 ***IHEDN - AR16 - Comité d’étude Mer***

***« La Mer – aspects économiques »***

***Paris le 29 septembre 2016***

Rapport d'étude

Objet et cadre de l’étude

L’Union des associations IHEDN a souhaité que les différentes associations qui la composent conduisent une réflexion sur le thème de « La Mer ». Les études seront ensuite synthétisées pour construire un recueil de propositions aux futurs candidats à l’élection présidentielle de 2017.

Le thème retenu est celui de la Mer et pour sa part, l’AR16 a choisi de traiter des aspects économiques de cette thématique de la mer à l’horizon 2020-2030 et un groupe de travail a été constitué dans ce but.

Cette étude s’est fixé 3 objectifs :

* Promouvoir un dialogue entre les acteurs publics et privés, les décideurs économiques, les experts, les politiques autour de l’avenir de l'économie maritime française
* Dégager des clés du futur de notre Planète Bleue sur les plans industriels, environnemental et sociétal et identifier les freins et les blocages qui entravent la réalisation de ces clés
* Définir des modèles disruptifs et innovants pour promouvoir et développer les activités maritimes

# Forces et faiblesses de l’économie maritime française

Il faut d’abord souligner qu’en ce qui concerne les pays continentaux on s’intéresse uniquement aux opérations terrestres alors que la maîtrise de la mer fut toujours le facteur décisif, la condition nécessaire du succès au cours de chaque grand conflit de l’histoire. Arcole, Marengo, Austerlitz et Friedland hantent l’imagination populaire mais ne sont que des incidents tactiques à côté d’Aboukir et de Trafalgar.

1.1. Premier atout, notre ZEE

Depuis l'entrée en vigueur de la convention des nations unies sur le droit de la mer (1992 Montégo Bay, Jamaique) la France possède une immense Zone Économique Exclusive (ZEE), figurant au deuxième rang mondial (11 millions de km², sur une surface totale des mers de 360 millions de km²). Ce fantastique patrimoine provenant essentiellement des ZEE des DOM/COM est réparti sur tous les océans du globe et nous assure des relations de voisinage avec l'ensemble des pays du globe.

1.2. Entreprises françaises leaders dans tous les secteurs

Dans quasiment tous les secteurs de l'économie maritime, la France dispose d'entreprises leader mondiale. Que ce soit dans le transport (CMA/CGM 3me) ou la construction (STX, DCNS, Bénetteau) ainsi que dans le domaine pétrolier (TOTAL, TECHNIP, CGG, BOURBON...) ou pour la recherche et la connaissance de l'Océan (IFREMER, SHOM), ainsi que la production d'alevins pour l'aquaculture (xxx)

1.3. Un secteur prometteur...

Une récente étude de l'OCDE (avril 2016 – The Ocean Economy in 2030) montre que l'économie maritime mondiale va doubler entre 2015 et 2030. « Une *forte croissance est attendue particulièrement dans l'aquaculture marine, l’éolien offshore, la transformation du poisson, et la construction et la réparation navales.*

*Ces industries ont également le potentiel d'apporter une contribution importante à la croissance de l'emploi. La croissance la plus rapide de l'emploi pourrait se produire dans l'énergie éolienne offshore, l'aquaculture, la transformation du poisson et les activités portuaires. »*

Cette analyse de l'OCDE est totalement applicable à la France dont les indéniables atouts devrait lui permettre de développer une croissance bleue qui devrait être dynamique et innovante

1.4. … mais bridé dans ses perspectives de développement.

Cependant, la « croissance bleue » déjà souvent invoquée, annoncée depuis 10 ans par des discours politiques d'horizon variés, stimulée par le regroupement de nombreux acteurs et l'action du nouveau Cluster Maritime Français, tarde à se concrétiser. Des réformes d'envergures (réforme des ports, Grenelle de la mer par exemple) ou plus récemment de multiples ajustements législatifs rassemblés dans la Loi portée par le député Arnaud Le Roy ont permis de débloquer les freins les plus criants. Cependant le potentiel de développement de l'économie maritime reste encore gigantesque et mérite d'être encouragé.

1.5. pour un nouveau départ ?

Si l'OCDE relève dans son rapport « *L'incapacité, à ce jour, pour faire face à ces pressions d'une manière efficace est attribuée en grande partie à ce qui est historiquement une gestion sectorielle des activités maritimes. Face à ces pressions croissantes, ces dernières années ont vu une augmentation significative du nombre de pays et régions mettant en place des cadres stratégiques pour une meilleure gestion des mers et océans dans leur ZEE. Cependant, de nombreux obstacles se dressent encore pour une gestion intégrée des océans plus efficace. »*

La France, contrainte par des lourdeurs administratives et ses facteurs culturels propres, peut faire le même constat. Elle aussi répugne à remettre en cause des modèles anciens en prenant de nouveaux risques au profit de schémas innovants. Elle est pourtant forte de ses grandes entreprises du secteur et du potentiel des territoires d’Outre-mer. Elle est forte d'instituts de recherche très performants dont les travaux permettent de découvrir cet espace encore très largement inconnu que sont les Océans. Mais leurs travaux sont trop confidentiels. Ils peinent à convaincre et à séduire de nouveaux acteurs.

La perspective des élections présidentielle 2017 permet de proposer aux futurs candidats des axes de réformes pour relancer l'économie maritime et pour ne passer à coté de ce potentiel de croissance, véritable « planche de salut » pour la France selon les auteurs du rapport sénatorial sur la maritimisation (A Trillard, J Lorgeoux, juillet 2012)

# 2. Méthodologie de cette étude

Plutôt que d'analyser chacun des secteurs de l’économie maritime l'étude privilégie une approche transverse. Ce type d'approche révèle la grande interdépendance et les fortes interactions entre les secteurs de l'économie maritime. La bonne connaissance mutuelle des différents secteurs du maritime et la bonne maîtrise des interactions est un facteur clé pour le développement de l'économie maritime.

Pour cela il faut assurer une cohérence entre les actions et initiatives privées et celles de l’Etat. Il faut poursuivre l'action de décloisonnement des acteurs historiques et même faire partager cette connaissance de l'économie maritime à de nombreux autres acteurs concernés de près ou de loin par le développement de l'économie maritime afin de constituer des filières industrielles françaises d’excellence au niveau international par exemple dans les EMR, les transports, les industries navales et les ressources minérales, la biodiversité marine et le tourisme.

Cette étude identifie cinq facteurs clés tous nécessaires pour permettre que des projets maritimes, quel que soit leur secteur, puissent émerger et se développer.

# 3. Les cinq facteurs clés

Le développement d'un grand projet ou d'une filière porteuse d'activité économique d'emplois pour le France nécessite plusieurs facteurs détaillés ci dessous. L'existence de l'ensemble de ces cinq facteurs est généralement nécessaire pour l'aboutissement de projets. Cette analyse ne peut prétendre à l'exhaustivité mais les exemples sont malheureusement nombreux de projets abandonnés par défaut d'un seul de ces facteurs.

Pour qu'un projet aboutisse il faut (au moins) :

* maîtriser une technologie aboutie
* disposer d'un modèle économique attractif
* organiser une gouvernance efficace et adaptée au projet ou à la filières
* disposer d'un cadre juridique clair et stable
* disposer d'une ressource humaine suffisante et qualifiée.

L'analyse des ces facteurs clés permettra d'identifier quelles actions proposer aux candidats à la prochaine élection présidentielle pour soutenir ou relancer l'économie maritime.

3.1. maîtriser une technologie aboutie

La maîtrise d'une technologie aboutie est un préalable essentiel à tout nouveau projet ou à toute perspective de développement d'un nouveau secteur. L'éolien off-shore, ou l'hydrolien ne se développeront complètement que si les techniques d'installation, de positionnement, de raccordement sous marin, d'accès sécurisé aux plate formes sont maîtrisées. Les perspectives de développement de l'exploitation minière par grand fond apparaissent car Technip fait la preuve de la maîtrise des technologies nécessaires à cette industrie émergente. La France et première productrice d'alevins car elle a été la première à mettre au point les technologies nécessaires à cette activité.

Si les industriels développent souvent eux même les technologies nécessaires l'Etat a un rôle essentiel pour soutenir la recherche fondamentale et la recherche appliquée. Pour le domaine maritime, les organismes de recherche comme l'IFREMER et le SHOM méritent un soutien attentif et d'être orientés pour que leurs travaux contribuent à la découverte ou le développement de technologies adaptées aux besoins du maritime.

Le 29 juin dernier, Emmanuel Macron, Ministre de l’Economie, de l’Industrie et du Numérique  a récompensé 6 entreprises de la chimie lors de la cérémonie du Prix Pierre Potier à Bercy. L’une des entreprises gagnantes est une start-up Algo®Paint qui a mis au point une peinture écologique à base d’algues d’origine marine. Ce succès est en particulier du au soutien apporté à cette société par le pôle de compétitivité Mer. Plusieurs pôles de compétitivité permettent l'aboutissement de projets liés au maritime (Pôle Mer, pôle Aquimer, pôle Trimatec...). L'action des Pôles de compétitivité a été déterminant dans le domaine maritime. Les pôles mer recensent actuellement plus de xxx projets pour xxx Me. Acteurs majeurs d'une dynamique de décloisonnement des acteurs économique du maritime, l'action des Poles doit être encore plus soutenu.

Le financement des projets identifiés par les pôles de compétitivité est assuré par FUI (Fond Unique Interministériel). Les gestionnaires de ces fond ainsi que les acteurs des décisions de participation mériteraient une sensibilisation à l'économie maritime et de rencontrer les acteurs de ce milieu pour mieux l'appréhender.

3.2, – disposer d'un modèle économique attractif

Un modèle économique attractif est une condition indispensable pour permettre aux investisseurs de participer au projet. Le modèle économique est souvent propre à chaque secteur ou à chaque activité :

- le prix de rachat garanti est une condition essentielle pour poursuivre les programmes eoliens off-shore

- le financement européen, garanties financières par la BPI, aide et exonérations contribuent au renouvellement de la flotte de pêche

- l'exonération de charges sociales (net-wage) instauré par la récente loi pour l’économie bleue (Loi Leroy) soutien les inscriptions de navires sous pavillon français

Il faut donc instaurer des mécanismes pour que les bénéficiaires de l’économie bleue contribuent à sa pérennité. Déjà des territoires littoraux se mobilisent en favorisant le tourisme durable, en évitant la concurrence avec ceux qui vivent de la mer, en changeant la logique de concurrence et logique de complémentarité dynamique. Ainsi le projet ODYSEA vise à développer des destinations d’excellence en connectant le port et la cité portuaire à l’arrière-pays, en créant une synergie Mer & Terre basé sur des thématiques d’escales et les nouvelles technologies.

Un concept de financement bleu innovant tel que les crédits carbone bleu est à développer pour servir à la préservation ou à la restauration des écosystèmes et délimiter des zones intéressantes pour y mener des activités scientifiques.

Cependant, il faut sécuriser le parcours de l’investisseur et créer la confiance, base essentielle de la décision d’investir. Selon leur ampleur, un projet ou une nouvelle filière peut nécessiter un soutien économique de plus ou moins longue échéance. Ainsi le prix de rachat de l'électricité est fixé par filière de production, pour une durée donnée et tient parfois compte des particularités locales. Il sera pourtant important pour l'investisseur d'avoir un engagement stable dans une durée suffisante au regard de son investissement. Pour les projets majeurs, et de longue durée, l'investisseur ne s'engagera que s'il a confiance dans l'engagement et dans son respect sur le long terme.

Pour chaque projet et chaque filière, si une action de soutien financier s'avère nécessaire, il doit être mis en place dans un soucis d'efficacité. Il n'agira dans toute sa portée que si l'état regagne la confiance des investisseurs par la qualité de ses réformes et leur durabilité.

Un concept de financement bleu innovant tel que les crédits carbone bleu pourrait-être développé pour contribuer au financement des projets innovants tout en servant à la préservation ou à la restauration des écosystèmes.

3.3. organiser une gouvernance efficace et adaptée au projet ou à la filières

L'échec du terminal multimodale du Havre a montré les risques d'une gouvernance portuaire qui n'associait pas les acteurs économiques et les investisseurs aux choix stratégiques du port. L'adoption de la loi Leroy donne plus de poids aux investisseurs constituant une commission des investissements au sein du conseil de développement de ces grands ports maritimes. Cette commission comprend deux collèges égaux en voix : un collège des investisseurs publics et un collège des investisseurs privés.

Au niveau ministériel, la gouvernance de l'économie maritime est assurée par plusieurs ministères sous la coordination du Secrétariat général de la mer relevant du premier ministre. Le fonctionnement de cette structure de gouvernance a parfois montré ses limites. En effet, le SG Mer ne dispose pas des ressources nécessaires à son fonctionnement et dépend des ressources allouées par les différents ministères qu'il est chargé de coordonner.

Une gouvernance de projet claire et bien structurée est tout à fait nécessaire.

Au niveau gouvernemental, le rôle du SG Mer devrait être redéfini pour lui confier la mission d'animer et de coordonner le développement de l'économie maritime, transverse à plusieurs ministères. Le nouveau SGMer doit être doté de ressources propres et avoir des responsabilités accrues pour la coordination des actions de développement de l'économie maritime tant en métropole qu'outre-mer.

3.4. **(Patrick Vabre )** disposer d'un cadre juridique clair et stable

Pour aboutir les grands projets doivent nécessairement s'inscrire dans un cadre juridique clair et stable.

Dans le domaine maritime, et en particulier à l'interface terre/mer, les grand projets sont confrontés à des cadres juridiques juxtaposés, parfois superposés compliqués à cerner en particulier aux interfaces.

Au large, le partage de l'usage de la mer entre les activités traditionnelles (pêche, route maritimes, extraction..) et les activités nouvelles (Eoliennes, hydroliennes et leurs réseaux, fermes aquacoles,...) est très complexe. Les efforts de ces dernières années pour clarifier cet usage partagé de l'espace maritime en application de la directive 2014/89/UE du 23 juillet 2014 progresse rapidement et permettra de clarifier le cadre juridique des nouveaux projets et des nouvelles activités en mer.

La déclinaison juridique des travaux sur la gestion partagée de l'espace maritime reste une urgence.

Le processus de développement d'un projet passe généralement pas la phase de consultation, d’enquête publique et de purge des différents recours possible. Cette phase peut considérablement retarder le démarrage d'un projet et présente des risques importants qui dissuadent les investisseurs. au point de parfois le faire abandonner.

*+ améliorer le traitement des recours en en les purgeant avant l'appel d'offre comme en Allemagne (à creuser) ;*

*+ ou en réduisant la possibilité de bloquer les projets par des associations non représentatives (proposer des exemples de critères de représentativité).*

3.5. Disposer d'une ressource humaine suffisante et qualifiée

Depuis la révolution industrielle, les métiers qui existaient au début de chaque siècle avaient disparu à sa fin et de nouveaux métiers avaient été créés au centuple dans cette même période.

La téléphonie, l’informatique, l’internet en démontrent la preuve.

De même que dans un cœur de métier, les personnes doivent se former tout au long de leurs vies, on constate que dans le secteur privé, chacun changera en moyenne 3 fois de métier au cours de sa vie active.

La mer n’a livré que 5% de ses secrets et il est justifié d’imaginer le potentiel qu’elle peut offrir en termes de ressources et de croissance à condition que l’homme, qui est au centre de l’aventure, sache l’exploiter dans le respect de sa conservation. Ainsi l’économie de la mer, qui n’en est qu’à ses balbutiements, peut être un vecteur majeur de la croissance.

Partant du principe que la clé de la réussite s’appuie sur le triptyque « des hommes, des idées et de l’argent » un investissement important des pouvoirs publics doit être mis en place pour recruter et former du personnel répondant aux besoins de l'économie maritime.

Ce recrutement peut s’articuler en plusieurs domaines en s’adressant par exemple à des jeunes qui auront choisi la pratique de l’alternance conjuguant ainsi formations théorique et pratique. Ce peut être aussi une opportunité dans le cadre de reconversion qui serait proposée à des personnes motivées par la volonté de servir le fait maritime.

Aujourd’hui, la main d’oeuvre qualifié n’est pas en quantité suffisante pour répondre à ce challenge qui, au vu des besoins, offrira à ces nouveaux pionniers une quasi certitude de trouver et conserver un emploi durable compte tenu des réserves marines à exploiter au cours des siècles prochains dans le respect de leur conservation et de son renouvellement tant sur la faune que sur la flore.

Depuis 2012, un effort conséquent a été réaliser pour introduire la mer dans les programmes d'enseignement du lycée et maintenant du collège. Ces réformes, qui contribuent à mieux faire connaître les débouchés de l'économie maritime, méritent d'être poursuivis dans l'enseignement supérieur. La poursuite de ce programme prendra du temps, la France a du retard à rattraper ce qui est paradoxal avec sa superficie maritime (la deuxième au monde). C’est aussi vital pour la sécurité de notre espace maritime et de nos intérêts économiques voire stratégiques car la nature ayant horreur du vide, si ce n’est pas la France qui exploite ses richesses, d’autres nations n’hésiteront pas à s’en approprier.

Au delà de l'enseignement, les cadres et dirigeants français n'ont pas toujours une bonne perception du maritime et de son potentiel. Le milieu maritime peut avoir ses codes et des habitudes professionnelles issues du milieu dans lequel ils évoluent ce qui peut dérouter et et créer des incompréhensions pour les acteurs économiques non avertis. C'est pourquoi un institut mériterait d'être créé sous l'autorité du premier ministre ou du SGMer pour intervenir dans le domaine de la formation, des études, de la recherche, de la veille et de l’analyse stratégique en matière d'économie maritime.

4. (**Simeon Monrose**) Conclusion

Reprendre les propositions du texte et synthétiser une proposition supplémentaire :

Poursuivre l'effort d'éducation

L‘économie maritime voyant se développer actuellement de nombreuses technologies nouvelles, la France ne doit pas rater la transition vers cette nouvelle économie bleue comme ce fut le cas pour la transition des télécoms ou elle était en pointe vers internet pour lequel elle n’a pas manifesté d’intérêt assez vite et qui s’est développé ailleurs.

Les acteurs maritimes attendent des pouvoirs publics :

* Un grand programme de recherche scientifique, sans tabous, pour la connaissance de la biodiversité marine
* La reconnaissance de l’Océan dans la vie quotidienne de l’homme
* Une coordination institutionnalisée des actions maritimes
* Une gestion de la transition en cours vers l’économie bleue à considérer comme une priorité politique car la pérennité de la planète dépend de la santé de l’océan

Les politiques doivent apporter un élément stratégique qui manque encore c’est-à-dire une vision ,la définition d’une grande politique maritime de notre pays,avec un ministre dédié, pour permettre des actions dans la durée et mobiliser les forces vives maritimes vers un objectif commun qui est d’adopter un modèle économique durable ,créateur de filières de valorisation et d’emploi comportant des dispositifs fiscaux et réglementaires pour renouveler et moderniser les flottes de commerce ,renforcer la compétitivité des ports et permettre le développement des EMR et des autres filières de l’ économie maritime .

La loi LEROY a identifié les besoins, les blocages, les freins les opportunités et les perspectives d’un milieu demandeur dans toutes ses composantes : l’économie bleue est donc maintenant officiellement reconnue et le vent du large est prêt à se lever sur nos instances politiques à condition qu’elles fassent preuve d’une ferme volonté de se laisser porter par lui.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Secteur | Entreprise française leader | Type d'activité | Rang mondial | source |
| Energie |  |  |  |  |
| Off Shore pétrolier | Total |  |  |  |
| Ingénierie off shore | Technip |  |  |  |
| Recherche off shore | CGG | sismique |  |  |
| Services off-shore | Bourbon |  |  |  |
| Energies nouvelles |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| Ressources minières |  |  |  |  |
| Connaissance milieu marin | IFREMER |  |  |  |
| Techno minière Off Shore | TECHNIP |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| Ressource halieutique |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| Aquaculure |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| Biotechnologies marines |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| Construction de navires |  |  |  |  |
|  | DCNS |  |  |  |
|  | STX |  |  |  |
|  | Beneteau |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| Transport maritime |  |  |  |  |
|  | CMA GCM |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| Exploitation portuaire |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |