



1.5.0



L'EMPLOI ET L'ÉCONOMIE MARITIMES

*Une économie maritime et littorale
portée par le tourisme*

Selon l'INSEE, près de 53 000 personnes travaillaient dans l'économie maritime sur la façade Sud-Atlantique en 2017. Le tourisme littoral est le premier secteur d'emplois, suivi des activités des produits de la mer puis de la construction et la réparation navale. L'emploi régional maritime est stable depuis 2008 et se caractérise par une importante activité ostréicole.

Les activités de l'économie maritime et littorale utilisent les ressources de la mer et du littoral pour répondre aux besoins des habitants, des touristes et des territoires : produits de la mer, production énergétique, transport, santé, loisirs et minéraux. En 2017, la France s'est dotée d'une stratégie nationale pour la mer et le littoral pour fixer le cadre général des politiques maritimes. Sa révision, engagée en 2023, a conduit à l'adoption d'une nouvelle stratégie nationale le 10 juin 2024. Mis à jour d'ici 2025, le DSF poursuit ses ambitions et intègre de nouveaux enjeux, notamment le développement des énergies marines renouvelables et la mise en place de zones de protection forte sur la façade » (cf. fiche 4.6 : « La planification des espaces maritimes »).

La Nouvelle-Aquitaine, troisième région française en nombre d'emplois maritimes

L'économie maritime régionale employait 52 935 personnes en 2017 sur la façade Sud-Atlantique et concentrait 13 % des emplois de cette économie dans l'hexagone. Unique région de la façade Sud-Atlantique, la Nouvelle-Aquitaine se positionne au troisième rang des régions littorales en termes d'emplois maritimes.

Premier employeur de l'économie maritime, le tourisme littoral compte 33 700 emplois soit 62 % des emplois maritimes et littoraux de la région (72 % sur la façade méditerranéenne et 37 % sur les 2 autres façades Manche-Est-Mer-du-Nord et Nord-Atlantique-Manche-Ouest).

Le domaine des produits de la mer (pêche maritime, aquaculture, transformation et commercialisation des produits de la mer) emploie 10 700 personnes sur la façade Sud-Atlantique qui abrite les deux bassins conchylicoles majeurs que sont Marennes-Oléron et Arcachon. Grâce à la contribution de la façade Sud-Atlantique, la France est le premier producteur ostréicole européen (82 % de la production ostréicole européenne).

Marennes-Oléron, premier bassin de production et d'exportation d'huîtres au niveau national et européen, concentre à lui seul 35 % de la production nationale d'huîtres. Selon le Comité National de la Conchyliculture, les 2 bassins d'Arcachon et Marennes-Oléron contribuaient, en 2015 et 2016, à hauteur de 40% de la production nationale d'huîtres.

Le domaine de la construction et de la réparation navale génère un nombre conséquent d'emplois (3 400 pour la façade). Les activités portuaires sont peu répandues sur la façade Sud-Atlantique avec 2 000 emplois, soit 5 % des emplois nationaux. La façade compte néanmoins 2 grands ports maritimes (Bordeaux et La Rochelle) qui génèrent de nombreux emplois indirects.

Des activités liées à la mer concentrées sur 3 zones d'emplois majeures

Les activités liées à la mer ou au littoral structurent l'économie des zones d'emploi littorales. Les zones d'emplois de Bayonne et La Rochelle se partagent 40 % des emplois maritimes de la façade.

Avec ses 10 000 emplois, la zone de Bayonne est le premier pourvoyeur d'emplois maritimes et littoraux de la façade. Le tourisme y est prédominant avec 80 % des emplois.

La zone d'emplois de La Rochelle compte 8 600 emplois maritimes. La Rochelle possède le plus grand port européen de plaisance de l'Atlantique et le sixième grand port maritime de métropole.

Enfin, l'activité maritime de la zone d'emplois de Bordeaux a un poids important au sein de l'économie maritime française, avec notamment l'entreprise Construction Navale de Bordeaux (CNB) qui constitue un des acteurs majeurs en France de l'activité de la construction et de la réparation de navires.

Une politique maritime ambitieuse

Un exemple de politique maritime ambitieuse visant à renforcer la puissance maritime de la France se concrétise par le plan France Relance. Ce plan, lancé par le gouvernement, mobilise 650 millions d'euros pour le secteur maritime afin de relancer l'activité économique et de bâtir la France de 2030.

Ce plan illustre la manière dont la France entend renforcer sa position de puissance maritime tout en s'engageant dans une démarche de développement durable et d'innovation.

Photo 1.50 : Mâts d'éoliennes terrestres entreposés au port Atlantique La Rochelle © Jean Gaillard / Terra - **Photo 1.51 :** Plate (bateau ostréicole) chargée de poches d'huîtres à la Pointe du Chapus en Charente-Maritime © Thierry Degen / Terra

EN CHIFFRES

53 000 emplois dans l'économie maritime (2017)

3926 marins professionnels en activité (2022)

35% de la production nationale ostréicole (2017)

233,5 millions d'euros de chiffre d'affaires réalisé par la filière conchylicole (2022)

85,8 millions d'euros de chiffre d'affaires réalisés par les halles à marée (2022)

800 millions d'euros de chiffre d'affaires réalisés par la filière de l'industrie nautique (2021)

18,8 millions de tonnes de marchandises traitées dans les ports de commerce (2022)

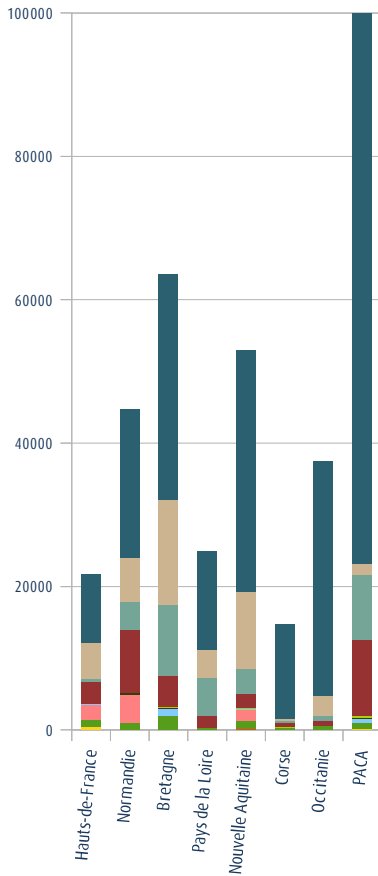
Sources : INSEE, Ministère de la Transition écologique, France AgriMer, FIN, CRPME NA, GPM La Rochelle, GPM Bordeaux



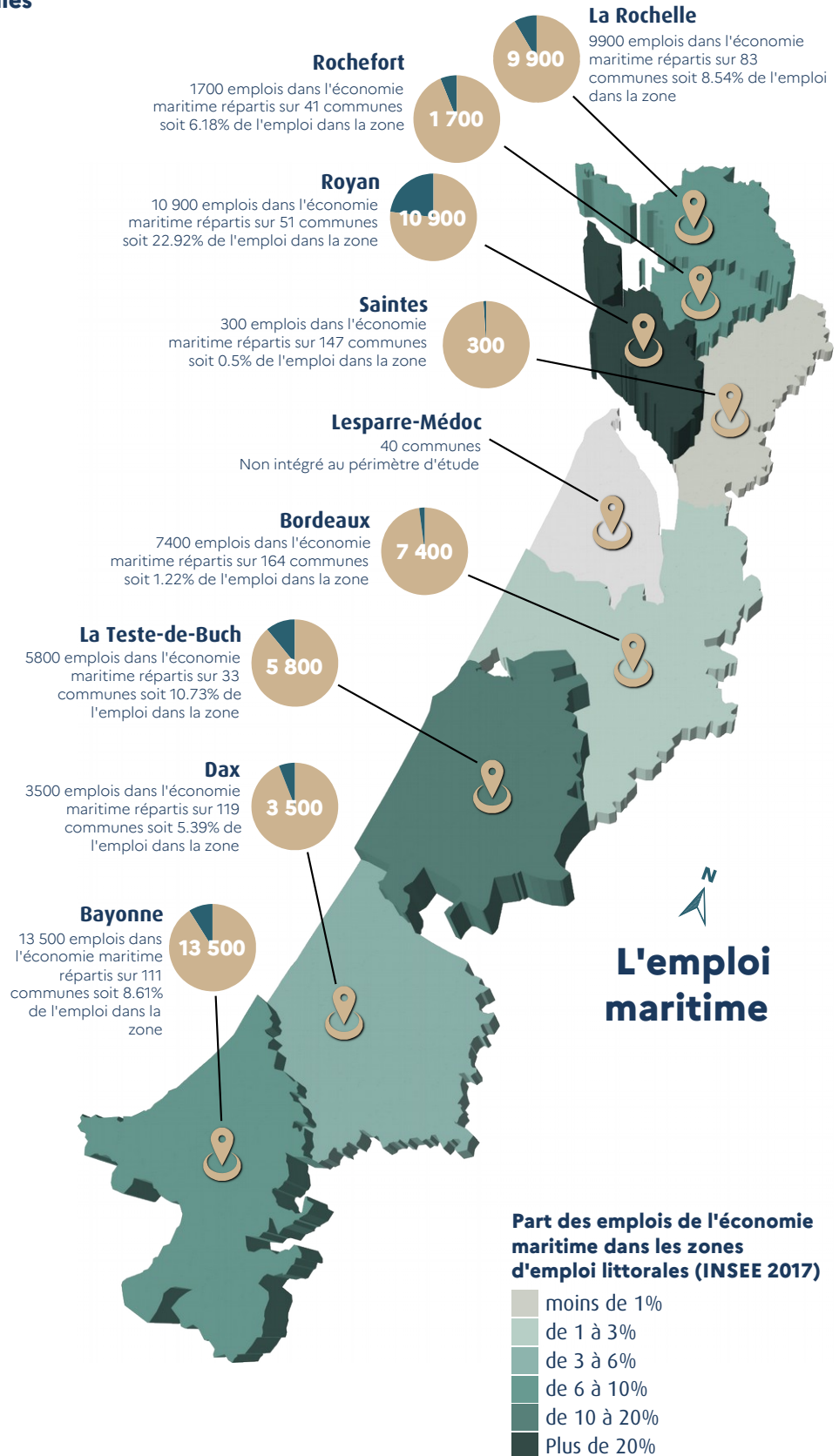
Les activités liées à la mer sur la façade représentent près de 53 000 emplois au sein de l'économie régionale

Répartition de l'emploi maritime dans les zones d'emploi littorales de métropole en 2017

(source INSEE, FLORES 2017, SIASP et RP 2017)



- Tourisme littoral (1)
- Produits de la mer (2)
- Construction et réparation de navires (3)
- Transport maritime et fluvial (4)
- Travaux publics maritimes et fluviaux (5)
- Services para-pétroliers et para-gaziers offshore (6)
- Recherche et protection de l'environnement littoral et marin (7)
- Production d'énergie (8)
- Intervention publique dans le domaine maritime (9)
- Fabrication pose et maintenance de câbles sous-marins (10)
- Extraction de matériaux marins (11)
- Assurances maritimes (12)



Copyrights : IGN BD ADMIN EXPRESS,
Sources : INSEE, DIRM SA
Réalisation DIRM SA MCPPLM / Mars 2022

Zoom sur la réparation navale : La bouffée d'air de la décarbonation

● Source : Frédérick Auvray / Le Marin / Grand Port Maritime de La Rochelle – article publié le 08/12/2022

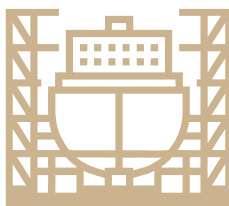
La réglementation carbone va accentuer les besoins de retrofit des navires existants.

La réparation navale est à peine sortie des restrictions du covid-19, qui persistent d'ailleurs en Chine, que de nouveaux défis liés aux réglementations de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) se profilent déjà, à court et moyen termes. Premier d'entre eux, la limitation de l'intensité carbone des navires qui doit s'appliquer aux navires existants à compter de 2023 et 2024. Pour les navires dont le profil technique dépasserait la valeur attendue par l'OMI, la solution immédiate sera de limiter la puissance des moteurs, avec de possibles arrêts techniques en chantier.

La seconde étape, qui concerne les navires de plus de 5 000 UMS, aura plus d'impact pour l'activité de la réparation navale. Calculé sur la base des voyages effectués durant une année, l'indicateur d'intensité carbone CII classera les navires de A à E selon leurs performances, avec des critères appelés à se durcir dans le temps.

Ce qui représente des espoirs de relocalisation pour les chantiers européens.

Alors que la Chine truste actuellement environ 45 % de la réparation navale sur les grands navires marchands, la zone Europe peut espérer tirer bénéfice de cette transition énergétique. Si les très grands navires de 400 mètres de long ne peuvent être accueillis que dans six formes en Europe, dont la forme 10 de Marseille (465 mètres de long et 85 de large) et la 3 de Brest (420 mètres sur 80), 21 sites totalisant 26 formes et docks peuvent accueillir les navires de plus de 300 mètres.



Les chantiers devront monter en compétences pour traiter des navires plus complexes.

Sur le papier, ce grand chantier de la décarbonation constitue une opportunité pour la réparation navale mais aussi un immense défi. Les chantiers seront-ils en nombre suffisant pour répondre à la demande ? Et la main-d'œuvre qualifiée sera-t-elle en place pour intervenir sur des opérations techniquement bien plus complexes que les traditionnels nettoyages de coque et autres travaux de soudure ?

Comme les chantiers de construction, qui sont de plus en plus des intégrateurs d'équipements dans une coque, la grande réparation navale est appelée à monter en gamme. Car la flotte mondiale de commerce est bien engagée dans sa transition.

La réparation navale, une activité en développement pour la façade Sud-Atlantique

● Sources : Grands Ports Maritimes de Bordeaux et de La Rochelle

À Bordeaux, les ateliers du port développent la réparation navale.

Implantés à Bacalan, entre la Garonne et les bassins à flot, les ateliers techniques du grand port maritime de Bordeaux développent leur activité de réparation navale.

Aux interventions sur les navires du port s'ajoutent des opérations pour les bateaux extérieurs, en lien avec l'essor du pôle naval.

En septembre 2022, le courtier britannique Clarksons Research recensait 67 % de la flotte soumise à l'obligation d'un système de traitement des eaux de ballast contre 23 % à la même période en 2018. Toujours sur la même période, la part en tonnage des navires dotés d'équipements spécifiques destinés à améliorer leur performance énergétique est passée de 18,7 à 23,8 %.

Le chantier du grand port maritime de La Rochelle assoit sa renommée, avec des projets de plus en plus conséquents et un taux d'occupation des cales sèches et du terre-plein en progression. En effet l'année 2022 a été intense chez Lecamus, avec un gros rebond d'après covid sur la réparation, tandis que la construction reste plus calme, même si son dirigeant, Maxime Legendre, souhaite la développer.



En

SAVOIR

L'INSEE (Institut National de la Statistique Économique)

Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) de Nouvelle-Aquitaine