

# Données économiques maritimes françaises

## *Une grande édition 2003*

**Bernard Dujardin**

Professeur à l'École nationale supérieure des techniques avancées

L'expérience acquise depuis la première édition des « Données économiques maritimes françaises » en 1997 permet de constater la maturité de cette production annuelle de l'Ifremer devenue incontournable pour la connaissance des activités maritimes françaises. Rien ne démontre mieux son utilité que la recension des quinze citations de l'ouvrage dans mon cours de l'ENSTA. Félicitons l'Ifremer, son président, Régis Kalaydjian et toute son équipe pour ce travail de synthèse aujourd'hui stabilisé dans sa structure. La présentation des données sont dorénavant homogènes : les secteurs industriel et public non marchand sont analysés séparément, chacun avec les mêmes subdivisions. L'encadré ci-dessous donne la synthèse de l'ensemble. Le contenu de l'édition 2003 apporte deux innovations. D'autres pourraient utilement venir à l'avenir.

L'année de référence de l'ouvrage est 2002, mais en raison des délais de production des chiffres (notamment ceux de l'INSEE) dont l'Ifremer est dépendant, étant en bout de chaîne, nombre d'agrégats à commencer par les agrégats globaux portent sur l'année 2001, certaines informations comme celles concernant la production de sel ne pouvant pas même être réunies. L'outil statistique en conséquence date parfois notamment dans les secteurs économiques à évolution rapide. Il n'en est pas moins un outil de premier ordre.

### *L'économie portuaire*

Une analyse économique plus fine de l'activité portuaire a été engagée<sup>1</sup> en prenant avec raison le port de Dunkerque comme modèle (c'est en effet le port français le plus « modernisé<sup>2</sup> » dans sa gestion). Elle s'efforce de cerner au mieux l'importance des activités liées directement comme indirectement<sup>3</sup> à l'industrie maritime, notamment celle des établissements implantés dans l'aire de chalandage du site portuaire et dont l'activité est stimulée par lui *via* son trafic. L'Ifremer recense ainsi plus de 20 000 emplois et 2 milliards d'euros de chiffres d'affaires pour le port de Dunkerque (productions directe et indirectes confondues). Il est intéressant de constater que 23 % des emplois et 12 % du chiffre d'affaires

---

<sup>1</sup> À partir d'une étude commandée par Ifremer et le port autonome de Dunkerque à l'Université du littoral – côte d'Opale.

<sup>2</sup> Gestion modernisée dans la mesure où son fonctionnement est pour un port français le plus proche de celui des grands ports mondiaux qui gagnent.

<sup>3</sup> Productions indirectes : activités industrialo-portuaires très majoritairement de première transformation (les activités de seconde transformation ou de transformation finale ne sont pas incluses pour des raisons de techniques économétriques évidentes, mais doivent être gardées en mémoire) et fournisseurs ou sous-traitants de la fonction portuaire et des activités industrialo-portuaires.

seulement sont directement liés à l'activité maritime et portuaire. Il est également intéressant de constater que le chiffre d'affaires par emploi de l'activité maritime et portuaire directe est inférieure de 54 % à celui des activités indirectes (50 000 euros contre 110 000 euros).

Cette analyse est un pas essentiel vers une connaissance plus réaliste de l'activité portuaire. La focalisation sur la fonction portuaire *stricto sensu*, liée à la spécificité des structures, que traduisent les critères d'évaluation économique en tonnage et non en valeur ajoutée produite conduit à oblitérer le fait évident qu'à l'importation, une marchandise pauvre génère une valeur ajoutée nationale très supérieure à celle d'une marchandise riche (transportée en conteneurs) et qu'inversement, à l'exportation, une marchandise riche génère une valeur ajoutée nationale très supérieure à celle d'une marchandise pauvre. En effet, une corrélation avec les tarifications portuaires montre justement que cette évidence est fréquemment ignorée et rarement intégrée dans la mentalité des autorités portuaires françaises. Un seul exemple le montre : la comparaison de la taxe à l'importation d'un conteneur à Calais et la taxe à l'exportation d'une tonne de câble sous-marin dans le même port...

Aussi, l'Institut Français de la Mer ne peut qu'encourager l'Ifremer à poursuivre ses travaux<sup>4</sup>, à faire en sorte que l'ensemble de la filière portuaire française soit étudiée sous cet angle avec le concours des autorités portuaires et des Universités pour clarifier ces données économiques essentielles et éclairer ainsi l'avenir portuaire nationale.

### ***L'économie de l'environnement marin***

Un fort utile exercice de précision est entrepris dans l'édition 2003 et concerne une meilleure prise en compte des coûts de protection du littoral. Ceux-ci sont d'autant plus difficiles à cerner que les acteurs concernés, publics et privés, sont nombreux. Un effort de clarification du montant des dépenses réelles engagées et de leurs sources de financement est entrepris. Plusieurs exemples étayent le propos : nettoyage des plages, marées vertes, ou encore gestion d'un espace littoral protégé avec le modèle de la côte atlantique du département de la Gironde.

Treize pages sur les quatre-vingt quatorze de l'ouvrage sont consacrées au sujet de la protection de l'environnement littoral et marin et donne un aperçu particulièrement complet de la question. Ce sujet concerne profondément les activités humaines, le cadre de vie et la sécurité de la vie humaine. Sur ce dernier point, le court terme reste également très important. L'approche économétrique de l'accident de mer liée à la seule pollution est à compléter par celle qui met en jeu la sauvegarde de la vie humaine en mer. Celle-ci ne peut se résumer au seul budget de la Société nationale de sauvetage en mer. Établir le coût des accidents de mer demande à développer une méthodologie précise en raison de la multiplicité des acteurs publics et privés. Des modèles pourraient être établis d'abord pour la pêche, ensuite pour la plaisance, mais également pour les accidents corporels ou mortels dans la marine marchande. Il est certain qu'une meilleure connaissance des coûts permettrait de mieux orienter les efforts affectés à la politique de sécurité de la navigation.

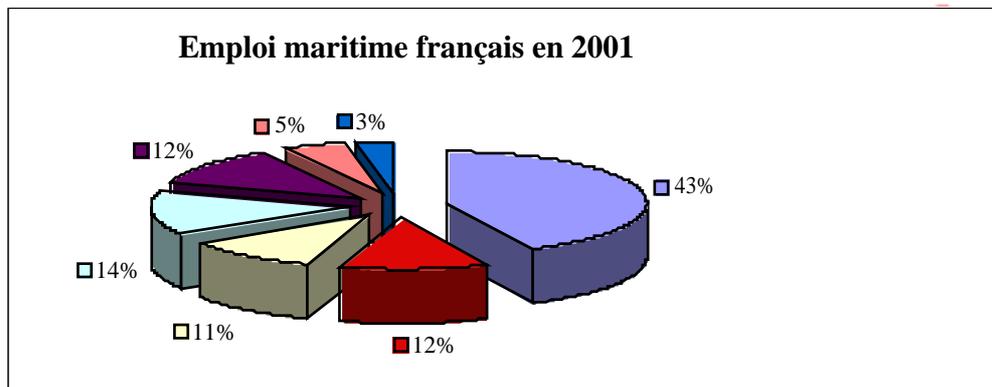
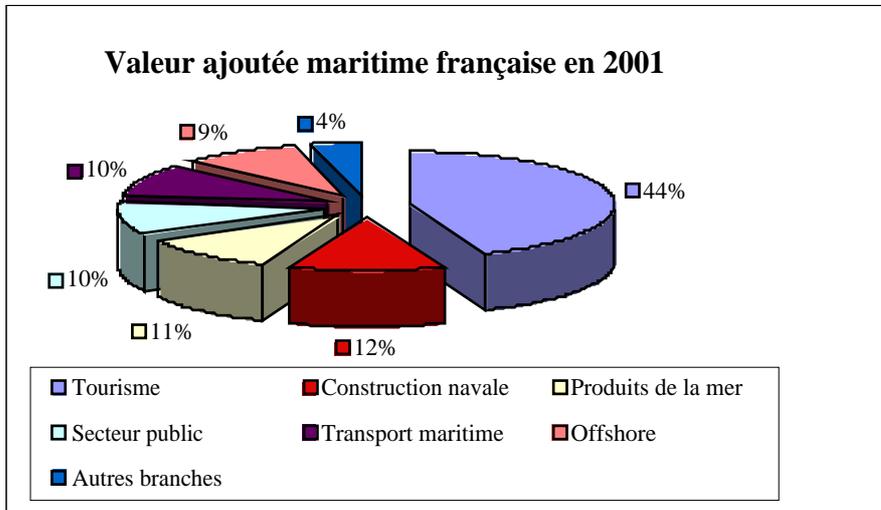
### ***Les innovations attendues***

L'effort de recherche économique de l'Ifremer est à souligner. La difficulté à réunir l'information dans un secteur particulièrement ouvert à la concurrence internationale où le

---

<sup>4</sup> J'ai pour ma part engagé, il y a trois ans, à l'ENSTA une étude sur le port de Marseille en comparant la valeur ajoutée locale produite par un mouvement de conteneur plein et celle d'un passager de paquebot en escale (trois fois supérieure) ou en transit (cinq fois supérieure).

secret des affaires ne peut pas toujours être levé par les appareils statistiques (une économie proprement nationale est agrégée facilement grâce à la TVA ; ce n'est pas le cas pour des pans entiers de l'économie maritime) est à souligner.



Quelles sont les améliorations à viser ? La première amélioration concerne le transport maritime : le concept d'analyse par pavillon est dépassé. Dans l'Europe à 25, les pavillons nationaux (voir les dossiers sur le registre du numéro 468 et de ce numéro de La Revue Maritime) sont de libre immatriculation. 44 % des flottes européennes sont sous pavillon tiers. Le seul concept économétrique valable est celui lié au comportement des acteurs industriels : les armements mondiaux jouent sur une large gamme de pavillons tout comme les industriels de l'automobile ou du pétrole jouent sur une multiplication d'établissements répartis à travers le monde. Il est en conséquence nécessaire de s'attacher (comme le fait la CNUCED) au concept de flotte contrôlée. D'ores et déjà, l'Ifremer collecte pour les armements français des agrégats financiers de flotte (tous pavillons confondus). Il en est également de la comptabilisation de l'emploi. Soit, on s'attache aux seuls emplois de « Français » cotisants à l'ENIM et on obtient une image désastreuse du secteur et par ailleurs trompeuse avec un surgonflement<sup>5</sup> artificiel des effectifs du transport de passagers, soit on s'attache à recenser les équipages français et étrangers des seuls navires connus de l'administration maritime

<sup>5</sup> Artificiel en raison notamment des sureffectifs de la SNCM (il suffit de comparer le nombre de passagers transportés par navire salarié par cette compagnie avec le nombre de passagers transportés par navire salarié par son concurrent Corsica Ferries).

française, c'est-à-dire immatriculés dans la France départementalisée et aux TAAF. Il est en conséquence indispensable d'approfondir le suivi statistique de cette industrie pour mieux en déterminer le contour.

Voici ce que notent les « Données économiques maritimes françaises 2003 » : « *Pour l'essentiel, la flotte de commerce de pavillon français a disparu des premiers rangs mondiaux, à l'image de la plupart des grands pays dont environ 50 % en moyenne de la flotte possédée est détenue hors pavillon national*<sup>6</sup>.

*De 798 navires en 1962, la flotte française est passée à 514 en 1975 puis s'est stabilisée depuis 1995 entre 205 et 210 navires, dont une centaine sous registre Kerguelen. La France, qui occupait encore le dixième rang mondial en tonnage au cours des années 1970, figure aujourd'hui au vingt-huitième rang. Au premier juillet 2003, la flotte de commerce sous pavillon français comptait 205 navires représentant une jauge de 4,71 millions d'unités et 6,46 millions de tonnes de port en lourd, soit une augmentation de 19,9 % et de 6,3 % respectivement depuis 1993.* » Cette vision pessimiste n'est pas celle de Barry Rogliano & Salles qui, au printemps 2004, place la CMA-CGM de Marseille avec 160 navires au cinquième rang mondial des compagnies de lignes conteneurisées.

La seconde amélioration concerne le secteur public non marchand. L'approche normale des auteurs est budgétaire, mais du budget, ils ne connaissent que les dépenses. Il ressort qu'un lecteur pressé de l'ouvrage pourrait tirer de l'image du monde maritime qu'il donne, la conclusion qu'il joue les danseuses, qu'il est coûteux pour le contribuable... et qu'il ne rapporte rien aux pouvoirs publics et en conséquence que la France se devrait d'abandonner toute ambition en la matière. Ayant fait une étude coût efficacité sur la privatisation de la CGM en 1995, j'ai eu l'occasion de constater que les ressources fiscales procurées par une compagnie bénéficiaire et en croissance en matière de chiffres d'affaires et d'emplois étaient totalement ignorées des projections orientées de nombre d'intervenants dans la presse (lire sur cette privatisation, certains articles plus que superficiels parus à l'époque, sur lesquels les auteurs se gardent aujourd'hui de revenir). Il semble indispensable en conséquence de connaître – à côté de la subvention de l'État à l'ENIM - ce que rapporte (en impôts, taxes, cotisations sociales) aux finances publiques au sens large (État, collectivités publiques et sécurité sociale) la filière maritime nationale. Le travail en la matière est très difficile, secret fiscal oblige, mais une évaluation assortie des précautions d'usage qui d'année en année serait précisée et discutée, donnerait de l'économie maritime le visage qui est le sien, celui d'un rouage important (insuffisant certes à nos yeux) de la vie de la Nation.

Les agrégats économiques globaux en termes *d'input* et *d'output* par filière (filiale pêche, filière marine marchande, filière portuaire,...) permettraient de dresser des bilans objectifs. Ils devraient bien entendu tenir compte des concours publics selon qu'ils ont pour origine l'activité professionnelle (par exemple calamités et intempéries de la filière pêche) ou

---

<sup>6</sup> Exemple fourni par la CNUCED (1<sup>er</sup> janvier 2001), les armateurs grecs (premiers au monde) arment la troisième flotte mondiale sous pavillon national avec 43,6 millions de tb et la première flotte mondiale expatriée avec 99,5 millions de tb, soit 70 % de la flotte contrôlée ; les armateurs japonais (seconds au monde) arment la troisième flotte mondiale sous pavillon national avec 15,2 millions de tb et la seconde flotte mondiale expatriée avec 83,5 millions de tb, soit 85 % de la flotte contrôlée ; les armateurs norvégiens (troisièmes au monde) arment la seconde flotte mondiale sous pavillon national avec 27,7 millions de tb et la quatrième flotte mondiale expatriée avec 32,3 millions de tb, soit 54 % de la flotte contrôlée ; les armateurs français (vingt-cinquièmes au monde) arment la trente-et-unième flotte mondiale sous pavillon national avec 3,4 millions de tb et la vingt-sixième flotte mondiale expatriée avec 2,1 millions de tb, soit 38 % de la flotte contrôlée. On peut ainsi vérifier une corrélation dans les plus grandes flottes mondiales entre la capacité sous pavillon « national » et la plus grande capacité encore sous pavillons externalisés. Au contraire et c'est le cas de la France, à flotte expatriée peu importante, correspond une flotte sous pavillon national de faible tonnage.

des décisions de la puissance publique auxquelles la profession se voit soumise *de jure imperii* (par exemple, remboursement de la taxe professionnelle induite sur les navires immatriculés dans un port de la France départementale).

La troisième amélioration (mais n'est-ce pas du luxe ?) est de recenser avec plus de précision les activités maritimes indirectes de formation et d'information. L'effort des « Données économiques maritimes françaises » est considérable en matière de formation (confer les pages 68 et 69 de l'ouvrage). Il manque toutefois les références (peut-être sont-elles trop nombreuses pour être indiquées ?). Il en résulte que l'outil collecté n'a pas la valeur opérationnelle qu'on désirerait qu'il ait – bien que ce ne soit pas sa vocation. Il est à remarquer que la rubrique « Métiers de la mer » du site Internet de l'Institut Français de la Mer (ifmer.fr) comme le guide des formations de l'Institut océanographique pêchent également par leur manque d'exhaustivité et de fiabilité (actualisation difficile notamment). La mobilisation des ressources collectées avec le concours des acteurs du monde maritime français – au premier chef desquels se placent l'Ifremer et l'IFM – par l'Association pour la promotion des métiers de la mer ([www.metiersdelamer.com](http://www.metiersdelamer.com)) ne permettrait-elle pas de compléter l'information statistique par un répertoire primaire d'adresses « utiles » ?

Quant à l'information maritime, elle est absente des « Données économiques maritimes françaises ». Un recensement des publications du domaine maritime est à entreprendre. Il s'agirait tant des périodiques que des ouvrages parus dans l'année (y compris les travaux universitaires), mais cette recension est-elle réalisable ?

Regrettons enfin que ce document remarquable ne soit pas distribué d'une manière plus large. Son format « professionnel » lui nuirait-il alors même que sa maquette et sa charte graphique lui donnent une présentation d'une grande lisibilité ? Il reste difficile d'accès : même les librairies maritimes des ports semblent le méconnaître. **Vous pouvez l'acheter par correspondance pour 25 euros à INRA Éditions – RD 10, 78026 Versailles Cedex.**

### *L'IFM et les « Données économiques maritimes françaises »*

L'Institut Français de la Mer ne peut que se féliciter des relations étroites nouées avec l'Ifremer. Certes les deux institutions ne sont pas de même nature. Elles participent toutes deux à la promotion du monde maritime dans notre vieille nation plus continentale qu'ouverte sur la mer, plus fille de Gaïa qu'enfant de Poséidon. Les rédacteurs des « Données économiques maritimes françaises » ne peuvent qu'être remerciés d'avoir consacré une page entière au Cluster maritime français et d'avoir analysé les différences d'interprétation sur les chiffres produits (confer publication de janvier 2004 disponible sur le site Internet de l'IFM). Ces remarques permettront d'améliorer la prochaine publication du Cluster dont l'objectif lointain de concurrencer l'approche scientifique des « Données économiques maritimes françaises », est de promouvoir le monde maritime français vers les milieux professionnels « terriens » français et étrangers.

Enfin il est à remarquer qu'aux yeux des rédacteurs des « Données économiques maritimes françaises », les deux instituts sont tellement connus qu'ils n'ont pas à « émarger » dans la rubrique « Sigles et abréviations ». S'il n'est d'aucun besoin de rappeler ici la signification d'IFM, faut-il rappeler au moins celle d'Ifremer : Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer.

## *Un bilan de l'économie maritime*

C'est une économie diversifiée dont la valeur ajoutée est de 18,5 milliards d'euros et 442 000 emplois, c'est le poids de l'économie maritime française en 2001. Elle enregistre une croissance proche de 11 % en valeur, entre 1999 et 2001, et supérieure à celle du PIB national (8,9 % sur la même période). L'emploi, pour sa part, montre un taux de croissance de 5 %, traduction de gains de productivité significatifs.

### *Prépondérance du tourisme*

Ainsi que les auteurs l'avaient mis en évidence précédemment, l'économie maritime, en 2001, reste marquée par la prépondérance du tourisme littoral. Tout en restant importante, cette supériorité tend toutefois à s'infléchir légèrement au profit d'autres activités industrielles.

### *Un secteur globalement tourné vers l'exportation*

Plusieurs branches sont résolument tournées vers les marchés extérieurs: offshore, construction navale et industries nautiques, marine marchande, travaux maritimes, etc. Ce caractère fortement exportateur est l'une des raisons de la croissance d'un secteur largement internationalisé dans une période, la fin de la dernière décennie, de croissance importante.

### *Les bons résultats des pêches maritimes*

Pour une production équivalente à celle de 1999, les pêches maritimes affichent de meilleurs résultats : la croissance de plus de 12 % du prix moyen des produits débarqués y contribue largement.