

Une mer grande pourvoyeuse d'emplois

La France et la mer, c'est d'abord des emplois et des richesses, même si le pays reste toujours en deçà de son énorme potentiel.

Le Cluster maritime français se coltine chaque année la lourde tâche d'estimer le poids de l'économie maritime française. Non sans mal. Les statistiques nationales n'intègrent guère la spécificité maritime des métiers. Hormis la pêche ou la construction navale où le lien est évident, pour le reste, c'est le grand flou.

A l'inverse, l'Insee se montre très généreux en incluant le tourisme balnéaire et ses emplois de restauration et d'hôtellerie, soit 228 000 personnes supplémentaires.

Pour impartialité qu'ils soient, les données du Cluster collent davantage à la réalité. Que nous disent-ils ? D'abord que le total de 289 000 emplois est loin d'être négligeable. Et que l'on peut vivre de la mer sans être marin. Les sédentaires représentent au moins un emploi sur deux, une proportion bien plus élevée dans les secteurs industriels. Autre enseignement majeur, les presque 72 milliards d'euros générés par cette économie maritime.

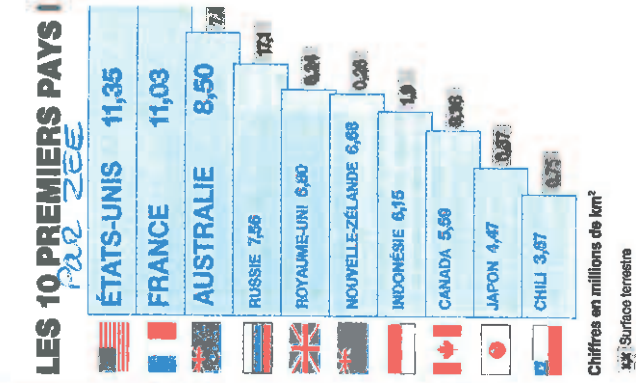
Un poids lourd totalement méconnu de l'économie française et de son personnel politique, qui préfère bien souvent clabousser le fait que la France détient la seconde zone économique exclusive au monde.

C'est vrai, sauf que pour l'heure, cette ZEE ne génère pas beaucoup de recettes et que le tra-péau français hissé sur l'ilot de Clipperton n'empêche pas le lagon d'être envahi par les rats et ses eaux régulièrement visitées par les thoniers des pays riverains. Sans bourse délier.

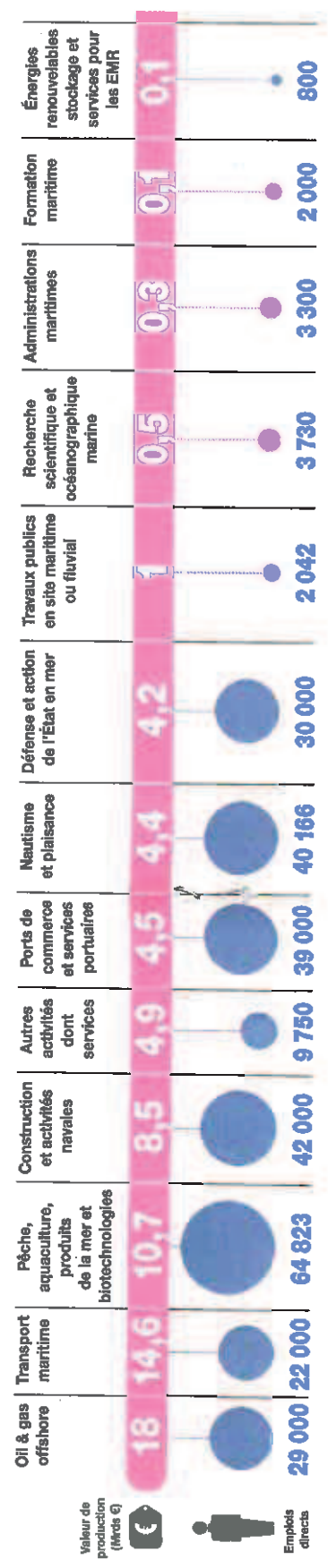
La France, un poids lourd maritime ? Oui et non. En comparaison, le petit Danemark déclarait 44 milliards d'euros et 100 000 emplois au titre de son économie maritime en 2015. Soit 7,2 % du produit intérieur brut danois contre 2,5 % pour la France. L'éleve français devra faire beaucoup mieux, s'il veut enrichir sa copie maritime.

Frédéric AUVRAY

LE POIDS DE L'ÉCONOMIE MARITIME FRANÇAISE



LES ACTEURS DE L'ÉCONOMIE MARITIME



Source : données 2016 du Cluster n

La déconstruction des bateaux de plaisance en fin de vie s'organise en France

La filière du démantèlement des bateaux de plaisance en fin de vie se structure. Une activité pour laquelle il ne devrait pas manquer de travail dans les prochaines années.

32 ans

C'est l'âge moyen des bateaux déconstruits l'an dernier par le réseau Aper. La taille moyenne des navires était de 6,80 m.

La mise en place d'une filière de déconstruction et de recyclage des bateaux de plaisance ou de sport hors d'usage se poursuit.

Après la création en 2009, par la Fédération des industries nautiques (Fin), de l'Association pour une plaisance écoresponsable (Aper) qui met en relation propriétaires de bateaux et centres agréés de démantèlement, la Fédération des entreprises de recyclage (Federec) a officialisé, le 4 novembre, à Bordeaux, le lancement d'une commission dédiée à la destruction de ces navires.

« On en est encore aux balbutiements de l'activité mais cela va prendre une ampleur très importante », prédit Jean-Philippe Carpentier, le président de la

Federec. L'installation d'une filière à responsabilité élargie des producteurs au 1^{er} janvier 2018 en porte, en tout cas, l'objectif. Afin de favoriser le démantèlement des bateaux de plaisance, dont la charge incombe aujourd'hui au dernier propriétaire du navire, ce dispositif, prévu dans le cadre de la loi sur la transition énergétique, instaure deux autres sources de financement.

Un million de navires immatriculés en France

Il prévoit la mise en place d'une éco-contribution versée par les metteurs sur le marché des navires et l'affectation d'une quote-part du produit brut du droit annuel de francisation et de naviga-



Pour Jean-Philippe Carpentier (à gauche) et Pierre Rolland, la mise en place d'une filière de qualité pour le démantèlement des bateaux de plaisance nécessite de travailler sur les sources de valorisation des matériaux composites.

tion (DAFN) à ce démantèlement.

Le chantier à mener est considérable. Sur le million de bateaux de plaisance ou de sport immatriculés en France, 147 000 seraient hors d'usage et voués à la déconstruc-

tion, selon l'état des lieux mené par l'Ademe et présenté en septembre. Ce nombre, calculé à partir de la base des Affaires maritimes, tomberait toutefois à 35 000 unités en prenant en compte les relevés effectués sur le terrain.

Mais, quelle que soit l'estimation retenue, « le marché est important par rapport aux 515 bateaux déconstruits l'an dernier par le réseau Aper », souligne Pierre Rolland, le PDG des recycleurs bretons.

Loïc FABRÈGUES

Décali. Prévus au 1^{er} janvier 2017, l'installation de la filière Rep a été repoussée d'un an dans le cadre de la loi sur la croissance bleue.

La catégorie bateau de plaisance ou de sport comprend les unités de 2,50 à 24 mètres.

Débouché. La valorisation énergétique est le premier débouché pour le composite qui constitue plus de 80 % des matériaux récupérés.



147 000 bateaux seraient hors d'usage et voués à la déconstruction, selon l'état des lieux mené par l'Ademe.