



COVID-19

Contribution
TEAM MARITIME
16 avril 2020

Mayday



**L'appel de détresse des entreprises de
l'économie bleue**

L'économie bleue a besoin de nous !

À la sortie de la crise sanitaire du COVID 19, les entreprises de l'économie de la mer seront, à l'image de l'ensemble du tissu économique national, en lambeau.

Sophie PANONACLE, Députée de la Gironde et ses collègues de la Team Maritime (Stéphane CLAIREAUX, Député de Saint-Pierre-et-Miquelon, Didier LE GAC, Député du Finistère, Monica MICHEL, Députée des Bouches-du-Rhône et Jean-Pierre PONT, Député du Pas-de-Calais), conscients de cette situation gravissime ont dressé avec les représentants des filières maritimes, un état des lieux.

Pour répondre à l'appel de détresse des entreprises de l'économie de la mer, trois réunions en visioconférence, les 8, 9 et 10 avril 2020, ont été organisées. Elles ont permis de partager un double objectif : sauver les entreprises et protéger les salariés. Viendra le temps de trouver un nouveau chemin d'une croissance bleue durable.

« Le jour d'après ne sera pas un retour au jour d'avant ». Ces paroles du Président de la République constituent le postulat d'un nouveau départ. Nous l'avons entendu, nous l'avons compris. Elles résonnent en écho à la volonté partagée de tous les acteurs, de toutes les filières, de repartir de l'avant.

Le transport maritime, les activités portuaires, la construction navale, le nautisme, la plaisance, la pêche, l'aquaculture, les énergies marines renouvelables, sont soumis à la violence de la même tempête. Ces filières, et d'autres encore, sont réunies dans une même détresse. Elles savent qu'elles doivent s'intégrer dans un même élan de solidarité. Les unes ne réussiront pas sans les autres.

Nous le savons, il faudra, « Quoi qu'il en coûte », que la puissance publique, dans une association inédite entre l'État, les Régions et les collectivités locales, soit au rendez-vous d'un nouveau et extraordinaire départ.

Ce premier document porte sur le temps du confinement et ses conséquences économiques et sociales.

Un deuxième document tracera les contours d'un plan de relance recensant une première série de mesures.

La volonté des député.e.s de la Team maritime est d'apporter une information régulière à l'ensemble des parlementaires. En cette période inédite, cette mission est d'autant plus importante. L'économie bleue a besoin de nous !

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

SOMMAIRE

LE MOT DE FRÉDÉRIC MONCANY DE SAINT-AIGNAN

Président, Cluster Maritime Français

Page 4

LISTE DES PARTICIPANT.E.S

Page 5

Mercredi 8 avril 2020

TRANSPORT MARITIME, ACTIVITÉS PORTUAIRES, CONSTRUCTION NAVALE

Page 7

Jeudi 9 avril 2020

INDUSTRIES NAUTIQUES, PLAISANCE, YACHTING

Page 12

Vendredi 10 avril 2020

PÊCHE, AQUACULTURE, ÉLEVAGES MARINS

Page 16

LE POINT AVEC THIERRY COQUIL

Directeur des Affaires Maritimes

Page 20

LE POINT AVEC DENIS ROBIN

Secrétaire général de la Mer

Page 22

ANNEXES

Page 24

LE MOT DE FRÉDÉRIC MONCANY DE SAINT-AIGNAN
Président du CLUSTER MARITIME FRANÇAIS

Je remercie Sophie Panonacle de son initiative, ainsi que les député.e.s de la Team Maritime qui ont dégagé de leur temps pour venir écouter et débattre avec les représentants des secteurs de la filière « économie maritime », telle qu'elle se présente au sein du Cluster Maritime Français.

Avec la guerre virologique que notre pays est contraint d'affronter, l'union nationale et la solidarité sont des principes déterminants pour que la France tienne, pour que nos concitoyens puissent continuer à vivre et pour qu'ensemble nous préparions « le jour d'après ».

L'économie maritime est un des maillons forts de l'économie française, elle est aussi l'un des leviers de croissance qui permettra à la France de reprendre le chemin de l'emploi et de la prospérité.

Pour gagner la bataille, « l'équipe de France du maritime » doit plus que jamais continuer à jouer collectif et solidaire.

Les acteurs économiques du secteur privé sont très divers et très nombreux. Ils sont une composante fondamentale de cette équipe de France du maritime. Mais, à leurs côtés, et tout aussi importants, se tiennent les acteurs publics. C'est dans cette connaissance mutuelle, dans nos échanges et dans ces actions public-privé que se trouvent les clés de notre succès. La représentation nationale en est un élément essentiel. La Team maritime en est l'avant garde.

Dans ces pages, vous trouverez, les analyses, les impacts mais aussi les chemins de solutions que les acteurs économiques participants à ces visioconférences ont pu exposer. Ces premières propositions permettent, dès maintenant, de préserver les fondamentaux de notre économie maritime. Demain, l'économie bleue tricolore doit être l'incontournable outil de résilience et le levier de croissance sur la voie de la transition écologique, numérique et sociétale. Le Coronavirus nous force à regarder en face et nous impose d'accélérer et d'être toujours plus innovants.

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

LISTE DES PARTICIPANTS

Frédéric MONCANY DE SAINT-AIGNAN
Président, CLUSTER MARITIME FRANÇAIS

**TRANSPORT MARITIME, ACTIVITÉS PORTUAIRES, CONSTRUCTION
NAVALE**

Jean-Pascal BIDOIRE
Délégué général, AGENTS MARITIMES ET CONSIGNATAIRES DE
FRANCE (AMCF)

Jean-Philippe CASANOVA
Président, FÉDÉRATION FRANÇAISE DES PILOTES MARITIMES (FFPM)

Jean-Pierre CHALUS
Délégué général, UNION DES PORTS DE FRANCE

Herbert DE SAINT-SIMON
Président, TLF OVERSEAS

Christian DE TINGUY
Président, UNION NATIONALE DES INDUSTRIES DE LA MANUTENTION (UNIM)

Jean-Michel GARCIA
Délégué aux Transports internationaux, ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE
TRANSPORT DE FRET (AUTF)

Jean-Marc LACAVE
Délégué général, ARMATEURS DE FRANCE

François LAMBERT
Délégué général, GICAN

INDUSTRIES NAUTIQUES, PLAISANCE, YACHTING

Didier LEANDRI
Président, ENTREPRISES FLUVIALES DE FRANCE (EFF)

Fabien ARNOUX
Directeur, RIVIERA YACHTING NETWORK

Jacques CONZALES
Président, GROUPEMENT DES ÉQUIPAGES PROFESSIONNELS DU
YACHTING (GEPY)

Maud DUGOURD
Secrétaire générale, FÉDÉRATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES (FIN)

Laurent FALAIZE
Président, RIVIERA YACHTING NETWORK

Nicolas HÉNARD
Président, FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE (FFF)

Yves LYON-CAEN
Président, FÉDÉRATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES (FIN)

Serge PALLARÈS
Président, FÉDÉRATION FRANÇAISE DES PORTS DE PLAISANCE (FFPP)

Frédéric VERRONS
Administrateur en charge de la Grande plaisance, FÉDÉRATION DES INDUSTRIES
NAUTIQUES (FIN)

PÊCHE, AQUACULTURE, ÉLEVAGES MARINS

Nicolas BERTHOMMIER
Représentant du SYNDICAT FRANÇAIS DE L'AQUACULTURE MARINE

Xavier LEDUC
Directeur, UNION DES ARMATEURS À LA PÊCHE DE FRANCE

Christel PEROT-CAMUS
Directrice, COMITÉ NATIONAL DE LA CONCHYLICULTURE

Gérardi ROMITI
Président, COMITÉ NATIONAL DES PÊCHES MARITIMES ET DES ÉLEVAGES
MARINS

Frédéric TOULLIOU
Président, UNION DU MAREYAGE FRANÇAIS

Jean-Loup VELUT
Secrétaire général, COOPÉRATION MARITIME

Jacques WOCI
Président, FRANCE FILIÈRE PÊCHE

Mercredi 8 avril 2020

TRANSPORT MARITIME, ACTIVITÉS PORTUAIRES, CONSTRUCTION NAVALE

Le transport maritime est un maillon crucial du commerce mondial (90 % des marchandises transportées dans le monde, 76 % du commerce extérieur de l'Union européenne, 32 % du transport intra-européen de marchandise). Il est donc indispensable d'assurer la continuité des opérations de transport et services maritimes afin de maintenir l'approvisionnement en énergie, nourriture, médicaments et autres biens vitaux.

Jean-Marc LACAVE

Délégué général, ARMATEURS DE FRANCE

Dans l'ensemble, les marins jouent le jeu de la continuité des services. Toutefois, l'équilibre est fragile et la capacité des armateurs à garantir de bonnes conditions sanitaires est cruciale. Cet équilibre prendra une toute autre importance au moment du déconfinement, où il sera nécessaire que les marins puissent être considérés comme « suffisamment essentiels » pour obtenir une priorité sur les masques et les tests.

Les compagnies de ferries sont les plus touchées. Les pertes atteignent 80% du chiffre d'affaire à la mi-mars/mi-avril. Le vrac est également très affecté mais s'inscrit dans un contexte international beaucoup plus vaste. Bien que l'activité commence à repartir, l'arrêt de la Chine a interrompu l'apport de minerais et de matières énergétiques. Cela a ainsi engendré un excédent d'offre et la valeur du fret s'est effondrée : chez Louis Dreyfus Armateurs, on estime la perte de valeur du fret à 70-80%. Concernant les conteneurs, les projections de baisse du volume s'élèvent à environ 25 à 30% sur les mois d'avril et de mai.

Armateurs de France échange régulièrement avec le ministère de l'Économie et des Finances pour traiter plusieurs aspects importants de la crise :

- La trésorerie, plus particulièrement le poids de l'endettement extrêmement lourd chez les armateurs. Il s'agit notamment d'adapter le dispositif de Prêt Garanti par l'État (PGE).
- Les assurances : un bateau en quatorzaine coûte environ 15 000 \$ par jour, selon les segments. S'il y a des possibilités d'assurance en cas de guerre ou de terrorisme, aucune couverture n'existe en situation de pandémie.
- Le remboursement des billets pour les ferries, afin que les compagnies puissent proposer un avoir à leurs clients sur le modèle de ce qui existe déjà dans l'aviation civile. Les compagnies de ferries qui souffrent d'une perte de chiffre d'affaire considérable ne pourront pas assumer le remboursement de l'ensemble des billets.

Didier LEANDRI

Président, ENTREPRISES FLUVIALES DE FRANCE (EFF)

Le transport fluvial s'inscrit dans un cadre spécifique essentiellement limité à l'*hinterland*. Cette activité est composée de deux marchés distincts : le fret et la logistique d'un côté, le transport de personnes et le tourisme de l'autre.

Les services liés au transport de personnes et au tourisme sont intégralement suspendus depuis la mise en œuvre des mesures restreignant les rassemblements puis celles instaurant le confinement. La navigation des navires de transport de personnes est, par ailleurs, interdite jusqu'au 20 avril et certainement au-delà. La France se place parmi les leaders européens du tourisme fluvial. La crise actuelle aura des répercussions inévitables sur le secteur. Le redémarrage risque d'être extrêmement long : la filière pourrait mettre des années pour retrouver le niveau d'activité antérieur à la crise. Il sera nécessaire de repenser entièrement le modèle économique du tourisme fluvial.

Complètement intégrées aux chaînes internationales de fret maritime, les activités de fret et de logistique se poursuivent sans rupture de services. Toutefois, il faut noter un ralentissement de 40% sur le transport fluvial de fret. Cela s'explique notamment par la surpondération des entreprises du bâtiment et de la construction, fortement impactées, dans ce secteur d'activité. Si la filière est confiante à l'égard des perspectives de redémarrage du transport de fret, il conviendra tout de même de bien le préparer en amont. Il pourrait être nécessaire de réfléchir à des délais de préavis pour favoriser le redémarrage post-crise.

Jean-Michel GARCIA

Délégué aux Transports internationaux, ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE
TRANSPORT DE FRET (AUTF)

L'AUTF ne représente pas un secteur d'activité particulier, puisque que différents chargeurs servent à différentes filières. Le bilan de l'activité des chargeurs montre que toutes les filières ne fonctionnent pas de la même manière face à la crise. Un point important mérite d'être particulièrement soulevé : le risque d'un manque de masques dans les ports représente une réelle « épée de Damoclès » sur les activités portuaires. Pourtant, les ports constituent des points vitaux pour la France et une interruption des activités aurait des conséquences très importantes. Une meilleure sécurisation des flux portuaires (réquisition/intervention de l'état si besoin...) apparaît nécessaire. Enfin, le manque d'équipements (conteneurs reefers, 20') s'amplifie avec la crise. Les secteurs qui fonctionnent, pharmaceutique et alimentaire, en sont consommateurs.

Jean-Pascal BIDOIRE

Délégué général, AGENTS MARITIMES ET CONSIGNATAIRES DE
FRANCE (AMCF)

La profession d'agent maritime et consignataire de navire, comme l'ensemble de la filière transport a été reconnue comme activité essentielle. Elle fait ainsi partie des industries qui

assurent une continuité de service : 100% des personnels travaille – de chez eux ou sur les quais, 100% du trafic maritime est traité.

On observe une baisse de trafic d'environ 20-25% selon premières données transmises. Le secteur s'attend à une baisse plus importante, au-delà 25%, de fin avril à juin surtout les lignes régulières conteneurs. Il y a un risque de congestion dans un premier temps avec les arrivées en cours suite au redémarrage de la Chine, puis de manque de conteneurs pour l'export après, avec les suppressions d'escales et la baisse de volume due à l'arrêt des commandes.

Dans le contexte de la crise sanitaire que nous vivons actuellement, beaucoup attendaient des ports la mise en place de cellules de crise ou de guides de bonnes pratiques pour informer au mieux les entreprises portuaires. Il devient donc nécessaire en ce temps de crise, qu'une harmonisation des consignes soit effective.

Figurent également parmi les problématiques majeures : l'organisation des relèves d'équipage de marins étrangers (Schengen et hors Schengen) compliquée par ce contexte sanitaire, la difficulté de circulation et le manque de structures d'accueil en cas de quatorzaine.

Parler de relance aujourd'hui peut être prématuré, néanmoins un point de vigilance demeure : ne surtout pas négliger l'aspect social.

Herbert DE SAINT-SIMON
Président, TLF OVERSEAS

Depuis le début du confinement, les organisateurs de transports maritimes sont à 100 % opérationnels, en télétravail ou bien dans les bureaux pour des raisons de gestions documentaires et de logiciels. Tous les acteurs de la chaîne sont interdépendants : les adhérents de TLF Overseas, assurent 80% du flux de transport de marchandises par la mer en France.

En février et mars, il n'y a pas eu d'altération de l'intensité des flux. Pour le mois d'avril et de mai, le secteur observe une baisse de dossiers variable selon les activités en raison de la baisse de la demande. Cette baisse varie de – 15 à – 30% en termes de dossiers import/export selon les activités.

L'importance des professions portuaires pour l'activité économique et la survie de notre pays doit être entérinée dans la prochaine stratégie nationale portuaire afin d'en renforcer le volet social.

Les services nautiques portuaires (remorquage, lamanage, pilotage) assurent une mission de service public permettant de garantir la sécurité des manœuvres d'accostage et d'appareillage des navires dans l'ensemble des ports de métropole et des Outre-mer. Un plan de continuité de l'activité permet le maintien de la sécurité et l'acheminement des denrées et des marchandises.

Jean-Philippe CASANOVA

Président, FÉDÉRATION FRANÇAISE DES PILOTES MARITIMES (FFPM)

100% des ports fonctionnent et sont prêts à accueillir les marchandises. Les activités se sont adaptées à une demande pourtant très faible. Dans le cas des pilotes maritimes, la grande problématique a été dès le départ le manque de masques pour le pilotage. Cette situation s'est en partie améliorée avec le concours de CMA CGM puis avec les commandes qui arriveront prochainement, avec le soutien de l'Union des Ports de France, du Cluster Maritime Français, du GPM de Marseille et de celui du Havre.

Sur le plan économique, la perte d'activité fluctue entre 25 et 80% selon les segments. Les ports dont l'activité est limitée à la croisière et aux ferries se situent sur la tranche haute de ces estimations. La FFPM, avec Armateurs de France et l'ensemble des services nautiques et portuaires, essaie de trouver des aides pour les stations de pilotage.

Jean-Pierre CHALUS

Délégué général, UNION DES PORTS DE FRANCE

La situation dans les ports est globalement moins violente que dans les aéroports. Toutefois, les cas varient fortement d'un port à l'autre. La situation est effectivement différente entre les Grands ports maritimes qui bénéficient d'une trésorerie relativement suffisante ; et d'autres ports de moindre envergure dont la situation est plus précaire. Tous les sites n'auront pas la même capacité sur les plans économiques et financiers : la question d'un plan de relance peut cacher de grandes diversités de situation, selon la nature de l'activité effectuée dans chacune des places.

Certains aspects convergent néanmoins : la question des masques et plus généralement de la sécurité sanitaire dans les ports est l'une des problématiques majeures de cette crise.

Enfin, il n'y a pas eu de coordination nationale en matière de communication. Celle-ci s'est limitée à annoncer le fonctionnement des ports et à souligner leur adaptation à la demande.

Christian DE TINGUY

Président, UNION NATIONALE DES INDUSTRIES DE LA MANUTENTION (UNIM)

L'ensemble des ports ont continué de fonctionner à partir du confinement, à l'exception des terminaux roulers de Fos et de Saint-Nazaire. Faute de conditions de sécurité sanitaire satisfaisantes, le personnel ne souhaitait pas décharger des marchandises n'étant pas considérées comme de première nécessité. Ces mouvements, également observés à Lorient et à La Réunion, ont été en partie satisfaits par la mise en place de règles de bonnes conduites.

Le service s'adapte globalement à la demande. Sur le roulier, l'activité va très rapidement chuter de 70% après la livraison des dernières commandes. Concernant le trafic de conteneurs, le manque de visibilité et les annulations d'escales rendent l'activité relativement incertaine.

Les opérateurs de terminaux portuaires peuvent bénéficier des dispositifs mis en place : le chômage partiel pour le personnel et le report des charges sociales notamment.

Les chantiers de la construction navale, petits et grands, dont les carnets de commandes sont plutôt florissants, subissent de plein fouet la crise sanitaire. Les syndicats ont très rapidement demandé la fermeture des sites (Les Chantiers de l'Atlantique à Saint Nazaire notamment).

François LAMBERT
Délégué général, GICAN

Les premières semaines de crise ont été particulièrement difficiles pour les entreprises de la construction navale. Ces difficultés sont notamment liées à l'exercice du droit de retrait, évoqué au sein de plusieurs chantiers navals. Finalement, les salariés des chantiers contraints de fermer ont pu profiter du dispositif de chômage partiel.

La filière doit travailler d'ici le 17 avril sur les questions de relance et d'ici le 30 avril sur les questions de relocalisation. Une grande attention doit être portée à la relance, notamment sur les aspects liés au soutien, à l'innovation et à la trésorerie. La crise pose également la question de la relocalisation, bien qu'il soit encore relativement tôt pour l'aborder.

Jeudi 9 avril 2020

INDUSTRIES NAUTIQUES, PLAISANCE, YACHTING

Avec un chiffre d'affaire global dépassant les 5 milliards d'euros en 2019 et un nombre de plaisanciers atteignant aujourd'hui les 13 millions, l'enjeu économique du nautisme est majeur. La France se place d'ailleurs au premier rang européen et au second rang mondial en matière de construction de bateaux de plaisance. Les industries nautiques, la plaisance et le yachting représentent donc des secteurs clés et un bassin d'emploi considérable, aujourd'hui très fragilisés par la crise et le caractère saisonnier de leurs activités.

Yves LYON-CAEN

Président, FÉDÉRATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES (FIN)

Le nautisme se compose de quatre grands domaines :

- Le domaine industriel (chantiers, équipementiers, motoristes...). Ce segment a pratiquement cessé toute activité à partir du 12/13/14 mars. Le taux d'activité est aujourd'hui de 10%.
- Les commerces, magasins et négoce, également à l'arrêt complet car considérés comme des lieux de rassemblement.
- La location maritime : cette activité est sans doute celle qui souffre le plus de la situation. Le cumul des annulations et l'immense incertitude sur la capacité de remettre en place certaines liaisons aériennes, même de court/moyen courrier, sont particulièrement en cause.
- La location fluviale est, quant à elle, en situation de souffrance mais garde l'espoir de faire sa saison. Cette activité, aujourd'hui à l'arrêt, pourrait être amenée à reprendre avec relativement plus de facilité après le confinement. Il s'agit d'une activité de proximité où les enjeux de déplacements sont relativement faibles.

Face à la crise, la filière s'est remarquablement organisée avec un grand élan de solidarité. Trois actions ont notamment été mises en place par la FIN :

- L'amélioration de l'accessibilité à l'information concernant les différents instruments et outils de soutien mis en place par le gouvernement. La FIN a mis en place un site internet dédié afin que les acteurs de la filière puissent consulter plus facilement les dispositifs auxquels ils sont éligibles.
- L'organisation de réunions avec plus de 150 acteurs professionnels pour échanger sur les situations particulières, envisager des scénarios prospectifs et faire remonter les principales difficultés.
- En liaison avec les ports de plaisance, la mise en œuvre d'une stratégie de reprise essentielle à la préparation de la saison.

La survie du nautisme se joue avant tout sur la capacité de la saison à obtenir des résultats acceptables. Dans les prochaines semaines, l'enjeu sera de fournir des équipements de protection aux salariés. Une question plus importante encore est celle du passage d'une logique de confinement collectif à une logique de dépistage individuel. Effectivement, si un bateau en provenance d'Italie souhaite entrer dans un port français sans possibilité de dépistage des équipages et des passagers, cela entraînera nécessairement des blocages. C'est, entre autres, sur cette question que reposera la concrétisation d'une réelle reprise économique.

La majeure partie du problème ne se pose pas dans l'immédiat mais plutôt l'hiver prochain. Si la saison n'existe pas cette année, les conséquences les plus dramatiques sont à venir et les mesures d'aides et de soutien devront perdurer pour éviter l'effondrement de tout le tissu économique ».

Serge PALLARÈS

Président, FÉDÉRATION FRANÇAISE DES PORTS DE PLAISANCE (FFPP)

Les ports de plaisance enregistrent une baisse d'activité d'environ 20% depuis le début du confinement. L'ensemble des services (vente d'hydrocarbures, manutention, passages d'escales...) sont ralentis voire suspendus.

Sur le segment manutention, les ports recommencent progressivement à reprendre une activité cependant strictement limitée aux professionnels. Les plaisanciers n'ont naturellement plus le droit d'accéder à leurs bateaux. La FFPP travaille en permanence avec ces professionnels pour accompagner la reprise d'activité en fonction des capacités de chacun.

Les ports enregistrent déjà des pertes au niveau des abonnements saisonniers, qui pourraient devenir très importantes au cours de la saison avril-septembre. Depuis quelques jours, plusieurs ports de plaisances évoquent des impayés sur les prélèvements automatiques mensuels des plaisanciers. Ces rejets systématiques n'augurent pas de bonnes choses pour la suite.

Les ports de plaisance doivent également se confronter à un enjeu humain relativement imprévu : le confinement massif de plaisanciers dans les bateaux. Les ports ne se sont pas préparés à la gestion de l'angoisse de ces personnes confinées dans des surfaces restreintes.

Au niveau des agents, l'ensemble des ports ont mis en place des mesures exceptionnelles : veille 24h/24 sur les activités administratives et les agents techniques. Une autre partie du personnel est soit en télétravail, soit en chômage partiel. Aussi, la FFPP mentionne un nombre croissant de plaisanciers inquiets de pouvoir ou non assumer leur bateau après la crise. Cela fragiliserait encore davantage la filière dans ses tentatives de relance. La question des exonérations et des reports pendant l'après-crise sont des sujets qui seront d'ailleurs très importants pour la reprise.

La FFPP espère une aide de l'outil législatif pour soutenir le secteur de la plaisance à se relever pendant et après la crise.

Nicolas HÉNARD

Président, FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE (FFV)

Si la plaisance et le nautisme souffrent considérablement de la situation, le sport de la voile est naturellement très concerné également. La principale crainte est que cette situation s'étende dans le temps.

La FFV a lancé une campagne de consultation destinée à ses 1 100 clubs afin d'avoir une vision globale de la situation. La majorité des cas assurent pouvoir tenir jusqu'à l'été mais qu'une absence d'activité estivale et des mesures encore trop restrictives sur les rassemblements auraient des conséquences dramatiques.

Sur les 180 millions d'euros de surface financière directe que comptent ses entités, la FFV estime à 80 voire 100 millions d'euros les pertes occasionnées si le pire scénario venait à se concrétiser. Il s'agirait avant tout de mobiliser rapidement des dispositifs déjà en place et d'assouplir/accélérer les relations avec certaines administrations.

Laurent FALAIZE

Président, RIVIERA YACHTING NETWORK

Depuis le début du confinement, certaines entreprises du cluster Riviera Yachting Network travaillent encore et d'autres ont fait appel au dispositif de chômage partiel. Certaines, sérieusement impactées, ont complètement arrêté leurs activités. Les sous-traitants, eux, restent en majorité opérationnels mais les donneurs d'ordre ont à minima ralenti leur activité. L'ensemble de la chaîne de valeur tourne donc à vitesse réduite.

Il est difficile de se projeter avec certitude, mais l'impact sur l'industrie du yachting professionnel sera lourd. En effet, qu'il s'agisse de la période d'entretien des bateaux durant leur hivernage ou de la période de navigation, les activités sont clairement saisonnières et cette crise intervient à un moment charnière : celle de la fin de la période de chantier et le début de la saison.

Les travaux sur les yachts ont été suspendus pour la plupart ou ralentis. Pour les bateaux stationnés au port, les flux sont limités par les ports eux-mêmes ce qui empêche les avitailleurs et sous-traitants d'intervenir sur les yachts à flot. Par ailleurs, les événements qui marquent le début de la saison du yachting tels que le Festival de Cannes ou le Grand Prix de Monaco ont été annulés.

Aujourd'hui l'ensemble de la filière fait preuve d'une réelle détermination pour reprendre les activités. Il s'agit maintenant de lui en donner les moyens et la capacité de travailler dans de strictes conditions sanitaires (approvisionnement en masques, gants, dépistages...).

Jacques CONZALES
Président, GROUPEMENT DES ÉQUIPAGES PROFESSIONNELS DU
YACHTING (G.E.P.Y)

La problématique majeure rencontrée par les équipages du yachting français réside dans le caractère éphémère de sa population et son interdépendance avec les pays voisins comme l'Italie ou l'Espagne. À cela s'ajoute une protection sociale pas systématiquement identique aux règles françaises : un membre d'équipage français travaillant sur un navire de pavillon étranger peut se retrouver débarqué sans ressources et sans éligibilité aux différents dispositifs mis en place.

Un travail est en cours avec les pouvoirs publics, concernant notamment les problématiques de mise en service des bateaux et la question du renouvellement des certificats. Le G.E.P.Y garde l'espoir de sauver la saison 2020 mais reste lucide face à une situation qui s'annonce défavorable. Le principal levier d'action reste de donner au personnel les moyens de travailler dans les meilleures conditions possibles.

Vendredi 10 avril 2020

PÊCHE, AQUACULTURE, ÉLEVAGES MARINS

Avec une production de plus de 640 000 tonnes pour une valeur d'environ 1,7 milliard d'euros, la France métropolitaine est le 4^{ème} producteur de pêche et d'aquaculture de l'Union européenne. Elle dispose d'une flotte d'environ 4 417 navires et d'une soixantaine de ports de pêche. Pionnière dans l'aquaculture marine européenne, la France maintient sa place de première productrice d'huîtres en Europe. Très impactées par la crise, les filières de la pêche, de l'aquaculture et des élevages marins dépendent fortement du niveau de consommation. Tout l'enjeu réside notamment dans la manière d'inciter nos concitoyens à consommer davantage de produits de la mer.

Gérard ROMITI

Président, COMITÉ NATIONAL DES PÊCHES MARITIMES ET DES ÉLEVAGES MARINS

Dès le début de la crise, la flotte a été stoppée à hauteur d'environ 80%. Aujourd'hui, seulement les journaliers continuent de naviguer en attendant une réorganisation plus profonde de la filière. Le CNPMM essaie d'organiser des roulements avec les organisations de producteurs afin d'alimenter le marché. En Méditerranée, la campagne de pêche au thon rouge s'approche et fait craindre un manque à gagner important si les dates ne sont pas différées.

La grande difficulté rencontrée par les professionnels de la pêche reste sans doute le respect des conditions sanitaires dans tous les segments d'activité et particulièrement à bord. Des approvisionnements en masques sont d'ailleurs attendus par la filière. Sans les bons équipements et les bons masques, notamment FFP2, le maintien de l'activité reste très compliqué.

L'autre aspect important réside dans la question des arrêts temporaires et de l'accès au chômage partiel. Nombreux sont les professionnels de la pêche n'ayant pas accès au dispositif. Les aides européennes ne touchent pas non plus l'ensemble de la profession, à l'exemple des pêcheurs à pied et ramasseurs d'algues qui n'entrent pas dans le périmètre couvert par le FEAMP. Une piste proposée consisterait en une aide des collectivités territoriales pour actionner des aides de minimis susceptibles de soutenir les professionnels et pêcheurs indépendants. Il y a également des problèmes majeurs concernant les relèves et rapatriements d'équipages.

Aujourd'hui, la profession a grandement besoin d'une feuille de route claire concernant l'ensemble des territoires. Il apparaît essentiel de mettre en place une cellule de crise pour accompagner les marin-pêcheurs et de véhiculer un message uniforme aux professionnels de la pêche installés sur l'ensemble des littoraux. Une forte attente demeure sur le résultat du vote par le Parlement européen le 16 avril prochain portant sur les mesures proposées par la Commission européenne. Il convient également de ne pas oublier l'importance des questions liées au Brexit.

Christel PEROT-CAMUS
Directrice, COMITÉ NATIONAL DE LA CONCHYLICULTURE

Si la période de Pâques offre une conjoncture plus favorable à la reprise des ventes, les ventes isolées posent particulièrement problème à la filière conchylicole. La tendance globale des ventes reste toutefois à relativiser tant que celles-ci ne sont pas complètement à l'arrêt. L'activité des écloseseries est, quant à elle, entièrement suspendue.

Néanmoins, la crise actuelle vient s'ajouter à la précédente. Les problèmes de trésorerie sont considérables pour une filière en réelle souffrance depuis le mois de décembre 2019 et les dégâts du norovirus.

Des annulations d'échéances vont être demandées au ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation pour aider la filière à se remettre de cette succession d'épisodes défavorables.

Jean-Pierre CHALUS
Délégué général, UNION DES PORTS DE FRANCE

Concernant les ports de pêche, l'enjeu est triple :

- Rassurer l'ensemble des acteurs ;
- Mettre en place des mécanismes concrets pour permettre d'assurer le soutien des prix ;
- Mieux intégrer les ports de pêche dans les réflexions. Ceux-ci se trouvent en très grande difficulté avec des pertes d'activité de l'ordre de 70 à 80% et des baisses de volumes qui ont été immédiates dès le début du confinement.

Jacques WOCI
Président, FRANCE FILIÈRE PÊCHE

Aujourd'hui, le problème majeur de la filière pêche est celui de l'équilibre entre l'offre et la demande. Si une frénésie d'achat a été constatée au début du confinement, on a pu observer un temps d'arrêt brutal de l'achat de poisson considéré comme non-prioritaire par les consommateurs.

Pour limiter ce phénomène, la quasi-totalité des enseignes de distribution s'est rapidement mobilisée pour communiquer des messages positifs sur les pêcheurs et la consommation de poisson. Cette mobilisation n'a pas été vaine, puisque l'on peut dès aujourd'hui constater une reprise progressive de la consommation. Néanmoins, il reste difficile de compter sur un volume satisfaisant et la question des prix demeure un critère particulièrement important. La filière privilégie donc la vigilance. La surveillance du niveau de consommation de poisson dans les semaines à venir est essentielle. Tout l'enjeu est de réfléchir à la manière d'attirer encore davantage le consommateur vers le poisson et les produits de la mer pour maintenir un niveau d'activité acceptable.

Sur le plan de l'approvisionnement en masques, France Filière Pêche a pris l'initiative de commander 300 000 masques destinés aux professionnels de la filière. Cette commande répond à une attente très forte et à un besoin de rassurer les professionnels tout en soulignant la mobilisation de la filière.

Frédéric TOULLIOU
Président, UNION DU MAREYAGE FRANÇAIS

Le secteur du mareyage étant essentiellement composé de TPE/PME, les entreprises sont confrontées à d'importants problèmes de trésorerie malgré une réelle détermination à maintenir une activité.

Très fragilisés, les professionnels du mareyage se montrent inquiets vis-à-vis des perspectives des prochaines semaines. Sur ce point, la consommation sera naturellement le déterminant majeur du marché.

La filière de la pêche et de l'aquaculture doit poursuivre son élan de cohésion vers une réflexion commune autour des solutions de sortie de crise. La perspective d'une reprise d'activité rend particulièrement indispensable de maintenir soudé l'ensemble des maillons de la chaîne. Cela inclut les activités de pêche en amont, la commercialisation/distribution en aval sans oublier les criées et activités de mareyage qui interviennent en tant qu'étape intermédiaire. Pour s'organiser de manière optimale, il est nécessaire d'avoir une visibilité absolue sur chacune des activités afin de maintenir l'ensemble des maillons de la chaîne tels qu'ils existaient avant la crise.

Jean-Loup VELUT
Secrétaire général, COOPÉRATION MARITIME

La problématique principale est celle des arrêts temporaires et du chômage partiel. Sur le premier point, des compromis ont été trouvés et restent en attente de validation. Concernant le dispositif d'activité partielle, une ordonnance est attendue à l'issue du prochain Conseil des ministres.

À cela s'ajoute deux autres enjeux :

- La question de la responsabilité des chefs d'entreprise, en première ligne juridique. Un certain nombre de syndicats interpellent le gouvernement sur cette question en demandant une diminution de la responsabilité des employeurs. Certains employeurs craignent de demander à leurs employés de reprendre le travail face aux risques majeurs que cela pourrait impliquer sur le plan juridique.
- Aussi, le besoin d'appui se fait sentir pour certaines structures. Certaines sont menacées à très court terme et ne remplissent pas systématiquement toutes les conditions pour bénéficier de mesures de soutien comme le Prêt garanti par l'État.

Nicolas BERTHOMMIER

Représentant du SYNDICAT FRANÇAIS DE L'AQUACULTURE MARINE

Les ventes ont observé une hausse relative sous l'effet de l'intérêt manifesté par la grande distribution. Les enseignes ont cherché à sensibiliser les consommateurs à l'achat des produits de nos côtes et de nos élevages marins.

La période actuelle marque le début de la saison pour l'écloserie (marine ou d'esturgeon) ce qui explique le faible impact pour ce secteur. Toutefois, les conséquences de la crise risquent de se faire sentir prochainement à mesure que la saison avancera.

Les fermes marines, élevages en mer ou à terre, (bar, daurade, maigre, saumons, turbots), après 15 jours sans aucunes ventes, ont observé une remontée progressive à 50% du chiffre habituel sous l'effet des achats des GMS et de la faveur accordée aux produits français face à ceux d'importation.

La production de caviar, filière d'excellence en France et en Europe, est quant à elle fortement impactée. Les entreprises productrices n'enregistrent aucun chiffre d'affaire depuis le 13 mars, pour deux raisons : les grandes difficultés d'exportation (50% du chiffre d'affaire de la filière) et l'arrêt de la restauration. À cette situation précaire s'ajoute l'impossibilité pour ces entreprises de réduire leurs charges, majoritairement fixes. Aussi, les tentatives d'exportation se heurtent à des blocages administratifs conséquents. En effet, l'exportation de ce type de produits nécessite l'obtention d'un certain nombre de documents originaux relativement difficiles à expédier/recevoir à cause des dysfonctionnements des services postaux en cette période. Si quelques destinations commencent à se réouvrir à l'export, l'Asie par exemple, les exportations restent impossibles car la filière peine à recevoir ces documents obligatoires. Une solution consisterait à assouplir les réglementations afin d'autoriser les documents copies ou scannés, à titre exceptionnel, afin de favoriser la reprise des ventes.

Pour l'aquaculture comme pour l'ensemble des filières de la pêche et des élevages marins, il apparaît crucial de passer d'une logique de reports de charges à une logique d'annulation et d'exonération de charges. Cet aspect est particulièrement clé et viendra largement conditionner la manière dont les différentes filières pourront "passer le cap".

LE POINT AVEC THIERRY COQUIL

Directeur des Affaires maritimes

La Direction des Affaires maritimes est principalement mobilisée autour de cinq axes :

- Des questions **régaliennes** : recherches de solutions sanitaires pour les navires de croisière en difficulté ; préparation des arrêtés et décrets pour encadrer le transport maritime en général, et le transport de personnes en particulier, pendant et après la crise ; résolution de blocages ponctuels de continuité de l'approvisionnement des Outre-mer par voie maritime ; appui à certaines liaisons de continuité territoriale ; travail de coordination européenne...
- Des questions **d'accompagnement opérationnel des acteurs du maritime**. Cela inclut les problématiques de titres arrivant à échéance et dont la prolongation a été nécessaire, ou encore les questions relatives aux relèves d'équipages et aux armateurs bloqués à l'étranger. Cela concerne également les mesures sanitaires : dès le mois de février, la DAM a publié des recommandations sanitaires régulièrement actualisées. Une FAQ a également été mise à disposition sur le site internet.
- Des questions **d'accompagnement économique et social des filières**. Sur ce point, la DAM organise des concertations hebdomadaires avec les syndicats et les acteurs économiques afin de suivre les préoccupations et traiter chaque problématique. Il est également question des mesures financières mises en place par l'État et aux cas particuliers susceptibles de se poser pour les filières du maritime. Mise en place d'une mesure spécifique d'activité partielle pour les pêcheurs à la part (ordonnance passée en Conseil des ministres)
- Des questions liées au **maintien du fonctionnement de l'administration**. Si des plans de continuité ont pu être établis au niveau des CROSS et des dispositifs POLMAR/Terre, la principale difficulté a été de maintenir un haut niveau d'activité avec des moyens numériques (télétravail) pas vraiment adaptés. Les besoins estimés pour l'instruction des dossiers et l'estimation des financements européens pourraient s'élever à 60 postes. Pour organiser cela, la DAM travaille avec la DPMA. Aussi, toute une réflexion est menée concernant les écoles et formations maritimes (gestion des diplômes délivrés dans les LPM et autres établissements maritimes, maintien ou non des concours...).
- Enfin, un cinquième axe concerne **les perspectives de sortie de confinement et les questions de relance**. À l'évidence, l'enjeu initial de la relance consistera à rattraper un certain nombre de tâches qui n'ont pas pu être traitées pendant le confinement et à permettre aux services publics de base de fonctionner à nouveau (délivrance de titres en retard, gestion des examens des LPM et ENSM, remise en état du balisage maritime...).

Aussi, de nombreuses réunions sont organisées concernant la protection sanitaire des marins. Il convient de rappeler que l'achat de masques relève des armateurs et non pas de l'État. La Direction des Affaires maritimes, à travers le Cluster Maritime Français, a incité les acteurs à se coordonner pour passer des commandes. Toutefois, certains comités régionaux des pêches n'ont pas tous souhaité se joindre à ces commandes groupées.

La question d'identifier des services considérées « essentiels » a été souvent posée. Le gouvernement et le Président de la République ne souhaitent pas entrer dans ce débat. Toutefois, en France, nombreuses ont été les entreprises et industries à suspendre leurs activités par principe de précaution. Cela préfigure de manière officieuse ce qui peut éventuellement être considéré comme essentiel (maintien d'activité) et ce qui ne l'est pas (suspension d'activité).

La problématique des tests est également un sujet de préoccupation. Contrairement aux masques, cette question du dépistage relève de l'État. Les tests sérologiques sont d'ores et déjà disponibles et les armateurs peuvent dès maintenant y recourir. Toutefois, l'État continue de réfléchir à l'approvisionnement des tests de dépistage destinés aux cas symptomatiques.

Sur le plan économique et social, les filières se montrent inquiètes face au risque de crise sociale à la reprise. Dans un contexte de tension sociale extrêmement forte, la question de la protection du personnel est sensible et doit avancer dans le dialogue social. À cela s'ajoutent, bien entendu, les fortes préoccupations liées au devenir des entreprises. Les ferries sont, par exemple, très exposés : la saisonnalité de leur activité est un facteur de risque majeur pour l'avenir de nos compagnies. Les perspectives de réouverture des liaisons hors Schengen sont lointaines et fragilisent davantage ces entreprises et celles de la croisière. Aussi, la durée de transition entre le déconfinement et la diffusion d'un vaccin risque d'être longue. À l'échelle mondiale, le temps pourrait même se compter en années pour retrouver une situation normale dans un secteur maritime fortement lié à l'activité internationale.

LE POINT AVEC DENIS ROBIN

Secrétaire général de la mer

Depuis le début de la crise, le SGMer est impliqué dans de nombreux cercles d'échanges et réunions de crise :

- La réunion bi-quotidienne du Comité interministériel de crise, piloté par le ministère de l'Intérieur. La première séquence, organisée à midi, aborde les thématiques interministérielles liées à la crise du covid-19. La réunion du soir, quant à elle, se fait en la présence des Préfets de région et est consacrée aux questions territoriales.
- La réunion hebdomadaire ou bi-hebdomadaire organisée à l'initiative du Secrétaire d'État chargé des transports avec les différentes administrations concernées. Ce temps d'échange traite plus particulièrement des problématiques spécifiques aux transports et activités portuaires.
- D'autres réunions sont mises en place avec les filières industrielles. Globalement, les thématiques maritimes sont gérées à Bercy par Agnès Pannier-Runacher.

Le SGMer a également souhaité **renforcer son rôle de relai avec les services déconcentrés**. Des audio-conférences sont proposées chaque semaine avec les préfets maritimes. D'autres réunions sont régulièrement organisées avec les préfets littoraux afin de répondre aux questions et travailler à une meilleure harmonisation des actions sur chaque façade maritime.

Aussi, le SGMer n'oublie pas le milieu associatif et les ONG environnementales du Comité France Océan. Une réunion est d'ailleurs organisée autour de la sortie de crise et des perspectives d'avenir.

Le Secrétariat général de la Mer prend en charge un certain nombre de problématiques pour gérer la crise dans les secteurs du maritime :

- Dès le début, beaucoup d'énergie a été mobilisée pour vérifier la mise en œuvre effective du confinement et de l'interdiction de certaines activités, notamment de plaisance. Par exemple, un certain nombre de plaisanciers ont pris la décision de se confiner sur leurs bateaux. Le SGMer, avec l'aide des préfets maritimes, a dû mener une campagne de vérification et d'information pour bien faire respecter les interdictions liées aux activités de plaisance.
- Toujours concernant le nautisme et la plaisance, plusieurs professionnels de la Fédération des Industries Nautiques expriment la volonté de commencer à sortir les bateaux de plaisance de l'hivernage. Cela permettrait de faciliter leur mise à l'eau et ainsi de mieux se préparer à la reprise. Sur ce point, le SGMer a émis un avis défavorable : engager un tel processus entraînerait par la suite une réaction en chaîne chez les plaisanciers pour demander l'utilisation de leurs bateaux.
Il est nécessaire, à ce stade, de ne pas donner une trop grande impression de déconfinement pour ne pas risquer un relâchement des efforts fournis jusqu'ici. Par exemple, certains maires demandent déjà le rechargement des plages en sable ou encore l'installation des bouées de délimitation des zones de baignade. Là encore, ces demandes considérées comme prématurées font l'objet d'un avis défavorable.

- Une autre problématique majeure a été la gestion d'une relation relativement compliquée avec le secteur de la croisière. Après la crise, il apparaîtra nécessaire d'engager un dialogue avec les acteurs de la croisière pour instaurer un certain nombre de règles et recommandations de bonnes pratiques. Au cours du confinement, certains bateaux ont continué leur navigation et demandé une autorisation d'entrée dans les ports français afin d'y débarquer passagers et équipages. Les rapports avec les autorités administratives françaises ont parfois été tendus.
- Le SGMer assure également le **suivi de l'activité économique des filières avec le Comité France Maritime**. Les ports, par exemple, ont pu maintenir leurs activités malgré des difficultés initiales vis-à-vis de l'exercice des droits de retraits. Les autorités portuaires ont remarquablement réussi à négocier avec les syndicats et à instaurer des chartes de sécurité sanitaire. La filière de la construction et des industries navales est, quant à elle, fortement ralentie à l'exception des bureaux d'études et de Naval Group qui maintient l'essentiel de ses activités de souveraineté. Cette suspension d'activité rend difficile la réparation des bateaux et l'approvisionnement en pièces de rechange. Une augmentation des cas d'avaries tend à se dessiner sur les navires de pêche qui continuent à sortir.
- Concernant la sortie de crise, le SGMer a récemment lancé avec le Cluster Maritime Français une large enquête auprès de toutes les filières du maritime. Il s'agit essentiellement de les interroger sur les scénarios de déconfinement et les attentes relatives à un plan de relance gouvernemental. Les réponses sont attendues dans la prochaine quinzaine.
- Enfin, le SGMer mobilise l'ensemble de ses équipes pour **mener des réflexions et alimenter le cabinet du Premier ministre**. Ainsi, une première note a été réalisée sur les impacts économiques du covid-19 sur le maritime. Un autre travail est en cours, consistant à interroger les régions françaises sur le diagnostic de l'activité maritime et des aides mobilisées pour accompagner la reprise dans chaque région. Une note prospective issue des réflexions menées avec les ONG environnementales est également en cours et une autre, consacrée au retour d'expérience et à la prise en compte du maritime dans la gestion de crise, est envisagée.

En ce qui concerne les perspectives, la question de la fermeture des marchés asiatiques aux produits de l'aquaculture est un problème commun à toute l'Europe. Le SGMer reste très attentif à la reprise de ce flux d'export vers l'Asie et souligne que l'ensemble des territoires et collectivités devront participer à cette reprise.

Les premières réflexions avec le Premier ministre portant sur le prochain CIMER avaient déjà été engagées avant la crise sanitaire. Celles-ci devront naturellement se nourrir du retour d'expérience lié à la crise actuelle et s'orienter vers des propositions concrètes de relance et de transformation de certains modèles économiques. Par exemple, certaines filières commencent à remettre en cause le bien-fondé d'un plan de relance concernant certains secteurs très capitalistiques et consommateurs d'énergie.

Ce plan de relance est préparé au ministère de l'Économie et des Finances et des réunions avec Agnès Pannier-Runacher seront organisées pour en assurer le suivi.

ANNEXES

Tableau de suivi de l'activité économique – CLUSTER MARITIME FRANÇAIS

Situation et chiffres au 14 avril 2020

Notes d'information / Synthèses

Coronavirus : impact sur le shipping. ARMATEURS DE FRANCE

Covid-19 : dispositifs spécifiques aux transport et services maritimes. ARMATEURS DE FRANCE

Dispositifs spécifiques et modalités déclaratives des marins. ENIM

Récapitulatif de la situation du transport et de la logistique. TLF OVERSEAS

Récapitulatif de la situation des agents maritimes et consignataires. AMCF

Note de conjoncture yachting professionnel en période de confinement/coronavirus. RIVIERA YACHTING NETWORK

Note d'information sur la situation de l'aquaculture. SFAM

Approvisionnement et consommation de produits aquatiques : la pêche, la pisciculture et la conchyliculture répondent présents face au covid-19. Communiqué de presse, CIPA, CNC, FRANCE FILIÈRE PÊCHE

Point d'actualité crise covid-19 11/04/20. SA.THO.AN

Articles de presse

TRANSPORT MARITIME, ACTIVITÉS PORTUAIRES, CONSTRUCTION NAVALE

« Transport de marchandises : touché mais pas coulé par le Covid-19 ». *La Tribune*, 21/03/2020

« Face à la pandémie de Covid-19, les compagnies maritimes ont pris la décision d'interrompre temporairement le transport de passagers ». *La Provence*, 18/03/2020

« Coronavirus : au port du Havre, vigilance maximale ». *Le Parisien*, 17/03/2020

« Le Port de Marseille entre navigation à vue et agilité ». *La Tribune*, 14/04/2020

« Saint-Nazaire : les Chantiers de l'Atlantique reprendront le travail à partir du 11 mai, voire du 27 avril si.... ». *France 3 Pays de la Loire*, 14/04/2020

INDUSTRIES NAUTIQUES, PLAISANCE, YACHTING

« Coronavirus Covid-19 - Les activités nautiques interdites en France ». *ActuNautique Magazine*, 18/03/2020

« COVID-19 : La FIN reste mobilisée auprès de la filière nautique ». *Mer et Marine*, 19/03/2020

« Covid-19. Des chantiers de construction de bateaux travaillent encore ». *Voiles et Voiliers*, 06/04/2020

PÊCHE, AQUACULTURE, ÉLEVAGES MARINS

« Pêche : des aides de l'Europe pour faire face au Covid-19 ». *Le Télégramme*, 14/04/2020

« Les pêcheurs privés de revenus par le covid-19 ». *Public Sénat*, 06/04/2020

« Coronavirus : en Vendée, les pêcheurs reprennent la mer ». *France 3 Pays de la Loire* », 06/04/2020

« Coronavirus en Nouvelle-Aquitaine : L'ostréiculture subit « une perte de chiffre d'affaires de 80 % depuis le début du confinement ». *20 Minutes*, 02/04/2020

COVID - 19 - TABLEAU DE SUIVI DES INDICATEURS - ECONOMIE MARITIME

Filières	Chiffres au 14 avril 2020 - Source Cluster Maritime Français		Taux d'activités	Tendance	Commentaires
	Sous-secteurs I	Sous-secteurs II			
Ports	Les terminaux et services portuaires sont opérationnels à :				
	Indice consommation des ménages en France à fin mars : -20%				
	Indice consommation des ménages en France à fin mars : -20%		100%		
	Conteneurs (GPM H M Dk)		-33% escales ; -30% EVP		
	Pétrole Brut + raffinés (GPM H M NSN)				
	GNL (GPM Dk NSN M)		100%		
	Vrac/Agro (céréales export) GPM R Dk				
	Industries		x pertes de CA en mars 2020		
	Réparation Navale (Dk R Brest NSN LR M LCS)				
	Ports de pêche				
Crosilières (GPM H M)					
Transmanche (Dk CH Brest)					
Outre-Mer					
Les services portuaires		50 % (du Chiffre d'affaires)			
Filière navale (GICAN)	construction		25%		
	réparation		10%		
Transports maritimes / Shipping (Adf)	Crosilières		0%		
	Ferry et Inter-iles		60% (uniquement fret)		
	RoRo		30%		
	Conteneurs		75%		
	passage d'eau Vracs		voisin de 0% variable selon le produit		
Transports fluviaux (VNF)	global		60 à 65 %		
	conteneurs		50 à 60%		
	céréales				
Tourisme Fluvial	granulats		0% d'activités, sauf Rhin & Moselle		
	crosilières		0%		
	locations etc...		0%		

Orientation confirmée à la baisse
Très forte baisse pétrole brut
Forts volumes attendus dans les prochaines semaines
Pas de visibilité: Baisse
Activités stoppées
Très forte dégradation. Quelques places en reprise.
Activité à l'arrêt
Entre 40 et 80 % selon les ports
Reprise progressive par aménagement des conditions de travail
Crosilière : modification du marché à prévoir et inquiétudes sur des commandes en fonction de la sortie de crise des armateurs

En général : craintes d'arrêt exports et peu d'imports
Nécessité de dissocier Brut et Raffiné
Activités RoRo quasi à l'arrêt

Rhône & Seine plus orientés import, Rhin plus export
hausse relative du transport de céréales
très forte baisse du transport de granulats (arrêt des chantiers) sauf est & nord-est (export vers Allemagne & Pays-bas)

reprise progressive : avec les imports d'Asie, sous réserve de réouverture des magasins (entrepôts désaturés), et à l'export si relance production usines
Forte activité export, notamment Afrique du nord
reprise possible vers le 15/4 - risque de difficultés si trafic important
Maintenance à 60 %

	Services opérationnel à :	Services opérationnel à :	
Organisateurs de transports (TLF / AMCF)	Consignations	100%	
	Lignes régulières	60%	Prix de transports en forte augmentation
	Tramping	50 à 75%	
	Imports / exports (nombre de dossiers)	50 à 70%	
Filière Pêche (GNPMEM / CNC / UAPF)		70%	creux à prévoir en mai/juin
			sur avril prévision de diminution supplémentaires
			pas encore de congestion des terminaux mais inquiétudes, les autres ports EU sont plus congestionnés - demande de slow steaming
	Prix		Flux importants Agro-alimentaires / pharma/distribution situation tendue sur cts réfrigérés (pharma)
	Volume (criées approvisionnées à :)	50%	Prix se tiennent car faible demande
	Pêche côtière	70%	les navires repartent en mer - GMS en demande
	Hauturiers	50%	
	Algues	Forte réduction	organisation de roulements des OP.
	Pêche à Pied	15%	
	Thon tropical	En activité mais risque d'arrêt	Problème de relève des équipages / Afrique
Filière nautisme et plaisance (FIN / FFPP)	Légine australe	40%	Problème d'écoulement de la marchandise
	Conchyliculture	5 à 15 %	Manque de recettes depuis mi-décembre suite norovirus
	export.	0%	
	Pays global	80%	Services : 5 % d'activités très légère reprise activité industrielle
	Construction	25%	
	secteurs touristiques / location	10%	
	équipements motoristes	0%	
	activités sportives	50%	
		0%	
			Marché US fermé - début de reprise vers Asie
		Très léger début de reprise vers l'Asie mais manque de certificat soématisés pour Chine	

CORONAVIRUS : IMPACT SUR LE SHIPPING

Synthèse

CONTEXTE

Le transport maritime est un maillon crucial du commerce mondial (90% des marchandises transportées dans le monde, 76% du commerce extérieur de l'UE, 32% du transport intra-européen de marchandises) : il est donc indispensable d'assurer la continuité des opérations de transport et services maritimes afin de maintenir l'approvisionnement en énergie, nourriture, médicaments et autres biens vitaux.

Avec la crise sanitaire actuelle, le secteur du transport maritime subit des conséquences à plusieurs niveaux.

IMPACT SOCIAL

Les marins assurent une fonction vitale en permettant aux chaînes logistiques de continuer à fonctionner. Les mesures restrictives prises par certains pays pour limiter les déplacements de personnes sont compréhensibles mais ont des conséquences importantes sur les déplacements des marins.

- **Relève d'équipage et rapatriement**

Il est essentiel que les équipages puissent rejoindre leur port d'embarquement ou bien quitter un navire avec le moins d'obstacles possible. Avec les restrictions dans les ports et les réductions de vols, cela devient de plus en plus difficile.

- ⇒ Besoin d'une plus grande flexibilité et d'une assistance pour permettre aux marins de continuer à opérer les navires, et d'effectuer les relèves d'équipage.
- ⇒ Une exemption des interdictions de voyager pour les marins serait bienvenue. A l'instar des personnels médicaux et des forces de sécurité, les marins sont des personnels essentiels pour assurer la continuité des approvisionnements en temps de crise. Ils méritent donc une considération spéciale des gouvernements.

Préoccupations des armateurs français :

- Difficultés croissantes pour gérer les navires avec les navigants qui ne peuvent plus être remplacés à bord. Le blocage de toutes les liaisons aériennes et des frontières empêchent les marins de débarquer et ceux qui doivent les remplacer d'embarquer.
- Dans un premier temps, les armateurs ont opté pour l'interruption des relèves en prolongeant l'embarquement des équipages en service, et en gérant les situations au cas par cas en lien avec les syndicats.
- Cette situation ne pourra néanmoins pas se prolonger indéfiniment, il en va du bien-être des équipages et de la sécurité de la navigation.

- Des problèmes ont été rencontrés en particulier dans les pays suivants : Japon ; Taïwan ; Congo, Gabon ; Sénégal. Mais il est également difficile d'assurer les relèves d'équipage au sein même de l'UE à cause d'un manque de coordination des mesures mises œuvre par les Etats membres. Enfin, des difficultés ont aussi été rencontrées à la Réunion qui est pourtant un territoire français.
- Comment effectuer le rapatriement des marins français à l'étranger ? Et l'envoi de marins français sur des navires à l'étranger ?

Position des autorités françaises :

- La Direction des affaires maritimes recommande de différer et de réduire au maximum les relèves, étant précisé que le temps d'embarquement peut légalement atteindre 6 mois avant un rapatriement. Lorsque que cela n'est pas possible, le rapatriement des équipages se fera au cas par cas. Des contacts directs avec les ambassades sont possibles.

- **Renouvellement des titres et certificats des marins**

Au vu des restrictions de voyage et de la fermeture des centres de formation maritime, les marins peuvent ne pas être en mesure de faire les formations nécessaires pour renouveler leurs certificats avant leur expiration. Cela peut potentiellement créer des problèmes avec les certificats sur l'effectif minimal de sécurité du navire et sur leur aptitude à naviguer.

- ⇒ Appel aux Etats du pavillon et Etats du port à faire preuve de pragmatisme en étendant la validité des certificats pour une durée d'au moins 3 mois. Pour que cette mesure soit effective, il faudrait une action des régimes régionaux de contrôles de l'Etat du port partout dans le monde.

Position des autorités françaises :

- La Direction des affaires maritimes a publié une [note](#) d'intention de prorogation de ces titres et certificats des gens de mer pour une durée de trois mois, ayant pris note des demandes des armateurs en ce sens.

IMPACT OPERATIONNEL

Plusieurs mesures et développements récents impactent sévèrement les opérations des navires à travers le monde: difficultés à s'approvisionner en kits médicaux, pénurie de pièces mécaniques et électroniques pour la maintenance des navires; impossibilité d'effectuer les contrôles techniques et inspections; restrictions lors des escales ; hausse des navires en stand-by (à l'arrêt dans un port avec un minimum de marins à bord pour en assurer la maintenance).

- **Inspections et certification des navires**

Les restrictions de voyage ont aussi engendré des difficultés pour les personnels spécialisés chargés des inspections pour accéder aux navires et pour conduire les inspections légales requises (sûreté, environnement, formation). En l'absence d'inspections, les armateurs ne sont pas en mesure de renouveler les certificats de leurs navires et prennent le risque de voir leurs navires placés en détention lors des contrôles par l'Etat du port.

- ⇒ Appel aux gouvernements de leur accorder une considération spéciale dans la même ligne que celles qui pourraient être données aux déplacements des marins.
- ⇒ Une solution pourrait également être d'accorder des dérogations provisoires permettant aux navires de continuer à circuler.

Position des autorités françaises :

- La Direction des affaires maritimes a publié une [note](#) d'intention de prorogation de ces titres et certificats des navires pour une durée de trois mois, ayant pris note des demandes des armateurs en ce sens.

- **Libre-circulation des chauffeurs routiers à bord des ferries**

Avec la fermeture des frontières de l'UE et des frontières de plusieurs Etats membres, se pose le problème de la circulation des chauffeurs routiers qui est indispensable pour assurer la continuité du transport de fret accompagné.

- Il semble que ce sujet soit pris en compte par les autorités nationales et européennes qui ont reconnu le caractère essentiel de la profession des chauffeurs routiers. Ils sont ainsi exemptés des restrictions temporaires de voyage mises en place par l'UE.

- **Pénurie de kits médicaux et masques**

Certains armateurs sont confrontés à des problèmes d'approvisionnement en kits médicaux : pénurie de masques et de gels dans les pharmacies. Certaines compagnies ne peuvent plus en doter leurs navires, et ne sont pas prioritaires pour en obtenir.

De la même manière, les pilotes et les équipages des navires avitailleurs ne sont pas prioritaires pour obtenir des masques et ils se voient dès lors refuser l'accès à bord par les capitaines des navires.

- ⇒ Quelles solutions/dispositifs peuvent être mis en place pour rassurer les salariés ; masques etc. possibilité de travailler dans des conditions sanitaires correctes ?

IMPACT ECONOMIQUE

Le transport maritime mondial risque de décroître avec la chute de la croissance mondiale et du commerce mondial.

Tous les segments du shipping ressentent déjà l'impact économique de cette crise sanitaire.

- **Transport de passagers**

Le transport maritime de passagers (croisières et ferries) est touché de manière immédiate puisque de plus en plus de pays ferment leurs frontières ou restreignent leurs voyages. Les activités de croisière sont à l'arrêt tandis que les ferries se limitent parfois au transport de fret.

Au niveau des membres d'ADF :

- ⇒ Réduction des rotations pour les ferries et parfois limitation au transport de fret uniquement.
- ⇒ Sur le transmanche : Brittany Ferries ne transporte plus que du fret uniquement ; DFDS prend toujours des passagers mais a réduit leur nombre de moitié, prend toutes les mesures pour éviter le nombre de contacts (fermeture des restaurants et espaces de ventes ; passagers confinés dans leurs cabines).

Sur la Corse : la Méridionale a suspendu ses liaisons maritimes passagers du 18 mars au 2 avril et maintient le transport de fret ; Corsica Ferries a mis des mesures en place pour limiter le risque d'infections (respect des distances de sécurité entre les personnes, nettoyage des parties communes avec un désinfectant spécifique, 100 personnes au maximum sont autorisées dans chaque espace à bord.)

- **Vrac sec**

L'activité de transport et logistique de vrac secs est touchée de plein fouet depuis le début de l'année. Les taux de frets sont à leurs niveaux les plus bas de l'histoire, depuis plus de deux mois. (NB : les taux de fret des navires Capesize sont en baisse de 80% depuis le mois de janvier).

- **Pétrole**

Les navires transportant du pétrole et des produits pétroliers sont toujours en activité mais les armateurs s'inquiètent d'un recul de la consommation avec le ralentissement voire l'arrêt des activités industrielles.

- **Conteneurs**

L'activité continue dans le secteur des conteneurs mais des signaux de ralentissement se dessinent. Les réservations pour les cargaisons non-alimentaires (marchandises industrielles, ameublement, produits chimiques...) se réduisent, laissant entrevoir un glissement vers une moindre activité à cause de la baisse de la production et des besoins des clients à destination.

- **Navires câbliers**

Les armateurs de navires câbliers ont des difficultés à assurer le maintien en service des câbles sous-marins de télécommunications, activité hautement stratégique et indispensable dans cette période difficile.

- ⇒ Il existe un risque non négligeable pour des emplois liés aux savoir-faire stratégiques pour le pays, risque important aussi pour l'indépendance économique de la France.

- **Offshore parapétrolier**

A terme, avec la chute du prix du baril, possible ralentissement des investissements pétroliers.

SOUTIEN FINANCIER

Dans ce contexte, les compagnies maritimes, en particulier les compagnies transportant des passagers, risquent de se retrouver avec des problèmes importants de trésorerie. La baisse des coûts de carburant ne compensera pas les pertes, beaucoup d'armateurs ayant par ailleurs anticipé leurs achats de fioul. Elles auront besoin du soutien des banques qui devront elles-mêmes bénéficier de garanties aux niveaux national (BPI) et européen (BEI) pour résoudre cette crise de liquidité.

COVID-19

**DISPOSITIFS SPECIFIQUES AUX
TRANSPORT ET SERVICES
MARITIMES**

ARMATEURS DE FRANCE

47, rue de Monceau, 75008 PARIS - FRANCE
Tél. : +33(0)1 53 89 52 52 - Fax : + 33(0)1 53 89 52 53
www.armateursdefrance.org

DISPOSITIFS SPECIFIQUES AUX TRANSPORT ET SERVICES MARITIMES

Un secteur industriel stratégique, pivot des échanges mondiaux

L'épidémie de COVID-19 est devenue un événement catastrophique affectant de nombreux pays et leurs citoyens à travers le monde.

Le secteur maritime, responsable de près de 90% du commerce extérieur de fret de l'Union européenne est en jeu. Le marché intérieur, les citoyens et les industries de notre Nation ont besoin du transport rapide et sans heurts des biens essentiels, des aliments, des médicaments et d'une vaste gamme de produits de première nécessité.

Atténuer l'impact économique de la crise et garantir la continuité de l'industrie et des chaînes d'approvisionnement est de la plus haute importance pour les citoyens français et notre marché national. De plus, le ralentissement de l'économie mondiale et européenne aura un effet dont nous ne pouvons pas encore déterminer l'ampleur.

Les difficultés économiques impactent tous les segments de notre industrie : transport de passagers, vrac sec, vrac liquide, conteneurs, services portuaires ... dans des proportions de plus en plus lourdes.

Les difficultés sont propres à chacun de ces marchés (pertes d'exploitation, effondrement de volumes, obligations de service minimum, ...) mais une caractéristique commune est que ce sont des métiers à très forte intensité capitalistique (les navires), donc avec des charges fixes très élevées, que les mesures de trésorerie ou même de gestion de dettes sur quelques mois n'adressent pas suffisamment.

Premièrement, nous tenons à vous remercier, ainsi que l'ensemble du Gouvernement, d'avoir reconnu les transports comme l'un des secteurs les plus touchés par la crise COVID-19.

À cet égard, nous saluons également les mesures que vous avez prises jusqu'à présent pour compenser les dommages économiques.

Cependant, l'industrie du transport et des services maritimes a un besoin urgent d'un plan d'action sectoriel afin d'assurer la continuité du commerce maritime international.

En particulier, compte tenu du nombre croissant de perturbations et les retombées économiques désastreuses causées par l'épidémie de COVID-19 dans le secteur, nous vous invitons à prendre les initiatives et actions détaillées ci-après.

MESURES ET ACTIONS PRECONISEES

1. Aides au financement

Les armements français doivent faire face :

- pour certains à l'effondrement de l'activité sous-jacente (ferries, croisière, services portuaires) tout en devant maintenir des activités d'approvisionnement ou de service public, et
- pour les autres d'autres à l'effondrement sans précédent des frets dû à l'arrêt au ralentissement quasi totale sévère des échanges mondiaux (vrac sec et liquide, porte-conteneurs, navires de service).

Dans les deux cas, **la question des sorties immédiates de trésorerie pour le remboursement d'endettements très conséquents est vitale.**

Mesures préconisées :

- **Mesures de bas de bilan : moratoire immédiat des dettes bancaires à court, moyen et long terme**
- **Mesures de haut de bilan : adaptation du dispositif PGE / BPI aux spécificités des armements maritimes.**

L'intervention de l'Etat auprès de l'ensemble des banques créancières des armements français apparaît nécessaire afin de suspendre immédiatement le remboursement des échéances en principal pour tous les crédits hypothécaires ou loyer de crédit-bail actuellement en place ou lignes de découverts ;

Pour les armements s'étant déjà engagés (contrats de construction signés) à investir dans des nouveaux navires (notamment dans le cadre de la transition écologique), la BPI pourrait mettre en place des prêts correspondants au montant des fonds propres à investir pour maintenir la trésorerie des compagnies.

Dès lors, l'octroi du PGE devrait retenir, au choix de l'armateur (selon la spécificité de son segment d'activité), soit :

- i) Les critères déjà proposés dans le cadre du dispositif en place ;
- ii) 100 % du montant des échéances en principal et intérêts dues dans les 18 prochains ;
- iii) Un % de la valeur comptable des fonds propres déjà investis.

Par ailleurs, le dispositif PGE conserverait la mécanique proposée pour son remboursement, un an convertissable en 5 ans.

Par ailleurs, **certaines compagnies nous ont remonté des difficultés pour recevoir les remboursements des indemnités d'assurance dues au titre de sinistres pré-existants ; dans un contexte de trésoreries en tension, il apparaît primordial que le paiement immédiat des revenus d'assurance soit garanti.**

2. Continuité des services nautiques portuaires

Les services nautiques portuaires (remorquage, lamanage, pilotage) assurent une mission de service public permettant de garantir la sécurité des manœuvres d'accostage et d'appareillage des navires dans l'ensemble des ports de métropole et des Outre-mer.

La permanence de leur disponibilité est également indispensable à la sécurisation des escales en cas de tempête et autres accidents imprévisibles tels que ruptures d'amarres, incendie ou pollution, etc...

Les services portuaires sont également intégrés dans le dispositif de l'action de l'Etat en mer. Pour ce faire, ils doivent être obligatoirement disponibles 24h/24, 365 jours/an dans les ports. Le coût de cette mission de permanence est entièrement couvert par la présence des trafics commerciaux.

Or, la pandémie de COVID-19 génère une perte d'activité sans précédent qui va s'accroître dans les semaines à venir avec un arrêt complet des escales des navires de croisière et une réduction très forte de l'ensemble des trafics (porte-conteneurs, hydrocarbures, pétrochimie, sidérurgie, ferries, ...). Cette perte, voire l'arrêt, des trafics commerciaux ne permet plus aux entreprises des services nautiques portuaires de financer les coûts liés au maintien de la permanence pour la sécurisation des escales à quai.

Pour autant, dans chaque port, des mesures ont rapidement été prises afin de mettre en place un plan de continuité de l'activité qui permet d'une part le maintien de la sécurité et d'autre part l'acheminement des denrées et des marchandises, participant ainsi au maintien de l'activité économique régionale et nationale.

Parallèlement, les mesures économiques proposées par le gouvernement (activité partielle) ont été, quand cela était possible, mises en place.

Néanmoins, **aujourd'hui, alors même que le maintien d'un dispositif de sécurité efficient nécessite une disponibilité importante de moyens tant humains que matériels, l'activité restante ne permet plus de couvrir les frais des structures assurant l'ensemble des services nautiques portuaires.** Cette situation est d'autant plus impactante qu'ils n'ont aucune visibilité sur la reprise et l'évolution de ces trafics alors qu'elles sont censées garantir la sécurité et la permanence des approvisionnements nationaux.

Mesure préconisée : il devient urgent qu'une aide, notamment sous la forme d'une exonération totale des charges sociales (ENIM et URSSAF), puisse être apportée aux moyens dédiés au maintien de la sécurité des escales portuaires durant cette période exceptionnelle¹.

Un tel dispositif d'exonération de charges patronales pour les équipages et les gens de mer embarqués existe déjà dans le secteur maritime, renforcé notamment depuis 2016, par la loi « Economie bleue »².

Le Gouvernement pourrait ainsi soutenir les entreprises de services portuaires en élargissant, à titre provisoire, ce dispositif exonératoire dont elles n'ont jamais bénéficié jusqu'à présent³.

¹ L'exonération de charges devrait pouvoir être effective à compter du 1^{er} mars 2020 pour une durée de 6 mois éventuellement renouvelable en fonction de la reprise de l'activité.

² Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, Art. 43.

³ Le bénéfice de ces exonérations étant réservé aux entreprises soumises à concurrence internationale.

3. Couverture assurantielle

Les polices d'assurance de « *Pertes financières* » (imprimé français) d'un navire de commerce couvrent notamment, pour un capital journalier et une durée convenue, les pertes liées à l'immobilisation du navire assuré, seulement lorsqu'elles sont consécutives à un dommage physique au navire couvert par la « Police Corps ». Ces polices sont généralement souscrites conjointement par plusieurs compagnies d'assurances.

La clause d'extension « *Risques de guerre* » a pour objet d'étendre la garantie aux pertes financières résultant des risques de guerre, de piraterie et de terrorisme. Ces risques n'impliquant pas forcément de dommages physiques au navire en cas d'actes de piraterie ou de terrorisme, condition dirimante de la police « Pertes financières », la « Clause Absence de Dommages Physiques » permet que, dans ce cas, les préjudices subis par l'assuré soient également couverts en cas d'absence de dommages physiques.

La police « *Risques de guerre* » est généralement souscrite par le GAREX (GIE d'assureurs spécialisés dans les risques de guerre).

À la demande des armateurs d'étendre la couverture des pertes financières en cas d'immobilisations du navire frappé de quarantaine suite à une infection à bord par le COVID-19, les assureurs ont opposé une virulente fin de non- recevoir. Ils arguent que, dans ce cas d'espèce, les conditions d'application de la police « Pertes financières » ne sont pas remplies du fait de l'absence de dommages physiques au navire, pas plus que celles de la « *Clause d'absence de dommages physiques* » qui ne s'appliquent exclusivement que dans les cas de piraterie ou de terrorisme.

De ce fait les armateurs, bien qu'ayant souscrit une police « Pertes Financières », se trouvent particulièrement menacés en cas d'immobilisation d'un de leur navire suite à une infection par le COVID-19.

La mise en quarantaine du navire pour une période indéterminée, mais inévitablement très longue, leur ferait supporter l'ensemble des charges d'exploitation correspondantes, sans pouvoir espérer bénéficier d'un quelconque revenu ni indemnisation. Les conséquences pourraient être dramatiques pour nombre d'armateurs français, voire vitales pour ceux d'entre eux qui disposent d'une flotte limitée.

Mesure préconisée :

Pour pallier à ce risque véritablement majeur, il conviendrait que la Caisse Centrale de Réassurance (CCR), émanation de l'Etat, accepte de contre-garantir le GAREX des risques encourus au titre d'une extension de la police « Risques de Guerre-Pertes Financières » à la couverture des pertes financières résultant de l'immobilisation du navire consécutive à une infection à bord du COVID-19.

Cette extension concernerait exclusivement les navires sous pavillon français étant déjà couverts par une police « Pertes financières » toujours vigueur au 1er avril 2020.

Une première approche montre que l'évaluation du risque financier encouru par la CCR au titre de la contre-garantie apportée au GAREX, s'avère négligeable par rapport à celui que représenterait la disparition d'armements nationaux frappés par la pandémie du COVID-19.

4. Desserte des îles

Des pertes considérables de recettes sont en outre enregistrées par les entreprises de passage d'eau, qui continuent à assurer, depuis le début de la crise sanitaire, la desserte des petites îles de notre territoire ; bon nombre de ces armements, de taille très modeste, poursuivent en effet leurs activités « à leurs risques et périls en recettes », et ne sont éligibles à aucune compensation forfaitaire.

Mesure préconisée : l'intervention de l'Etat auprès des autorités locales délégataires en vue de justifier *ipso facto* une renégociation des termes des contrats de délégations de service public.

5. Indemnisation des passagers

Compte tenu du contexte exceptionnel que traverse l'industrie du transport de passagers, des mesures urgentes de protection de la trésorerie doivent être mises en place, de mêmes natures que celles retenues par l'ordonnance n° 2020-315 du 25 mars 2020 au profit des entreprises des secteurs du voyage touristique et du séjour.

Mesure préconisée : l'extension aux compagnies de transport de passagers ayant été contraintes d'annuler des prestations de transport de la possibilité de pouvoir proposer - de droit - des avoirs aux clients, pour une période strictement déterminée et limitée dans le temps, valable sur une longue période, de dix-huit mois.

6. Mesures diverses

Dans le contexte de la crise sanitaire, et pour la durée de celle-ci, **la mise en place ou l'assouplissement d'un certain nombre de mesures apparaît par ailleurs opportune** pour compenser les dommages subis par les compagnies maritimes en raison de l'épidémie de coronavirus :

- le report du paiement la contribution sociale de solidarité des sociétés (C3S)
- l'anticipation des échéances de CIR / CICE non échues

Pendant la durée de la crise : le gel des redevances domaniales et l'exonération de droits et taxes perçus par les ports en tant qu'établissements publics.

COVID-19

**DISPOSITIFS SPECIFIQUES AUX
TRANSPORT ET SERVICES
MARITIMES**

ARMATEURS DE FRANCE

47, rue de Monceau, 75008 PARIS - FRANCE
Tél. : +33(0)1 53 89 52 52 - Fax : + 33(0)1 53 89 52 53
www.armateursdefrance.org

DISPOSITIFS SPECIFIQUES AUX TRANSPORT ET SERVICES MARITIMES

Un secteur industriel stratégique, pivot des échanges mondiaux

L'épidémie de COVID-19 est devenue un événement catastrophique affectant de nombreux pays et leurs citoyens à travers le monde.

Le secteur maritime, responsable de près de 90% du commerce extérieur de fret de l'Union européenne est en jeu. Le marché intérieur, les citoyens et les industries de notre Nation ont besoin du transport rapide et sans heurts des biens essentiels, des aliments, des médicaments et d'une vaste gamme de produits de première nécessité.

Atténuer l'impact économique de la crise et garantir la continuité de l'industrie et des chaînes d'approvisionnement est de la plus haute importance pour les citoyens français et notre marché national. De plus, le ralentissement de l'économie mondiale et européenne aura un effet dont nous ne pouvons pas encore déterminer l'ampleur.

Les difficultés économiques impactent tous les segments de notre industrie : transport de passagers, vrac sec, vrac liquide, conteneurs, services portuaires ... dans des proportions de plus en plus lourdes.

Les difficultés sont propres à chacun de ces marchés (pertes d'exploitation, effondrement de volumes, obligations de service minimum, ...) mais une caractéristique commune est que ce sont des métiers à très forte intensité capitalistique (les navires), donc avec des charges fixes très élevées, que les mesures de trésorerie ou même de gestion de dettes sur quelques mois n'adressent pas suffisamment.

Premièrement, nous tenons à vous remercier, ainsi que l'ensemble du Gouvernement, d'avoir reconnu les transports comme l'un des secteurs les plus touchés par la crise COVID-19.

À cet égard, nous saluons également les mesures que vous avez prises jusqu'à présent pour compenser les dommages économiques.

Cependant, l'industrie du transport et des services maritimes a un besoin urgent d'un plan d'action sectoriel afin d'assurer la continuité du commerce maritime international.

En particulier, compte tenu du nombre croissant de perturbations et les retombées économiques désastreuses causées par l'épidémie de COVID-19 dans le secteur, nous vous invitons à prendre les initiatives et actions détaillées ci-après.

MESURES ET ACTIONS PRECONISEES

1. Aides au financement

Les armements français doivent faire face :

- pour certains à l'effondrement de l'activité sous-jacente (ferries, croisière, services portuaires) tout en devant maintenir des activités d'approvisionnement ou de service public, et
- pour les autres d'autres à l'effondrement sans précédent des frets dû à l'arrêt au ralentissement quasi totale sévère des échanges mondiaux (vrac sec et liquide, porte-conteneurs, navires de service).

Dans les deux cas, **la question des sorties immédiates de trésorerie pour le remboursement d'endettements très conséquents est vitale.**

Mesures préconisées :

- **Mesures de bas de bilan : moratoire immédiat des dettes bancaires à court, moyen et long terme**
- **Mesures de haut de bilan : adaptation du dispositif PGE / BPI aux spécificités des armements maritimes.**

L'intervention de l'Etat auprès de l'ensemble des banques créancières des armements français apparaît nécessaire afin de suspendre immédiatement le remboursement des échéances en principal pour tous les crédits hypothécaires ou loyer de crédit-bail actuellement en place ou lignes de découverts ;

Pour les armements s'étant déjà engagés (contrats de construction signés) à investir dans des nouveaux navires (notamment dans le cadre de la transition écologique), la BPI pourrait mettre en place des prêts correspondants au montant des fonds propres à investir pour maintenir la trésorerie des compagnies.

Dès lors, l'octroi du PGE devrait retenir, au choix de l'armateur (selon la spécificité de son segment d'activité), soit :

- i) Les critères déjà proposés dans le cadre du dispositif en place ;
- ii) 100 % du montant des échéances en principal et intérêts dues dans les 18 prochains ;
- iii) Un % de la valeur comptable des fonds propres déjà investis.

Par ailleurs, le dispositif PGE conserverait la mécanique proposée pour son remboursement, un an convertissable en 5 ans.

Par ailleurs, **certaines compagnies nous ont remonté des difficultés pour recevoir les remboursements des indemnités d'assurance dues au titre de sinistres pré-existants ; dans un contexte de trésoreries en tension, il apparaît primordial que le paiement immédiat des revenus d'assurance soit garanti.**

2. Continuité des services nautiques portuaires

Les services nautiques portuaires (remorquage, lamanage, pilotage) assurent une mission de service public permettant de garantir la sécurité des manœuvres d'accostage et d'appareillage des navires dans l'ensemble des ports de métropole et des Outre-mer.

La permanence de leur disponibilité est également indispensable à la sécurisation des escales en cas de tempête et autres accidents imprévisibles tels que ruptures d'amarres, incendie ou pollution, etc...

Les services portuaires sont également intégrés dans le dispositif de l'action de l'Etat en mer. Pour ce faire, ils doivent être obligatoirement disponibles 24h/24, 365 jours/an dans les ports. Le coût de cette mission de permanence est entièrement couvert par la présence des trafics commerciaux.

Or, la pandémie de COVID-19 génère une perte d'activité sans précédent qui va s'accroître dans les semaines à venir avec un arrêt complet des escales des navires de croisière et une réduction très forte de l'ensemble des trafics (porte-conteneurs, hydrocarbures, pétrochimie, sidérurgie, ferries, ...). Cette perte, voire l'arrêt, des trafics commerciaux ne permet plus aux entreprises des services nautiques portuaires de financer les coûts liés au maintien de la permanence pour la sécurisation des escales à quai.

Pour autant, dans chaque port, des mesures ont rapidement été prises afin de mettre en place un plan de continuité de l'activité qui permet d'une part le maintien de la sécurité et d'autre part l'acheminement des denrées et des marchandises, participant ainsi au maintien de l'activité économique régionale et nationale.

Parallèlement, les mesures économiques proposées par le gouvernement (activité partielle) ont été, quand cela était possible, mises en place.

Néanmoins, **aujourd'hui, alors même que le maintien d'un dispositif de sécurité efficient nécessite une disponibilité importante de moyens tant humains que matériels, l'activité restante ne permet plus de couvrir les frais des structures assurant l'ensemble des services nautiques portuaires.** Cette situation est d'autant plus impactante qu'ils n'ont aucune visibilité sur la reprise et l'évolution de ces trafics alors qu'elles sont censées garantir la sécurité et la permanence des approvisionnements nationaux.

Mesure préconisée : il devient urgent qu'une aide, notamment sous la forme d'une exonération totale des charges sociales (ENIM et URSSAF), puisse être apportée aux moyens dédiés au maintien de la sécurité des escales portuaires durant cette période exceptionnelle¹.

Un tel dispositif d'exonération de charges patronales pour les équipages et les gens de mer embarqués existe déjà dans le secteur maritime, renforcé notamment depuis 2016, par la loi « Economie bleue »².

Le Gouvernement pourrait ainsi soutenir les entreprises de services portuaires en élargissant, à titre provisoire, ce dispositif exonératoire dont elles n'ont jamais bénéficié jusqu'à présent³.

¹ L'exonération de charges devrait pouvoir être effective à compter du 1^{er} mars 2020 pour une durée de 6 mois éventuellement renouvelable en fonction de la reprise de l'activité.

² Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, Art. 43.

³ Le bénéfice de ces exonérations étant réservé aux entreprises soumises à concurrence internationale.

3. Couverture assurantielle

Les polices d'assurance de « *Pertes financières* » (imprimé français) d'un navire de commerce couvrent notamment, pour un capital journalier et une durée convenue, les pertes liées à l'immobilisation du navire assuré, seulement lorsqu'elles sont consécutives à un dommage physique au navire couvert par la « Police Corps ». Ces polices sont généralement souscrites conjointement par plusieurs compagnies d'assurances.

La clause d'extension « *Risques de guerre* » a pour objet d'étendre la garantie aux pertes financières résultant des risques de guerre, de piraterie et de terrorisme. Ces risques n'impliquant pas forcément de dommages physiques au navire en cas d'actes de piraterie ou de terrorisme, condition dirimante de la police « Pertes financières », la « Clause Absence de Dommages Physiques » permet que, dans ce cas, les préjudices subis par l'assuré soient également couverts en cas d'absence de dommages physiques.

La police « *Risques de guerre* » est généralement souscrite par le GAREX (GIE d'assureurs spécialisés dans les risques de guerre).

À la demande des armateurs d'étendre la couverture des pertes financières en cas d'immobilisations du navire frappé de quarantaine suite à une infection à bord par le COVID-19, les assureurs ont opposé une virulente fin de non- recevoir. Ils arguent que, dans ce cas d'espèce, les conditions d'application de la police « Pertes financières » ne sont pas remplies du fait de l'absence de dommages physiques au navire, pas plus que celles de la « *Clause d'absence de dommages physiques* » qui ne s'appliquent exclusivement que dans les cas de piraterie ou de terrorisme.

De ce fait les armateurs, bien qu'ayant souscrit une police « Pertes Financières », se trouvent particulièrement menacés en cas d'immobilisation d'un de leur navire suite à une infection par le COVID-19.

La mise en quarantaine du navire pour une période indéterminée, mais inévitablement très longue, leur ferait supporter l'ensemble des charges d'exploitation correspondantes, sans pouvoir espérer bénéficier d'un quelconque revenu ni indemnisation. Les conséquences pourraient être dramatiques pour nombre d'armateurs français, voire vitales pour ceux d'entre eux qui disposent d'une flotte limitée.

Mesure préconisée :

Pour pallier à ce risque véritablement majeur, il conviendrait que la Caisse Centrale de Réassurance (CCR), émanation de l'Etat, accepte de contre-garantir le GAREX des risques encourus au titre d'une extension de la police « Risques de Guerre-Pertes Financières » à la couverture des pertes financières résultant de l'immobilisation du navire consécutive à une infection à bord du COVID-19.

Cette extension concernerait exclusivement les navires sous pavillon français étant déjà couverts par une police « Pertes financières » toujours vigueur au 1er avril 2020.

Une première approche montre que l'évaluation du risque financier encouru par la CCR au titre de la contre-garantie apportée au GAREX, s'avère négligeable par rapport à celui que représenterait la disparition d'armements nationaux frappés par la pandémie du COVID-19.

4. Desserte des îles

Des pertes considérables de recettes sont en outre enregistrées par les entreprises de passage d'eau, qui continuent à assurer, depuis le début de la crise sanitaire, la desserte des petites îles de notre territoire ; bon nombre de ces armements, de taille très modeste, poursuivent en effet leurs activités « à leurs risques et périls en recettes », et ne sont éligibles à aucune compensation forfaitaire.

Mesure préconisée : l'intervention de l'Etat auprès des autorités locales délégataires en vue de justifier *ipso facto* une renégociation des termes des contrats de délégations de service public.

5. Indemnisation des passagers

Compte tenu du contexte exceptionnel que traverse l'industrie du transport de passagers, des mesures urgentes de protection de la trésorerie doivent être mises en place, de mêmes natures que celles retenues par l'ordonnance n° 2020-315 du 25 mars 2020 au profit des entreprises des secteurs du voyage touristique et du séjour.

Mesure préconisée : l'extension aux compagnies de transport de passagers ayant été contraintes d'annuler des prestations de transport de la possibilité de pouvoir proposer - de droit - des avoirs aux clients, pour une période strictement déterminée et limitée dans le temps, valable sur une longue période, de dix-huit mois.

6. Mesures diverses

Dans le contexte de la crise sanitaire, et pour la durée de celle-ci, **la mise en place ou l'assouplissement d'un certain nombre de mesures apparaît par ailleurs opportune** pour compenser les dommages subis par les compagnies maritimes en raison de l'épidémie de coronavirus :

- le report du paiement la contribution sociale de solidarité des sociétés (C3S)
- l'anticipation des échéances de CIR / CICE non échues

Pendant la durée de la crise : le gel des redevances domaniales et l'exonération de droits et taxes perçus par les ports en tant qu'établissements publics.

Cotisants

Coronavirus : Dispositifs spécifiques et modalités déclaratives des marins

Domaine(s) :

- Employeur

Pour tenir compte de l'impact de l'épidémie de coronavirus sur votre activité professionnelle, l'[Enim](#) 

[1] se mobilise et vous accompagne à travers les différentes mesures exceptionnelles prises par le gouvernement.

Ainsi, vous trouverez ci-dessous les démarches à réaliser en cas d'arrêt de travail de vos marins, ou de vous-même, et les modalités de déclaration sociale en fonction de votre situation. Les démarches en cas d'arrêt d'activité pour raisons économiques et sanitaires sont également exposées.

Je suis [employeur](#) 

[2] d'un [marin](#) 

[3] devant rester à domicile pour garder

son enfant

- Le marin salarié est placé en arrêt de travail. **Déclarez sa situation sur declare.ameli.fr [4].**
- Le marin est considéré en maladie hors navigation. Ses indemnités journalières lui seront versées par l'Enim à hauteur de 50 % du dernier [salaire forfaitaire](#) 

[5] connu, sans application de délai de carence, ni de condition de durée de cotisation, pour une durée initiale de 14 jours renouvelable durant toute la période de fermeture de l'établissement scolaire.

- En tant qu'employeur et selon le code du travail, vous devez lui **verser le complément de salaire**.
- Vous n'avez pas à déclarer les services de ce marin auprès de la [DML](#) 

[6] ([DTA](#) 

en [DMIST](#) 

[7]) ou

[8] : il sera déclaré par l'Enim en position 42 « indemnités journalières Enim, maladie hors navigation ». Si vous êtes en DSN, déclarez un bloc « S21.G00.60 - Arrêt de travail » avec le motif « 01 - maladie ».

Pour de plus amples renseignements, contactez l'Enim via l'adresse ue.mine@tafopds.sfp [9] en indiquant dans l'objet « Employeur COVID 19 » pour que votre message soit traité en priorité.

Je suis propriétaire

[10] embarqué/marin non-salarié devant rester à domicile pour garder son enfant

- Vous êtes placé en arrêt de travail. **Déclarez votre situation sur declare.ameli.fr.**
- Vous êtes considéré en maladie hors navigation. Vos indemnités journalières vous seront versées par l'Enim à hauteur de 50 % du dernier salaire forfaitaire connu, sans application de délai de carence, ni de condition de durée de cotisation, pour une durée initiale de 14 jours renouvelable durant toute la période de fermeture de l'établissement scolaire.
- Vous n'avez pas à déclarer vos services auprès de la DML : vous serez déclaré par l'Enim en position 42 « indemnités journalières Enim, maladie hors navigation ».

Pour de plus amples renseignements, contactez l'Enim via l'adresse [ue.mine\]ta\]opds.sfp](mailto:ue.mine]ta]opds.sfp) [9] en indiquant dans l'objet « Employeur COVID 19 » pour que votre message soit traité en priorité.

Je suis employeur d'un marin qui a été en contact avec une personne potentiellement contaminée et qui doit se mettre en situation d'isolement

- Le marin salarié est placé en arrêt de travail selon [la procédure indiquée ici](#) [11] **sans que vous n'ayez de démarche à accomplir auprès de l'Enim.**
- Le marin est considéré en maladie hors navigation. Ses indemnités journalières lui seront versées par l'Enim à hauteur de 50 % du dernier salaire forfaitaire connu, sans application de délai de carence, ni de condition de durée de cotisation, pendant une durée maximale de 20 jours.
- En tant qu'employeur, et selon le code du travail, vous devez lui **verser le complément de salaire.**
- Vous n'avez pas à déclarer les services de ce marin auprès de la DML (DTA) ou en DMIST : il sera déclaré par l'Enim en position 42 « indemnités journalières Enim, maladie hors navigation ». Si vous êtes en DSN, déclarez un bloc « S21.G00.60 - Arrêt de travail » avec le motif « 01 - maladie ».

Pour de plus amples renseignements, contactez l'Enim via l'adresse [ue.mine\]ta\]opds.sfp](mailto:ue.mine]ta]opds.sfp) [9] en indiquant dans l'objet « Employeur COVID 19 » pour que votre message soit traité en priorité.

Je suis propriétaire embarqué/marin-non salarié j'ai été en contact avec une personne potentiellement contaminée et je dois me mettre en situation d'isolement

- Vous êtes placé en arrêt de travail selon [la procédure indiquée ici](#) [11] **sans que vous n'ayez de démarche à accomplir auprès de l'Enim.**
- Vous êtes considéré en maladie hors navigation. Vos indemnités journalières vous seront versées par l'Enim à hauteur de 50 % du dernier salaire forfaitaire connu, sans application de délai de carence, ni de condition de durée de cotisation, pendant une durée maximale de 20 jours.

- Vous n'avez pas à déclarer vos services auprès de la DML : vous serez déclaré par l'Enim en position 42 « indemnités journalières Enim, maladie hors navigation ».

Pour de plus amples renseignements, contactez l'Enim via l'adresse [ue.mine\]ta\]opds.sfp](mailto:ue.mine]ta]opds.sfp) [9] en indiquant dans l'objet « Employeur COVID 19 » pour que votre message soit traité en priorité.

Je suis employeur d'une femme marin enceinte ou d'un marin souffrant d'une pathologie listée sur declare.ameli.fr

- Le marin doit vous informer et déclarer sa situation sur declare.ameli.fr [4].
- Le marin salarié est placé en arrêt de travail selon [la procédure indiquée ici](#) [12] **sans que vous n'ayez de démarche à accomplir auprès de l'Enim.**
- Le marin est considéré en maladie hors navigation. Ses indemnités journalières lui seront versées par l'Enim à hauteur de 50 % du dernier salaire forfaitaire connu, sans application de délai de carence, ni de condition de durée de cotisation, pendant une durée initiale de 21 jours.
- En tant qu'employeur, et selon le code du travail, vous devez lui **verser le complément de salaire.**
- Vous n'avez pas à déclarer les services de ce marin auprès de la DML (DTA) ou en DMIST : il sera déclaré par l'Enim en position 42 « indemnités journalières Enim, maladie hors navigation ». Si vous êtes en DSN, déclarez un bloc « S21.G00.60 - Arrêt de travail » avec le motif « 01 - maladie ».

Pour de plus amples renseignements, contactez l'Enim via l'adresse [ue.mine\]ta\]opds.sfp](mailto:ue.mine]ta]opds.sfp) [9] en indiquant dans l'objet « Employeur COVID 19 » pour que votre message soit traité en priorité.

Je suis une femme marin enceinte propriétaire embarquée/non-salariée ou propriétaire embarquée/non-salariée souffrant d'une pathologie listée sur declare.ameli.fr [13]

- Vous êtes placée en arrêt de travail selon [la procédure indiquée ici](#) [11] **sans que vous n'ayez de démarche à accomplir auprès de l'Enim.**
- Vous êtes considérée en maladie hors navigation. Vos indemnités journalières vous seront versées par l'Enim à hauteur de 50 % du dernier salaire forfaitaire connu, sans application de délai de carence, ni de condition de durée de cotisation, pendant une durée initiale de 21 jours.
- Vous n'avez pas à déclarer vos services auprès de la DML : vous serez déclarée par l'Enim en position 42 « indemnités journalières Enim, maladie hors navigation ».

Pour de plus amples renseignements, contactez l'Enim via l'adresse [ue.mine\]ta\]opds.sfp](mailto:ue.mine]ta]opds.sfp) [9] en indiquant dans l'objet « Employeur COVID 19 » pour que votre message soit traité en priorité.

Je suis employeur de marins embarqués sur un navire battant pavillon français qui ne peuvent plus prendre la mer pour raisons économiques ou

sanitaires

- Sous réserve d'une évolution des procédures réglementaires, **faites une demande de chômage partiel** sur [le site internet de téléprocédure « activité partielle »](#) [14].
- Vous devez **verser à vos marins salariés l'indemnité de rémunération** prévue par la réglementation.
- Vous **recevrez en compensation une indemnité horaire par marin**.
- **Déclarez auprès de la DML (DTA) ou en DMIST, les périodes de chômage partiel de vos marins** en position 91 (la catégorie n'est pas requise). Si vous êtes en DSN, déclarez un bloc «S21.G00.65 - Autre suspension de l'exécution du contrat », rattaché au bloc «S21.G00.40 - Contrat » du contrat d'engagement maritime, et valorisé avec un motif « 602 - Chômage sans rupture de contrat ».
- Les périodes enregistrées comme chômage partiel comptent en durée pour pension mais n'entrent pas dans le calcul des temps pour les brevets.

Pour de plus amples renseignements, contactez votre DIRECCTE ou votre Délégation à la mer et au littoral.

Pour prendre connaissance des mesures exceptionnelles relatives au règlement de vos cotisations 

[15], [rendez-vous ici](#) [16].

Mis à jour le 23/03/20

URL source: <http://www.enim.eu/actualites/coronavirus-dispositifs-specifiques-et-modalites-declaratives-marins>



Depuis le début du confinement, les organisateurs de transports maritimes sont à 100 % opérationnels, en télétravail ou bien dans les bureaux pour des raisons évidentes de gestion documentaire et de logiciels. Tous les acteurs de la chaîne sont interdépendants : les adhérents de TLF Overseas, assurent 80% du flux de transport de marchandises par mer en France.

En février et Mars, il n'y a pas eu d'altération de l'intensité des flux (un bémol néanmoins pour le mois de février avec la subsistance des grèves ayant entraîné des congestions et des frais induits pour des conteneurs paralysés qui sont encore en train d'être négociés avec les compagnies maritimes).

Impact du Covid-19 : pour le mois d'avril et de mai, nous observons une baisse de dossiers variables selon les activités en raison de la baisse de la demande. Cette baisse varie de – 15 à – 30% en termes de dossiers import / export selon les activités :

Activités – flux constants – se portent bien	Baisse sans visibilité	Risques de Problème de stockage si importateurs à l'arrêt
Pharmaceutique	Export vin et spiritueux catastrophique en raison des restrictions US	Pièces, boulons, pièces auto
Alimentaire	Cosmétique à l'import	Ameublement, bricolage
Chimie	Approvisionnement restaurant et autres lieux de divertissement	
Commandes distribution		

Difficultés recensées :

- Les prix du transport explosent
- Nous demandons aux compagnies maritimes de faire preuve de clairvoyance dans les frais d'utilisation de conteneurs – les organisateurs de transport font au mieux pour ne pas congestionner les terminaux et offrir des capacités de stockage
- Pénurie de Conteneurs Reefers
- Difficile de booker pour avril et incertitudes concernant les escales des compagnies pour l'avenir
- Fermeture des clients
- Réception et émission des documents originaux : remise de B/L et crédits documentaires
- Services des compagnies très difficiles à joindre

Inquiétudes :

- Le monde commerce en décalé. La Chine a du mal à repartir, les armements s'organisent pour avoir le moins de navires possibles en mer et ainsi, maintenir des niveaux de revenu mais certains importateurs ont besoin des matières premières qui arrivent par bateau pour reprendre leur activité ou la faire perdurer
- Déséquilibre import / export et risque de congestion à terme et de pénurie de boîtes vides

- Attention, les terminaux sont décongestionnés à cette heure mais font face à moins de flux, ce qui laisse à penser que quand cela va reprendre, nous aurons les mêmes problèmes qu'il faudra travailler ensemble

Certaines Actions OVERSEAS – COVID 19 :

- Alerter les chargeurs sur la continuité de leur activité
- Alerter les compagnies les besoins de la France en conteneurs reefers
- Sensibiliser aux frais d'utilisation de conteneurs en période de crise
- Compilation des besoins en masques du secteur
- Collaboration avec les autres acteurs du maritime pour la continuité de nos activités

Le rôle d'un organisateur de transport du monde entier en ce temps de crise

- Proposer et utiliser les procédures douanières et fiscales les plus appropriées
- Décharger des conteneurs et entreposer les marchandises pour limiter l'exposition aux surestaries et détention
- Offrir des services d'entreposage et de distribution



La profession d'Agent Maritime et Consignataire de navire, comme l'ensemble de la filière transport a été reconnue comme activité essentielle et fait ainsi partie des industries qui assurent une continuité de service : 100% des personnels travaille – de chez eux ou sur les quais ; 100% du trafic maritime est traité.

→ Constat d'une baisse de trafic d'environ 20-25% selon premières données transmises, nous sommes encore en train de compiler des chiffres actuellement pour affiner cette information.

Nous nous attendons à une baisse plus importante, au-delà 25%, de fin avril à juin surtout les lignes régulières conteneurs.

Il y a un risque de congestion dans un premier temps avec les arrivées en cours suite au redémarrage de la Chine, puis de manque de conteneurs pour l'export après, avec les suppressions d'escales et la baisse de volume due à l'arrêt des commandes.

Dans le contexte de la crise sanitaire que nous vivons actuellement, beaucoup attendaient des ports la mise en place de cellule de crise ou de guide de bonnes pratiques pour informer au mieux les entreprises portuaires.

Selon les remontées de nos adhérents, il apparaît qu'un certain nombre de mesures et pratiques relèvent plus d'un guide de bonne conduite des agents maritimes et consignataires de navire que de procédures communiquées par l'autorité portuaire.

Se basant sur les informations de chaque place nous pouvons constater les points suivants :

- Les bonnes pratiques sanitaires sont mises en place par les agents et consignataires,
- Peu ou pas de cellule de crise mise en place par l'autorité portuaire,
- Incitation à la dématérialisation portée par les agents,
- Pas d'harmonisation de traitement entre les places portuaires,
- Le manque de communication peut générer des incidents.

Il devient donc nécessaire en ce temps de crise, qu'une harmonisation des consignes soit effective. La mise en place d'une cellule de crise et une communication vers la place portuaire par chaque capitainerie est impérative afin d'éviter toute improvisation, une coordination entre les commandants de port serait aussi souhaitable.

Importante problématique actuelle, l'organisation des relèves d'équipage de marins étrangers Schengen et hors Schengen est compliquée par ce contexte sanitaire, de difficulté de circulation et de manque de structures d'accueil en cas de quatorzaine.

Parler de relance aujourd'hui peut être prématuré, néanmoins un point de vigilance demeure : ne surtout pas négliger l'aspect social.

Nos personnels n'ont pas l'habitude de se plaindre, mais lors de la relance ils seront encore très sollicités malgré la fatigue accumulée pendant la crise sanitaire.



Note de conjoncture yachting professionnel en période de confinement/coronavirus - 1er avril 2020

Le dernier semestre 2019 avait été excellent pour l'industrie du yachting au niveau régional et notamment pour les activités dédiées au refit et à la réparation de yachts, contrastant littéralement avec le semestre qui lui avait précédé.

C'est donc, dans chacune de nos entreprises, avec enthousiasme, confiance et ambition que nous avons abordé cette année 2020; mais soudainement, la crise sanitaire majeure du coronavirus nous a frappés.

Alors que le confinement a débuté il y a deux semaines, certaines de nos entreprises travaillent encore, d'autres ont mis en place du chômage partiel, voire carrément arrêté leur activité.

Pour l'heure, il est à noter que les chantiers de refit de yachts, Monaco Marine, IMS ou MB92 sont totalement fermés et que Palumbo, Nautech ou Other Angle continuent à travailler au ralenti.

Les sous-traitants eux restent dans leur majorité opérationnels mais les donneurs d'ordre ayant à minima ralenti leur activité, c'est l'ensemble de la chaîne de valeur qui tourne à vitesse réduite. Enfin, la main d'œuvre de spécificité liée à la peinture, ou aux moteurs de yachts notamment, qui vient d'Europe de l'est ou du nord, n'est pas présente sur le territoire régional ce qui bloque parfois les quelques travaux en cours.

Il est difficile de se projeter valablement, mais l'impact sur l'industrie du yachting professionnel sera lourd.

En effet, qu'il s'agisse de la période d'entretien des bateaux durant leur hivernage ou de la période de navigation, nos activités sont très clairement saisonnières et cette crise intervient à un moment charnière, entamant à la fois la fin de la période de chantier et le début de celle du charter.

Les travaux sur les yachts ont été suspendus pour la plupart ou ralentis, contraignant quoi qu'il en soit les bateaux et les équipages à rester stationnés dans les chantiers, dans l'attente d'une date ultérieure de livraison.

Pour les bateaux stationnés au port, les flux sont strictement limités par les ports eux même, ce qui empêche les avitailleurs et sous-traitants d'intervenir sur les yachts à flot.

Par ailleurs, les événements qui marquent le début de la saison yachting tels que le Festival du film de Cannes ou le Grand Prix de Monaco ont été annulés.

De nombreuses unités semblent rester aux Caraïbes alors que leur présence en Méditerranée était programmée pour la saison de charter....

Enfin, le MYBA Charter Show qui devait se tenir à Barcelone fin avril et qui permet de finaliser bon nombre de contrats de location a lui aussi été annulé.

Ainsi, alors que pour l'ensemble de l'économie, l'INSEE table sur 3 points de PIB perdus pour un mois de confinement, en estimant que 65% de l'économie fonctionne encore; on peut craindre qu'un secteur d'activité comme le nôtre qui ne se concentre que sur quelques mois autour de la période actuelle soit lourdement ébranlé.

Notre économie s'est figée et nos activités qui nécessitent une trésorerie suffisante pour faire face aux charges fixes des mois blancs et aborder le démarrage de la saison suivante avec sérénité, nous annonce des mois à venir difficiles.

Il va donc nous falloir être plus que jamais solidaires, positifs pour relancer ensemble la machine, dès que possible, au sortir de cette crise.

Le conseil d'administration du cluster s'est déjà réuni le 20 mars dernier en vidéo conférence pour faire un point collectif sur la situation économique de notre filière, sur ses difficultés et envisager le moment de la reprise. Ce type de réunions aura lieu tous les 15 jours.

A l'issue de ce premier conseil, nous avons saisi la DIRECCTE et proposé, pour plus de souplesse, que la mise en place du chômage partiel prenne en compte le salarié individuellement et non pas un service complet au sein de l'entreprise. De la même manière, nous avons questionné la direction régionale de l'URSSAF sur des modalités souhaitées d'aménagements de paiement au moment de la relance de nos activités.

Contact : direction@rynetwork.com

Fabien ARNOUX : 07.83.09.25.23.

A handwritten signature in black ink, written in a cursive style. The signature is slanted upwards to the right. The name 'Fabien Arnaud' is clearly legible, with 'Fabien' on the top line and 'Arnaud' on the bottom line. There is a large, stylized flourish on the left side of the signature.



- L'Aquaculture française est une filière d'excellence en Europe elle est constituée de professionnels courageux et volontaires.
- L'ensemble de la filière souffre de cette crise.
- Les écloseries Marines sont des références mondiales dans leur domaine. Pour le moment l'impact de la crise est limité (pour les écloseries marines), mais une très grande incertitude s'installe pour l'avenir, les fermes de grossissement qui ne vendent pas ou mal risquent d'annuler purement et simplement les commandes d'alevins. Aucune possibilité de reporter ou stocker en éclosion.
- Les fermes marines, élevages en mer ou à terre, (bar, daurade, maigre, saumons, turbots) après 15 jours sans aucune vente, elles ont vu une remontée progressive à 50% du chiffre habituel sous l'effet des achats de la GMS et de la faveur accordée aux produits français face à ceux d'import, Norvège, Grèce ou Turquie...
- Filière esturgeons et Caviar : plus une vente depuis le 13 mars, des annulations de ce qui était en cours. Cette filière réalise 50% de son CA à l'export.
 - Plus de courrier postal → plus d'export possible, urgence d'établir la dématérialisation des documents (accord de l'état) = certif véto et Cites, accord des douanes...
 - L'immense partie de nos charges sont fixes → peu de leviers pour réduire la voilure, seulement 30% de chômage, il faut poursuivre les soins aux poissons, les autres charges courent : EDF, aliment, oxygène...
 - Grande difficultés
- L'heure n'est plus aux reports, mais à un vaste plan d'abandon des charges : sociales, d'énergie... ou de subventions directes pour soutenir l'absence de chiffre
- Nous suivons avec attention ce qui se négocie au niveau de l'Europe et en particulier le décloisonnement de la mesure 55 du FEAMP, il est indispensable que la France fasse valoir auprès de Bruxelles notre spécificité et en particulier la nécessité de recevoir des aides au niveau direct des entreprises car nous sommes organisés de cette manière



COMITÉ
NATIONAL
DE LA
CONCHYLICULTURE



Communiqué de presse
Paris, le 24 mars 2020

APPROVISIONNEMENT ET CONSOMMATION DE PRODUITS AQUATIQUES : LA PÊCHE, LA PISCICULTURE ET LA CONCHYLICULTURE REPONDENT PRÉSENTS FACE AU COVID-19

L'ensemble des acteurs des filières de pêche, de pisciculture et de conchyliculture français reste mobilisé pour maintenir l'approvisionnement produits aquatiques et contribuer à l'alimentation des Français. Malgré le contexte contraignant de la propagation du COVID-19, et le renforcement des mesures de confinement, tous les professionnels de ces filières renouvellent leur engagement pour répondre à la mission fixée par le gouvernement.

CONTINUER A PROPOSER LE MEILLEUR DES PRODUITS AQUATIQUES FRANÇAIS

L'ensemble des acteurs de la production, de la transformation, de la logistique et de la commercialisation œuvre main dans la main pour proposer aux consommateurs des produits aquatiques frais, sains et de qualité. Les navires de la flotte française métropolitaine qui le peuvent continuent de partir en mer pour approvisionner les étals de poissonnerie. Il en va de même pour les entreprises de pisciculture, qui continuent de prendre soin des poissons et de pêcher à la commande, et de conchyliculture, qui continuent d'apporter au quotidien tout leur savoir-faire et leur maîtrise dans la production d'espèces emblématiques de la consommation française.



Pêche de la truite sur une pisciculture



Ostréiculteur retournant une poche



Fileyeur

Chaque maillon de la filière demeure engagé à faciliter l’approvisionnement en produits aquatiques et de qualité, tout au long du parcours des mers et des rivières à l’assiette.



Atelier de mareyage

Cela passe notamment par une mobilisation des entreprises de mareyage, maillon indispensable entre la production et la distribution. Face à une situation délicate, le savoir-faire de ces professionnels est un atout majeur pour proposer non seulement des produits frais mais également des produits préparés (poissons sous forme de filets, développement d’une offre de produits pré-emballés), et ce afin de s’adapter au mieux aux besoins des consommateurs.

Pour de nombreux Français, les contraintes liées au confinement renforcé appellent à une nouvelle manière de vivre et de consommer. Attentifs à la situation inédite pour un grand

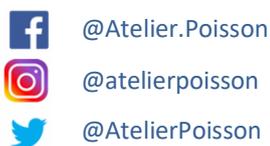


Poissonnier

nombre de consommateurs, les professionnels de la commercialisation des produits aquatiques, et plus particulièrement les artisans poissonniers et les enseignes de la grande distribution, en coopération étroite avec les professionnels de la logistique, assureront la mise à disposition de produits frais dans le respect absolu des consignes sanitaires pour l’ensemble des salariés et des clients.

Pour plus d’informations :

poisson-aquaculture.fr



cnc-france.com



pavillonfrance.fr



À propos du CIPA :

Créé en 1997, le Comité Interprofessionnel des Produits de l’Aquaculture regroupe les organisations professionnelles représentatives de la filière piscicole française. Il rassemble au sein d’une même interprofession les éleveurs de poissons (en eau douce et en eau de mer), les transformateurs de truite, et les fabricants d’aliments pour poissons. Il joue aussi bien un rôle de concertation entre les différentes parties prenantes, que de promotion de l’aquaculture et de ses produits, de prescription de solutions en accord avec les bonnes pratiques sanitaires, environnementales et les tendances de consommation et enfin de médiation auprès des instances publiques à tous les échelons.

www.poisson-aquaculture.fr

Contact presse :

Clémence Gaultier - Agence ProtéinesXTC

01 42 12 29 01 – c.gaultier@proteinesxtc.com

À propos du CNC :

En France et de par son histoire, l'exercice de la conchyliculture est encadré par plusieurs dispositifs spécifiques. Ainsi, il existe une **organisation interprofessionnelle de la conchyliculture**, sous diverses formes depuis 1853, représentant les secteurs de la production et de la distribution. Elle s'organise aujourd'hui autour d'un travail coordonné entre le Comité National de la Conchyliculture et les 7 Comités Régionaux de la Conchyliculture couvrant **l'ensemble des bassins de production : Normandie-Mer du Nord, Bretagne Nord, Bretagne Sud, Pays de la Loire, Charente-Maritime, Arcachon-Aquitaine et Méditerranée.**

Les professionnels qui se livrent aux **activités de production, de distribution et de transformation** des produits de la conchyliculture adhèrent obligatoirement à l'organisation interprofessionnelle.

Premier pays producteur ostréicole d'Europe avec une production de près de 100 000 tonnes par an, la France produit aussi bien des **huîtres creuses (« crassostrea gigas »)** sur tout le littoral français que des **huîtres plates (« ostreaedulis »)** en Bretagne et en Corse. Le CNC représente également les coques, les palourdes et les moules. La France est aussi le 2ème producteur européen de moules.

www.cnc-france.com

Contact presse :

Juliette LOPEZ – Chargée de communication CNC

06 68 80 71 66

À propos de FRANCE FILIÈRE PÊCHE :

Créée en 2010, France Filière Pêche est l'association à vocation interprofessionnelle qui réunit tous les maillons de la filière de pêche française, des producteurs (pêcheurs) aux commerçants (artisans poissonniers et rayons marée des GMS), en passant par les mareyeurs et les grossistes. Elle répond à deux objectifs :

- Favoriser la commercialisation des produits de la pêche française et encourager leur consommation auprès du grand public, à travers la marque collective PAVILLON FRANCE.
- Promouvoir une pêche plus durable et responsable, en soutenant la recherche scientifique et en accompagnant la modernisation des entreprises de pêche.

La filière de pêche française s'inscrit depuis de nombreuses années dans une démarche vertueuse : faire progresser la filière d'un point de vue technique, économique et écologique afin d'optimiser les performances de pêche dès maintenant tout en préservant les ressources pour demain.

France Filière Pêche s'engage également auprès de l'ensemble des opérateurs de la filière sur des sujets techniques et sanitaires. Des projets sont ainsi mis en œuvre, avec l'appui de financements européens (mesure d'innovation du Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche).

www.francefilierepeche.fr

Contact presse :

Inès Ekoule-Ebongue – L'Agence Marie Antoinette

01 55 04 86 42 – ffp@marie-antoinette.fr



Chaîne de commercialisation

- Depuis le 1^{er} avril :

En Occitanie :

Sète : 4 à 5 criées par semaine - la moitié de la flotte en activité - apports de l'ordre de **50-60%**.

Agde, Grau du Roi : 3 criées par semaines ; apports de l'ordre de 40-50%

Port la Nouvelle : criée fermée en début de mois.

En PACA : marchés très perturbés - quelques petits navires côtiers tentent des ventes directes – la situation semble de se débloquer légèrement en raison de la réouverture de certains marchés en extérieurs.

En Corse : marchés totalement perturbés ; très peu de ventes observées (baisse supérieure à **-80%**).

- Au global des ventes réduites pour ce début de mois : **-50%** d'apports sur le mois d'avril ; les prix moyens se tiennent malgré tout en début de mois ; environ **+10-20 %**.
- Peu de ventes en GMS et marchés export vers Espagne et Italie dépréciés.

Situation des entreprises de pêche

- **La Flotte des chalutiers** : **40-50%** des navires sont stoppés. Les navires en activité travaillent malgré tout assez correctement au regard de la situation de crise. En absence de dispositifs de soutien (*Arrêts Temporaires*), les structures professionnelles peinent à organiser la production → il est à craindre que les chalutiers reprennent la mer par crainte de pertes financières en cas d'absence de dispositif de soutien → En cas d'apports en augmentation en situation de crise → risques de méventes et accroissement des invendus
- **La Flotte des petits métiers** : 70% des navires sont stoppés. Les navires en activité ne travaillent que quelques jours et tentent de réaliser des ventes directes aux particuliers, mais les volumes restent marginaux. Les unités de la région Occitanie ont accueilli très favorablement les aides régionales (fonds de solidarité pêche) – Demandes de référencement auprès des GMS en cours en PACA - La Corse envisage d'intervenir, dans le cadre du régime de minimis COVID-19.
- La SATHOAN intervient au niveau national comme régional pour mettre en œuvre très rapidement des solutions simples et pragmatiques pour les entreprises et marins

Campagne Thon rouge de ligne

Quelques mareyeurs (Occitanie et Paca) ont réussi au travers des efforts de l'OP SATHOAN à relancer quelques opérations de ventes en GMS, alors que les captures étaient nulles en mars. On observe une légère reprise des opérations de pêche (7 tonnes en 15 jours), ce qui correspond à un taux de capture d'environ **30%** des apports vs. 2019

Campagne Thoniers senneurs

Toujours aucune information de la DPMA / UE / ICCAT sur possible réalisation de la campagne de pêche en 2020. Une réunion d'information est prévue avec la DPMA mercredi 15 avril → très forte inquiétude des entreprises et des équipages – Les équipages des 2 thoniers français bloqués dans un port espagnol sont en route pour les ramener à leur port d'attache.

Transport de marchandises : touché mais pas coulé par le Covid-19

Par Benoît PELEGRIN, AFP | 21/03/2020, 9:29 | 578 mots

Le secteur du transport maritime subit de plein fouet les conséquences de la pandémie de coronavirus qui complique l'acheminement des marchandises, ravivant même le spectre de pénuries, tempérées par un début de reprise chinoise.

"Les plaques tournantes du transport (maritime) sont touchées", a alerté jeudi Kitack Lim, secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI), dans une vidéo postée sur le site de l'organisation.

"En ces temps difficiles, la capacité du secteur à livrer des biens vitaux, notamment des fournitures médicales et des denrées alimentaires, sera essentielle pour répondre à cette pandémie et, à terme, la surmonter", a-t-il poursuivi.

La marine marchande est en effet un maillon essentiel en amont de la chaîne d'approvisionnement de nombreux produits du quotidien vendus dans les supermarchés, pris d'assaut ces dernières semaines par des clients paniqués par la pandémie de Covid-19 et le confinement.

Si les autorités françaises et américaines se veulent rassurantes sur le risque de pénurie, l'approvisionnement outre-Manche d'une majorité de distributeurs britanniques est perturbée, selon une étude du cabinet Retail Economics publiée en début de mois.

"Nous avons besoin de votre aide. Nous demandons que chacun fasse attention à la manière dont il fait ses courses", ont écrit les principales enseignes du Royaume-Uni dans une lettre publiée par les quotidiens nationaux dimanche et lundi.

Respecter les quarantaines pour les navires

"La situation est surtout problématique quand il s'agit d'accoster", a expliqué Guy Platten, secrétaire général de l'International chamber of shipping (ICS), interrogé par l'AFP, "les navires étant parfois contraints d'attendre 14 jours" pour respecter une quarantaine.

C'est le cas par exemple dans les ports de l'Etat de Queensland, au nord-est de l'Australie, qui ont considérablement durci leurs règles pour tenter de freiner la propagation du covid-19.

Dans le pire des cas, "les ports sont fermés et les navires s'en voient donc refuser l'entrée", a déploré M. Lim. En revanche, le repli important du transport de passagers - les restrictions à la liberté de circulation concernent désormais plus d'un demi-milliard de personnes - encourage aussi certaines compagnies "à se concentrer dorénavant sur le transport de marchandises", a de son côté indiqué à l'AFP Jean-Marc Lacave, délégué général d'Armateurs de France.

La société DFDS, très présente en mer du Nord, a dû par exemple stopper sa liaison de transports de passagers entre Oslo et Copenhague mais sa division logistique "continuera à servir ses clients comme aujourd'hui", indique-t-elle sur son site internet.

Brittany Ferries, qui assure des liaisons trans-Manche mais aussi vers l'Irlande et l'Espagne, a indiqué mardi que ses navires ne transporteront concrètement plus que des marchandises à partir de dimanche, et jusqu'à nouvel ordre.

Reprise en Asie

La Chine, berceau de la pandémie du nouveau coronavirus mais qui ne connaît plus de contamination locale sur son sol depuis jeudi, donne quant à elle des signes concrets de reprise économique et un bol d'air à certains armateurs.

L'activité a ainsi repris à plus de 90% en dehors de la province du Hubei - la plus touchée par le virus -, a assuré mardi la puissante commission de planification.

"Après un ralentissement de six semaines, l'activité à l'export est en voie de retour à la normale avec un rebond des volumes et un probable effet de rattrapage pour reconstituer les stocks", constate ainsi l'armateur français CMA-CGM, selon une porte-parole du groupe contactée par l'AFP.

"Depuis le début du mois de mars, les volumes en sortie d'Asie augmentent de 50% par semaine et une reprise à 100% est prévue à la fin du mois", a-t-elle ajouté.

La Provence

Face à la pandémie de Covid-19, les compagnies maritimes ont pris la décision d'interrompre temporairement le transport de passagers

MERCREDI 18/03/2020 à 15H42 - Mis à jour 02/04/2020 à 12H14

Dès l'apparition de la pandémie de Covid-19, par mesure de sécurité et pour assurer la protection des voyageurs, plusieurs professionnels du secteur ont mis en place des actions préventives. Depuis les annonces du gouvernement, les acteurs du tourisme prennent tour à tour des mesures exceptionnelles. Fermeture de sites, annulation de vols, report de la saison, suspension du trafic... le tourisme, comme bon nombre de secteurs d'activités, fait face à une situation totalement inédite.

Et s'il y a bien un secteur dans le tourisme qui n'a pas pu échapper à ces séries en cascade de suspension temporaire du trafic, c'est bien celui du transport maritime de passagers. Compte tenu du caractère exceptionnel de la situation et de la propagation grandissante du

coronavirus - 7 730 cas déclarés en France -, la métropole niçoise a pris un arrêté interdisant l'accès aux navires transportants des passagers dans les huit ports du territoire azuréen. Seul le fret reste autorisé.

Les liaisons maritimes entre la Corse et le continent interrompues

Afin de respecter les consignes gouvernementales visant à réduire drastiquement les flux de population, élément fondamental pour endiguer la propagation du virus, et surtout de garantir la santé et la sécurité des passagers et des membres d'équipage, Corsica Linea a annoncé la suspension de ses lignes entre le continent et la Corse, à partir de ce 18 mars.

Cette décision devrait, si la situation le permet, prendre fin le 30 mars prochain. En début de semaine dernière, la compagnie avait déjà annoncé une série de mesures comprenant notamment la limitation de ses traversées à 150 passagers. *"Nous avons pris cette décision en responsabilité. Elle est en totale adéquation avec l'effort collectif demandé par les autorités dans la lutte contre le Covid-19. Elle est aussi garante de notre mission de service public dans l'approvisionnement de la Corse en fret"*, rapporte Pierre-Antoine Villanova, directeur général de Corsica Linea.

Néanmoins, la compagnie l'affirme : le transport de fret sera encore assuré.

Les croisières en Méditerranée suspendues

Les croisiéristes ne dérogent pas non plus à cette situation mondiale exceptionnelle. C'est pourquoi, après avoir pris de nombreuses mesures depuis le début de la pandémie, les croisiéristes ont décidé, eux aussi, de suspendre bon nombre de leurs traversées. MSC Croisières, le leader européen de la croisière privée, a suspendu toutes ses traversées en Méditerranée, mais également celles effectuées dans les pays du Golfe, aux États-Unis et en Asie. *"Cette décision n'a pas été facile à prendre mais, compte tenu des circonstances actuelles, la santé et la sécurité de nos hôtes, de nos membres d'équipage et des communautés locales, incluant nos employés et leurs familles, doivent passer en priorité. En tant que compagnie familiale dont l'héritage maritime remonte à plus de 300 ans, nous sommes persuadés que cette décision était la meilleure chose à faire"*, rapporte Pierfrancesco Vago, président exécutif de MSC Croisières.

La compagnie italo-suisse a également tenu à préciser que l'intégralité des passagers impactés par ces annulations seront dédommagés, soit avec un crédit supplémentaire à bord sur une autre croisière de leur choix, soit par le biais d'un remboursement dans son intégralité.

.....

Coronavirus : au port du Havre, vigilance maximale

Par Matthieu Pelloli, envoyé spécial au Havre (Seine-Maritime)

Le 17 mars 2020 à 07h13

Dans le premier port pour le commerce extérieur français, les mesures sanitaires strictes sont mises en place pour éviter toute contamination qui arriverait de la mer. Mais les autorités portuaires craignent plus les conséquences économiques de la chute du trafic.

Un port est une porte d'entrée sur le territoire national. Pour les personnes, les marchandises... et les virus aussi. Au port du Havre, où transitent 6000 navires par an (ferries et cargos), comme partout en France, la vigilance est renforcée pour lutter contre une arrivée subreptice du Covid-19.

Au Havre comme dans tous les ports de commerce tricolores, la barrière sanitaire contre les virus porte un nom : la Déclaration maritime de santé (DMS), obligatoire dès lors qu'il y a une pathologie à bord. « *Je vous informe que nous vogueons à destination de votre port et que j'ai un ou plusieurs malades sur mon bateau.* Les capitaines sont tenus d'effectuer ce genre de déclaration dès lors qu'il y a un souci de santé au sein de leur équipage, détaille Nicolas Chervy, le commandant de Port. Bien sûr, la préfecture nous a demandé une extrême vigilance vis-à-vis des DMS ». Effectuées par voie électronique, les DMS sont adressées à la capitainerie, mais également à l'Agence régionale de santé (ARS). Elles ne sont pas fréquentes car les marins sont très suivis en matière de santé ; ainsi, seulement deux DMS ont été effectuées en 2019, pour déclarer « une grosse coupure et une gastro-entérite », indique-t-on à la capitainerie du Havre.

Depuis notre visite, en fin de semaine, le port du Havre n'accueille plus aucun visiteur extérieur. Cette gigantesque structure s'est recroquevillée sur elle-même. Le Covid-19 a-t-il déjà été annoncé parmi les équipages qui arrivent au Havre ? Non, insistent les autorités portuaires. Mais si cela arrivait, dans un scénario noir, quelle serait la procédure ? « La préfecture maritime déciderait d'envoyer des médecins à bord, par hélicoptère, détaille Nicolas Chervy. Le navire, en attendant, ne serait pas autorisé à rentrer dans les eaux portuaires et resterait au mouillage loin du port. »

15 jours de mer avant d'arriver

Mais le Commandant de Port d'insister : « Voir le Covid-19 arriver par porte-conteneurs est hautement improbable. Les cargos qui arrivent de Chine sont partis depuis un mois, alors que le virus a une durée d'incubation de 14 jours. En fait, les porte-conteneurs sont peut-être les endroits les plus sûrs de la planète dans le contexte actuel. D'ailleurs, ce sont plutôt eux qui se protègent de nous. Si les douaniers montent à bord, ils remplissent des questionnaires et portent des masques ! »

La procédure de déclaration des pathologies, stricte, est par ailleurs renforcée par le fait que « les escales sont extrêmement rapides et que les marins mettent rarement le pied à terre »,

confie un docker. En revanche, aucune procédure d'hygiène spécifique ou désinfection n'a été mise en place depuis le début de la crise concernant les conteneurs qui arrivent de Chine : « Ils comptent au moins 15 jours de mer lorsqu'ils arrivent, insistent les autorités portuaires. Ils ont pris la pluie, les embruns, le vent... ».

« Nous sommes la ligne Maginot »

Sous un timide soleil, les « cavaliers » - le surnom de ces machines, hautes d'une dizaine de mètres et dignes d'un film de science-fiction, qui déplacent les conteneurs - s'activent. Ils chargent les porte-conteneurs géants, dont certains dépassent les 400 m. Un petit chimiquier sort de l'écluse, tandis qu'un « roulier », qui transporte toute la marchandise capable de rouler (tracteurs, motos, voitures, etc.), attend son tour. En temps normal, les « rouliers » sont nombreux au Havre, le port étant la première plateforme française pour l'import-export de véhicules neufs.

« Nous sommes la ligne Maginot, résume Nicolas Chervy. Le virus ne passera pas par notre port, mais ça ne veut pas dire qu'il ne passera pas à côté... » Indirectement, d'ailleurs, le Covid-19 a déjà fait beaucoup de mal au port du Havre. « Deux mois et demi de grève contre la réforme des retraites, et maintenant, le Coronavirus, c'est vraiment la double peine, peste Michel Segain, le président de l'Union maritime et portuaire du Havre (UMEP), qui regroupe les professionnels du port (600 entreprises, 22000 salariés). Sur les deux mois de janvier et de février, l'impact négatif sera d'environ -23 % sur l'activité. Nous sommes pénalisés dans les deux sens : exportation et importations. Mais le pire est à venir, et il n'est pas encore chiffrable ». Il tire la sonnette d'alarme : « J'ai 66 ans, je ne suis pas un perdreau de l'année, mais je n'ai jamais vu ça ! Seule certitude, la facture se comptera en milliards d'euros ».

Plusieurs métiers du port ont d'ores et déjà demandé du chômage partiel. Nommée par le Premier ministre pour réaliser la fusion, au 1^{er} janvier prochain, des trois ports du Havre, de Rouen et de Paris, Catherine Rivoallon admet que la crise du Coronavirus l'a plongé dans un brouillard épais. « Je vais retourner voir les équipes de Bercy dans les 6 prochains mois pour repositionner notre trajectoire financière, insiste-t-elle. Car pour l'instant, au vu de la situation, nos calculs précoronavirus sont complètement hors-sol ». La tempête économique est déjà là, mais elle devrait encore se durcir pour le port du Havre.



Le Port de Marseille entre navigation à vue et agilité

Par Rémi Baldy | 14/04/2020, 19:45 | 892 mots

Ralentissement de l'économie oblige, la place portuaire phocéenne s'active pour continuer au mieux le traitement des marchandises. Pour tous les acteurs, il faut coller avec les besoins au jour le jour. Et se tenir prêt à une évolution sur le long terme.

Dans les ports français, on se souviendra du début de la nouvelle décennie. Après les blocages des lors des manifestations des retraites, voilà la crise sanitaire du covid-19 qui paralyse l'économie mondiale depuis presque un mois. Les croisières et les ferries sont stoppés par décisions des gouvernements, sauf dans quelques cas exceptionnels, alors que la réparation navale fait une pause pour au moins un mois. Reste donc le transport de marchandise.

"Nous dépendons de l'activité, des décisions des différents gouvernements et des compagnies maritimes, aucune n'arrête de venir chez nous", constate Christine Rosso, directrice du développement du grand port maritime de Marseille. L'objectif est donc d'abord de rassurer les clients qui continuent d'envoyer leurs marchandises. Ce à quoi s'attèlent le Port et l'Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos (UMF), un réseau qui réunit les différentes professions portuaires pour mener des actions de lobbying, qui assurent que la chaîne logistique fonctionne.

"Lors de la crise lors de la réforme des retraites, nous avons créé un pacte d'engagement qui est un regroupement de la place portuaire afin d'être très transversaux et d'avoir une vision commune. Nous l'utilisons à nouveau", explique Jean-Claude Sarremeajenne, président de l'UMF. "Il s'agit d'être sûr que chaque mission fonctionne, parce que si ce n'est pas le cas pour une mission tout le port est bloqué et de communiquer là-dessus pour qu'un client soit sûr que son bateau pourra être traité", poursuit-il.

Une activité difficile à anticiper

Quelques ajustements entre les différents acteurs sont nécessaires. "Nous nous adaptons au cas par cas. Quand 12 personnes atteintes du covid-19 ont été évacuées de Corse en arrivant à Marseille à 5 heures du matin, les opérationnels du port et des autres acteurs étaient là. C'est le cas pour tous les secteurs, pas parce qu'il s'agissait de malades", assure Christine Rosso. A jour le jour, le process est revu. "Nous avons tous des masques, du gel hydroalcoolique, nous évitons les ascenseurs ou les aménagements", détaille Jean-François Suhas, pilote et président du conseil de développement du Port.

Un port opérationnel donc, mais qui reste une étape du transport de marchandises. Et la baisse de la production de certains secteurs, à l'image de ce qui se passe dans l'automobile, signifie de fait moins d'activité. "Pour donner un ordre de grandeur nous devons être à environ deux tiers de ce que nous faisons habituellement", s'avance avec prudence Jean-Claude Sarremejeanne. Une estimation que partage Jean-François Suhas. "L'arrêt n'a pas été aussi brutal que ce que nous aurions pu craindre, c'est l'avantage d'avoir un port multi trafic", explique-t-il.

"Le vrac liquide est conforme à ce que l'on pourrait attendre et le solide s'est maintenu notamment grâce au domaine agricole", détaille Christine Rosso qui ne veut pas donner de chiffres. "Il est très difficile de faire des prédictions, nous avons un temps de latence entre le moment où le virus peut se développer dans un pays et quand le navire arrive. Fin mars, la Chine était en basse alors que l'Inde était en hausse, mais ça ne veut pas dire grand-chose. C'est très fluctuant, ce qui s'arrête dépend des décisions des entreprises", explique-t-elle. "Certains bateaux qui devaient venir ne sont finalement pas partis de leur pays, donc cela risque d'être compliqué dans les prochains mois", ajoute Jean-François Suhas.

Capacité d'adaptation

A Fos-sur-Mer, ArcelorMittal a annoncé l'arrêt de sa production. "Cela va faire chuter le minéralier, nous sommes particulièrement inquiets", glisse Philippe Zichert, président de Via Marseille-Fos l'agence de promotion du Port. "Nous espérons que cela ne va pas durer, mais un haut fourneau ne se redémarre pas comme ça, il faut plusieurs mois", ajoute-t-il. Jean-Claude Sarremejeanne veut se montrer optimiste. "Le port est fait pour marcher avec de la flexibilité, c'est dans notre ADN. Si les stocks augmentent, l'importation baissera, à nous de savoir nous adapter", tranche-t-il.

Reste à savoir quand la situation reviendra à la normale. Et comment. "Le déconfinement de l'Espagne, la France et l'Allemagne devrait permettre de reprendre les échanges", espère Jean-François Suhas. Philippe Zichert espère que cet épisode de crise lancera une nouvelle dynamique. "On se rend compte des méfaits de la sous-industrialisation, cela doit permettre des réimplantations en accord avec la transition écologique. Une entreprise qui ne prendrait pas ce virage sort du jeu de toute manière", avance-t-il. Une démarche qui en entraînerait d'autres, rendant le flux des matières premières plus importantes.

"Il est difficile de savoir ce qui changera, mais ce sera à nous de nous mettre en adéquation avec les besoins. Tout le monde dit que nous ferons plus de matière première et moins de produits finis et bien nous nous adapterons", ne démord pas Jean-Claude Sarremejeanne. "Nous avons entamé des démarches sur le mieux consommé, c'est à nous de mettre la pression sur les décideurs", assure Philippe Zichert. Il espère notamment que les modes de transport doux seront développés, à l'image de la barge qui représente dans la situation actuelle une vraie solution. Des perspectives au long terme, qui signifieront que la navigation à vue est terminée. Et la crise aussi.



Saint-Nazaire : les Chantiers de l'Atlantique reprendront le travail à partir du 11 mai, voire du 27 avril si....

Par Christophe François Publié le 14/04/2020 à 18:54

Suite aux propos du président Macron, le 13 avril, les Chantiers de l'Atlantique envisagent une reprise du travail le 11 mai, avec une remise en service partielle le 27 avril dans les ateliers et à bord, sur la base du volontariat et d'un approvisionnement suffisant en protections.

Aux Chantiers de l'Atlantique, le Comité Social et Economique s'est réuni ce 14 avril, en matinée. Dans un communiqué, les personnels ont été informés des décisions suivantes

concernant les perspectives de reprise de l'activité de production sur le site.

La date du 11 mai ayant été annoncée par le chef de l'Etat, Emmanuel Macron, comme date de début de levée du confinement lié au Covid19, la Direction des Chantiers de l'Atlantique annonce envisager une reprise globale de l'activité à compter de cette date.

Cette reprise de l'activité sera précédée d'un redémarrage partiel des activités de production, (dans les ateliers et à bord des navires en construction) à partir du 27 avril.

Ce redémarrage pourra être réalisé en faisant appel au volontariat, sous réserve de la disponibilité des protections adaptées (face aux risques Covid19) et de l'approvisionnement.

La direction du chantier naval déclare aussi que cette reprise est en cours d'étude avec les responsables secteur, les coréalisateur (entreprises sous-traitantes) et les fournisseurs.

Le prochain CSE, fixé au 17 avril prochain, devrait apporter des informations complémentaires aux salariés concernés.

Pour rappel, l'arrêt de l'activité aux Chantiers de l'Atlantique avait fait l'objet d'après négociations autour du 17 mars dernier, date du confinement général proclamé par le gouvernement, en réponse à la pandémie Covid19.

Coronavirus Covid 19 - Les activités nautiques interdites en France

18 MARS 2020 / Rédigé par ActuNautique Magazine

Dans le cadre du confinement des populations intervenu afin de freiner la propagation de l'épidémie de Coronavirus Covid 19, les activités nautiques sont interdites, au moins jusqu'au 31 mars.

Si la décision prise par le gouvernement d'un confinement de la population semblait claire avec un mot d'ordre - restez chez vous - la Préfecture Maritime de Méditerranée a souhaité mettre les points sur les i, en précisant les choses.

Certains plaisanciers pensant que faire du bateau consistait dans du confinement, la Préfecture Méditerranée a précisé ce jour que conformément au décret n°2020-260 du 16 mars 2020 portant réglementation des déplacements dans le cadre de la lutte contre la propagation du virus COVID-19, les activités de plaisance, de tourisme ou de loisirs nautiques étaient aussi interdites en mer Méditerranée (ainsi d'ailleurs qu'en Atlantique et en Manche) jusqu'au 31 mars 2020.

En mer comme à terre, ces dispositions ont vocation à lutter activement contre la propagation du COVID-19 en restreignant tous les déplacements.

Elles permettent également de préserver les moyens de secours en mer pour les dédiés plus spécifiquement à d'éventuelles interventions sanitaires liées à l'épidémie en cours.

Il est donc demandé de respecter strictement cette interdiction et de relayer cette information auprès de l'ensemble des usagers de la mer. Pour mémoire, le non-respect de la réglementation précitée est passible des mêmes sanctions qu'à terre.



Mer et Marine
Toute l'actualité maritime

COVID-19 : La FIN reste mobilisée auprès de la filière nautique

Publié le 19/03/2020 par Rédaction

L'ensemble de l'équipe de la Fédération des Industries Nautiques est mobilisé depuis lundi pour faire face aux diverses sollicitations des entreprises du secteur nautique.

« Toute l'équipe est au travail et a ouvert une rubrique spécifique sur son site (www.fin.fr) pour communiquer sur les différentes mesures de soutien, nationales comme régionales. Des mises à jour régulières sont effectuées. Nous travaillons en lien avec les grands réseaux, comme le MEDEF et nous avons créé, dès lundi, une messagerie (covid-19@fin.fr) ouverte à toutes les entreprises de la filière, adhérentes ou non, pour répondre, dans la mesure du possible, aux diverses sollicitations» indique Fabien Métayer, Délégué Général de la FIN.

Face à l'ampleur de la crise, le Bureau Exécutif de la FIN appelle à la solidarité de la filière

Le Gouvernement a pris des mesures sans précédent pour contenir l'impact de la crise sanitaire sur l'activité économique. Un projet de loi entrera en discussion au Parlement aujourd'hui, il complètera l'arsenal des mesures.

« Il est primordial, dans ce contexte, que la filière nautique se rassemble autour des valeurs qui la définissent. Solidarité, entraide, respect des paroles données doivent prévaloir. Nous entrons dans un état de léthargie économique et l'attitude de chacun des acteurs de la filière aujourd'hui conditionnera pour tous la reprise des activités de demain » rappelle Yves Lyon-Caen, Président de la FIN.

Par ailleurs, les autorités de la santé sont en quête de masques de protection pour les personnels soignants, en particulier dans les hôpitaux et les Ehpad. La FIN demande aux entreprises qui avaient des stocks de sécurité, constitués en 2009 lors de la crise H1N1, de se signaler au plus vite (covid-19@fin.fr).

Communiqué de la Fédération des Industries Nautiques, 19/03/20



Covid-19. Des chantiers de construction de bateaux travaillent encore

Loïc MADELINE /Publié le 06/04/2020 à 12h51

Si les plus importants chantiers de construction de bateaux ont vite cessé toute production, d'autres réussissent à travailler, au moins partiellement. Tour d'horizon d'une crise qui n'a pas fini de bouleverser le secteur du nautisme et de la plaisance.

La mise en œuvre du confinement a très vite contraint les plus grands chantiers à cesser toute activité sur leurs chaînes de production. Indépendamment des risques sanitaires, voire des difficultés d'approvisionnement, ce sont souvent des problèmes pratiques qui ont mis en péril l'organisation des sites de production.

Avec les écoles fermées, de nombreux parents ont dû s'organiser pour assurer la garde de leurs enfants. Et les chaînes ont été très vite désorganisées.

Sans qu'ils se soient concertés, les plus grands chantiers ont annoncé l'arrêt de leur site de production dès que le confinement est devenu effectif. C'est le cas du groupe Bénéteau, de Dufour, Fountaine-Pajot ou Catana. Bénéteau qui n'avait au départ fermé que ses sites français et italiens a depuis annoncé les mêmes mesures sur ses usines en Pologne et aux États-Unis. Des constructeurs plus petits se sont mis aussi à l'arrêt, c'est le cas de J Composite aux Sables- d'Olonne ou de Boréal à Tréguier.

Tant parce qu'il était difficile d'assurer la production avec une main-d'œuvre moins nombreuse, que parce que les mesures de sécurité à respecter ne sont pas toujours évidentes dès lors que l'on ne travaille pas seul dans un bateau ou sur une pièce. Ou que l'on partage certains outils.

Adaptations permanentes

Mais certains chantiers travaillent encore, même si cela ne leur semblait pas évident au début du confinement. « Nous avons posé la question aux salariés raconte Jean-Baptiste Dejanty, responsable du développement chez JPK, et une large majorité s'est prononcé pour cesser le travail. Mais au bout de quelques jours nous avons pu recommencer à travailler : un tiers des effectifs étaient de retour avant la fin de la première semaine et nous avons continué la production en adaptant les horaires pour éviter les regroupements de personnel ». Concrètement cela signifie que les départs et les arrivées s'échelonnent sur une petite heure le matin et le soir et que le créneau dédié au repas a été élargi afin de permettre ici aussi des décalages.

« Nous n'avons pas de problème d'approvisionnement »

Adaptation encore chez Astus boat où tout le monde ne travaille pas mais où la production se poursuit, même son de cloche chez Alubat, IDB marine ou chez Structure. Dans ces sociétés, un personnel moins nombreux permet de respecter plus facilement les consignes de sécurité. Même cas de figure chez Outremer Yachting, où la production de catamarans continue. « Nous n'avons pas de problème d'approvisionnement nous confie Matthieu Rougevin- Bainville, le directeur commercial, et nous tournons avec environ les deux tiers du personnel. Du coup il n'y a jamais plus de deux personnes dans une coque ».

En Italie les chantiers ont attendu que le gouvernement décide d'un degré supplémentaire dans le confinement, la dernière semaine de mars, pour que la production s'arrête. Production stoppée pour 15 jours au moins de l'autre côté de la Méditerranée, en Tunisie, chez STGI qui produit les catamarans Aventura.

Le Télégramme

Pêche : des aides de l'Europe pour faire face au Covid-19

Publié le 14 avril 2020 à 21h41

À la suite d'une coopération inédite entre la présidence du Conseil et la commission de la pêche du Parlement européen, le Conseil a donné son accord, ce mardi, sur une série de modifications du Fonds européens pour les affaires maritimes et pour la pêche et du règlement sur l'organisation commune des marchés pour aider les pêcheurs et les aquaculteurs à faire face aux conséquences de la crise du covid-19. Ces nouvelles mesures devraient être adoptées le 17 avril prochain, lors de la deuxième session plénière extraordinaire du Parlement européen.

Pierre Karleskind, président de la commission de la pêche du Parlement européen, se réjouit de la mise en place de « solutions très concrètes et immédiates : une aide au stockage, un financement en cas d'arrêt temporaire d'activité et de la flexibilité budgétaire et administrative ».

Il assure que ces mesures ne laisseront « personne de côté. Par exemple, même les pêcheurs qui viennent de commencer leur activité et les pêcheurs à pied pourront bénéficier d'aide en cas d'arrêts temporaires de leur activité. Les dispositifs prévus pour les régions ultrapériphériques seront adaptés aux conséquences désastreuses de la crise du covid-19 dans ces régions. Une flexibilité budgétaire sera à présent possible afin de ne pas pénaliser les pays qui avaient déjà épuisé l'ensemble des financements qui leur était alloué ».

Les pêcheurs privés de revenus par le covid- 19

Par Fabien Recker / 06/04/2020

Malgré l'effondrement de la demande à la suite du confinement, certains équipages continuent de prendre la mer. Au risque d'une contamination à bord.

À Boulogne-sur-Mer, la criée continue d'ouvrir tous les matins. « On travaille au ralenti » soupire Olivier Leprêtre, marin-pêcheur et président du comité régional des pêches. « On fonctionne avec un petit roulement de bateaux, à 20% de notre activité normale. C'est à peu près la capacité de la criée actuellement. »

Face à l'épidémie de covid-19, les pêcheurs français essaient de limiter les dégâts. « Après l'annonce du confinement le 16 mars, tous les bateaux sont rentrés. C'était catastrophique. Depuis, on a réamorcé l'activité avec la grande distribution. Tout le monde ne peut pas se nourrir uniquement de pâtes pendant des semaines ! » assure de son côté Éric Gosselin, le directeur de la Coopérative maritime étaploise (CME).

Une demande en berne

Il n'empêche, la demande s'est effondrée. Conséquence de la fermeture des restaurants, qui prive le secteur de la moitié de ses débouchés, mais aussi des comportements d'achat des Français depuis le confinement. « Il y a une désaffection du consommateur pour le poisson, par crainte du produit frais » observe-t-on chez Système U. Même constat chez Leclerc où « la vente de poisson connaît une baisse importante. » Selon la Fédération de la grande distribution et du commerce, entre 10 et 15% des rayons poissonnerie seraient actuellement fermés dans les magasins.

À la CME, on n'a envoyé que 5 chalutiers au large cette semaine, au lieu de 17 habituellement. « Il ne faut surtout pas mettre trop de bateaux » explique Éric Gosselin, « car la demande ne serait pas assez importante pour absorber la pêche. » Ce qui provoquerait un nouvel effondrement des prix, déjà malmenés depuis le début de l'épidémie.

La peur de se contaminer à bord

D'autant que tous les marins ne sont pas volontaires pour partir. Par peur du covid-19, certains équipages refusent de prendre la mer. Et ceux qui y vont le font « la boule au ventre », admet le directeur de la CME. Difficile en effet d'appliquer les « gestes barrières » sur un chalutier. Olivier Leprêtre, le président du comité des pêches, peut en témoigner. « Sur un bateau on est déjà très confinés. Si quelqu'un a la grippe ou un vulgaire rhume, dans la semaine tout le monde l'a attrapé. Donc celui qui embarque avec le virus contamine tout l'équipage. »

À l'armement Bigouden, basé au port du Guilvinec dans le Finistère, on a pris une décision radicale. « Nous avons 11 bateaux, ils sont tous à terre. Ils ne bougeront pas tant qu'on n'aura pas le matériel qu'il faut, c'est-à-dire les masques, les gants et les tests » prévient la patronne de l'entreprise, Soazic Palmer-Legal. Lundi 30 mars, le ministre de l'agriculture Didier Guillaume avait annoncé vouloir fournir des masques et des tests de dépistage au départ pour les équipages, jugeant que « la pêche vit un drame absolu » face à l'épidémie. « Il y n'a pas de tests, pas de masques, pas de gel » tranche Eric Gosselin à la CME. « On a essayé de passer des commandes mais pour l'instant on n'a pas trouvé. On travaille avec des visières amovibles, du type de celles qu'on utilise pour faire de la débroussailleuse. »

Une aide de l'Europe en vue ?

En plus des masques, les pêcheurs attendent une aide financière. Les équipages restés à quai seront éligibles au dispositif de chômage partiel proposé par le gouvernement. Mais la mesure tarde à être effective. « Les marins sont payés à la part sur le produit de la vente de la journée » explique Michel Canevet, sénateur (UC) du Finistère. « Donc il a fallu trouver un système forfaitaire entre le ministère du travail et les organisations professionnelles. C'est en cours de validation ». « Rien n'est finalisé » s'agace Soazic Palmer-Legal, de l'armement Bigouden. Même impatience chez Olivier Leprêtre à Boulogne : « Ca fait quasiment une semaine qu'on attend la validation du ministère du travail, ils feraient bien de se bouger ! »

Il y a des maisons à payer, des familles à nourrir

Une deuxième bouée de sauvetage pourrait être lancée depuis Bruxelles. Jeudi, la Commission européenne a donné son feu vert pour que les arrêts temporaires d'activité soient indemnisés via le Fonds européen aux affaires maritimes et la pêche (FEAMP), dont la gestion doit être assouplie. La France a salué cette décision, qui doit encore être validée par le Parlement européen.

« Le problème avec les aides européennes, c'est que c'est un processus qui est assez lourd. Il faut que les entreprises fassent attention, les délais de versement des aides sont longs » avertit Michel Canevet. Pour Soazic Palmer-Legal, ces aides versées par l'UE ne seront de toute façon « pas suffisantes pour couvrir les charges fixes de l'armement » pendant que ses bateaux resteront à quai.

En plus de ces indemnités, les pêcheurs vont bénéficier de reports de charges, au même titre que les autres entreprises du pays. Mais Olivier Leprêtre, du comité des pêches à Boulogne-sur-Mer, ne se fait pas d'illusions. « Je sais que ça va nous coûter très cher. On va perdre des entreprises... Les marins sont dans l'attente. Il y a des maisons à payer, des familles à nourrir. Ils sont inquiets. »

.....

Coronavirus : en Vendée, les pêcheurs reprennent la mer

Par Fablenne Béranger / Publié le 06/04/2020 à 08:44

L'activité de pêche n'échappe pas à la pandémie de covid-19. Elle marche au ralenti dans toute la région, la faute aux restaurants et cantines fermées mais aussi aux échanges stoppés avec les pays limitrophes. Exemple en Vendée où seul 10% des bateaux partent en mer.

David Pénisson est l'un des rares pêcheurs de Noirmoutier à partir en mer. Il a repris son activité il y a quelques jours pour 2 raisons : la criée est ouverte et la demande, en forte baisse, est toujours là.

Il a toutefois dû s'adapter à une clientèle bien précise.

"Aujourd'hui, on était sur le pagre, un peu de lieu aussi et surtout du poisson de taille moyenne, explique le marin pêcheur, d'habitude on essaie de pêcher du poisson de grosse taille qui part aux restaurateurs. Étant donné que les restaurants sont fermés, on essaie d'avoir du poisson de moyenne taille, pour les grandes surfaces, les marchés, du poisson plus abordable à acheter".

400 kilos de pêche, une bonne journée pour David. Mais dans un des commerces de Noirmoutier où ses poissons sont vendus, on constate une hausse impressionnante des prix, conséquences d'un produit devenu plus rare.

"De la sole qu'on vend habituellement aux alentours des 20 euros, on est rendu à la vendre 35, reconnaît Benjamin Gallais, du bar, pareil, ça devrait valoir dans les 20 euros, on le vend 30 euros. Tout est comme ça, le merlu c'est un produit qu'on arrive à vendre dans les 6 euros alors que là c'est alentour de 10 euros".

Depuis le début du confinement, la Vendée a perdu presque la moitié de ses marchés locaux, la faute aux restaurants fermés notamment. Et la majorité de ses marchés internationaux en Italie ou en Espagne.

Conséquence, depuis la semaine dernière, la criée des Sables d'Olonne n'ouvre plus que 3 jours par semaine, les lundi, mercredi et vendredi.

"D'habitude, le port des Sables est le quatrième port de pêche artisanal français, aujourd'hui il est comme tous les autres, on a travaillé avec des 1 tonne, 2 tonnes de poisson alors que d'habitude il y a 40, 50, 60, 70 tonnes de poisson, se désole Joel Jouneau, le président Comité régional de pêche, pour ne rien vous cacher, la criée n'est pas en capacité de reprendre ces volumes parce qu'elle aussi a des problèmes de droit de retrait, il y a même des cas de coronavirus".

Sur le port des Sables d'Olonne, la majorité des bateaux restent à quai. Sur 60, moins de 10 partent en mer en ce moment.



Coronavirus en Nouvelle-Aquitaine : L'ostréiculture subit « une perte de chiffre d'affaires de 80 % depuis le début du confinement »

INTERVIEW Président du comité de la conchyliculture Arcachon-Aquitaine, Thierry Lafon se dit inquiet par la crise du coronavirus, qui est en train de « déstructurer » le marché

Propos recueillis par Mickaël Bosredon

Publié le 02/04/20 à 12h30 — Mis à jour le 02/04/20 à 15h51

- Le secteur de l'ostréiculture n'a quasiment plus de débouché pour écouler ses stocks.
- Pendant ce temps les huîtres poursuivent leur croissance dans les parcs du bassin d'Arcachon.
- Un risque de thrombose sur le marché en sortie de crise est à craindre.

Une profession touchée de plein fouet, et très inquiète pour l'avenir... Président du comité régional de la conchyliculture Arcachon-Aquitaine, qui représente 280 entreprises (situées à plus de 90 % sur le bassin d'Arcachon), Thierry Lafon fait le point pour *20 Minutes* sur la situation de la filière, face à la crise du Covid-19.

Quelle est la situation de la filière ostréicole face à la crise du coronavirus ?

Le problème de notre activité, c'est que la production doit continuer, parce que les huîtres c'est un cycle d'élevage entre trois et cinq ans avec des contraintes saisonnières, alors que les ventes s'effondrent. Nous sortions en plus d'une période difficile, avec le problème du norovirus du début de l'année...

Les professionnels n'arrivent plus à écouler les stocks aujourd'hui ?

Beaucoup de débouchés sont fermés, les restaurateurs, les dégustations, un certain nombre de marchés, tandis que la grande distribution a fermé énormément de rayons marées, et ceux

qui sont ouverts n'ont quasiment aucun débit en huîtres. L'incidence sur le volume d'affaires actuel est très significative, nous subissons une perte de chiffre d'affaires de l'ordre de 80 % depuis le début du confinement. Et nous allons perdre les vacances de Pâques et très certainement le mois de mai qui sont des périodes de forte consommation chez nous.

Comment envisagez-vous la suite, quels sont les scénarios en fonction de la durée du confinement ?

C'est difficile de faire de la prospective. On est très inquiets sur les conséquences de cette période, car cela va avoir un effet délétère sur les stocks, qui évoluent : ce qui n'est pas vendu actuellement risque de générer une thrombose sur le marché à la reprise. Et en face, vous avez des entreprises qui vont avoir un besoin urgent de trésorerie. C'est un événement qui est de nature à déstructurer le marché, avec une déstabilisation des entreprises. Plus que le préjudice à court terme, ce sont les conséquences dans quelques mois qui nous inquiètent vraiment.

Quel est l'état des stocks actuellement ?

Pour l'instant, nous sommes dans la collecte de données, et je ne peux pas m'avancer sur des chiffres. Mais il faut savoir que le printemps est une période favorable pour la croissance de l'huître, puisqu'il y a du phytoplancton en abondance et son bol alimentaire devient important. C'est ennuyeux parce que tous les stocks d'huîtres déjà arrivés à taille marchande (n° 2 et n° 3) vont continuer à grossir et se retrouver dans des catégories supérieures. Ces stocks encombrant les parcs, et c'est gênant pour la remise en place des plus jeunes qui doivent faire les récoltes suivantes. Le problème est que l'on ne sait pas combien de temps va durer cette crise, donc nous sommes plutôt dans une situation intermédiaire en ce moment, qui ne préjuge pas de ce que va être la situation finale. Mais par expérience, on sait très bien que quand on vit une période d'effondrement des cours, le temps qu'il remonte c'est généralement très laborieux.

Est-ce que l'on peut conserver les huîtres longtemps dans les parcs ?

On peut les conserver relativement longtemps, le problème est de disposer du bon emplacement sur le bassin, car la croissance est très différente selon les endroits. Sur ce qu'on appelle les dépôts, qui sont des parcs relativement hauts sur le bassin, on peut stocker l'huître beaucoup plus longtemps, mais cela nécessite d'avoir de la place sur l'emplacement adapté. Par ailleurs, cela nécessite du travail donc c'est un coût. Enfin, les huîtres vont continuer de grossir, et il y aura même des phénomènes de mortalité qui interviendront à un moment donné. Donc dans l'absolu, on peut garder les huîtres quelques mois, mais ce n'est pas une boîte de conserve : même si nos animaux se nourrissent tout seuls, c'est un entretien permanent.