

UN MONDE PORTUAIRE ET INDUSTRIEL ACTEUR DE L'INNOVATION

2



DEMAIN AVEC LE DSF MÉDITERRANÉE

ACTION PTM-MED-01

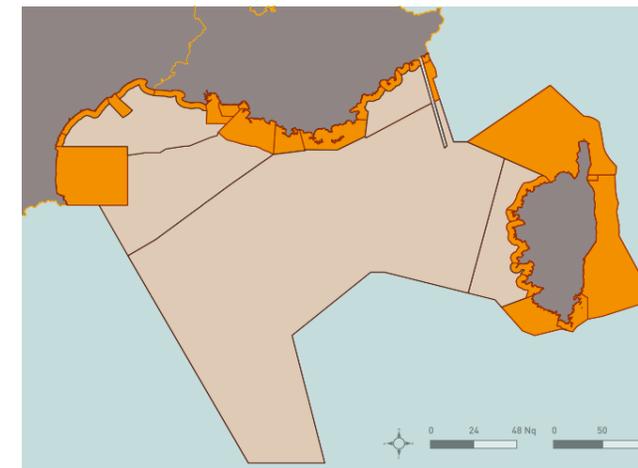
RENFORCER LE RÔLE DU PORT COMME
VECTEUR DE VALORISATION ET DE
TRANSMISSION DES SAVOIRS-FAIRE,
ENJEUX ET INNOVATIONS MARITIMES

Pilotes

DIRM • Collectivités

Partenaires

DRAC • Collectivités
• Agences de développe-
ment • Unions portuaires
• Conservatoire du littoral
• Ministère de l'Éducation
nationale (rectorats)
• FIN • Campus des mé-
tiers et des qualifications •
Lycées professionnels
maritimes • CPIE



Carte des vocations Priorités stratégiques

Zones de vocations :
1 à 5 ; 7 à 17 ; 21 à 26 ; 28 à 30.

Contribution au bon état écologique



L'action est transversale et contribuera nettement à l'amélioration à moyen et long terme du bon état écologique par le dispositif d'éducation à l'environnement qu'elle promeut, par les actions de sensibilisation et par la promotion de la réduction des pressions et nuisances en zone littorale, notamment : rejets de déchets à la mer (D10), respect de l'intégrité des habitats côtiers et littoraux (D01-HB), réduction du dérangement des espèces sensibles sur leurs habitats fonctionnels (D01-OM, D01-MT).

Incidence socio-économique



Impact positif sur les activités et l'image des ports et des collectivités qui s'engagent dans des démarches volontaristes de transition écologique et énergétique, de valorisation des filières et du patrimoine portuaire.



2022-2027

DEMAIN AVEC LE DSF MÉDITERRANÉE

► Objectif environnemental auquel répond l'action

L'action est transversale. Elle peut impacter favorablement :

A7. Réduire les perturbations et les pertes physiques des habitats génériques et particuliers liées aux activités et usages maritimes (D06-OE02).

F1. Réduire les rejets à la mer de contaminants d'origine terrestre (D08-OE07).

G1. Réduire les apports et la présence des déchets d'origine terrestre retrouvés en mer et sur le littoral (D10-OE01).

F7. Réduire les apports atmosphériques de contaminants (D08-OE08).

► Objectifs socio-économiques auxquels répond l'action

L'action remplit notamment les objectifs suivants :

P4. Maintenir et valoriser les métiers des industries nautiques et navales et assurer leur attractivité.

P1. Soutenir la recherche et l'innovation, notamment en matière d'éco-conception / éco-construction des navires, en lien avec les pôles de compétitivité, les établissements publics (industriels et commerciaux, dédiés à la recherche) et les socio-professionnels concernés.

2016-2021

BILAN DES ACTIONS EXISTANTES

« *Le Port center
comme porte
d'entrée sur le
territoire portuaire* »



► **Site internet AIVP :**
<https://www.aivp.org/>

► **Lien vers la charte AIVP :**
https://www.aivp.org/wp-content/uploads/2021/01/Charte-des-missions-Port-Center-PCN_FR_Octobre2019.pdf

► **Lien vers l'inventaire du patrimoine maritime de la région PACA :**
<https://maregionsud.maps.arcgis.com/apps/MapTour/index.html?appid=0aa28364e-58041c187e7645706a6e781>

► **Page Facebook Med-Phares :**
<https://www.facebook.com/Medphares/>

Qu'est qu'un Port center ?

Conçu comme un outil éducatif et culturel, un Port center est un lieu de connaissances et d'informations sur le port, ses acteurs, ses projets de développement et les enjeux de demain.

Il donne à voir et à comprendre le monde portuaire grâce à un espace d'information et d'exposition accessible mais aussi grâce à des visites du port par exemple.

Enfin, il est également un outil clef de la mise en œuvre concrète d'une relation port-ville durable.

Port Center by AIVP

L'appellation «Port Center» est un label attribué par l'Association Internationale des Villes Portuaires (AIVP).

Créée au Havre en 1988, l'AIVP anime un réseau de villes portuaires à l'échelle internationale.

Elle les accompagne face aux grands enjeux de demain et facilite l'échange de bonnes pratiques en proposant des outils comme les Port Center pour recréer du lien avec les citoyens.

A côté du label, l'AIVP a élaboré une Charte des missions du



Port Center pour contractualiser avec les ports signataires la mise en œuvre d'actions.

En Méditerranée, deux ports sont signataires de la charte en 2021 :

- le Grand Port Maritime de Marseille-Fos,
- le port de Nice Côte d'Azur.

D'autres ports de la façade pourraient être accompagnés vers la démarche d'adhésion à ce dispositif.

Pourquoi un Port center ?

À travers le monde, le même constat est fait : les ports se déplacent à l'extérieur des villes et s'éloignent des habitants.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer cet éloignement :

- la nécessité d'agrandir les bassins pour accueillir des bateaux de plus en plus grands et des marchandises plus nombreuses,
- l'évolution des techniques et des métiers,
- les normes de sûreté et de sécurité plus importantes.

Créer un Port center, c'est :

- développer un outil d'intermédiation qui sache répondre aux attentes contemporaines des citoyens sur le port et ses activités,

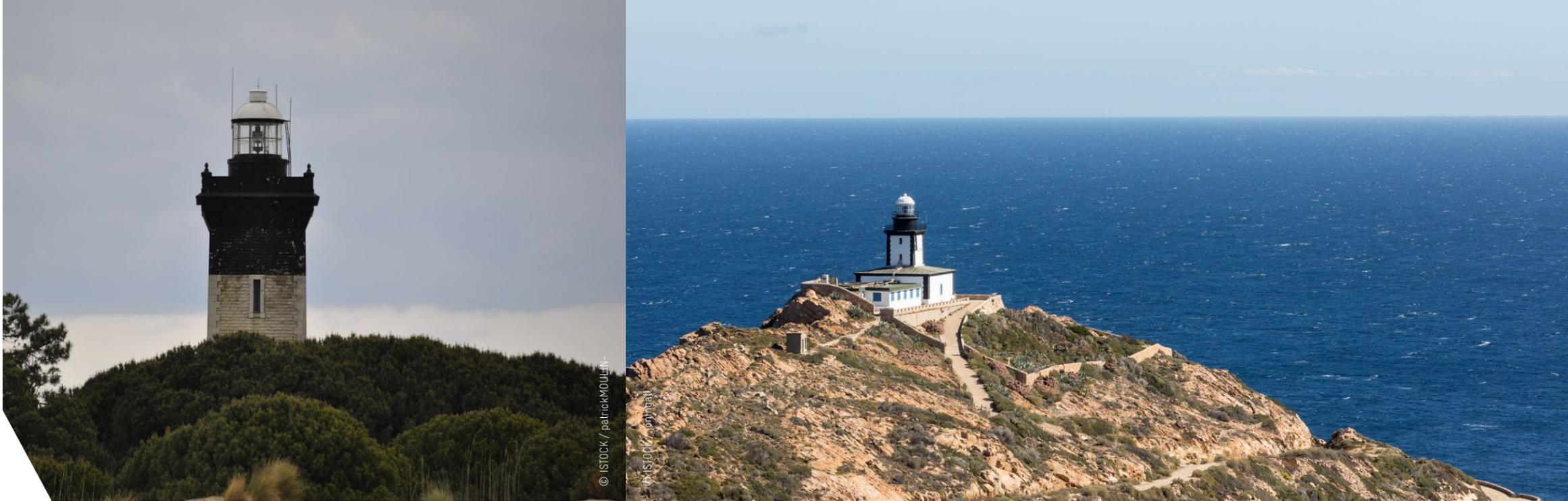
- engager une démarche responsable pour mobiliser tous les partenaires autour de l'enjeu du développement portuaire,
- créer les conditions d'un soutien citoyen par l'information sur les activités et projets du port.

L'Agenda AIVP 2030, initiative mondiale d'adaptation des 17 Objectifs de Développement Durables (ODD) de l'ONU dans le contexte spécifique des relations Ville-Port

L'Agenda AIVP 2030 accompagne les acteurs des villes portuaires pour orienter leurs actions et leurs projets vers des relations durables Ville-Port. Le postulat initiant la démarche est l'ambition de faire des villes portuaires des territoires d'expérimentation de solutions innovantes sur les

10 objectifs suivants :

1. l'adaptation au changement climatique
2. la transition énergétique et l'économie circulaire
3. la mobilité durable
4. la gouvernance renouvelée
5. l'investissement dans le capital humain des villes portuaires
6. la culture et l'identité portuaires
7. l'alimentation de qualité pour tous
8. l'interface ville-port
9. la santé et qualité de vie
10. la protection de la biodiversité



Conservatoire du littoral

En

SAVOIR



► **Lien vers l'inventaire du patrimoine maritime de la région PACA :**
<https://maregionsud.maps.arcgis.com/apps/MapTour/index.html?appid=0aa28364e-58041c187e7645706a6e781>

► **Page Facebook Med-Phares :**
<https://www.facebook.com/Medphares/>

L'INVENTAIRE DU PATRIMOINE BÂTI DES PORTS ET VILLES PORTUAIRES, OUTIL DE CONNAISSANCE ET DE VALORISATION DU TERRITOIRE

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a engagé en 2015, en partenariat avec l'UPACA (Union des ports de plaisance de Provence-Alpes-Côte d'Azur) et la FPMM (Fédération du Patrimoine Maritime Méditerranéen), un recensement exhaustif du patrimoine des ports et des villes portuaires, à l'échelle du littoral régional. La création ou l'extension des bassins, le développement des quais et des darses, les ouvrages de protection du littoral et les chantiers de construction navale, etc. sont autant de témoins d'une histoire technique et économique parfois à l'origine de l'identité d'un territoire.

Ce recensement s'appuie sur la méthodologie de l'Inventaire général du patrimoine culturel. Cette étude du patrimoine maritime des ports est constituée de l'ensemble des éléments fonctionnels du port, non mobiles, non démontables et perma-

nents. Elle a pour objectif de valoriser ce patrimoine comme outil de développement économique et support d'une compréhension du territoire et de ses mutations passées et à venir.

Le périmètre de l'étude retient l'ensemble des ports situés sur le littoral de la région et présentant un intérêt patrimonial, basée sur une approche fonctionnelle qui retient neuf domaines patrimoniaux :

- Défense du territoire portuaire
- Croyances des gens de mer
- Signalétique portuaire
- Protection du littoral
- Administration de l'activité portuaire
- Équipement de transition terre / mer
- Commerce et production liés à la mer
- Activités industrielle et commerciale
- Établissements liés à la santé

La mise à disposition des données recensées et cartographiées doit contribuer à la compréhension et à la valorisation de ce patrimoine encore mal identifié par le grand public. Elle invite à découvrir les richesses du patrimoine maritime de la région au travers de ses ports.

LE PROJET MED-PHARES

« Stratégies de gestion intégrée pour la mise en valeur du patrimoine des phares, sémaphores et balises de la Méditerranée »

MED-PHARES est un projet de coopération transfrontalière soutenu par l'Union européenne et porté par le Conservatoire du littoral pour la façade française. Né en 2013, son objectif principal est de définir des stratégies pour la gestion intégrée des phares, sémaphores et balises qui constituent des éléments uniques du patrimoine historique et culturel de la zone méditerranéenne.

Grâce à la mise en place d'actions telles que le recensement du patrimoine existant et la restauration de certains sites sélectionnés, le projet MED-PHARES entend contribuer à la valorisation à long terme des phares en tant que ressources pour le tourisme durable dans les zones côtières de la Méditerranée.

Le projet MED-PHARES vise à développer un modèle, applicable dans tous les pays de l'espace méditerranéen,

destiné à mettre en valeur la singularité du patrimoine, matériel et immatériel, des sites côtiers dotés de signalisation maritime. Ce patrimoine se retrouve en effet souvent abandonné et déconnecté du territoire et de la vie urbaine/rurale où il est implanté. La mise en valeur de ces sites doit permettre à la population locale de se réapproprier le patrimoine maritime présent sur son territoire et aux visiteurs de profiter de lieux valorisés et enrichis culturellement par un patrimoine unique, dont l'intégration et la mise en réseau avec d'autres sites méditerranéens renforcent le partage d'informations sur ces édifices emblématiques.

Le Service des Phares et Balises de la Direction interrégionale de la mer Méditerranée a contribué au recensement en vue de la production des Lignes directrices.

L'ensemble de ces démarches de valorisation du patrimoine bâti portuaire gagneront à être contractualisées et accompagnées.





L'AIVP c'est

50
PAYS REPRÉSENTÉS

190
MEMBRES

1
GUIDE DES BONNES
PRATIQUES

30
ANS DE DIALOGUE

17
CONFÉRENCES
MONDIALES
ORGANISÉES
DEPUIS 1988

INITIATIVES INNOVANTES

Lancement d'un Port Center Côte d'Azur pour renforcer les liens entre le port de Nice et les citoyens : une initiative à suivre

Fin 2020, le port Nice Côte d'Azur s'est doté d'une plateforme d'information sur le patrimoine portuaire azuréen et d'un Port Center, labellisé AIVP, dans le cadre du programme de coopération Interreg Italie-France Maritime 2014-2020 pour le projet GritAccess « Grand itinéraire accessible ».

Ce Port Center s'inscrit dans un programme d'actions débuté dès 2019 avec le workshop « Villes, ports et patrimoine » qui associait des acteurs et professionnels de divers horizons et s'était conclu par la signature de la Charte des missions Port Center entre la CCI Nice Côte d'Azur, la ville d'Antibes Juan-les-Pins, l'AIVP et, plus récemment, le département des Alpes-Maritimes.

La CCI Nice Côte d'Azur poursuit et élargit ainsi la dynamique partenariale de l'Observatoire Portuaire engagée depuis 2016.

Sur le site internet du Port Center, les visiteurs peuvent trouver des ressources sur les activités portuaires, l'environnement maritime, l'histoire et le patrimoine local. Ils peuvent également se familiariser avec les métiers portuaires grâce aux témoignages de professionnels. Les outils multimédias y tiennent une place prépondérante, avec des jeux interactifs et des vidéos.



Le port de Nice souhaite, par cette démarche, confirmer son ancrage maritime en montrant la richesse de son patrimoine et répond aux enjeux majeurs que sont :

- l'explication, voire la vulgarisation, du rôle et du fonctionnement du territoire portuaire dans toutes ses dimensions,
- la promotion des emplois maritimes,
- l'animation du port en favorisant les échanges et les synergies.

Outre la plateforme, le port de Nice s'est doté d'un programme de valorisation du patrimoine maritime, avec notamment :

- la conception de parcours patrimoniaux sur le site portuaire de Vauban,
- l'inscription d'itinéraires touristiques dans un catalogue transfrontalier franco-italien.

L'État suivra avec attention dans les mois à venir les réalisations et suites de ce projet.



► **Lien du site Port center**
<https://portcentercotedazur.eu/fr>



PTM-MED01	Renforcer le rôle du port comme vecteur de valorisation et de transmission des savoirs-faire, enjeux et innovations maritimes										
Façade concernée	MEMN		NAMO		SA		MED	X			
Descripteur du BEE	1-OM	1-PC	1-MT	1-HB	1-HP	2	3	4	5	6	
	7	8	9	10	11						
Thématiques Socio-économiques	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO	
	TOU	SPP	LAM	EMP	FOR	R-I	CON	TSO	SEN	SEC	
Zones de la carte des vocations MED	1 à 4 ; 7 à 17 ; 21 à 26 ; 28 à 30										

Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance

Les ports et les activités qui s'y déroulent sont considérés dans la stratégie de façade maritime Méditerranée comme des activités historiques, qui ont façonné le littoral et lui ont donné son identité : acteurs essentiels de l'attractivité des villes portuaires, ils sont moteurs de leur dynamisme économique. Leur importance en tant que composante essentielle de l'aménagement urbain et de la vie des citoyens urbains d'une part, de la transmission des métiers, savoirs et innovations maritime d'autre part n'est apparue que plus récemment dans les politiques de l'État et des collectivités. Des outils stratégiques ont été développés en ce sens, notamment grâce à l'Association internationale de villes portuaires (AIVP), au travers du concept de port center. Certains ports de commerce, pêche et/ou plaisance de la façade pourraient être accompagnés vers l'adhésion à ce dispositif. Les ports pourront être accompagnés par des partenariats locaux notamment en termes de valorisation et sensibilisation aux métiers de la mer d'une part, au patrimoine historique des activités portuaires d'autre part.

Description des sous-actions

4 max (1000 caractères max par sous action)

Sous-action 1

Libellé Inciter les principaux ports de la façade Méditerranée à devenir *port center* (Charte des Missions d'un Port Center et label Port Center by AIVP)

Descriptif synthétique (1000 caractères max)

Le Port Center est un outil privilégié pour organiser et dynamiser le dialogue entre le port et les citoyens, mais aussi expliquer le port, promouvoir les métiers portuaires et les innovations, développer le port avec les acteurs patrimoniaux et culturels du territoire, etc. Les outils mis en place par chaque Port Center s'adaptent à l'histoire et la réalité socio-économique de chaque ville portuaire. L'Association internationale des villes portuaires (AIVP) a élaboré une Charte des missions du Port Center et un label (Port Center by AIVP) pour contractualiser avec les ports signataires la mise en œuvre de ces axes. Le port est ensuite labellisé « Port Center by AIVP ». En Méditerranée, Communauté Ville Port de Marseille (GPMM) et les ports de Nice Côte d'Azur sont signataires de la Charte. Les ports de Sète, Port-la-Nouvelle, Toulon, le Grau-du-Roi etc. pourraient adhérer à cette démarche.

Sous-action 2

Libellé En interaction avec les ports, développer et coordonner les initiatives locales de sensibilisation aux emplois et formations maritimes, notamment à destination des élèves du primaire et du secondaire.

Descriptif synthétique (1000 caractères max)

Dans le cadre des actions du Port Center ou en dehors de ce cadre pour les ports qui n'y adhèreraient pas, avec l'avis et l'appui de la Commission spécialisée Emploi-Formation, des partenariats entre les ports (commerce, pêche, plaisance) et les acteurs de l'éducation (Rectorat, LPM...) ou de l'emploi pourraient être développés notamment avec les scolaires du primaire et du secondaire pour sensibiliser aux métiers de la mer : organisation de journées de visites du port pour les scolaires, etc.

Sous-action 3

Libellé Renforcer les actions d'ouverture au public, valorisation, renaturation du patrimoine bâti industriel ou historique dans l'enceinte portuaire.

Descriptif synthétique (1000 caractères max)	Les services des Phares et Balises de Méditerranée mènent des actions de transfert de certains établissements de signalisation maritime au Conservatoire du Littoral, qui doit ensuite trouver un gestionnaire pour la gestion et l'animation du site. Ce processus de valorisation du patrimoine maritime essentiel à l'attractivité de la façade peut être facilitée par la création de parcours du patrimoine historique à l'échelle d'une zone géographique ou transfrontalière cohérente, l'implication dans les journées du patrimoine et les Journées internationales des Phares, etc. L'ensemble de ces démarches, comme celles de renaturation ou valorisation du patrimoine bâti portuaire gagneront à être contractualisées et accompagnées dans les projets stratégiques des ports, les chartes ville-ports, etc.			
	Sous-action 1	Sous-action 2	Sous-action 3	Sous-action 4
Date de début prévisionnel de la sous-action	2022	2022	2022	
Date de fin prévisionnelle de la sous-action	2027	2027	2027	
Pilote(s)	DIRM – Collectivités	DIRM	DIRM – Collectivités	
Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)	DRAC Collectivités Agences de développement Unions portuaires	Collectivités Agence de développement FIN Campus des métiers et des qualifications Lycées	Conservatoire du Littoral Collectivités Unions portuaires DRAC	
Financements potentiels	Collectivités territoriales : collectivités régionales, FEDER, Etat : CPER, FNADT Crédits communautaires : programmes transfrontaliers (MARITTIMO)	Collectivités territoriales : collectivités Etat : à préciser ? Autres : acteurs portuaires	Collectivités territoriales : collectivités Etat : à préciser ? Autres : acteurs portuaires	
Action au titre de la DCSMM	Non			

DEMAIN AVEC LE DSF MÉDITERRANÉE

ACTION PTM-MED-04

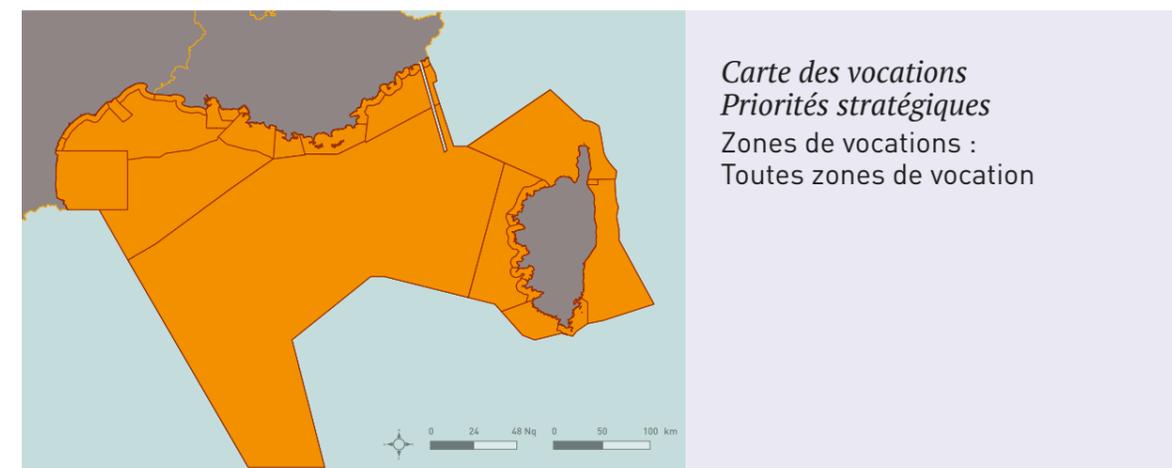
FAIRE PROGRESSER LA COOPÉRATION
INTERPORTUAIRE SUR LA BASE DE
STRATÉGIES COMMUNES, DANS LA LIGNÉE
NOTAMMENT DU PACTE DE TOULON

Pilotes

Ministère de la cohésion
des territoires

Partenaires

Collectivités • CCI •
Autorités et gestionnaires
des ports de commerce •
Préfecture maritime •
DIRM • Unions maritimes
et fluviales (Marseille,
UMRT Toulon, UM Nice
etc) • DREAL • CEREMA
• Acteurs économiques
portuaires



Contribution au bon état écologique



L'action est transversale et contribuera à l'amélioration à moyen et long terme du bon état écologique par la réduction des pressions et des nuisances en zone littorale qu'elle encourage, notamment : rejets de déchets à la mer (D10), respect de l'intégrité des habitats côtiers et littoraux (D01-HB), réduction du dérangement des espèces sensibles sur leurs habitats fonctionnels (D01-OM, D01-MT).

Incidence socio-économique



Impact positif sur les activités des ports qui s'engagent dans la coopération portuaire sur la façade, par le développements de synergies autour des ports de l'Axe Méditerranée-Rhône-Saône en matière de transitions écologique et numérique plus particulièrement.

DEMAIN AVEC LE DSF MÉDITERRANÉE

► Objectif environnemental auquel répond l'action

L'action est transversale. Elle peut impacter favorablement :

A7. Réduire les perturbations et les pertes physiques des habitats génériques et particuliers liées aux activités et usages maritimes (D06-OE02).

G1. Réduire les apports et la présence des déchets d'origine terrestre retrouvés en mer et sur le littoral (D10-OE01).

F1. Réduire les rejets à la mer de contaminants d'origine terrestre (D08-OE07).

F7. Réduire les apports atmosphériques de contaminants (D08-OE08).

► Objectifs socio-économiques auxquels répond l'action

L'action remplit notamment les objectifs suivants :

L1. Conforter le positionnement des ports de commerce comme aménageur et gestionnaire intégré des espaces (logistiques, industriels et naturels), en lien avec les collectivités et les opérateurs ferroviaires et fluviaux (en s'appuyant sur l'intermodalité)

L3. Favoriser l'intégration de l'ensemble des ports de commerce dans l'axe Méditerranée-Rhône-Saône.

L4. Soutenir le développement d'un transport maritime hauturier durable et compétitif.

L2. Soutenir la co-construction, entre les ports de commerce, de projets de développement cohérents avec l'accroissement du trafic maritime et les politiques portées par les collectivités, notamment celles en faveur de la qualité de l'air et intégrant la dimension Ville-port.

P1. Soutenir la recherche et l'innovation, notamment en matière d'éco-conception / éco-construction des navires, en lien avec les pôles de compétitivité, les établissements publics (industriels et commerciaux, dédiés à la recherche) et les socio-professionnels concernés.



© ISTOCK / meiamorvo-ks

► Politiques publiques complémentaires

Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)

SRADDET PACA

Ensemble des règles des objectifs suivants :

► **Objectif 2 :** Définir et déployer une stratégie portuaire et fluviale régionale.

► **Objectif 3 :** Améliorer la performance de la chaîne logistique jusqu'au dernier kilomètre, en favorisant le report modal.

► **Objectif 5 :** Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique.

SRADDET OCCITANIE

Règle n°5 : Logistique des derniers kilomètres.

Règle n°15 : Zones logistiques
Mesures d'accompagnement : Soutien aux plateformes multimodales notamment transport combiné rail-route, Soutien au développement du transport fluvial, Développement de zones logistiques à proximité des ports de commerce, Dispositif d'aides à la rénovation ou la création d'embranchements ferroviaires (aide aux chargeurs).

Règle n°26 : Économie bleue et durable.
Mesure d'accompagnement : Soutien des zones logistiques en lien avec les ports, les voies fluviales ou les voies ferrées.

BILAN DES ACTIONS EXISTANTES

« *Le Pacte de Toulon, instrument de coopération opérationnelle des ports méditerranéens* »

Le Pacte de Toulon du 17 juillet 2019 ou « Démarche de coopération opérationnelle des ports méditerranéens » est né des travaux menés autour de l'affirmation de l'Axe MeRS (Méditerranée-Rhône-Saône). Ce Pacte traduit l'émergence d'une synergie des ports maritimes de l'Axe autour de la transition écologique (Green Port), de la gestion de la grande plaisance (yachting) et de la cybersécurité, dans la perspective du développement desdits ports.



Le Schéma logistique et d'intermodalité de l'Axe MeRS (Méditerranée-Rhône-Saône) comme plan de performance logistique

Finalisé en fin d'année 2019, il présente une connaissance macroscopique de la logistique sur le territoire des quatre régions de l'Axe, à savoir les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Occitanie, Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne-Franche-Comté.

Commandé par le Conseil interministériel de la mer (CIMER), réuni le 15 novembre 2018, le Schéma d'intermodalité a pour objectif de définir les orientations, ainsi qu'une priorisation des actions à mettre en place afin d'optimiser l'utilisation de chacun des modes de transport dans leurs domaines de pertinence.

Il a particulièrement pour objet de proposer des mesures opérationnelles en vue de leur intégration dans les futurs Contrats de plan Etat-Région (CPER).

Il est composé d'un diagnostic et d'une prospective à 2030 des flux de marchandises selon différents scénarios.



L'association Medlink Ports, gage de promotion et de développement de l'offre multimodale

Né en 2008 d'un partenariat à vocation promotionnelle entre le port de Marseille-Fos, les Voies Navigables de France (VNF) et des ports intérieurs du bassin Rhône-Saône, Medlink Ports s'est progressivement étendu aux autres ports de l'Axe MeRS et acteurs de la logistique.

Medlink Ports est membre du Conseil de coordination inter-portuaire et logistique de l'Axe Méditerranée-Rhône-Saône depuis sa création en 2017.

Les membres de Medlink Ports coopèrent avec volontarisme pour mutualiser des services et proposer à leurs clients les offres les meilleures et les plus fluides par les ports de l'Axe MeRS.



► **Lien vers le schéma complet :**
http://www.ort.france-comte.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/schema_logistique_intermodalite_axe_mers.pdf

► **Site internet Medlink ports :**
<https://medlinkports.fr/>



© ISTOCK / metamonworks

DÉROULEMENT DU PREMIER COMITÉ INTERMINISTÉRIEL DE LA LOGISTIQUE



Suite à la mise en lumière du rôle essentiel de la filière logistique durant l'année 2020 (crise sanitaire), le premier CILOG (Comité interministériel de la logistique) s'est tenu en décembre 2020 afin de présenter un plan de 16 mesures (soit 1,7 milliards d'euros) visant à améliorer la compétitivité de la filière et soutenir sa transition écologique.

Les mesures 13, 14, 15 et 16 sont relatives à la Stratégie nationale portuaire.

Plus particulièrement, la 13ème mesure prévoit la création d'un écolabel des flux logistiques en vue de faire des ports des « hubs de la transition écologique ». Il s'agit d'orienter les décisions d'acheminement des marchandises vers les chaînes logistiques les moins carbonées passant par les ports français.

La démarche s'inscrit dans la droite ligne de la Charte d'engagement en faveur des filières portuaire, maritime et fluviale, annoncée début octobre 2020. La Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), assistée du groupement Kepler-CEREMA-LeadData, doit définir pour le 1er semestre 2021 le cahier des charges de la création de l'écolabel (comprenant le référentiel et la procédure de labellisation). L'objectif est de mobiliser les parties prenantes et de lancer une expérimentation sur l'Axe Méditerranée-Rhône-Saône au 3ème trimestre 2021.

Par ailleurs, la Stratégie nationale portuaire a été présentée et adoptée lors du CIMER du 22 janvier 2021.

L'AXE MeRS, C'EST

4

RÉGIONS

6

PORTS MARITIMES
(dont le GPMM) de la façade méditerranéenne

10

PORTS FLUVIAUX

300 000

TONNES
DE MARCHANDISES
par jour

NOMBRE DE SIGNATAIRES DE LA CHARTE D'ENGAGEMENT DES ACTEURS DES CHAÎNES LOGISTIQUES FRANÇAISES

(chiffres décembre 2020)

17

ORGANISATIONS
PROFESSIONNELLES
ET ÉTABLISSEMENTS PUBLICS

8

ENTREPRISES PRIVÉES

OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE NATIONALE PORTUAIRE

(chiffres CIMER janvier 2021)

PORTER DE
60 à 80 %

la part du fret conteneurisé à destination et en provenance de la France manutentionné dans nos ports à horizon 2050

x2

DOUBLER LE NOMBRE D'EMPLOIS directs et induits liés à l'activité portuaire à horizon 2050

ACCROÎTRE DE
30 %

LA PART DES MODES DE TRANSPORT MASSIFIÉS dans les pré- et post-acheminements portuaires, à horizon 2030

ACCOMPAGNER

l'interopérabilité puis la fusion des systèmes informatiques de traitement des flux de marchandises (CCS : « cargo community systems »)

PTM-MED04	Faire progresser la coopération interportuaire sur la base de stratégies communes, dans la lignée du Pacte de Toulon										
Façade concernée	MEMN			NAMO			SA			MED	X
Descripteur du BEE	1-OM 7	1-PC 8	1-MT 9	1-HB 10	1-HP 11	2	3	4	5	6	
Thématiques Socio-économiques	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO	
Zones de la carte des vocations MED	TOU	SPP	LAM	EMP	FOR	R-I	CON	TSO	SEN	SEC	
	Toutes zones de vocation										

Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance

Les travaux menés dans le cadre de la coopération portuaire en Méditerranée ont permis l'affirmation d'une synergie des ports de l'Axe Rhône-Saône autour de la transition écologique. La coopération interportuaire 'Green Port' permet l'émergence d'un plan d'action commun centré, notamment, autour de l'innovation, des énergies renouvelables, du report modal, de la réduction des émissions et de l'impact de la grande plaisance. Chaque port prend un leadership dans un domaine défini et ouvre la voie aux actions des autres ports. Le Pacte de Toulon, le 17 juillet 2019, entérine cette coopération et préfigure un plan d'action pour cette première phase de coopération.

Description des sous-actions

Sous-action 1

Libellé	Réussir la coopération des ports sur les enjeux du 'Green Port' : branchements à quai, hydrogène, photovoltaïque
Descriptif synthétique	Avec le Port de Marseille Fos en leader sur les branchements à quai, les ports de la Rade de Toulon pour l'hydrogène, et le Port de Sète pour le photovoltaïque, les actions à mener consisteront en l'élaboration d'une vision partagée des opportunités et des projets, mais aussi des bonnes pratiques.

Sous-action 2

Libellé	Réussir la coopération des ports sur les enjeux de gestion de la grande plaisance
Descriptif synthétique	La Chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur (CCINCA), qui représente le port de Nice et Riviera ports, est leader de la coopération sur cette thématique. Les actions consisteront en l'étude des enjeux de compétitivité de l'offre méditerranéenne française (en termes de fiscalité et de réglementation), la création d'aires de mouillages en lien avec les ports concernés, jusqu'à un plan d'actions pour le yachting en Méditerranée.

Sous-action 3

Libellé	Réussir la coopération des ports sur les enjeux de transition numérique et de cybersécurité notamment
Descriptif synthétique	Les ports de la Rade de Toulon sont leader. Les actions consisteront en l'évaluation de la menace en termes de cybersécurité sur les ports jusqu'à l'élaboration d'un exercice partagé.

Sous-action 4

Libellé	Mettre en œuvre le Schéma logistique et d'intermodalité de l'Axe Méditerranée-Rhône-Saône
Descriptif synthétique	Le conseil interministériel de la mer (CIMER), réuni le 15 novembre 2018, a demandé l'élaboration par le Délégué interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône (DiMeRS), d'un plan de performance logistique de l'Axe. Pilier de ce plan de performance, le Schéma logistique d'intermodalité de l'axe a pour objectif de définir des orientations concertées visant à favoriser l'équilibre des modes de transport de fret, la valorisation et le déploiement des zones logistiques multimodales, le raccordement ferroviaire des ports, l'expérimentation et l'innovation. Ce schéma décline ainsi un certain nombre d'enjeux, ainsi qu'une priorisation des actions qui leur sont associées, pour optimiser l'utilisation de chacun des modes de transport dans leurs domaines de pertinence, réduire le coût environnemental du fret en atteignant les objectifs européens de 75 % de part modale d'ici 2050. Les 7 axes de ce schéma sont les suivants : - Mettre en place les actions visant à favoriser l'équilibre de l'utilisation des modes de transport - Mettre en place les actions visant à déployer des zones logistiques multimodales au plus près des bassins de communication - Mettre en place les actions visant à limiter les flux de transit internationaux routiers - Mettre en place les actions visant à développer la connaissance sur la logistique - Mettre en place les actions visant à sensibiliser les acteurs à l'usage des modes massifiés - Mettre en place les actions visant à améliorer l'implication de la puissance publique dans les interactions publics-privés - Mettre en place les actions visant à favoriser la mise en place d'expérimentation

	Sous-action 1	Sous-action 2	Sous-action 3	Sous-action 4
Date de début prévisionnel de la sous-action	2022	2022	2022	2022
Date de fin prévisionnelle de la sous-action	2027	2027	2027	2027
Pilote(s)	Ministère de la cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales ?	Ministère de la cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales ?	Ministère de la cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales ?	Ministère de la cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales ?
Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)	Collectivités CCI Autorités et gestionnaires des ports de commerce Préfecture maritime DIRM Unions maritimes et fluviales (Marseille, UMRT Toulon, UM Nice etc)	Collectivités CCI Autorités et gestionnaires des ports de commerce Préfecture maritime DIRM Unions maritimes et fluviales (Marseille, UMRT Toulon, UM Nice etc)	Collectivités CCI Autorités et gestionnaires des ports de commerce Préfecture maritime DIRM Unions maritimes et fluviales (Marseille, UMRT Toulon, UM Nice etc)	Collectivités CCI Autorités et gestionnaires des ports de commerce Préfecture maritime DREAL DIRM CEREMA Acteurs économiques portuaires
Financements potentiels	à préciser			
Action au titre de la DCSMM	Non			

DEMAIN AVEC LE DSF MÉDITERRANÉE

ACTION PTM-MED-06

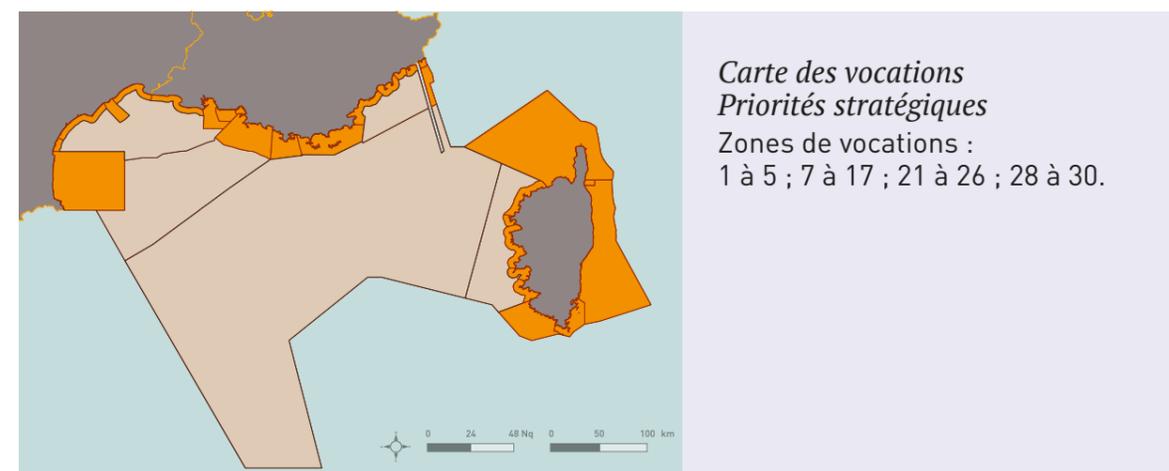
ÉTENDRE ET PÉRENNISER LES DÉMARCHES DE GESTION DYNAMIQUE DES PLACES (À QUAI OU DE PASSAGE) ET/OU DE LA PROPRIÉTÉ DES NAVIRES

Pilotes

Unions portuaires • CCI • FIN

Partenaires

Collectivités • DIRM • FIN • CCI



► Contribution au bon état écologique

↗ L'action est transversale et contribuera à l'amélioration à moyen et long terme du bon état écologique par la réduction des pressions et des nuisances en zone littorale qu'elle encourage, notamment : rejets de déchets à la mer (D10), respect de l'intégrité des habitats côtiers et littoraux (D01-HB), réduction du dérangement des espèces sensibles sur leurs habitats fonctionnels (D01-OM, D01-MT).

► Incidence socio-économique

🚤 Impact positif sur les activités des ports de plaisance qui s'engagent dans la gestion dynamique et facilite l'accès aux places disponibles, via des démarches de transition à la fois écologique et numérique.

DEMAIN AVEC LE DSF MÉDITERRANÉE

► Objectif environnemental auquel répond l'action

L'action est transversale. Elle peut impacter favorablement :

A5. Éviter la perturbation physique des herbiers de phanérogames méditerranéens et du coralligène (par les mouillages, la plongée sous-marine de loisir et les engins de pêche de fond) (D01-HB-OE09).

A7. Réduire les perturbations et les pertes physiques des habitats génériques et particuliers liées aux activités et usages maritimes (D06-OE02).

A7bis. Réduire les perturbations physiques sur les habitats sédimentaires subtidiaux et circaliti-

toriaux notamment dans la zone des 3 milles (D01-HB-OE06).

G2. Réduire les apports et la présence de déchets en mer issus des activités, usages et aménagements maritimes (D10-OE02).

► Objectifs socio-économiques auxquels répond l'action

L'action remplit notamment les objectifs suivants :

Q1. Accompagner la plaisance vers un modèle intégrant l'innovation numérique et l'économie collaborative.

Q4. Soutenir les dynamiques d'équipements et de services s'inscrivant dans une logique de développement durable du territoire.

Q5. Favoriser la mise en œuvre de solutions permettant d'op-

timiser les espaces portuaires existants.

Q6. Soutenir la mise en place de zones de mouillages organisés et la mise en place de services auprès des plaisanciers.

► Politiques publiques complémentaires

Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027 :

SDAGE Rhône Méditerranée

► **Orientation fondamentale 6A**
Agir sur la morphologie et le découloisonnement pour préserver et restaurer les milieux aquatiques». Disposition 6A16 «Mettre en œuvre une politique de préservation et

de restauration du littoral et du milieu marin pour la gestion et la restauration physique des milieux.

SDAGE Corse

► **Orientations fondamentales 3D**
Préserver et restaurer les écosystèmes marins et lagunaires.

Disposition 3D-04 Engager des actions de préservation ou de restauration physique spécifiques au milieu marin.

Disposition 3D-05 Protéger les habitats marins sensibles en organisant les usages maritimes.

BILAN DES ACTIONS EXISTANTES



« La plaisance de demain : une plaisance connectée ? »



► **Lien vers le Plan de développement complet de la FIN**
<https://www.fin.fr/uploads/media/default/0001/04/d9e-26b6f5f79895be475e4a55e-12d875094e967d.pdf>

De nombreuses initiatives innovantes, plus ou moins pérennes, ont été engagées en Méditerranée ainsi que sur les autres façades, à la fois par les gestionnaires portuaires eux-mêmes, par les unions portuaires, par les collectivités ou encore par des initiatives privées. Selon les besoins, il s'agit de dispositifs de gestion dynamique et digitale des places dans les ports, de pass incitatif offrant des avantages lors des escales ou encore de mise en réseau numérique des ports via des applications mobiles par exemple, etc.

Concernant la mise en place d'outils numériques, ce sont par exemple les services de FALCO (technologie de réseau de capteurs sans fil visant à

offrir des services tant aux ports de plaisance qu'aux plaisanciers, d'ores et déjà déployée dans les ports du Cap d'Agde et de Sète et lauréate du prix de l'Innovation catégorie « services » de la Fédération des industries nautiques en 2019), de NAUTIC SPOT (start-up montpelliéraine concevant des solutions digitales pour automatiser la gestion des ports de plaisance, déployée dans les ports d'Ajaccio, de Menton, de Cavalaire-sur-Mer) ou encore de NAVILY (start-up niçoise proposant depuis 2005 une application mobile de partage d'informations sur les mouillages et les ports, ainsi que de réservation de place dans les nombreux ports partenaires) qui ont su séduire certains gestionnaires portuaires de la façade.

La présente action correspond aux préconisations du Plan de développement du Nautisme et de la Plaisance de la Fédération des industries nautiques.

Extraits du Document d'orientations stratégiques (2017) :

ENJEU N°2 : DÉVELOPPEMENT DU MARCHÉ

SÉDUIRE DE NOUVEAUX PRATIQUANTS ET S'ADAPTER À L'ÉVOLUTION DES PRATIQUES

FACILITER L'ACCÈS À UNE PLACE DE PORT

- Déployer un observatoire national permettant d'identifier les zones en tension
- Augmenter la capacité d'accueil des ports dans les zones où il y a une forte demande
- Déployer des dispositifs de gestion dynamique des emplacements, développer de nouveaux services aux plaisanciers
- Prendre en compte la copropriété



PACA

104

NOMBRE DE PORTS DE PLAISANCE

60 900

NOMBRE D'EMPLACEMENTS

OCCITANIE

36

NOMBRE DE PORTS DE PLAISANCE MARITIMES

26 700

NOMBRE D'EMPLACEMENTS

CORSE

22

NOMBRE DE PORTS DE PLAISANCE MARITIMES

7 600

NOMBRE D'EMPLACEMENTS

(Source : Observatoire des ports de plaisance, 2015 - Direction des Affaires Maritimes)



INITIATIVES INNOVANTES

Organisation du premier Hackathon « Ports de plaisance de demain » par l'UVPO le 15 octobre 2020

L'UVPO (Union des Villes Portuaires d'Occitanie) et ses partenaires ont porté en 2019 une étude sur la stratégie de développement des ports de plaisance d'Occitanie à horizon 2050. Le besoin de réinventer le modèle des ports de plaisance a été identifié, afin de leur permettre de jouer un rôle clef dans l'aménagement touristique et le développement économique de la région.



Une journée d'idéation sous le format d'un hackathon a été imaginée pour mener une réflexion ambitieuse et collaborative sur le port de plaisance de demain. « Comment rendre une escale attractive ? », telle était la question posée aux participants.

Lors de cette journée, ont été réunis : des gestionnaires de port, des plaisanciers, des acteurs du tourisme et du nautisme, des urbanistes et également des experts en intelligence collective.

Répartis en cinq équipes, les participants avaient pour objectif d'imaginer une solution innovante et viable en une journée de réflexion.

Les propositions ayant émergées de cette journée de réflexion alimentent le programme de travail 2021 de l'UVPO, qu'il s'agisse du sujet de l'émergence de la copropriété et de la « navigation partagée », des applications numériques donnant accès aux services des ports ou facilitant la gestion dynamique par la

réservation en ligne ou encore du développement des services de conciergerie « digitale ». La connectivité et le développement du numérique dans les ports sont ressortis comme un atout incontournable et comme une attente forte de la part des nouveaux usagers.»



© ISTOCK / nico100

PTM-MED06	Etendre et pérenniser les démarches de gestion dynamique des places (à quai ou de passage) et/ou de la propriété des navires										
Façade concernée	MEMN			NAMO			SA			MED	X
Descripteur du BEE	1-OM 7	1-PC 8	1-MT 9	1-HB 10	1-HP 11	2	3	4	5	6	
Thématiques Socio-économiques	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO	
	TOU	SPP	LAM	EMP	FOR	R-I	CON	TSO	SEN	SEC	
Zones de la carte des vocations MED	1 à 4 ; 7 à 17 ; 21 à 26 ; 28 à 30										

Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance

Les autorités portuaires, les unions portuaires, les chambres de commerce et d'industrie et les collectivités de la façade ont porté de manière plus ou moins pérenne selon les cas des dispositifs innovants de gestion dynamique des places dans les ports, du pass incitatif offrant des avantages en fonction du nombre d'escales, à l'appropriation par les gestionnaires du contrat annuel de copropriété sur un navire de plaisance, jusqu'à la mise en réseau numérique des ports et à la gestion dynamique de leurs places disponibles, notamment en saison.

Ces outils présentent l'avantage pour les uns de raviver l'attractivité du territoire en termes d'activité de plaisance et de faire vivre un réseau de port. Pour les autres, ils répondent à la problématique d'une demande forte d'accéder à la navigation, sans nécessairement être propriétaire, dans des secteurs où les listes d'attente sont longues et où l'extension portuaire n'est pas nécessairement souhaitée par les services de l'État.

Il s'agit donc d'accompagner les acteurs portuaires dans la création, le développement et l'utilisation pérenne de ces outils pour répondre aux objectifs d'une plaisance dynamique, structurée, plus accessible et intégrant l'innovation numérique. Cette action correspond enfin aux préconisations du Plan de développement du nautisme et de la plaisance de la Fédération des Industries nautiques de 2017.

Description des sous-actions

Sous-action 1

Libellé	Inciter à la mise en place d'outils numériques à destination des gestionnaires de port et/ou des plaisanciers pour faciliter l'accès temporaire à une place (à quai, ou place de passage).
Descriptif synthétique (1000 caractères max)	<p>En Occitanie, le Pass'découverte incite les plaisanciers à faire escale en Occitanie, à sortir leur bateau et à aller de port en port. Un guide papier et une application numérique donnent des informations sur les ports d'Occitanie et incitent les plaisanciers à faire du cabotage entre les différents ports avec tarification attractive. Le « Kit numérique ODYSSEA » concrétise un langage commun entre les ports. Il met en place une approche collective qui permet un meilleur référencement dans le réseau exemplaire des ports et des destinations portuaires d'excellence et offre une plus grande lisibilité des ports et de ses services nautiques, des offres touristiques.</p> <p>Dans les Alpes Maritimes, la CCI (Cannes, Antibes, Nice) a mis en place un service dématérialisé de réservation des places de passage, qui permet d'optimiser l'utilisation des places de ZMEL.</p> <p>De tels outils gagneront à être pérennisés et développés sur chaque aire territoriale cohérente en termes de gestion portuaire ou d'intensité de navigation. Un diagnostic des zones en tension pourra être réalisé, et une solution concertée avec les collectivités, les autorités, gestionnaires et unions portuaires proposée, en fonction de la demande et du profil du plaisancier sur la zone. Ces solutions devront être les plus pérennes possibles, c'est-à-dire portées par un autre acteur que le titulaire de la délégation de service public du/des port(s).</p>

Sous-action 2

Libellé	Soutenir et étendre les démarches innovantes de copropriété des bateaux de plaisance dotés d'une place de port dans les zones en tension.			
Descriptif synthétique (1000 caractères max)	La CCI Nice Côte d'Azur et Riviera Ports ont établi un modèle de contractuel innovant permettant à plusieurs copropriétaires d'un même bateau de bénéficier d'un contrat d'occupation annuel. Proposé depuis 2016, ce dispositif permet de répondre aux besoins de certains plaisanciers de partager la propriété de leur bateau pour mutualiser son coût et étendre à un plus grand bénéficiaire la jouissance d'un poste annuel d'amarrage. Une telle initiative pourrait être valorisée et le cas échéant étendue à d'autres zones (Var, Corse) présentant le même profil de plaisanciers. Ce dispositif peut être complémentaire de ceux de la sous-action 1.			
	Sous-action 1	Sous-action 2	Sous-action 3	Sous-action 4
Date de début prévisionnel de la sous-action	2022	2022		
Date de fin prévisionnelle de la sous-action	2027	2027		
Pilote(s)	Unions portuaires – FIN	Unions portuaires – CCI		
Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)	Collectivités Chambres de commerce et d'industries	Collectivités DIRM FIN		
Financements potentiels	Collectivités territoriales : collectivités régionales Autre : acteurs portuaires, FIN	Collectivités territoriales : collectivités régionales, CCI Autre : acteurs portuaires, FIN		
Action au titre de la DCSMM	non			

DEMAIN AVEC LE DSF MÉDITERRANÉE

ACTION INN-NAT01

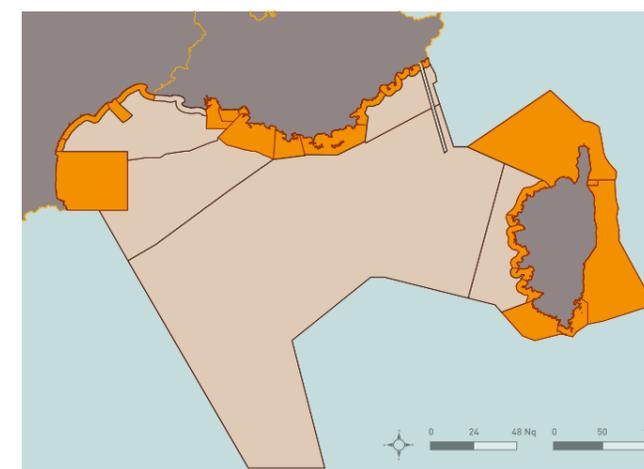
CONTRIBUER AU DIALOGUE ENTRE L'ÉTAT
ET LA FILIÈRE EN MATIÈRE DE SOUTIEN À LA
R&D ET RENDRE PLUS LISIBLE LE SOUTIEN
DE L'ÉTAT NOTAMMENT EN TERMES DE
PROPULSIONS PROPRES ET D'ÉCOCONCEPTION

Pilotes

CORIMER (Comité R&D)
• Ministère de la mer

Partenaires

Ensemble des partenaires
spécifiés dans le CSF •
DIRM • Conseils maritime
de façade • Collectivités



Carte des vocations Priorités stratégiques

Zones de vocations :
1 à 4 ; 7 à 17 ; 21 à 26 ; 28 à 30.

Contribution au bon état écologique



L'action est transversale et susceptible de toucher à l'ensemble des objectifs environnementaux sur lesquels les activités économiques maritimes peuvent générer une pression. On peut attendre des retombées positives sur la contamination chimique (gestion plus écologique du biofouling), les nuisances sonores et les émissions polluantes ou contribuant au réchauffement climatique.

Amélioration attendue à long terme.

Incidence socio-économique



Cette action a vocation à dynamiser la filière des industries de la mer.



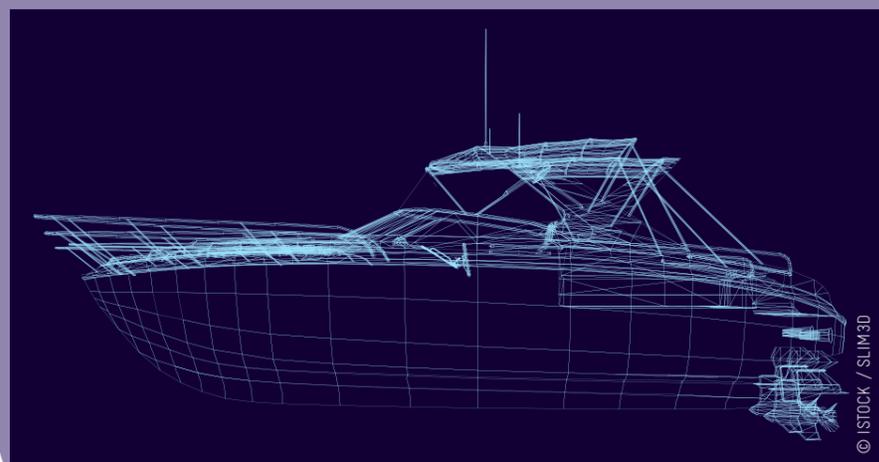
DEMAIN AVEC LE DSF MÉDITERRANÉE

► Objectifs socio-économiques auxquels répond l'action

L'action remplit notamment l'objectif suivant :

V2. Soutenir la recherche, l'innovation et l'expérimentation en faveur de la transition écolo-

gique et énergétique (développement d'équipements portuaires - branchement à quai - et des navires plus propres).



© ISTOCK / SLIM3D



UN MEILLEUR PILOTAGE DE LA R&D GRÂCE À L'INSTANCE DÉDIÉE : LE CORIMER

Propres Le « Conseil d'orientation de la recherche et de l'innovation pour la construction et les activités Navales » (CORICAN) avait été créé lors du Grenelle de la Mer pour définir et de coordonner les axes stratégiques de recherche et de développement technologique. Il regroupait l'ensemble les acteurs publics (Etat, collectivités territo-

riales), les ONG, les syndicats, et les entreprises. Ses liens avec le PIA étaient historiquement forts car ils ont été créés en même temps, le PIA soutenant les priorités du CORICAN, essentiellement dans le cadre de l'appel à projets « navires du futur ». Toutefois, le changement de logique du PIA 3, qui finance désormais des thématiques transversales et non plus sectorielles, rend ce lien moins évident.

L'ancien CORICAN, désormais élargi aux énergies renouvelables et nouvelles, à l'industrie offshore et à la filière nautique, est devenu

le CORIMER. Ce dernier s'appuie sur le comité R&D du CSF et joue le rôle d'incubateur final de la filière pour la recherche et l'innovation des industries maritimes. Alors que le CORICAN était coprésidé par le ministre en charge de l'économie et celui en charge de la mer, le CORIMER est présidé par un industriel.

A ce jour, le CORIMER a accordé son visa à une vingtaine de projets pour un total de dépenses de R&D d'environ 100 M€. Les administrations font le lien avec les opérateurs du PIA (SGPI, BPI et ADEME) pour faciliter le financement des projets.

Le lancement du CORIMER a permis d'installer une dynamique favorable à l'innovation. Toutefois, quelques difficultés sont apparues la première année dans le traitement des dossiers au niveau du financement. C'est pourquoi le CIMER de décembre 2019 a décidé d'améliorer la procédure en intégrant, plus en amont du processus, les opérateurs de financement (ADEME, BPI). Le nouveau fonctionnement du CORIMER, en vigueur en 2020, permettra donc de mieux accompagner le financement des projets maritimes innovants.

BILAN DES ACTIONS EXISTANTES



« *Sous l'impulsion de l'État, la filière des industriels de la mer s'organise et met l'accent sur la R&D* »

Une filière qui se réorganise pour mieux relever les défis de demain

Dans le cadre de la relance et de la réforme du Conseil national de l'Industrie (CNI), le Premier Ministre a souhaité renforcer le rôle des filières industrielles en leur donnant une responsabilité plus directe dans le fonctionnement des Comités stratégiques de filières (CSF). Ainsi le 26 février 2018, le Comité Exécutif du CNI a validé la reconduction de 10 CSF, dont celui sur la filière navale.

La filière des industriels de la mer est stratégique, car elle compose un outil performant et intégré, une filière largement exportatrice, technologique, en croissance et créatrice nette d'emplois en France où elle emploie 120 000 personnes pour un CA annuel d'environ 32 milliards d'euros dont 60% à l'export.

Pourtant elle a souffert d'un manque de visibilité, en particu-

lier en matière de soutien à l'innovation. Les acteurs industriels étaient dispersés tout comme les politiques de soutien public. Cela est facilement démontré par comparaison avec le secteur aéronautique.

La prise de conscience des industriels s'est traduite par la mise en place d'un Comité Stratégique de Filière des Industriels de la Mer renforcé, puisqu'il a substantiellement élargi son périmètre antérieur. Il regroupe désormais quatre composantes (industrie navale/GICAN, énergies marines renouvelables/Syndicat des Énergies Renouvelables, industries et services nautiques/Fédération des Industries Nautiques, et industrie offshore/EVOLEN).

Conformément à l'orientation donnée par le CNI, la filière a élaboré un plan d'actions ambitieux portant sur de grands projets structurants à forts enjeux. Le contrat de filière signé le 29 octobre 2018 a formalisé un ensemble d'engagements réciproques visant à accompagner leur réalisation.

Le contrat stratégique de filière (CSF) traite de 4 axes principaux :

- La réorganisation de la gouvernance de la R&D avec la création du Conseil de la Recherche

et de l'Innovation des industriels de la Mer (CORIMER) et la définition une feuille de route partagée de R&D pour l'ensemble de la filière ;

- La transformation numérique des entreprises en assurant le développement efficient des outils numériques entre les différents rangs de la chaîne de valeur. 150 PME stratégiques seront accompagnées vers les solutions de l'industrie du futur, pour faire atteindre à la filière un niveau homogène de compétitivité ;

- Le développement de l'emploi et des compétences pour renforcer l'attractivité des métiers : les acteurs de la filière ont prévu de conclure avec le ministère du Travail un engagement de développement de l'emploi et des compétences (EDEC), pour identifier les compétences critiques pour la filière, mettre en place les programmes de formation adaptés et renforcer l'attractivité de la filière ;

- Le renforcement de l'export : la filière poursuit sa conquête de l'international par une stratégie partagée de solidarité construite en France entre les grands groupes et les PME.

INN-NAT01	Contribuer au dialogue entre l'Etat et la filière en matière de soutien à la R&D et rendre plus lisible le soutien de l'Etat notamment en termes de propulsions propres et d'écoconception									
Façade concernée	MEMN	X	NAMO	X	SA	X	MED	X		
Descripteur du BEE	1-OM 7	1-PC 8	1-MT 9	1-HB 10	1-HP 11	2	3	4	5	6
Thématiques Socio-économiques	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO
Zones de la carte des vocations MED	1 à 4 ; 7 à 17 ; 21 à 26 ; 28 à 30.									

Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance

Le **pilotage unifié du soutien à l'innovation** est une demande forte de la filière des industries nautiques et navales. La création en 2018 du CORIMER, ex-CORICAN élargi aux quatre groupements industriels (industries navales, Offshore, énergies marines renouvelables et industries et services nautiques), permet cette unification. Le CORIMER devient **l'instance de dialogue et d'orientation** entre le Comité R&D de la filière des industriels et les pouvoirs publics.

Quatre ambitions, dotées de quatre feuilles de route, ont été définies en 2018 dans ce nouveau cadre de gouvernance de la R&D : Green ship, Smart ship, Smart yard et Smart offshore industries. Le premier appel à projet du CORIMER a été lancé en 2019 sur ces quatre axes (engagements 1 et 2 du projet structurant n°1 du Contrat stratégique de filière).

Cette nouvelle gouvernance doit poursuivre sa montée en puissance et accompagner la reprise des filières après la crise sanitaire et leur compétitivité sur le long terme par l'innovation (atteinte de l'engagement 3 du projet structurant n°1 du CSF). L'organisation de la communication des travaux du CORIMER auprès des façades et des acteurs locaux peut être améliorée, par l'implication des Conseils maritimes de façade, et permettre ainsi une meilleure lisibilité dans les territoires du soutien de l'Etat à la R&D et aux industries.

Description des sous-actions

Sous-action 1

Libellé	Poursuivre la montée en puissance du CORIMER dans la dynamique de soutien aux projets et la représentativité des entreprises des industries maritimes françaises dans les programmes de recherche nationaux et européens.
Descriptif synthétique	Au travers des travaux du CORIMER et du Comité R&D : - poursuivre la mise en place d'appels à projets répondant aux enjeux des quatre filière. Ces appels à projets viseront à encourager les projets collaboratifs et en augmenter la part dans les projets déposés. - poursuivre les efforts de lisibilité des différents guichets de financements auprès des industriels pour favoriser l'émergence de projets adaptés. - anticiper la représentation de la filière mer dans les programmes de recherche européens (FP9 notamment) pour assurer une représentativité des entreprises françaises.

Sous-action 2

Libellé	Améliorer l'information pour les acteurs de la façade sur les travaux du CORIMER et les guichets de financements mobilisables au niveau national et européen
Descriptif synthétique	Mettre en place une communication régulière entre la façade et le CORIMER sur ses travaux. Les DIRM, en tant que secrétariat des Conseils maritimes de façade et de leurs commissions, avec un accompagnement des Pôles Mer, pourraient assurer la diffusion d'une information sur les travaux du CORIMER, les besoins des industriels, les calendriers d'appel à manifestation d'intérêt et réciproquement valoriser les opportunités locales ou projets innovants.

Sous-action 3

Libellé	Favoriser la recherche et développement pour le déploiement des carburants et des propulsions alternatifs, des infrastructures de recharge, notamment de gaz naturel liquéfié (GNL).
Descriptif synthétique	La propulsion propre et décarbonée est un axe important de la feuille de route de la filière. En termes de propulsion propre et décarbonée, les projets de recherche s'articulent autour de deux grands domaines : la réduction des consommations énergétiques d'une part, l'utilisation à bord d' énergie renouvelables (vélique, éolienne, solaire) et de biocarburants alternatifs (GNL) d'autre part. Le décret n°2020-456 du 1er avril 2020 relatif à la programmation pluriannuelle énergétique entérine le déploiement dans tous les grands ports des infrastructures de recharge ouvertes au public pour le carburant alternatif. Des niches d'innovations sont donc à trouver dans ces domaines soutenus et demandés par la filière des industriels de la mer. Les appels à manifestation d'intérêt du CORIMER en sont le cadre adéquat. L'axe peut être repris par les contrats de filière régionaux.

Sous-action 4

Libellé	Soutenir et structurer la recherche l'innovation sur l'écoconception, les nouveaux matériaux, leur valorisation et leur recyclabilité dans le but d'une réduction de l'empreinte environnementale.
Descriptif synthétique	L'écoconception et l'utilisation des nouveaux matériaux sont également des axes importants du contrat de filière et de la R&D. La filière ambitionne de se positionner comme précurseur dans les matériaux de rupture et les matériaux intelligents ou hybrides intégrant des capteurs. L'objectif est de limiter l'empreinte et l'impact environnemental par l'étude et la mise en œuvre de matériaux biocompatibles, du biosourcing, et un travail sur le recyclage et la valorisation des matériaux issus de la déconstruction. Les appels à manifestation d'intérêt du CORIMER en sont le cadre adéquat. L'axe peut être repris par les contrats de filière régionaux. Il s'agit également de favoriser l'usage de matériaux moins impactants pour la santé des salariés (exemples : les résines à faibles teneurs en styrène (FTS) et d'accompagner les industries navales et nautiques à investir en faveur de la santé au travail.

	Sous-action 1	Sous-action 2	Sous-action 3	Sous-action 4
Date de début prévisionnel de la sous-action	2022	2022	2021	2021
Date de fin prévisionnelle de la sous-action	2027	2027	2027	2027
Pilote(s)	CORIMER	Ministère de la mer	CORIMER – Comité R&D	CORIMER – Comité R&D
Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)	Ensemble des partenaires spécifiés dans le CSF	DIRM Conseils maritimes de façade Collectivités	Ensemble des partenaires spécifiés dans le CSF	Ensemble des partenaires spécifiés dans le CSF
Financements potentiels		Pas de financements identifiés		
Action au titre de la DCSMM	Non			

DEMAIN AVEC LE DSF MÉDITERRANÉE

ACTION INN-NAT02

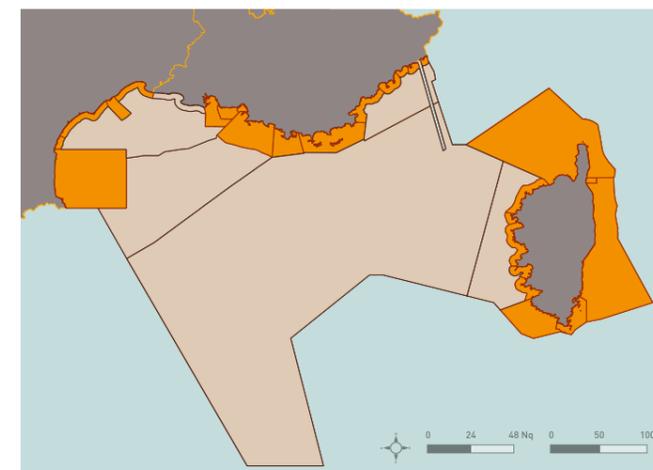
ACCOMPAGNER LA TRANSFORMATION
NUMÉRIQUE DES ENTREPRISES, DE LA CHAÎNE
DE PRODUCTION (ENTREPRISES MÈRES ET
SOUS-TRAITANTS) ET DES PRODUITS DES
INDUSTRIES NAVALES ET NAUTIQUES

Pilotes

CORIMER (Comité R&D
et Comité Transformation
numérique) • Collectivités

Partenaires

Ensemble des partenaires
spécifiés dans le CSF •
ADEXFLOW • ANET •
Bénéteau • Chantiers de
l'Atlantique • Naval Groupe
• SNEF • Exper Cyber • DGE
• Régions de France • AIF
• Pole de compétitive SCS
• Collectivité regionales •
OPCO • Branches et
Syndicats professionnels
(GICAN, EVOLEN, SER, FIN) •
Organismes de formation



► **Contribution
au bon état écologique**



Cette action apparaît comme neutre
vis-à-vis de la contribution au bon état
écologique.

► **Incidence
socio-économique**



Cette action a vocation à dynamiser la filière
des industries de la mer.

2022-2027

DEMAIN AVEC LE DSF MÉDITERRANÉE

► Objectifs socio-économiques auxquels répond l'action

L'action remplit notamment
l'objectif suivant :

V1. Dans le cadre de la transition écologique, énergétique et numérique, soutenir

la recherche, l'innovation et l'expérimentation en faveur du développement de l'économie bleue et veiller à diffuser les résultats aux professionnels.

2016-2021

BILAN DES ACTIONS EXISTANTES



Cette action s'inscrit dans le cadre de l'organisation de la filière des industries de la mer telle que décrite dans l'action INN-NAT-01, en complétant cette dernière action pour contribuer à l'axe 2 du contrat stratégique de filière (transformation numérique des entreprises).



UNE GRANDE PREMIÈRE, UN SALON NAUTIQUE VIRTUEL !

Afin de s'adapter à la crise sanitaire, la FIN a organisé un salon nautique virtuel, les 12 et 13 mars 2021. Cette expérimentation novatrice pour la filière nautique française a permis de rassembler 184 exposants de toutes les composantes (industries, services et tourisme).

Virtual Nautic a ainsi agi comme accélérateur de la digitalisation de la filière nautique française, qui a pris un temps d'avance en ayant été la première à organiser une telle exposition virtuelle interactive.

La FIN a fait le choix d'une plateforme visant à reproduire les conditions du réel, en privilégiant notamment une solution basée sur l'oralité et l'interactivité. Malgré des difficultés techniques, pour les visiteurs comme pour les exposants, l'expérience sur la plateforme a été jugée satisfaisante, ludique et intuitive.

AU TOTAL, VIRTUAL NAUTIC, C'EST

- Près de **32 000 visites** sur le site virtualnautic.com. A noter que parmi les inscrits, 25% d'entre eux ont déclaré ne jamais visiter les salons nautiques et que la moyenne d'âge se situe autour de 48 ans. 15% des inscrits étaient des étrangers, en majorité de sexe masculin (75%).
- **1521 demandes de rendez-vous** adressées aux exposants via l'outil mis en place en amont par Virtual Nautic.
- Près de **1000 personnes par jour** dans l'auditorium où se sont déroulés deux jours de conférences et d'ateliers, Autour de 51 intervenants.
- Près de **200 passages médias** répartis entre médias traditionnels (45%) et médias digitaux (55%), représentant une volumétrie de **+ 7 millions de lecteurs et/ou d'auditeurs**.
- **21 échanges médias** pour une volumétrie de 1.2 millions d'abonnés.

- Un réseau de **11 profils influenceurs** qui ont posté 156 publications et dont l'ensemble des contenus a été vu 2,01 millions de fois.
- **2 films réalisés** en partenariat avec l'agence Loopsider qui ont été vus 300 000 fois sur les réseaux sociaux.
- **1 habillage du site internet** et 10 newsletters de l'ADN média pendant une semaine, premier média en ligne sur les secteurs de la communication, du marketing et de l'innovation en France.
- **77 journalistes** qui ont visité la plateforme.
- Environ **400 posts des exposants** sur les réseaux sociaux

Enfin, en lien avec son partenaire Laval Virtual, des réflexions stratégiques sont menées par la FIN pour mieux identifier les solutions techniques et les formes qui répondraient davantage aux objectifs événementiels futurs de la filière nautique.



INITIATIVES INNOVANTES



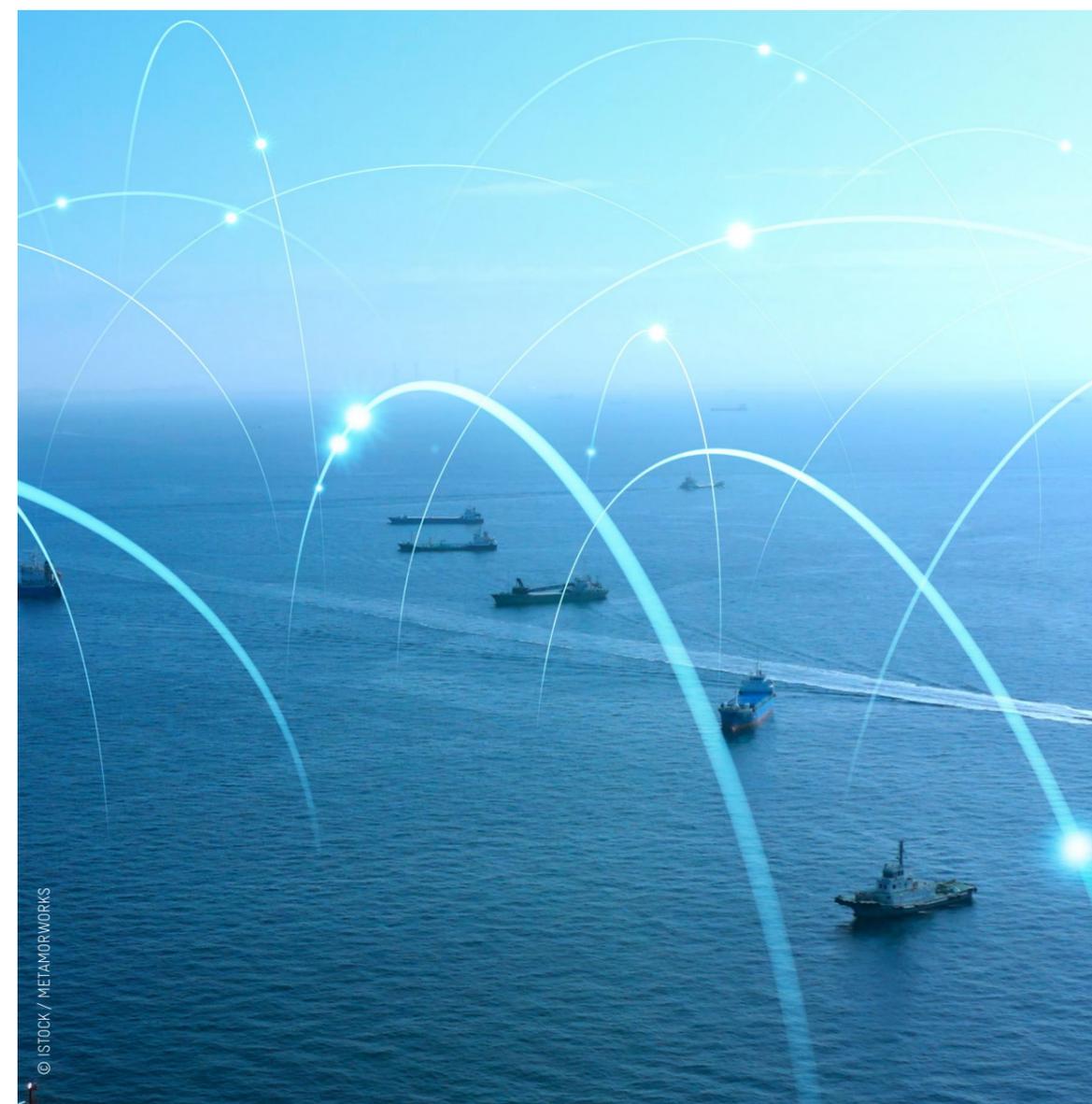
L'Ifremer souhaite accélérer le développement de nouveaux produits et services utilisant l'internet des objets au service de l'économie bleue, des usages, de la connaissance et de la protection des océans.

Ouverture d'un AMI pour contribuer au développement de l'internet des objets marins

Dans le cadre de sa politique de recherche, de partenariat et de transfert pour l'innovation en soutien à l'économie bleue, et un an après son entrée au capital de Kinéis, l'Ifremer a ouvert en mars 2021 un appel à manifestation d'intérêt (AMI) pour contribuer au développement de l'internet des objets marins. Cet AMI s'inscrit dans le plan d'investissement scientifique exceptionnel de l'Institut.

Opérateur de la connectivité sur toute la surface du globe, Kinéis déploiera à l'horizon 2023 la première constellation de 25 nano satellites dédiée à l'internet des objets (IoT), et ouvrira ainsi de nouvelles perspectives pour répondre aux g-rands enjeux de transformation numérique dans les domaines marins et maritimes. L'internet des objets permet en effet de connecter des objets entre eux : ils peuvent alors communiquer, réagir les uns par rapport aux autres et être suivis ou pilotés à distance depuis un ordinateur ou un smartphone.

Dans ce contexte, l'Ifremer veut susciter et soutenir des partenariats entre ses équipes scientifiques et des acteurs économiques pour créer des produits et services innovants utilisant l'IoT de Kinéis. Les applications attendues sont variées, liées à tous les domaines d'observation, de surveillance et d'usage durable des océans : suivi de la biodiversité, des ressources halieutiques ou des engins de pêche, connectivité des infrastructures et des équipements en mer (bouée, flotteurs, profileurs, engins autonomes, observatoires, embarcations...), sécurité des installations et des personnes, maintenance et supervision depuis la terre, etc.).



© ISTOCK / METAMORWORKS

INN-NAT02	Accompagner la transformation numérique des entreprises, de la chaîne de production (entreprises mères et sous-traitants) et des produits des industries navales et nautiques.									
Façade concernée	MEMN	X	NAMO	X	SA	X	MED	X		
Descripteur du BEE	1-OM 7	1-PC 8	1-MT 9	1-HB 10	1-HP 11	2	3	4	5	6
Thématiques Socio-économiques	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO
Zones de la carte des vocations MED	1 à 4 ; 7 à 17 ; 21 à 26 ; 28 à 30.									
Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance										
<p>La transformation numérique des entreprises et des produits est un enjeu essentiel pour la filière et sa compétitivité. L'intégration du numérique dans les projets de recherche et d'innovation des industries navales et nautiques pourrait principalement s'effectuer dans le cadre des feuilles de route Smart Ship (bateaux intelligents et autonomes), Smart Yard (chantiers intelligents) et Smart offshore industries (ressources marines). Cette transformation correspond à l'atteinte des engagements n°4, 5 et 6 du projet structurant n°2 du Contrat stratégique de filière.</p> <p>Dans le cadre des entreprises elle-même, la problématique de l'intégration du numérique porte à la fois sur les outils de production et la formation des personnels et dirigeants. La diffusion efficace des outils numériques dans l'ensemble de la chaîne de production permettra un système industriel homogène et la possibilité de créer des plateformes et processus centralisés et communicants entre les acteurs. La formation sera alors essentielle.</p>										
Description des sous-actions										
Sous-action 1										
Libellé	Soutenir et structurer la recherche et l'innovation sur les bateaux intelligents, autonomes et sur les robots sous-marins, permettant notamment l'acquisition de connaissances environnementales									
Descriptif synthétique	<p>Le développement des navires intelligents et autonomes (Smart ship) est un des quatre axes structurants mis en avant par la filière. Les projets retenus et favorisés dans le cadre du CORIMER devront ainsi mettre à profit les nouvelles technologies de l'information (intelligence artificielle, automatisation, virtualisation, connectivité, etc.) pour favoriser l'efficacité opérationnelle et l'attractivité du produit, ainsi que l'émergence de nouveaux produits et services. Notamment la participation de ces technologies appliquées aux navires, en tant que capteurs environnementaux et collecteurs de données, dans un big data de la mer, est à favoriser.</p> <p>L'intégration du numérique dans les projets de recherche et d'innovation seront aussi à favoriser pour l'amélioration de la flexibilité de l'outil de production et l'écoconception (Smart yard) et le développement des moyens de prospection océanographique et de production (Smart offshore industries).</p> <p>Le suivi des projets et de leurs résultats ainsi qu'une restitution auprès des acteurs locaux doit être organisée (cf action INN-01).</p>									
Sous-action 2										
Libellé	Bancariser et harmoniser les modalités de passage au numérique (digitalisation, stockage, interopérabilité, cybersécurité, intelligence artificielle) de l'ensemble de la chaîne de la filière, notamment pour les PME-TPE, selon des standards communs. Accompagner les PME critiques de la filière vers la transformation numérique.									
Descriptif synthétique	<p>La transition numérique de l'ensemble des entreprises de la chaîne de production, en particulier les PME et TPE, est un enjeu essentiel de la filière pour la structuration d'un écosystème industriel homogène. Les résultats de l'étude PIPAME « Industries du futur : enjeux et perspectives pour la filière industries du futur et technologies de santé », rendue en octobre 2019, pourront être exploités.</p> <p>Le Comité Transformation numérique des entreprises a ainsi pour objectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de spécifier et déployer une plateforme numérique de filière (cloud) - d'accompagner 150 PME critiques de la filière vers les solutions de l'industrie du futur et l'accès au cloud - à la mise en place d'un projet collaboratif sur l'impression 3D et à la réflexion commune avec les autres filières sur des problématiques partagées (continuité numérique, la digitalisation, la cybersécurité, etc.) 									

Sous-action 3				
Libellé	Former les entreprises à l'utilisation de ces standards numériques et à leur déploiement sur l'ensemble de leur chaîne de production.			
Descriptif synthétique	<p>Au niveau national, l'action est à porter par les grands acteurs de la formation des entreprises, avec les syndicats professionnels en relais.</p> <p>Au niveau façade, le passage au numérique peut être inclus ou favorisé dans les référentiels de formation régionaux, notamment via les conventions passées avec le CNFPT, et les Parcours Performance Nautisme développés par les CCI 83 et 06.</p>			
	Sous-action 1	Sous-action 2	Sous-action 3	Sous-action 4
Date de début prévisionnel de la sous-action	2021	2021	2021	
Date de fin prévisionnelle de la sous-action	2027	2027	2027	
Pilote(s)	CORIMER – Comité R&D	CORIMER – Comité Transformation numérique des entreprises	CORIMER – Comité Transformation numérique des entreprises – Collectivités	
Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)	Ensemble des partenaires spécifiés dans le Comité stratégique de filière	ADEXFLOW ANET Bénéteau Chantiers de l'Atlantique Naval Group SNEF Exper Cyber DGE Régions de France AIF Pôle de compétitive SCS	Collectivités régionales OPCO Branches et syndicats professionnels (GICAN, EVOLEN, SER, FIN) Organismes de formation	
Financements potentiels				
Action au titre de la DCSMM	Non			

DEMAIN AVEC LE DSF MÉDITERRANÉE

ACTION INN-NAT03

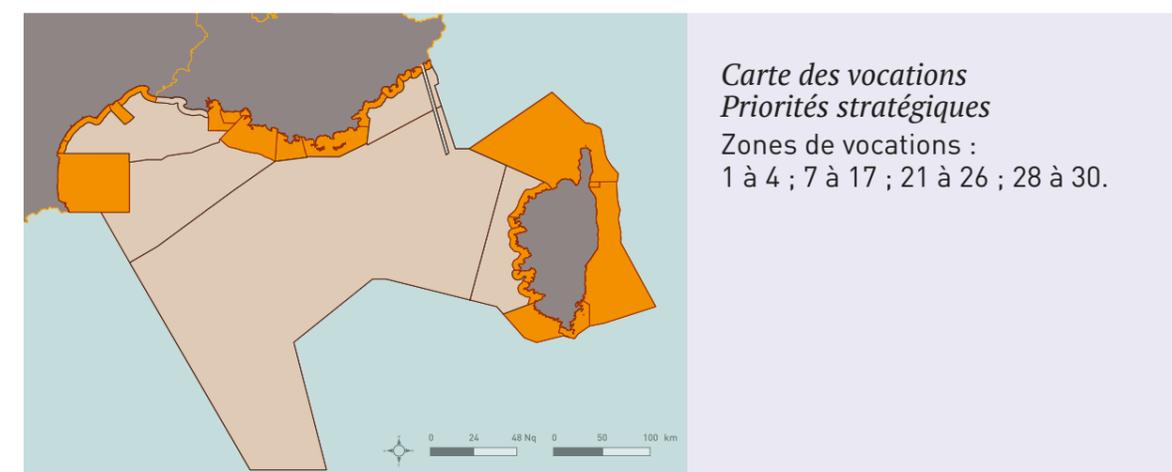
ANTICIPER LES BESOINS EN COMPÉTENCES
ET EN VOLUMES D'EMPLOIS POUR RENFORCER
L'ATTRACTIVITÉ DE LA FILIÈRE DES INDUSTRIES
MARITIMES

Pilotes

DAM • FIN • CCI
• Collectivités • DIRM

Partenaires

DIRM • Conseil maritime de
façade • Socioprofessionnels
• CMQ • Syndicats profession-
nels et fédérations • Ministère
de l'enseignement supérieur et
de la recherche • Ministère de
l'éducation nationale • Lycées
maritimes • Lycées
professionnels • CINav •
Collectivités • Rectorats



► **Contribution
au bon état écologique**



Cette action apparaît comme neutre
vis-à-vis de la contribution au bon état
écologique.

► **Incidence
socio-économique**



Cette action a vocation à dynamiser la filière
des industries de la mer.

2022-2027

DEMAIN AVEC LE DSF MÉDITERRANÉE

► Objectifs socio-économiques auxquels répond l'action

L'action remplit notamment les objectifs suivants :

U1. Favoriser les outils permettant la connexion entre l'offre et la demande d'emplois liés à l'économie maritime et à l'environnement marin.

U2. Développer et consolider les dispositifs de formation au profit des différentes filières et de l'environnement marin.

U3. Valoriser, favoriser et prioriser les savoir-faire (pacte générationnel permettant d'éviter une perte des compétences).

2016-2021

BILAN DES ACTIONS EXISTANTES

Campus
de
Industrie
Navale

« *Le campus des industries navales, une initiative nationale dont bénéficie la Méditerranée* »

C'est ainsi qu'en novembre 2017 une démarche collective public/privé a été initiée. Au 1er janvier 2020, elle est composée de 22 partenaires :

- 5 régions littorales (Normandie, Bretagne, Pays de la Loire, Nouvelle Aquitaine et Provence-Alpes-Côte d'Azur).
- 5 industriels maîtres d'oeuvre du maritime implantés dans ces régions (CMN, PIRIOU, Chantiers de l'Atlantique, ECA Group et Naval Group).
- la Marine Nationale
- 5 rectorats des régions académiques partenaires représentant le MENJ et le MESRI,
- DGEFP et Pôle Emploi représentant le ministère du Travail,
- DAM représentant le ministère des Transports,
- 3 fédérations professionnelles (Bretagne Pôle Naval, GICAN et UIMM).

Cette initiative collective est nommée « Campus des Industries Navales - CINav » et se structure en mode projet. Dans le domaine Emploi/Formation/Compétences CINav est au coeur du Contrat Stratégique

«Le secteur maritime dans son ensemble est confronté à la fois à des difficultés de recrutement et à un manque de compétences devenu structurel sur certains métiers clefs, essentiellement ouvriers et techniciens (du diplôme national du brevet à Bac +3). Or, les compétences exigées sont rares et s'acquièrent dans la durée, qu'il s'agisse de la maîtrise des fondamentaux ou des connaissances des caractéristiques et exigences de l'industrie maritime.

Ce manque de compétences ne pouvant pas être durablement compensé par le travail détaché, seule la disponibilité d'une main d'oeuvre qualifiée dans les territoires littoraux, avec des perspectives de carrière motivantes sur le long terme, permettra d'accompagner et de pérenniser la croissance de la filière et de son savoir-faire.



► <https://www.cinav.fr/le-campus/>

► *En savoir plus sur le BIMer*
<https://video.toutatice.fr/video/16463-presentation-du-brevet-dinitiation-mer-bimer/>

de Filière des Industriels de la Mer, signé avec l'Etat et les organisations syndicales fin octobre 2018.

En contrepartie de l'engagement en volume de recrutement des industriels, le Campus des Industries Navales doit structurer, fédérer et organiser l'offre de formations pour que les savoir-faire des apprenants, en fin de cursus d'apprentissage, soient « employables » directement par les industriels.

Les missions du Campus s'articulent en 3 objectifs :

- 1) Attractivité et promotion de la filière
- 2) Navalisation des formations
- 3) Labellisation des formations navalisées

En complément de cette structuration nationale, la façade méditerranéenne bénéficie d'un réseau d'initiatives et d'organisations plus locales (Campus des métiers et des qualifications, lycées de la mer, lieux Totem) qui sont présentées dans le chapitre 5 « Éduquer, sensibiliser, former ».



L'INITIATIVE D'UN BREVET D'INITIATION À LA MER (BIMER)

Le secteur maritime, un secteur d'activité dynamique et porteur d'emplois. Les métiers y sont nombreux, très diversifiés, en mer ou à terre.

Le BIMer est une proposition originale faite aux collégiens et lycéens passionnés ou curieux de découvrir le domaine de la mer. Il permet de suivre durant une année scolaire, des cours de culture maritime et d'obtenir un diplôme mais surtout, de rencontrer des professionnels et parfois, de vivre une première sortie en mer. Le BIMer offre aux jeunes la connaissance des métiers de la mer, préalable essentiel à leur orientation scolaire puis professionnelle.

L'OBJECTIF DU BIMer EST MULTIPLE :

- faire connaître la diversité des métiers de la mer pour augmenter leur visibilité et susciter éventuellement des vocations;
- accroître l'attractivité des lycées maritimes et de l'ENSM qui forment aux métiers de navigants ;
- répondre aux besoins de recrutement de ces filières pourvoyeuses d'emplois (construction et réparation navale, pêche, marine nationale...).

Le BIMer fortement inspiré du brevet d'initiation à l'aéronautique (BIA), est à l'initiative du Campus des métiers et des qualifications « Industries de la mer » en Bretagne. Il valide une formation ambitieuse comprenant 6 thématiques : description/construction de navires, flottabilité/stabilité/sécurité, mer et météo, navigation/réglementation/sécurité, espaces maritimes/milieu marin et enjeux, anglais maritime. La durée minimale de formation est de 40 heures à



laquelle peut s'ajouter un temps consacré à des expérimentations ou du temps d'observation en milieu professionnel. Le BIMer est délivré à l'issue d'un examen constitué d'une seule épreuve sous forme de questionnaire à choix multiple (QCM) entièrement organisée sous forme dématérialisée.

L'épreuve permet d'évaluer quatre niveaux d'exigence distincts, le diplôme étant ainsi délivré avec un « niveau débutant », un « niveau maîtrise », un « niveau avancé » ou un « niveau expert », selon la note obtenue. Le certificat valide les connaissances et les compétences nécessaires à un enseignement d'initiation aux activités de la mer et s'adresse aux personnes majeures qui souhaitent enseigner le BIMer.

Expérimenté depuis la rentrée 2018 dans des classes de 3^{ème} « prépa métiers », CAP, Secondes et Premières de lycées d'enseignement général, technologique et professionnel de plusieurs régions, le BIMer est désormais en déploiement au niveau national depuis la rentrée scolaire 2020-2021 suite à la parution des décret n° 2020-1158 et arrêtés (brevet et certificat) du 21 septembre 2020 qui intègrent le brevet au code de l'Éducation. Le recteur d'académie est chargé de coordonner l'organisation des formations préparatoires, d'organiser les examens et de délivrer ces deux diplômes au nom des ministres des armées, de l'éducation nationale et de la mer.

INN-NAT03	Anticiper les besoins en compétences et en volumes d'emplois pour renforcer l'attractivité de la filière des industries maritimes										
Façade concernée	MEMN	X	NAMO		X	SA	X	MED	X		
Descripteur du BEE	1-OM 7	1-PC 8	1-MT 9	1-HB 10	1-HP 11	2	3	4	5	6	
Thématiques Socio-économiques	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO	
Zones de la carte des vocations MED	1 à 5 ; 7 à 17 ; 21 à 26 ; 28 à 30										
Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance											
<p>Le secteur des industries maritimes dans son ensemble est confronté à la fois à des difficultés de recrutement et à un manque de compétences sur des métiers clés et structurants pour la filière (ouvriers et techniciens). Un manque d'attractivité des métiers industriels et un manque d'adéquation parfois entre les besoins et les offres de formation initiale, souvent fragmentées, font que les compétences exigées sont parfois rares, de la maîtrise des fondamentaux ou des connaissances des caractéristiques spécifiques aux industries navales et nautiques. L'objectif de l'action est donc de concourir à la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée dans les territoires côtiers, avec des perspectives d'évolutions au sein de la filière.</p> <p>Les actions à mener concerneront autant la promotion des métiers et leur valorisation au travers de lieux et d'installations dédiés pour un acculturation des métiers du maritime auprès des jeunes notamment, qu'un dialogue entre les acteurs de la formation (enseignants comme pouvoirs publics) pour anticiper les besoins et les inscrire dans les référentiels adaptés intégrant notamment la dimension environnementale. Au niveau national ces actions sont cohérentes avec l'atteinte des engagements 7, 8 et 9 du projet structurant 3 du Contrat stratégique de filière.</p>											
Description des sous-actions											
Sous-action 1											
Libellé	Poursuivre et valoriser les actions du Campus des industries navales (CINav) pour mieux anticiper les besoins en compétences et en volumes d'emplois, et mieux prendre en compte les besoins des industries navales. En façade, accompagner les acteurs de la formation, avec le soutien des centres des métiers et des qualifications, pour l'intégration des formations labellisées par le CINav dans les référentiels et dispositifs locaux.										
Descriptif synthétique	<p>Au niveau national, la filière a créé en 2017 le Campus des industries navales pour porter les actions sur la gestion prévisionnelle des emplois et compétences, l'ingénierie de formation et l'attractivité de ses métiers. Ce Campus est soutenu par quatre ministères (Education nationale, Enseignement supérieur et recherche, Emploi et Formation, Transport). Des formations sont ainsi labellisées pour garantir leur visibilité et leur cohérence avec les besoins des industriels.</p> <p>Les besoins spécifiques aux industries nautiques doivent par ailleurs être distingués de ceux des industries navales car les métiers ne sont pas les mêmes. L'existence locale de Centre des métiers et des qualifications du Nautisme est à valoriser au niveau national et des actions de labellisation pourraient également être envisagées dans ce secteur.</p> <p>Ces actions du CINav et des CMQ Nautisme pourraient être mieux diffusées et valorisées auprès de l'ensemble des façades maritimes, notamment au travers des acteurs du CMF et des commissions spécialisées. Les démarches menées dans chaque façade sur l'emploi et la formation, la sensibilisation aux métiers de la mer, pourraient être coordonnées avec ce Campus, par souci de cohérence et d'efficacité. Une meilleure sensibilisation des acteurs de l'emploi et de la formation (services de l'État, collectivités, CNFPT, Lycées maritimes, CMQ) est ainsi recherchée.</p>										
Sous-action 2											
Libellé	Appuyer les actions du réseau des lycées et des campus des métiers et des qualifications (CMQ) du nautisme et de la plaisance afin de renforcer l'adéquation entre l'offre de formation et les besoins des entreprises de la filière.										
Descriptif synthétique	<p>Les besoins des industries nautiques doivent être distingués de ceux des industries navales car ses métiers sont spécifiques, orientés matériaux composites et aluminium. En 2019, la Fédération des Industries Nautiques a créé un réseau des lycées et des CMQ du nautisme et de la plaisance ; l'objectif étant de favoriser une synergie et une dynamique formative autour de onze établissements (dont 4 se situent en Méditerranée) basés sur l'ensemble des territoires concernés par les problématiques emploi et formation de la filière nautique. Ce réseau prend appui sur trois axes de travail communs : l'évaluation qualitative et quantitative des besoins des entreprises de la filière nautique, la cartographie des formations et la promotion des métiers au niveau local.</p> <p>Une convention de coopération avec l'Education nationale, en cours d'élaboration, devrait permettre de mettre en valeur ce réseau. D'autres travaux notamment autour de la rénovation du Bac professionnel maintenance nautique sont également en cours avec l'Education nationale.</p>										

Sous-action 3

Libellé	Créer à des échelles territoriales pertinentes des lieux et/ou des modes d'information, de valorisation des métiers et de formation adaptés aux besoins des industries navales d'une part, des industries nautiques d'autre part (CMQ, lieux totems, Navires des métiers).
Descriptif synthétique	<p>Plusieurs modalités de valorisation sont envisageables :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la création et la mise en réseau des Centre des métiers et des qualifications des industries navales et des métiers du nautisme, et leur mise en réseau (avec une façade « chef de file »?) au sein de journées d'informations. - la création sur chaque façade ou bassin d'emploi emblématique d'un lieu totem des métiers des industries navales et du nautisme - la tenue une fois par an et sur chaque façade du Navire des métiers - la mobilisation de tous les partenaires lors de la semaine de l'emploi maritime de Pôle emploi - La valorisation des métiers du nautisme lors des opérations régionales de promotion de l'emploi, des salons nautiques régionaux ainsi que par le biais des dispositifs digitaux spécifiques des Régions.

Sous-action 4

Libellé	Étendre l'expérimentation du Brevet d'Initiation à la Mer (BIMer)
Descriptif synthétique (1000 caractères max)	<p>En septembre 2017, le Campus des Métiers et des Qualifications des Industries de la Mer en Bretagne (CMQ IndMer) décide de créer un Brevet, sur le modèle du Brevet d'Initiation Aéronautique, souhaitant encourager la découverte des métiers et des formations en lien avec le monde maritime pour des jeunes, inscrits dans des parcours de formation. Véritable outil d'acculturation à l'univers maritime, le BIMer a pour objectif de faire découvrir la diversité des métiers liés au monde de la mer, et par voie de conséquence des formations associées. Il s'inscrit ainsi dans les objectifs de la transformation de la voie professionnelle, rétablissant son attractivité comme celle des métiers de l'industrie, notamment par la mise en valeur des parcours de formation. Dès la rentrée scolaire 2020, tous les élèves de collèges et lycées volontaires pourront suivre un enseignement de 40 heures sur des notions sur la construction des navires, leur flottabilité, la météo marine, la navigation, ainsi que les enjeux géopolitiques, économiques, socio-culturels et environnementaux du milieu marin. Ce diplôme fait l'objet d'un examen qui permet d'accéder à un niveau « débutant », « maîtrise », « avancé » ou « expert ».</p>

Sous-action 5

Libellé	(spécifique MED) Poursuivre et développer les Parcours performance nautisme sur la façade pour accompagner les entreprises et améliorer leurs performances
Descriptif synthétique (1000 caractères max)	<p>Les Parcours performance nautisme ont été développés par les Chambres de commerce et d'industrie du Var et des Alpes-Maritimes pour offrir un accompagnement de qualité aux entreprises, notamment TPE et PME de la filière Nautique. Ces formations permettent notamment une transition facilitée vers le numérique pour capter de nouveaux marchés, développer une offre de service adaptée et mieux pérenniser les entreprises du secteur. Ces parcours peuvent être étendus aux autres CCI et aux autres territoires.</p>

	Sous-action 1	Sous-action 2	Sous-action 3	Sous-action 4	Sous-action 5
Date de début prévisionnel de la sous-action	2022	2021	2022	2022	2022
Date de fin prévisionnelle de la sous-action	2027	2027	2027	2027	2027
Pilote(s)	DAM	FIN	Régions	DIRM (Lycées maritimes)	Collectivités – CCI – FIN
Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)	CINav CMQ Collectivités Lycées maritimes Rectorats DIRM	Ministère de l'Education nationale Lycées maritimes Lycées professionnels CMQ	Pôle emploi CINav CMQ Collectivités Lycées maritimes Rectorats DIRM Industriels	Collectivités CMQ IndMer CMQ Rectorat	DIRM
Financements potentiels					
Action au titre de la DCSMM	Non				

DEMAIN AVEC LE DSF MÉDITERRANÉE

ACTION INN-NAT04

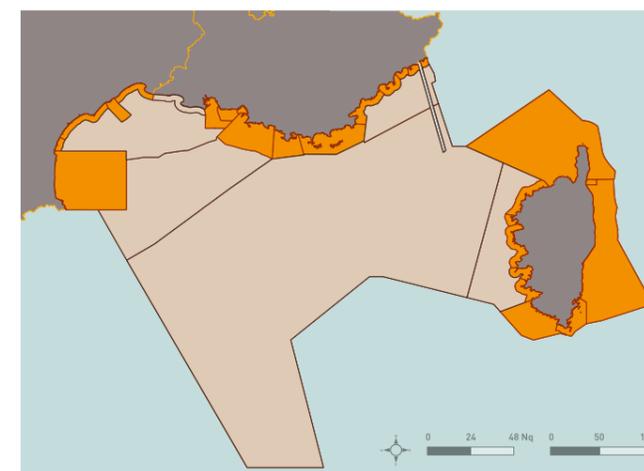
DÉPLOYER LA FILIÈRE DE DÉCONSTRUCTION DES NAVIRES DE PLAISANCE PAR UN ACCOMPAGNEMENT RENFORCÉ DES ÉCO-ORGANISMES EN CHARGE DE LA FILIÈRE DANS LA MONTÉE EN CHARGE DE LA FILIÈRE, DES PARTICULIERS, DES COLLECTIVITÉS ET DES GESTIONNAIRES DE PORTS

Pilotes

Mission plaisance •
DDTM • Collectivités

Partenaires

ADEME • APER • FIN •
Unions des ports
de plaisance • Fédérations
sportives • Collectivités •
DIRM • OFB



Carte des vocations Priorités stratégiques

Zones de vocations :
1 à 4 ; 7 à 17 ; 21 à 26 ; 28 à 30.

Contribution au bon état écologique



L'action est transversale et susceptible de contribuer à l'atteinte de plusieurs objectifs environnementaux, notamment sur la contamination chimique (hydrocarbures et dégradation des matériaux), les déchets en mer et la préservation des habitats benthiques.

Amélioration attendue à long terme, les liens entre gestionnaires routiers et gestionnaires du bassin versant ou du milieu marin devant être entièrement créés.

Incidence socio-économique



Incidence positive sur l'économie circulaire et la filière du nautisme dans son ensemble.

2022-2027

DEMAIN AVEC LE DSF MÉDITERRANÉE

► Objectifs socio-économiques auxquels répond l'action

L'action remplit notamment
l'objectif suivant :

P2. Soutenir la filière de déconstruction des bateaux de plaisance hors d'usage (transport des bateaux vers les centres de déconstruction, recherche sur la valorisation des déchets).



© ISTOCK / ALEXEY KOROLKOV

2016-2021

BILAN DES ACTIONS EXISTANTES



Les opérations de relevage d'épaves se multiplient en Méditerranée. Elles s'inscrivent dans le cadre général d'une volonté de la Préfecture maritime de la Méditerranée, en étroite collaboration avec les acteurs concernés (notamment communes et directions départementales des territoires concernés), de procéder au retrait de ces épaves pour des raisons environnementales

l'incapacité à agir, en dépit des procédures, a abouti à abandonner ces bateaux sur le littoral.

Ces épaves, pour lesquelles les délais de recours des mises en demeure adressées aux propriétaires sont arrivées à terme, une fois enlevées, sont ensuite acheminées vers un chantier naval pour y être déconstruites. En parallèle, et une fois les épaves déchargées au chantier, il est prononcé une déchéance

désagréments, il convient de souscrire une assurance couvrant notamment le retrait du navire en cas d'échouement accidentel suite à une rupture de mouillage ou d'aléas météo. Par ailleurs, le mouillage d'un navire, est par définition un arrêt momentané de la navigation, qui n'exempte pas du respect des mesures imposées par le RIPAM, comme la veille VHF, la nécessaire surveillance, ou la conservation de capacités de manœuvre pour parer à toute situation d'urgence. Pour des arrêts plus longs, par exemple lors de périodes d'hivernage, la norme doit être l'abri au port ou le gardiennage dans des structures prévues à cet effet.

« Des relevages d'épaves régulièrement menés par l'État »

(présence éventuelle de reliquat d'hydrocarbures, dégradation des matériaux qui polluent les eaux), de sécurité (dangers potentiels pour la navigation) et pour le respect de la législation en vigueur concernant l'occupation du domaine public maritime.

Ces opérations de retrait et de destruction de ces épaves ne sont pas exclusives de poursuites administratives engagées par l'État à l'encontre des propriétaires dont l'inaction, ou

de propriété et les services concernés de l'État entament une procédure de recouvrement de frais, jusqu'à plusieurs milliers d'euros, auprès des propriétaires ne s'étant pas manifestés. Il est à noter que les diverses procédures engagées en amont, notamment par les DDTM, peuvent conduire les propriétaires à agir et procéder eux-mêmes, à leurs frais, au retrait de leur navire échoué parfois depuis plusieurs années. Il est, à cette occasion, rappelé que pour se prémunir de ces

En ce qui concerne les navires en fin de vie, une filière de déconstruction a été mise en place sous la tutelle du Ministère de la Transition écologique. Financée par une contribution prélevée par les différents acteurs de la filière du yachting et de la plaisance, l'Association pour la plaisance éco-responsable (APER) prend à sa charge les frais de déconstruction dans des chantiers partenaires, le transfert vers ces sites restant aujourd'hui à la charge des propriétaires.

INN-NAT04	Déployer la filière de déconstruction des navires de plaisance par un accompagnement renforcé des éco-organismes en charge de la filière dans la montée en charge de la filière, aux particuliers et aux collectivités, et aux gestionnaires de ports									
Façade concernée	MEMN	X	NAMO	X	SA	X	MED	X		
Descripteur du BEE	1-OM 7	1-PC 8	1-MT 9	1-HB 10	1-HP 11	2	3	4	5	6
Thématiques Socio-économiques	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO
	TOU	SPP	LAM	EMP	FOR	R-I	CON	TSO	SEN	SEC
Zones de la carte des vocations MED	1 à 4 ; 7 à 17 ; 21 à 26 ; 28 à 30.									
Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance										
<p>La problématique de la déconstruction des navires de plaisance s'est vue amplement facilitée par la mise en place de la filière à responsabilité élargie du producteur (REP), entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2019, et l'identification d'un éco-organisme, l'APER, en charge de la labellisation et du suivi des sites capables de cette déconstruction dans les règles environnementales et d'économie circulaire en vigueur.</p> <p>Plusieurs enjeux demeurent toutefois à noter :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'extension du périmètre de la REP à la prise en charge du transport de l'épave jusqu'au centre de déconstruction : non prévue initialement dans son budget de fonctionnement, il sera nécessaire de définir un nouveau dimensionnement budgétaire pour assurer sa pérennité à une filière désormais opérationnelle et ancrée dans les territoires ; - la facilitation du processus d'enlèvement des épaves et navires hors d'usages tant pour les personnes privées, que pour certains acteurs clés et notamment les gestionnaires de port, les collectivités et les clubs de sport - l'identification des épaves en milieu naturel sensible, notamment après un événement climatique extrême : l'enjeu est alors à l'identification de la voie d'enlèvement la plus respectueuse de l'environnement et la définition d'un budget associé. 										
Description des sous-actions										
Sous-action 1										
Libellé	Dimensionner la filière de déconstruction des navires pour qu'elle puisse assumer le coût du transport des navires jusqu'au lieu de déconstruction.									
Descriptif synthétique	La loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire élargit le périmètre de la déconstruction à la prise en charge des coûts de transport. La filière APER, dont le budget provient en partie d'un pourcentage du Droit annuel de francisation et de navigation, n'est aujourd'hui dimensionné que pour la déconstruction des navires et non la prise en charge du transport de l'épave. L'action consistera donc à trouver la voie de financement adéquat pour pérenniser la filière de déconstruction aujourd'hui mise en place et opérationnelle dans les territoires et s'adapter à cette nouvelle mesure réglementaire.									
Sous-action 2										
Libellé	Définir des actions et stratégies territoriales pour mieux accompagner les personnes privées, les gestionnaires de ports, les collectivités et clubs de sports vers la déconstruction des épaves et navires hors d'usage.									

Descriptif synthétique	La loi encadre la procédure avant déconstruction (Loi du 31 décembre 1903 relative à la vente de certains objets abandonnés pour les professionnels de la mer qui ne souhaitent pas conserver un navire, titre IV du code des transports - Navires abandonnés et épaves (partie législative et réglementaire pour l'autorité portuaire). Au-delà de l'implication indispensable des acteurs du territoire pour relayer la communication de l'APER et faire connaître au plus grand nombre l'existence de la filière, plusieurs stratégies peuvent être définies en fonction des acteurs et de la situation du territoire pour accompagner les acteurs et personnes privées dans la déconstruction ou la mutualisation avant déconstruction : - une campagne de regroupement des navires ou équipements sportifs (kayak, etc.) peut être dimensionnée avec les acteurs locaux, dont clubs de sports et gestionnaires de ports, par voie de convention avec l'APER ou de marché public ; - sur certains territoires la création de fourrières à bateaux peut-être envisagée : elles permettraient de stocker les navires hors d'état et d'entamer progressivement les procédures de déchéances de propriété, de trouver un repreneur ou d'entamer la déconstruction. Cependant la viabilité économique de ces équipements n'est pas encore établie.			
Sous-action 3				
Libellé	Cartographier les épaves sur milieu naturel sensible, identifier la stratégie d'enlèvement la plus respectueuse de l'environnement, la voie de financement associée et les capacités des territoires à traiter les déchets.			
Descriptif synthétique	Certaines épaves peuvent se retrouver, notamment à la suite d'événements climatiques extrêmes, sur des sites naturels sensibles ou des aires marines protégées. Le regroupement et la mutualisation des épaves peut être une solution pertinente sur des territoires disposant d'une filière de recyclage APER identifiée. En Corse, l'absence de filière APER et la nécessité probable d'envoyer les épaves sur le continent nécessitera de développer une solution adaptée.			
	Sous-action 1	Sous-action 2	Sous-action 3	Sous-action 4
Date de début prévisionnel de la sous-action	2022	2022	2022	
Date de fin prévisionnelle de la sous-action	2027	2027	2027	
Pilote(s)	DAM - Mission plaisance	DDTM – Collectivités	DDTM	
Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)	ADEME APER FIN	Unions des ports de plaisance Fédérations sportives Collectivités ADEME FIN APER DIRM	OFB DIRM	
Financements potentiels				
Action au titre de la DCSMM	Non			

DEMAIN AVEC LE DSF MÉDITERRANÉE

ACTION INN-MED05

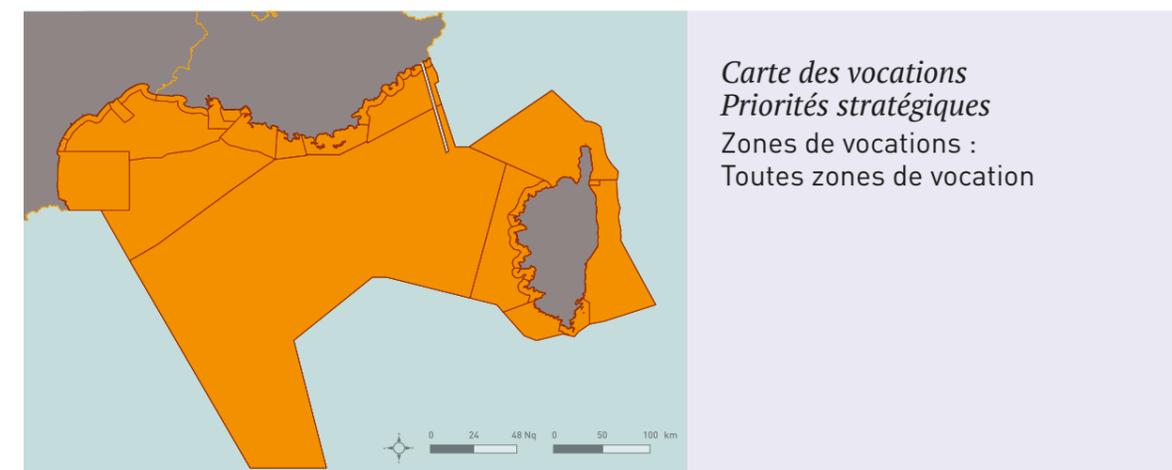
DRESSER AU NIVEAU DE LA FAÇADE UN
BILAN RÉGULIER DE L'ÉCONOMIE BLEUE
ET FAVORISER L'ADÉQUATION DES BESOINS
DES ACTEURS AVEC LES OPPORTUNITÉS
DE RECHERCHE

Pilotes

DIRM (secrétariat
du CMF) • DIRECCTE
Collectivités régionales •
Pole Mer Méditerranée
• Ifremer

Partenaires

Conseil maritime
de facade • Experts
associés



Contribution au bon état écologique

➤ S'agissant d'une action de gouvernance, elle apparaît comme neutre vis-à-vis de la contribution au bon état écologique.

Incidence socio-économique

➤ **Incidence très positive à court terme sur l'économie de la mer.** Cette action permettra de mesurer régulièrement la réalisation et l'efficacité des actions socio-économiques du Document stratégique de façade. En outre, elle vise à structurer l'adéquation entre les besoins des acteurs économiques du monde maritime et les opportunités de projets de recherche. Elle valorise l'ensemble des filières et permet des passerelles avec les unités de recherche du territoire. De ce fait, l'action contribue enfin au rayonnement de la façade méditerranéenne à l'international.

DEMAIN AVEC LE DSF MÉDITERRANÉE

► Objectifs socio-économiques auxquels répond l'action

L'action remplit notamment les objectifs suivants :

U1. Favoriser les outils permettant la connexion entre l'offre et la demande d'emplois liés à l'économie maritime et à l'environnement marin.

naux, les établissements publics (industriels et commerciaux, dédiés à la recherche) et les socio-professionnels concernés.

U4. Promouvoir l'émergence et le développement d'entreprises de l'économie sociale et solidaire, en lien avec les activités maritimes et littorales.

V1. Dans le cadre de la transition écologique, énergétique et numérique, soutenir la recherche, l'innovation et l'expérimentation en faveur du développement de l'économie bleue et veiller à diffuser les résultats aux professionnels.

► Politiques publiques complémentaires

Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)

SRADDET PACA

Ensemble des règles des objectifs suivants :

► **Objectif 9 :** Affirmer le potentiel d'attractivité de l'espace maritime régional et développer la coopération européenne, méditerranéenne et internationale.

► **Objectif 5 :** Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique.

SRADDET OCCITANIE

Règle n°24 : Stratégie littorale et maritime et Règle n°26 : Economie bleue et durable.

Mesure d'accompagnement : Futur Observatoire de l'économie bleue (suite à l'étude « Poids de l'économie littorale et maritime et perspective de croissance bleue en Région Occitanie, dans la perspective d'un observatoire permanent » courant 2020).

BILAN DES ACTIONS EXISTANTES



« Le bilan régulier de l'économie bleue, comme outil de mesure de l'atteinte des objectifs socio-économiques de la SFM »

La planification issue du Document stratégique de façade justifie la mise en œuvre d'une expression, à l'échelle de la façade, d'un bilan de l'économie bleue, permettant d'apporter aux acteurs méditerranéens une vision exhaustive en la matière. Les collectivités régionales, accompagnées des représentants des entreprises, ont d'ores et déjà engagé des démarches visant à élaborer des méthodologies, plus ou moins innovantes, initiant des observatoires de l'économie bleue ; cela dans l'objectif de bénéficier en permanence des données les plus récentes.

Cette dynamique d'expression des chiffres de l'économie bleue doit être complétée des données relatives aux travaux de recherche et d'innovation appliqués aux activités maritimes.

Une étude sur le poids de l'économie littorale et maritime et des perspectives de croissance bleue menée en janvier 2020 par le Conseil régional d'Occitanie.

Le Conseil régional et le Parlement de la mer d'Occitanie ont mené en 2020, en partenariat avec la Caisse des dépôts et la Fédération des industries nautiques, (FIN) une étude dans l'objectif de mieux connaître le poids économique et social de l'économie bleue en région.

L'étude s'est appuyée sur une approche innovante combinant :

- des méthodes quantitatives nouvelles utilisant l'open data pour le recensement des établissements et la détermination du périmètre de l'économie bleue en Occitanie,

- des analyses plus classiques (analyses documentaires, travaux de modélisations économiques, avis d'experts, etc.),

- une enquête menée auprès des acteurs du nautisme en collaboration avec la FIN,

- un partenariat avec l'URSSAF pour l'estimation du nombre d'emplois.

Cinq grands domaines (à savoir : nautisme, valorisation des ressources marines, transport et activités portuaires, tourisme des communes littorales et gestion/recherche/innovation/ingénierie) et dix-neuf segments d'activités principaux, couvrant 31 000 établissements ont été identifiés par ce travail. L'économie bleue crée entre 42 000 et 45 000 emplois, dont la plus grande partie dans le tourisme littoral.

Outre les chiffres obtenus, l'étude a également permis de définir un programme de travail régional adapté aux spécificités régionales.

SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE

En SAVOIR



Lien vers l'étude sur le poids socio-économique du nautisme en région PACA complète :

► https://www.maregionsud.fr/fileadmin/user_upload/Documents/Mer_et_littoral/2020_ORM_HCNautisme_HDRegion.pdf



* Zones de mouillages et d'équipements légers.
** Equivalent temps plein.

Étude sur le poids socio-économique du nautisme en région PACA, 2019

UNE ÉTUDE SUR LE POIDS SOCIO-ÉCONOMIQUE DU NAUTISME MENÉE EN 2019 PAR L'OBSERVATOIRE RÉGIONAL DE L'EMPLOI ET DE LA FORMATION DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Les industries nautiques constituent une filière particulièrement complexe à appréhender dans la mesure où les entreprises qui les composent ne sont pas clairement répertoriées et où les activités qui les structurent, qu'il s'agisse de la construction, de l'équipement, du négoce, de la maintenance ou encore des services, croisent de nombreux secteurs d'activité.

Un tel travail a été réalisé par l'Observatoire régional de l'emploi et de la formation de la région PACA et de nombreux partenaires en novembre 2019.

L'étude se décline en trois chapitres :

1. les ports,
2. les industries nautiques,
3. les activités sportives et l'événementiel.

Les résultats montrent que, au total, l'ensemble de ces composantes crée au minimum près de 1,6 milliard d'euros de retombées économiques, environ 12 000 emplois et près de 361 millions d'euros de masse salariale en région PACA.

L'étude a également défini un cadre opérationnel de 17 mesures structurantes (sous la forme de propositions d'actions) visant à répondre au fort besoin de modernité de la filière, en passant de l'adaptation des infrastructures, à la transition écologique et énergétique, à l'innovation vers de nouveaux produits et services, au développement de réseaux ou à encore à la promotion de politiques de marketing territorial ambitieuses, diplômes au nom des ministres des armées, de l'éducation nationale et de la mer.



INITIATIVES INNOVANTES

Plus de 4 % des effectifs de la recherche publique française dédiés aux sciences et techniques de la mer : les résultats d'un travail d'inventaire national

Faute de données facilement accessibles, le paysage de la recherche publique française dans le domaine des sciences et techniques de la mer est longtemps resté assez flou. A la demande du Conseil National de la Mer et des Littoraux (CNML), le COMER (Comité spécialisé pour la recherche marine, maritime et littorale) et l'Ifremer se sont lancés dans un travail d'inventaire à l'échelle nationale pour établir une cartographie précise du secteur. Les résultats de cette étude - qui a bénéficié du soutien financier du Ministère de la Transition écologique - viennent d'être publiés dans un rapport en mars 2021. Ils révèlent que 7 000 scientifiques publics consacrent leur matière grise à la recherche en sciences marines, un chiffre en hausse par rapport aux évaluations traditionnelles. 27% de ces effectifs sont localisés sur la façade méditerranéenne.

Cette étude est riche d'enseignements : effectifs, répartition, grands secteurs de recherche, le paysage des sciences et techniques de la mer se dessine désormais avec une plus grande netteté. Les résultats font l'objet d'un rapport détaillé et toutes les données sont disponibles dans une base documentaire accessible par le portail Sextant de l'Ifremer.

Ce rapport met en lumière les potentialités offertes par la recherche publique au service de l'ambition maritime de la France, pour œuvrer au développement de l'économie bleue comme à la prise de conscience du rôle de l'océan dans le fonctionnement du « système terre » alors que nombreux sont les enjeux environnementaux qui pèsent aujourd'hui sur l'océan.

Les résultats de ce travail pourront aisément alimenter le bilan de l'économie bleue en Méditerranée.

INN-MED05	Dresser au niveau de la façade un bilan régulier de l'économie bleue et favoriser l'adéquation des besoins des acteurs avec les opportunités de recherche										
	MEMN			NAMO			SA			MED	X
Façade concernée											
Descripteur du BEE	1-OM	1-PC	1-MT	1-HB	1-HP	2	3	4	5	6	
	7	8	9	10	11						
Thématiques Socio-économiques	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO	
	TOU	SPP	LAM	EMP	FOR	R-I	CON	TSO	SEN	SEC	
Zones de la carte des vocations MED	Toutes zones de vocation										

Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance

Le bilan de l'économie bleue en Méditerranée comme la mesure de la **réalisation des actions socio-économiques** et leur **efficacité** sur l'atteinte des objectifs socio-économiques sont des éléments qui nécessitent d'être partagés au niveau de la façade. La planification stratégique issue du DSF justifie la mise en œuvre d'une expression à l'échelle de la façade de ce bilan de l'économie bleue et des actions collectives des acteurs : une gouvernance adaptée, qui respecte les champs de compétences de chacun et les initiatives régionales déjà mises en œuvre (observatoires de l'économie bleue) pourra être collectivement définie et apporter aux acteurs méditerranéen une vision à la fois exhaustive et synthétique, voire prospective.

Cette nouvelle gouvernance peut aussi être l'occasion de faire le **bilan des projets de recherche et d'innovation appliqués** aux activités maritimes. La multiplicité des acteurs et des projets est en effet une difficulté tant pour partager les résultats significatifs, qu'identifier les opportunités de recherche et surtout les besoins des acteurs en termes d'accompagnement durable des activités.

Ces deux actions conjuguées permettront l'expression d'une vision collective, partagée et prospective des activités maritimes durables et une mise en adéquation de la recherche et de l'innovation, favorable à l'éclosion des projets et demandée par les acteurs.

Description des sous-actions

Sous-action 1

Libellé	Organiser, par une gouvernance adaptée, au niveau de la façade, l'expression annuelle d'un bilan de l'économie bleue en Méditerranée devant les acteurs du CMF.
Descriptif synthétique	Sous une forme, un rythme et une gouvernance, l'action consistera à collecter auprès des acteurs du CMF, notamment les DIRECCTE, les collectivités régionales et les représentants des entreprises les données les plus récentes manifestant la dynamique de l'économie bleue en Méditerranée. Chaque secteur pourrait ainsi présenter les chiffres de son secteur, le cas échéant la manière dont il a été associé aux actions socio-économiques du DSF, et des éléments de perspectives ou des préconisations pour le dynamisme du secteur sur la façade, dans une perspective de développement durable. En fonction des besoins, une gouvernance particulière pourra être dessinée.

Sous-action 2

Libellé	Organiser au niveau de la façade l'expression des besoins, projets et opportunités des industriels, y compris des petites entreprises, et des unités de recherche
Descriptif synthétique	Grâce à la dynamique mise en place dans la sous-action 1, les acteurs de la recherche et de l'innovation pourront également exposer le suivi et les conclusions des projets relatifs aux activités maritimes, et les mettre en perspectives avec les besoins exprimés par les acteurs des entreprises maritimes. Une gouvernance particulière pourra également être mise en place.

	Sous-action 1	Sous-action 2	Sous-action 3	Sous-action 4
Date de début prévisionnel de la sous-action	2022	2022		
Date de fin prévisionnelle de la sous-action	2027	2027		
Pilote(s)	DIRM (secrétariat du CMF) – DIRECCTE – Collectivités régionales	DIRM (secrétariat du CMF) – Pôle mer Méditerranée – Ifremer		
Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)	Conseil maritime de façade Méditerranée Experts associés	Conseil maritime de façade Méditerranée Experts associés		
Financements potentiels				
Action au titre de la DCSMM	Non			