes et de St Nazaire, Grand Port maritime de Nantes-St Nazaire ou le Pôle Mer Bretagne Atlantique par exemple ont été contactés pour commencer à travailler ces solutions ensemble.

- Note d'information – Filière Vent du maritime –
- Avril 2020 -



- Note d'information – Filière Vent du maritime –
- Avril 2020 -



4) En conclusion

Avec un potentiel de dizaines de milliers de clients dans le monde, du chargeur jusqu'à l'armateur, dans un contexte où le développement d'une logistique responsable devient incontournable, il est nécessaire de faire en sorte que la filière de la propulsion par le vent soit soutenue pour accélérer la transition du maritime.

« Considérons cette alternative aux carburants au même titre que les carburants alternatifs »

L'association Wind Ship se mobilise pour engager le dialogue avec les institutions publiques et les élus, avec les collectivités locales et les organisations professionnelles, avec l'écosystème maritime existant et avec le gouvernement.

Elle propose de co-construire et mettre en œuvre un plan d'action pour les 3 années à venir, sur lequel elle a déjà travaillé de premières idées qu'elle souhaite partager.

Tests, maladie, relèves : les syndicats de marins mobilisés

Publié le 14/04/2020 17:49 | Mis à jour le 15/04/2020 14:48

Dans plusieurs courriers adressés aux autorités françaises, l'intersyndicale CFDT, CFE-CGC, CFTC, CGT et FO alerte sur la nécessité de reconnaître le covid-19 comme maladie professionnelle et de mettre en place des tests.

À l'issue de la réunion en visioconférence du 9 avril avec la direction des Affaires maritimes, les syndicats de marins ont envoyé deux courriers au secrétaire d'État aux Transports Jean-Baptiste Djebbari.

L'un du 11 avril demande un dépistage systématique des marins avant et après embarquement. Pour l'heure, deux armateurs, Orange marine et Corsica linea (*lire le marin du 9 avril*), l'ont fait en engageant leurs propres financements.

Le second, du 12 avril, demande quant à lui qu'un marin qui contracterait le covid-19 soit reconnu en maladie professionnelle.

De son côté, la CGT officiers, dans un courrier séparé, s'inquiète d'un des problèmes cruciaux du moment qui mobilise l'intersyndicale : le rapatriement des marins français (ou naviguant sur des navires français) à l'étranger. La CGT demande qu'il soit « garanti par l'État français ». Pour la CGT, « la mise en quarantaine avant ou après le débarquement » ne doit être « qu'une solution de repli, lorsque les tests ne peuvent pas être assurés, et qu'elle se fasse dans des situations acceptables ».

Suite à l'intervention de la commissaire aux Transports Adina Vălean le 8 avril, l'Union européenne a publié le 14 avril dans son *Journal officiel* ses lignes directrices sur le rapatriement des marins.

De prochaines réunions en visioconférence entre les syndicats, les armateurs et l'administration sont prévues en fin de semaine.

Thibaud TEILLARD

Des dispositifs de soutien psychologique mis en place pour les marins

Publié le 08/04/2020 18:15 | Mis à jour le 09/04/2020 07:13

Navires placés en quarantaine, prolongation du temps à bord, manque d'équipements, difficultés des relèves d'équipages (*lire « le marin » du 9 avril*)... le coronavirus a des impacts psychologiques multiples sur les marins.

Pour accompagner leurs marins, certains armements ont mis en place des hotlines. Un service de téléconsultation médicale du service de santé des gens de mer, réservé aux cas d'attente de relève, est également disponible.

Il en est de même pour le service spécifique de soutien psychologique. « La crise sanitaire peut impliquer un stress dépassé, un sentiment d'isolement, des inquiétudes pour les familles, pour les marins eux-mêmes, auxquels il est important de répondre », explique Camille Jego, psychologue clinicienne et créatrice du Centre de ressources d'aide psychologique en mer, porté par le centre hospitalier de Saint-Nazaire (1).

En partenariat avec les différentes institutions maritimes, en relation étroite avec le Centre de consultation médicale maritime du CHU de Purpan-Toulouse, ce dispositif créé depuis quelques mois assure une permanence par internet et par téléphone. « Il y a déjà eu plusieurs appels et mails de familles et de marins dans le cadre du covid-19, témoigne Camille Jego. Ce centre a pour objectif d'accompagner les marins en post-événements de mer souvent traumatiques, mais également d'assurer une permanence de soins psychiques lors des embarquements. »

Le centre forme également au repérage des états de stress aigu ou dépassé et post-traumatique, comme cela se fait pour les militaires ou les pompiers, afin d'assurer ensuite une « meilleure évaluation, orientation et prise en charge des gens de mer ».

Hélène SCHEFFER



Confinement : les relèves à bord des thoniers et plateformes pétrolières reportées

Mardi 28 avril 2020 à 5:02

C'est un des impacts du confinement en mer, avec la fermeture des frontières : impossible de faire les relèves d'équipages dans les délais prévus pour les pêcheurs sur les thoniers comme pour les marins qui font le lien avec les plateformes offshore.

Des embarquements qui se prolongent, sans visibilité sur la date de retour : loin de nos côtes, certains marins se retrouvent bloqués à bord raison du confinement et de la fermeture des frontières. Les relèves d'équipages sont reportées pour les thoniers comme pour les bateaux déployés auprès des plateformes offshore un peu partout dans le monde.

Des relèves courant mai ?

"Des bretons ont accepté de prolonger leur temps d'embarquement, comme d'autres membres d'équipage, et se retrouvent à faire **pratiquement le double de temps à bord**, indique Yvon Riva, président des navires thoniers Orthongel. Ceux qui devaient partir un mois et demi vont sans doute rester trois mois. Pour nous, les prochaines **relèves d'équipages doivent pouvoir se faire dans la deuxième quinzaine de mai**".

Même dispositif pour les 3.000 marins du groupe Bourbon, actuellement éparpillés aux quatre coins de la planète, notamment auprès des plateformes pétrolières. "On a beaucoup de marins qui vont **faire quatre mois au lieu de deux**, explique la chargée de communication Christel Loisel. *Le délai légal, c'est six mois, mais c'est inenvisageable d'aller jusque là. On a déjà des dépassements et on travaille avec nos clients pour faire en sorte que les marins puissent se reposer*". Sur les petits navires qui emmènent les passagers de la terre vers les plateformes pétrolières, "ils sont très sollicités donc **on essaie de faire tourner les équipages**".

On essaie de limiter les contacts avec la terre, le risque de contamination vient de l'extérieur.

Jeux diplomatiques

Organiser les rotations d'équipages est pourtant loin d'être aisé, dès lors que les frontières françaises sont franchies. De nombreux pays se barricadent face au risque sanitaire du Covid. Les arrivées et départs de marins devraient être **plus aisées en territoire européen**. "On peut y arriver à partir de hubs comme Las Palmas pour l'Atlantique, précise Yvon Riva. *On doit pouvoir, en collaboration avec les autorités espagnoles, amener du personnel par avion*". Il mise aussi sur l'outre-mer pour acheminer une partie du personnel, comme La Réunion pour l'Océan Indien : "on est en train de faire les **démarches pour obtenir les autorisations administratives et sanitaires**".

La situation est bien **plus complexe pour les marins déployés au large de l'Afrique** tempère Christel Loisel : "on travaille avec l'appareil diplomatique, on arrive malgré tout à rapatrier des marins au cas par cas depuis trois semaines. **Ça dépend vraiment des pays, c'est compliqué au Congo par exemple**". Des avions sont affrétés par l'Etat français ou les clients de Bourbon pour les organiser. "La **situation évolue de jour en jour**, on trouve des solutions petit à petit", conclue Christel Loisel.

.....



COVID-19 : Les syndicats demandent la reconnaissance de maladie professionnelle

Publié le 14/04/2020 par Caroline Britz

L'intersyndicale des marins a adressé un courrier au secrétaire d'Etat aux Transports pour demander la prise en compte d'une infection au Covid-19 contractée à bord de navires en tant que maladie d'origine professionnelle. Ce point avait été évoqué lors de la réunion du 1^{er} avril avec la direction des Affaires maritimes et l'ENIM. Pour le moment, seuls les marins ayant

contracté la maladie en donnant des soins sont couverts, suite à la décision du ministère de la Santé d'octroyer cette qualification à tout le personnel soignant. Entretemps, l'académie de médecine a recommandé d'étendre la disposition à toutes les personnes assurant un service essentiel et le ministère de l'Intérieur a annoncé d'appliquer à ses fonctionnaires.



Dernières consultations pour les arrêts temporaires à la pêche

Publié le 23/04/2020 16:29 | Mis à jour le 24/04/2020 06:45

On entre dans la dernière ligne droite pour l'indemnisation des arrêts temporaires des navires, dans le cadre des mesures de soutien à la pêche pour contrer les effets du covid-19 sur les marchés.

Un projet d'arrêté a été soumis le mercredi 22 avril par la direction des Pêches maritimes et de l'Aquaculture (DPMA) aux membres du conseil du Comité national des pêches et des élevages marins (CNPMEM). Ceux-ci sont amenés à donner leur avis par écrit avant ce vendredi 24. Ils doivent aussi se prononcer sur un projet d'arrêté complémentaire, portant sur les mesures de contrôles de ces arrêts temporaires.

Sauf imprévu, le texte final devrait donc pouvoir être publié au *Journal officiel* dès ce week-end, comme cela avait été annoncé la semaine précédente, lors de la visioconférence avec le ministre de tutelle de la pêche, Didier Guillaume. Il faudra tout de même attendre la parution au JO de l'Union européenne du règlement, cité dans l'arrêté, qui a été voté par le Parlement la semaine dernière et adopté dans les mêmes termes par le conseil des ministres, le mercredi 22.

Trois catégories de navires

Selon le projet présenté, les arrêts temporaires seront indemnisés du 12 mars au 31 mai, « **avec prolongation possible au vu de l'évolution de l'état d'urgence sanitaire** ». Cela intègre donc que la sortie du confinement, si elle démarre le 11 mai, ne permettra sûrement pas un retour en activité de toute la flottille à cette date. Les dossiers de demande, à déposer avant le 29 mai, se feront navire par navire, avec un minimum d'arrêt de quinze jours, éventuellement par périodes, mais avec au moins trois jours consécutifs.

Des annexes fixent les barèmes de compensation des pertes économiques, avec trois grandes catégories de navires : moins de 10 mètres, de 10 à 12 mètres et plus de 12 (plus certains navires de moins de 12 mètres réalisant un minimum de chiffre d'affaires).

Bernard JÉGOU

Après-Covid-19 : 11 ministres européens de l'Environnement appellent à une "relance verte"

Par L'EXPRESS.fr avec AFP, publié le 10/04/2020 à 16:29

Une fois la crise du coronavirus passée, ces ministres espèrent reconstruire une économie plus respectueuse des questions climatiques et environnementales.

La crise du coronavirus pourrait-elle nous amener à repenser nos engagements écologiques ? Ce vendredi, onze ministres européens de l'Environnement ont en tout cas appelé à ce que les plans de relance post-épidémie de coronavirus prennent en compte les questions d'environnement et de climat.

L'heure est à la lutte contre l'épidémie, mais "nous devrions nous préparer à reconstruire nos économies en introduisant des plans de relance destinés à redonner à l'Europe et à ses citoyens un progrès et une prospérité renouvelés et soutenables", écrivent-ils dans un texte publié par le site climatechangenews.com.

"Nous devons résister à la tentation de solutions à court terme en réponse à la crise actuelle qui risquent d'enfermer l'UE dans une économie basée sur les énergies fossiles pour des décennies", avertissent-ils.

"Réponse européenne commune"

"La leçon du Covid-19 est qu'il est essentiel d'agir rapidement. Nous devons donc tenir nos ambitions pour réduire les risques et les coûts de l'inaction dans les domaines du changement climatique et de la perte de biodiversité", poursuivent-ils.

Ils appellent à une "réponse européenne commune" dans le cadre du 'Green deal' européen annoncé par la commission de l'UE, et à "accroître les investissements, particulièrement dans les domaines de la mobilité soutenable, de l'énergie renouvelable, la rénovation des bâtiments, la recherche et l'innovation, le rétablissement de la biodiversité et l'économie circulaire".

"Nous devons envoyer un message politique fort au monde et à nos citoyens que l'UE montrera l'exemple même dans ces moments difficiles et ouvrira la voie vers la neutralité carbone et le respect de l'accord de Paris", écrivent les ministres.

"Moment de vie ou de mort"

Le texte a initialement été publié avec les signatures des ministres autrichien, danois, italien, finlandais, letton, luxembourgeois, néerlandais, portugais, espagnol et suédois.

La ministre française Élisabeth Borne a ensuite annoncé sa signature sur Twitter, écrivant que "la France est également à l'initiative d'un courrier à l'attention de la Commission européenne qui va dans ce sens".

Neuf ONG, dont la Fondation Nicolas Hulot française ou la branche européenne de 350.org ont de leur côté apporté leur soutien à l'initiative des ministres européens, estimant que nous traversons "un moment de vie ou de mort pour l'Union européenne et notre planète".



Coronavirus: des industriels s'attaquent aux lois sur l'interdiction du plastique

Publié le : 23/04/2020 - 20:25

Profitant de la crise provoquée par la pandémie mondiale de Covid-19, l'industrie du plastique tente de mettre en avant les qualités sanitaires du plastique à usage unique et ainsi repousser les lois visant à l'interdire.

Accusé d'avoir un rôle majeur dans la pollution, notamment celle des océans, le plastique à usage unique a mauvaise presse. Pourtant, avec la crise sanitaire due au **Covid-19**, sa production à destination du marché de l'alimentation explose et les **industriels du secteur** espèrent faire changer la vision de ce matériel polluant. L'industrie du plastique, qui voit d'un mauvais œil **les législations contre leurs produits à usage unique**, trouve dans cette épidémie l'occasion de montrer l'importance du plastique, et de demander le report, voire l'annulation, de certaines interdictions.

Refus des instances européennes

Au niveau de l'Europe, c'est le 8 avril que l'EuPC, le lobby des transformateurs de plastiques européens, a tenté de faire valoir les intérêts des quelques 50 000 entreprises qu'il représente. Dans un courrier adressé à la Commission européenne, le représentant d'intérêts estime que cette dernière, « *n'a pas pris en compte les conséquences hygiéniques du bannissement ou de la réduction des plastiques à usage unique* ». Il demande donc à la Commission de reporter la directive européenne sur le plastique à usage unique (SUP) « *d'au moins une année supplémentaire au niveau national* » et de « *lever toutes les interdictions* » déjà mises en place.

Une demande à laquelle la Commission a répondu quelques jours plus tard, refusant toutes modifications dans la législation contre les SUP. « *Les délais prévus par le droit de l'UE doivent être respectés* », indique-t-on à la Commission qui rappelle qu'il existe déjà « *des exceptions pour les dispositifs médicaux* ». En effet, l'industrie plastique fournit beaucoup de matériel indispensable aux hôpitaux, non concerné par les directives européennes.

« C'est un soulagement. On avait des craintes au niveau européen et la réponse de la Commission est très ferme et très claire », explique à RFI Laura Chatel, responsable de campagne à Zero Waste France. Elle est d'autant plus rassurée par la conclusion de la Commission, qui explique que dans les circonstances actuelles où la gestion des déchets est sous pression, « il est d'autant plus important de poursuivre les efforts globaux de réduction des déchets ».

Aux États-Unis, « les arguments du lobby du plastique portent beaucoup »

Mais si les craintes étaient si vives en Europe, c'est car outre-Atlantique, « les arguments du lobby du plastique portent beaucoup », regrette-t-elle. Aux États-Unis, la communication de l'industrie du plastique mettant en avant le risque sanitaire des sacs réutilisables s'est intensifiée en février, selon **un rapport de Greenpeace USA**. Le but étant de faire passer un message expliquant que le plastique serait un matériau protégeant du coronavirus. Certaines entreprises expliquent même que le sac réutilisable serait davantage un facteur de propagation du virus, contrairement au sac plastique à usage unique.

Dès la mi-février, le président de la **Plastics** (Association de l'industrie du plastique), Tony Radoszewski, déclarait que « les plastiques sont les matériaux de choix dans le domaine médical depuis des décennies » et que nous vivions « en meilleure santé, plus longtemps et mieux grâce à ces matériaux ». Certaines entreprises qualifient le sac plastique comme une « barrière » au virus.

S'en est suivie une série de communiqués et de messages adressés aux autorités. Les 18 et 19 mars, la Plastics a notamment **envoyé deux lettres** au gouvernement américain. L'une au ministère de la Santé américain et l'autre directement à la Maison Blanche. Dans la première, le lobby américain du plastique affirme que selon plusieurs études « le sac réutilisable peut propager virus et bactéries ». Il demande au ministre de la Santé de prendre position contre les interdictions des sacs en plastique à usage unique et de calmer « les écologistes et les élus qui mettent en danger les consommateurs et les travailleurs » en insistant sur l'interdiction de ces produits.

Plusieurs interdictions locales reportées

Si la décision n'a pas été prise au niveau fédéral, le discours des industriels fait son effet. Plusieurs autorités ont d'ores et déjà levé leurs interdictions. C'est notamment le cas de l'État du Maine ou même de **celui de New-York**, qui a reporté l'interdiction des sacs en plastique au 15 juin. Certaines entreprises, comme Starbucks, font également machine arrière, a repéré **Le Monde**. La firme impose à partir de maintenant à ses clients de se servir de gobelets à usage unique et refuse toutes tasses réutilisables.

Mais les États-Unis ne sont pas un cas isolé. Au Canada, plusieurs villes ont annoncé le report d'interdictions votées l'année dernière. La province de Terre-Neuve, par exemple, a reporté sa législation au 1er octobre prochain. « Les industriels exploitent les peurs qui entourent cette pandémie », dénonce Agnès Le Rouzic, chargée de campagne Océans et Plastique chez Greenpeace.

Depuis quelques semaines, les messages affluent dans un sens comme dans l'autre. Certaines ONG se mobilisent pour tenter de contrer le message véhiculé sur le risque de propagation du virus via les sacs réutilisables. C'est donc en ce sens que les organisations environnementales du New Jersey ont pris contact, le 31 mars, avec les 54 maires de l'État ayant mis en place une législation contre le plastique à usage unique.

Dans une lettre, les groupes environnementaux dénoncent le discours de l'industrie et clame « *qu'il n'y a aucune preuve que l'utilisation de sacs plastiques à usage unique soit plus saine et moins dangereuse que celle de sac réutilisable* ».

Une dangerosité non-prouvée

Mais que dit réellement la science sur ce sujet ? Selon **plusieurs études publiées** par *The Lancet* ou par le *New England Journal of Medicine*, le plastique serait l'un des produits sur lequel le virus resterait le plus longtemps. La durée de vie du coronavirus sur cette matière serait de 3 à 9 jours, selon les scientifiques.

Pour l'instant, aucune recommandation officielle n'a été émise. Toutefois, en France, l'Anses (Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail), indiquait dès le 27 mars que « *les emballages peuvent avoir été contaminés par des mains souillées lors de leur manipulation par une personne infectée* ». Elle recommande donc d'essayer tous les emballages.

Aucune preuve donc de « *l'effet barrière* » du plastique, vanté par nombre d'industriels du secteur. Les sacs réutilisables, d'autant plus s'ils sont d'une autre matière que le plastique et lavés régulièrement, apparaissent comme une alternative efficace. Selon les mêmes études, la durée de vie du virus sur du tissu (12 heures) ou du carton (24 heures) est plus courte que sur du plastique.

De son côté, concernant l'argument sanitaire mis en avant par les industriels favorables au plastique à usage unique, la Commission européenne estime « *qu'il convient d'appliquer les bonnes pratiques d'hygiène à tous les produits, y compris aux produits de remplacement des plastiques à usage unique* », comme les sacs réutilisables.

Ces dernières années, la lutte contre la pollution plastique est devenue un enjeu international. En 2018, 350 millions de tonnes de plastique ont été produites dans le monde et ce chiffre ne cesse d'augmenter. Selon Agnès Le Rouzic, « *il est essentiel que les compagnies et même les municipalités gardent en tête que l'on a un problème de pollution plastique* » et qu'après la crise, il perdurera. « *il est possible d'avoir des mesures de sécurité sans pour autant faire plus de déchets et c'est la voie qu'on souhaite voir prendre les entreprises à la fin de cette crise* », conclut-elle.

L'impact du confinement sur les cétacés étudié en Méditerranée

Publié le 23/04/2020 12:32 | Mis à jour le 23/04/2020 18:26

La mission scientifique Sphyrna odyssey quiet sea, après dérogation de la préfecture maritime de la Méditerranée, a quitté la rade de Toulon dans la matinée du jeudi 23 avril à bord du catamaran One Cat.

Cette mission, dirigée par Hervé Glotin, professeur à l'université de Toulon et spécialiste d'éco-acoustique, fait suite à une précédente mission étalée entre septembre 2019 et mars 2020 sur le comportement des cétacés. Toujours sur cette thématique, elle a pour but cette fois d'étudier les conséquences de la baisse du trafic, essentiellement dans la zone du sanctuaire Pelagos, suite aux mesures de confinement. « C'est l'occasion unique de caractériser le milieu marin dans un état à faible pollution acoustique, du moins probablement au niveau de pollution des années 1980 », déclare Hervé Glottin. Celui-ci estime possible que les cachalots et les zyphus augmentent leur temps de présence en surface voire une « surfréquentation » des cétacés proche des côtes.

La mission s'appuie pour ses relevés acoustiques sur deux drones Sphyrna de la société Sea proven, bardés de micros. Silencieux et en dérive, ils ne polluent pas les mesures. Elle se découpera en deux campagnes de onze jours jusqu'au 13 mai. Une extension est possible jusqu'en juin afin d'étudier l'impact de la reprise du trafic.

Alain LEPIGEON

La France confirme sa feuille de route pour l'éolien en mer

Publié le 23/04/2020 17:53 | Mis à jour le 24/04/2020 10:52

La programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), trajectoire énergétique de la France jusqu'en 2028, est adoptée. Le décret est paru au *Journal officiel* du jeudi 23 avril.

Dix-huit mois se sont donc écoulés depuis la présentation par Emmanuel Macron, en novembre 2018, des grandes lignes de ce futur mix énergétique français avec moins d'énergies fossiles, moins de nucléaire et plus d'énergies renouvelables. L'éolien en mer y trouve sa place. De 2020 à 2023, le décret de la PPE prévoit l'attribution de 2,5 à 3 GW d'éolien posé et de 750 MW de flottant. Le rythme des appels d'offres doit passer à 1 GW par an, posé et flottant confondus, à partir de 2024 et jusqu'en 2028.

Le gouvernement a gardé le cap malgré la crise du covid-19. Ces objectifs reprennent à l'identique ceux inscrits dans le projet révisé de PPE soumis à la consultation du public en janvier. La filière revient de loin. Dans la version initiale de la PPE de janvier 2019, les ambitions pour l'éolien en mer étaient divisées par près de deux.

Respect du calendrier

« Ces objectifs rehaussés sont une très bonne chose, souligne Matthieu Monnier, adjoint à la déléguée générale à France énergie éolienne (Féé). Il faudra maintenant veiller à ce que le calendrier annoncé soit respecté. Or nous craignons qu'il soit déjà à risque. » Un sentiment partagé au niveau du Syndicat des énergies renouvelables (Ser) qui en appelle à « accélérer les procédures » afin de pouvoir « mettre en service les projets déjà en développement et la planification des appels d'offres ».

Au Ser comme à la Féé, des propositions pour être dans les temps de passage fixés par le décret de PPE pour l'éolien en mer sont en cours d'élaboration avec leurs adhérents pour être soumises au gouvernement. Il y est question de paralléliser les procédures, notamment en déployant les bouées lidar sans attendre la fin des débats publics pour définir les zones pour l'éolien en mer. « En Normandie, sur la zone étudiée, il y a deux gros régimes de vent, explique Alexandre Roesch, délégué général au Ser. On pourrait donc mettre dès que possible deux bouées lidar qui nous donneraient des données valables quel que soit le résultat du débat. »

Loïc FABRÈGUES

.....



GNL : après une année 2019 “record”, un marché encore plus en surproduction avec le coronavirus

Publié le 08.04.2020 par AFP

Le gaz naturel liquéfié (GNL) a connu une année 2019 "record" mais la crise du Covid-2019 va encore plus déséquilibrer ce marché déjà marqué par de fortes surcapacités, selon un bilan annuel publié mercredi.

"2019 a été une année record pour le secteur du GNL à la fois en termes de volumes importés et de nouvelles décisions d'investissement", a souligné Jean-Marie Dauger, le président du Groupe international des importateurs de gaz naturel liquéfié (GIIGNL).

En 2019, les importations mondiales de GNL ont ainsi atteint 354,7 millions de tonnes, une augmentation de 40,9 millions de tonnes ou de 13% par rapport à l'année précédente, selon le bilan de cette association regroupant de grandes entreprises du secteur (Shell, Total, Tokyo Gas...).

Cela a en particulier été une année "record" pour l'Europe, dont les importations nettes ont bondi de 75,6%.

L'Asie reste toutefois la région la plus importatrice, malgré une baisse des volumes à destination de grands pays consommateurs comme le Japon, la Corée du Sud et Taïwan, sous l'effet d'une météo douce et d'une production nucléaire importante.

En Chine, où le GNL permet de remplacer le charbon et ainsi d'améliorer la qualité de l'air dans les villes, les importations ont en revanche progressé, bien qu'à un rythme moins marqué qu'auparavant.

C'est l'Europe qui a ainsi joué un rôle d'équilibrage du marché en aidant à absorber les excédents de l'offre mondiale, note le GIIGNL.

Celle-ci est en effet toujours plus importante, avec de nouvelles capacités de production mises en route, notamment en Australie, aux Etats-Unis et en Russie.

Ces capacités sont censées encore croître : l'année dernière a marqué un "record" pour les nouvelles décisions d'investissement dans ce secteur.

"A moyen terme, l'impact déstabilisateur de la crise du Covid-19 sur les économies des pays importateurs va exercer une pression à la baisse sur la demande de GNL, dans un marché déjà excédentaire", prédit le Groupe

.....



"Energy Observer", le catamaran du futur en route vers la Martinique

Publié le 21 avril 2020 à 08h34

L'"Energy Observer", accostera cet après-midi (mardi 21 avril 2020) au Diamant après avoir passé 46 jours en mer. C'est le premier navire au monde, capable de produire son propre hydrogène à bord, à partir de l'eau de mer et sans émission de gaz à effet de serre ni particules fines.

Découvrir des solutions innovantes pour l'environnement

Ce premier navire au monde, capable de produire son propre hydrogène à bord, à partir de l'eau de mer et sans émission de gaz à effet de serre ni particules fines, s'est donné une mission pédagogique, celle de sensibiliser le plus grand nombre à la lutte contre le réchauffement climatique. Pour cela, le bateau et son équipage ont entrepris une mission de 6 ans autour du monde pour découvrir des solutions innovantes pour l'environnement.

50 pays, 101 escales, pour découvrir les hommes et partager les savoirs. La mission est menée par des capitaines de 1^{ère} classe de la Marine marchande.

Mais aussi sensibiliser le grand public aux thèmes majeurs de la transition écologique, notamment les énergies renouvelables, la biodiversité, la mobilité et l'économie circulaire, en partant à la rencontre des pionniers du monde de demain.

Un équipage en confinement

Compte-tenu des dernières directives sanitaires liées à l'épidémie du Covid-19, l'équipage recevra donc la visite d'un médecin pour un bilan de santé cet après-midi ou demain matin.

Pour cette raison, Victorien Erussard, capitaine et fondateur d'Energy Observer et Jérôme Delafosse, chef d'expédition et réalisateur ont revu les différentes escales du bateau et se sont adaptés aux contraintes nouvelles imposées par la crise mondiale du coronavirus.

En fonction des résultats, l'équipage sera autorisé à descendre sur terre dans le cadre strict du confinement imposé à tous les citoyens.

Après sa mise en sécurité et des contrôles techniques, l'"Energy Observer" devrait rester en Martinique une quinzaine de jours, reprendre la navigation dans les Caraïbes et revenir ensuite fin juin pour une deuxième escale sur notre île.



Les énergies marines (hors éolien) poursuivent leur progression

Posté le 6 avril 2020 par Joël Spaes dans [Énergie](#)

Les énergies marines, hors éolien offshore, montent en puissance. Le rapport de l'association européenne du secteur, Ocean energy Europe (OEE), montre que la capacité installée de ces « petites » énergies marines a progressé de 25% en 2019 pour le houlomoteur et de 50% pour l'hydrolien. En parallèle, un rapport d'Ocean energy systems (OES), programme lancé par l'Agence internationale de l'énergie (AIE), regroupe différents programmes indépendants, internationaux, gouvernementaux et de l'industrie en la matière.

Premier constat d'Ocean energy Europe (OEE), l'Europe demeure le leader mondial des installations marines fondées sur l'énergie des courants et sur le houlomoteur. Attention, les chiffres sont loin des installations éoliennes offshore (loin des gigawatts), mais la courbe d'apprentissage ressemble de plus en plus à celle des parcs éoliens en mer.

L'hydrolien monte en force en Europe

Ainsi, la capacité installée en énergie des courants (essentiellement de hydrolien) a continué d'augmenter en 2019, atteignant 27,7 MW depuis 2010, soit près de quatre fois plus que dans le reste du monde.

En 2019, 1,52 MW ont été ajoutés, ce qui est moins qu'en 2018 (3,7 MW) parce que les développeurs misent désormais sur des projets plus importants, ce qui prend plus de temps à mettre en œuvre, précise OEE. Préfigurant les machines à venir, la plus puissante hydrolienne mise en service l'année passée l'a été en France. Un projet d'Hydroquest, société basée près de Grenoble, qui a immergé une turbine à axe vertical de 1 MW à Paimpol-Bréhat (Côtes d'Armor). Le kite hydrolien du développeur suédois Minesto (au Pays de Galles, avec 500 kW) fait également partie de cette catégorie des « grosses » machines. Également originaire de France, la petite hydrolienne de Guinard (20 kW) est, elle, destinée au marché de l'énergie local et a été mise à l'eau dans l'estuaire de la Ria d'Etel, dans le Morbihan.

En revanche, de nombreux projets de taille quasi commerciale sont dans le pipe et devraient entrer en service dès cette année, soit près de 3,4 MW prêts à entrer dans l'eau en 2020. Pour Sabella, autre « leader » français du secteur, une nouvelle immersion au large de Ouessant dans le cadre du projet Phares d'Akuo Energy avec EDF est prévue et démontrera aussi l'intérêt des hydroliennes de capacité intermédiaire.

A la fin 2019, 10,4 MW étaient effectivement à l'eau en Europe, la majorité d'entre eux étant installés en France et au Royaume-Uni.

La production d'énergie de ces équipements marémoteurs a atteint 15 GWh l'an dernier, notamment grâce au projet de Meygen. OEE souligne que les machines à l'eau ont démontré ainsi leur résistance aux difficiles conditions marines. Les projets européens en place ont ainsi produit 50% d'électricité de plus en 2019 que l'année précédente, selon les statistiques publiées ce mardi par Ocean Energy Europe (OEE).

OES relève trois nouveaux projets Horizon 2020 – LiftWEC, Element et NEMMO – chacun axé sur différents domaines d'amélioration pour les dispositifs d'énergie houlomotrice ou marémotrice.

Ces projets contribuent à atteindre les objectifs du plan stratégique pour les technologies énergétiques de l'UE (SET-plan) de 10 à 15 centimes d'€/kWh d'ici 2025-2030 pour l'hydrolien et une même valeur d'ici 2030-2035 pour l'énergie houlomotrice.

Ailleurs dans le monde, c'est au Canada, en Chine et aux États-Unis que les projets sont en cours de développement. Environ 1,8 MW sont ainsi prêts à être lancés.

Le houlomoteur européen

Sur le houlomoteur, 603 kW ont été ajoutés dans les eaux européennes en 2019. La croissance régulière du secteur au cours de la dernière décennie se poursuit ainsi, indique OEE. Plusieurs projets ont été mis à l'eau le long des côtes de l'Atlantique et de la mer du Nord, portant les installations cumulées de l'Europe à 11,8 MW.

Le français GEPS Techno (Wavegem, 120 kW) et le finlandais AW Energy (350 kW) ont installé, respectivement en France et au Portugal, leurs premières machines à taille réelle ; premier pas vers des parcs pilotes houlomoteurs. Les deux entreprises estiment pouvoir parvenir à monter en puissance dans les années à venir.

Le dispositif OPT (3 kW, en Ecosse) est également à pleine puissance ; sa capacité inférieure est appropriée pour alimenter directement des équipements de surveillance et des applications similaires, plutôt que pour la production d'électricité à grande échelle.

Les équipements en test (mais pas à taille réelle) représentaient la moitié des installations en 2019, Nemos (70 kW, en Belgique), AMOG (40 kW, en Cornouailles) et Waves4Energy (50 kW, en Italie).

Bien que l'Europe reste à la pointe de l'énergie houlomotrice en termes de capacité cumulée et d'excellence technologique, l'écart se réduit, avec le reste du monde, signale cependant OEE. Les installations annuelles dans d'autres parties du monde ont, pour la deuxième année consécutive, dépassé l'Europe, précise OEE. Les États-Unis et la Chine commencent à récolter les fruits d'investissements soutenus en RD&I, avec des installations combinées de 1,8 MW en 2019.

Ailleurs dans le monde

OES est le nom du programme de collaboration technologique lancé par l'Agence internationale de l'énergie (AIE) pour relier les différents programmes indépendants, internationaux, gouvernementaux et de l'industrie en matière de technologies marines (hors éolien donc). L'OES compte 25 membres à fin 2019.

L'OES a renommé les enjeux en OES-environmental (OES-E), dont font partie 15 pays, emmené par le DOE américain et mis en œuvre par le Pacific Northwest National Laboratory. OES met notamment à disposition une base de données Tethys avec de nombreuses études et rapport sur l'impact des énergies marines.

Les Espagnols de Tecnalia ont présenté une étude sur les coûts, dont les résultats ont été partagés avec l'AIE dans le cadre de ses travaux sur les renouvelables. OES a lancé deux

programmes sur la modélisation et la validation des technologies marines. La première est conduite par Raboll, du Danemark, pour le houlomoteur, et la seconde par l'Energy Research Institute de Nanyang Technological University, à Singapour, autour de l'énergie des courants marins. Par ailleurs, un groupe de pays – Japon, Inde, Chine, France et Pays-Bas – travaille sur les technologies ETM (Énergie thermique des mers) afin d'évaluer le potentiel mondial et de discuter des projets actuellement en cours.

Enfin, en 2019, une nouvelle étude a été lancée autour des emplois dans le secteur, coordonné par France Énergies Marines. Un atelier a par ailleurs eu lieu sur les énergies marines et les conditions insulaires. L'OES a enfin soutenu un projet de l'EMEC, en Ecosse autour des sites de test en mer.

OES passe en revue 20 pays et l'Union européenne, comptée comme pays. A l'aune de cette revue de détail, au-delà de l'Europe, deux zones sont particulièrement actives en matière d'énergies marines : l'Amérique du Nord et l'Asie.

En Amérique du Nord, la Loi sur les énergies renouvelables marines au Canada a été modifiée pour étendre les tarifs de rachat et les accords d'achat d'électricité aux développeurs d'énergie marémotrice travaillant sur « Force » (Fundy Ocean research centre for energy), le site de recherche sur la technologie des courants de marée dans la baie de Fundy, en Nouvelle Ecosse. Et deux autres sites de tests sont en service. Jusqu'à présent, 7 MW ont été alloués pour l'énergie des marées par le pays.

De leur côté, les États-Unis ont lancé une nouvelle initiative de R&D « Powering the Blue Economy » pour explorer les opportunités sur les marchés océaniques américains. Le Water Power Technologies Office (WPTO) du ministère de l'Énergie (DOE, en initiales anglaises) a alloué 25 M\$ pour des projets innovants, et a lancé toute une série d'appels à projets dotés de financements. Au total, le pays dispose de 13 sites d'essais, dont certains alloués par la Marine nationale (Navy).

En Asie

Des progrès sont constatés par OES, l'Inde rend les technologies marémotrices, marémotrices et OTEC éligibles aux obligations d'achat renouvelables, et la Chine fournit un tarif de rachat temporaire de 0,33 € / kWh pour la technologie des courants de marée. La Corée du Sud a dédié près de 17 M\$ à ces projets marins.

L'énergie cumulée produite à partir de l'énergie des vagues et des courants de marée est passée de moins de 5 GWh en 2009 à 45 GWh en 2019. Cette multiplication par dix place le secteur sur une voie prometteuse pour la prochaine décennie.