



PREMIER MINISTRE



Décembre 2006

Une ambition maritime pour la France

RÉSUMÉ STRATÉGIQUE

*Rapport du Groupe POSÉIDON
"Politique maritime de la France"*

Rapports et documents



> Une ambition maritime pour la France

Résumé stratégique du rapport du Groupe POSÉIDON « Politique maritime de la France »

Décembre 2006

Groupe de travail « Politique maritime de la France » (POSÉIDON) :

Rapporteurs : Jean-Luc PUJOL (Centre d'analyse stratégique)

Gilbert Le LANN (Secrétariat général de la mer)

***Éric BANEL (ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer /
Affaires maritimes)***

Coordinateur : Philippe HIRTZMAN (Centre d'analyse stratégique)

Sommaire

1. Pourquoi une politique maritime de la France ?	3
• <i>1.1. D'importants atouts historiques mais une situation actuelle contrastée</i>	<i>3</i>
La France dispose d'atouts et de références maritimes incontestables	3
La position maritime française présente cependant de nombreux points de fragilité	4
• <i>1.2. Une dimension renouvelée</i>	<i>5</i>
• <i>1.3. Pourquoi une politique maritime intégrée ?</i>	<i>6</i>
2. Une ambition nationale pour préparer l'avenir	7
• <i>2.1. Une vision d'avenir</i>	<i>7</i>
• <i>2.2. Quelles traductions concrètes pour cette ambition maritime ?</i>	<i>7</i>
• <i>2.3. Les fondamentaux</i>	<i>9</i>
La stabilité des règles du jeu	9
Le réalisme budgétaire	9
L'intégration	10
3. Les principales recommandations de politique publique	11
• <i>3.1. Deux champs d'action préalables à renforcer</i>	<i>11</i>
La sécurité et la sûreté maritimes	11
La connaissance du milieu	12
• <i>3.2. Trois grandes propositions fédératrices</i>	<i>14</i>
Lancer un grand programme technologique et industriel autour de la valorisation des profondeurs océaniques	14
Améliorer le dispositif de gestion des affaires de la mer	16
Ancrer l'avenir maritime dans l'Europe	18
• <i>3.3. Une mesure d'accompagnement indispensable : améliorer la formation aux métiers de la mer</i>	<i>20</i>
4. Un signal politique fort pour l'avenir	21

Avertissement : Ce résumé stratégique reprend les principales orientations et recommandations issues des travaux du groupe « Poséidon ». Le rapport principal, pour sa part, apporte les éléments de connaissance qui ont alimenté la réflexion du groupe dans une approche enjeux / forces / faiblesses de la France.

1. Pourquoi une politique maritime de la France ?

1.1. D'importants atouts historiques mais une situation actuelle contrastée

Même si elle n'en a pas toujours conscience, la France est une nation maritime. Elle l'a été à toutes les périodes de son histoire. La vie maritime a profondément marqué l'économie, la culture et le patrimoine du pays ; ses empreintes civiles et militaires sont profondes et durables.

Elle n'a cependant pas toujours été **une puissance maritime**. Le pays ne l'a jamais été spontanément (il suffit de comparer les compagnies coloniales hollandaises et britanniques et les nôtres) et n'a eu d'ambition maritime que pour autant que ses rois en avaient ; contrairement aux monarchies ibériques, les monarchies françaises n'ont pas eu de constance en ce domaine ou n'ont pas trouvé les relais utiles et **pérennes**. La France a souvent tourné le dos à la mer et les investissements structurants des royaumes ont presque toujours été malheureux : la réussite du Havre ne compense qu'à peine les échecs de Rochefort ou, jadis, d'Aigues-Mortes, etc.

Les Français sont pourtant attachés à la mer : tourisme littoral, villégiature, plaisance, grandes compétitions nautiques, rassemblements de navires anciens suscitent un réel engouement ; ceci ne suffit toutefois pas à mobiliser leur intérêt profond sur ses enjeux économiques et sur la fragilité du patrimoine naturel. L'émotion en période de crise (accidents de navires, grandes pollutions marines, immigration clandestine, etc.) est éphémère.

► *La France dispose d'atouts et de références maritimes incontestables*

Grâce à l'Outre-mer, avec onze millions de kilomètres carrés de zone économique exclusive (ZEE), la France dispose du deuxième espace maritime mondial, après celui des États-Unis. Dans le seul secteur stratégique de l'océan Indien, les zones sous juridiction française s'étalent sur une surface huit fois plus grande que celle de la métropole.

Cet immense espace maritime, réparti dans tous les océans, dote également la France d'une grande richesse en matière de biodiversité marine, ce qui constitue à la fois un atout et une responsabilité.

Une valeur ajoutée de près de 19 milliards d'euros et un effectif d'environ 500 000 emplois équivalents-temps plein (dont 320 000 emplois directs) caractérisent le poids de l'économie maritime française en 2003 :

- *Les services maritimes financiers* (assurance et banque) *et entreprises* (fourniture de services et d'équipements pétroliers et gaziers dans les domaines de l'exploration-production, du secteur offshore, de la pose de canalisations, etc.) sont très présents sur les marchés internationaux : de nombreuses entreprises françaises technologiquement en pointe affichent des performances remarquables, le secteur parapétrolier français est le deuxième exportateur mondial après le secteur américain et, à titre d'exemple, la Compagnie générale de géophysique, avec l'acquisition récente de VERITAS, peut compter sur la première flotte sismique mondiale. Fort d'une productivité élevée, le parapétrolier offshore ne pèse que pour 5 % des emplois maritimes mais contribue pour 9,5 % de la valeur ajoutée maritime.
- *Les armements français*, malgré une évolution fluctuante de la demande de transport maritime, actuellement à la reprise, enregistrent des résultats régulièrement positifs sur des positions mondiales de premier plan (le groupe CMA CGM est depuis 2005 le troisième groupe maritime mondial de transport par conteneurs) ; les effectifs du transport maritime français, branche actuellement en croissance soutenue, constituent le deuxième poste d'emplois maritimes avec environ 13,5 % du total.

- *L'industrie nautique de plaisance* affiche une santé florissante en ayant triplé en huit ans une production exportée pour plus de 60 %, essentiellement vers l'Europe (avec un leader mondial, le groupe Bénéteau).
- *La construction navale*, qui se situe dans les premiers rangs mondiaux, tire de beaux succès, certes cycliques, sur le marché clef des paquebots de croisière, de réalisation complexe et difficile.
- *L'industrie française du naval militaire* occupe la première place en Europe ; DCN est en particulier le premier intégrateur de systèmes navals au plan européen.
- *Le tourisme littoral*, représente près de la moitié de cette économie maritime (47 %), tant en production (près de 9 milliards d'euros de valeur ajoutée) qu'en emplois (environ 237 000).
- *La recherche française* occupe des positions fortes sur certains créneaux scientifiques, en particulier dans certains domaines de la recherche marine et en matière d'océanographie opérationnelle ; fortement diversifié, l'effort de recherche est porté par plusieurs organismes aux spécialités très différentes et mondialement reconnus, lesquels contribuent régulièrement à des programmes d'envergure européenne, voire mondiale (IFREMER, CNRS/universités, SHOM, IRD, Institut Paul-Émile-Victor).
- Enfin *la Marine nationale*, qui fournit l'essentiel des effectifs du secteur public maritime (environ 12 % des emplois maritimes français), occupe une place visible et respectée sur les mers du monde entier.

► *La position maritime française présente cependant de nombreux points de fragilité*

L'évolution du contexte mondial, la pression de la concurrence et les contraintes croissantes de gestion des ressources rendent de plus en plus apparents certains éléments de fragilité :

- *La flotte de commerce sous pavillon français* n'est que la 27^e mondiale en capacité : quoiqu'en légère augmentation depuis 2003-2004, elle ne comprend plus que quelque 210 navires de plus de 100 tonnes de jauge brute, contre près de 800 en 1962 et 515 en 1975 — pour l'essentiel des pétroliers, des transbordeurs, des cargos et des rouliers. Une des causes de cette situation est la difficulté de disposer en France d'une politique globale de soutien à la compétitivité du pavillon national : le nouveau Registre international français (RIF), substitué en mai 2005 à l'ancien registre des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), crée des conditions plus favorables d'immatriculation des navires de commerce au long cours et de cabotage international ; mais ce nouveau régime ne sera vraiment attractif pour les entreprises qu'au prix de dispositions sociales et fiscales plus avantageuses, qui permettent aux armements d'investir sous pavillon national dans des conditions de compétitivité comparables à celles de leurs concurrents européens et internationaux. En particulier le pavillon français est en péril si à très court terme le RIF n'est pas assorti d'un dispositif fiscal de soutien à l'investissement approprié et pérenne (GIE fiscal ou dispositif équivalent).
- *La marine marchande a vu fondre ses emplois français*. Certes la diminution de l'emploi dans ce secteur est un phénomène international ; l'effectif des navigants en France a cependant diminué de 43 000 au début des années 1960 à moins de 10 000 aujourd'hui avec un poids dominant (2/3) du transport des passagers et des activités portuaires.
- La part des *chantiers navals français* dans la construction des navires standards (porte-conteneurs, vraquiers, pétroliers, méthaniers) est aujourd'hui faible, dans un marché mondial pourtant dynamique. Le secteur des méthaniers, dans lequel les chantiers français ont été des pionniers et disposaient d'un savoir-faire reconnu, est exemplaire. Les conditions de concurrence, modifiées par les différents dispositifs de soutien nationaux, jouent ici un rôle déterminant.
- *La pêche* est à l'heure des choix ; l'évolution des effectifs de la pêche française est fortement liée à la réduction des capacités de capture (- 37 % de navires entre 1990 et 2004) et de production. Un nombre important de stocks de poisson atteint les limites biologiques raisonnables et la politique communautaire de la pêche (PCP) peine à intégrer l'ensemble des dimensions économiques, sociales et environnementales. Les perspectives de développement de l'aquaculture marine, crucial pour assurer partiellement le relais, se heurtent à des contextes réglementaire et politique encore difficiles.
- *Le littoral*, très sollicité, est en voie de saturation. Il est devenu indispensable de penser tout aménagement (constructions résidentielle et hôtelière, capacité d'accueil des ports de plaisance, etc.) dans une logique de gestion intégrée. Par exemple, la faible disponibilité en anneaux dans les ports de plaisance du littoral français et la difficulté de concilier de nombreux usages limitent les possibilités d'expansion d'une construction de plaisance pourtant en pointe mais heureusement fortement exportatrice. La rapide mutation des équilibres sociaux, écologiques et culturels menace l'offre touristique.

Enfin le renchérissement inéluctable de **l'énergie** sur le long terme suscite incertitude, donc inquiétude.

Les professionnels de la vie maritime sont pleinement conscients de ces éléments de fragilité. Ils savent qu'il n'y a pas d'avantages acquis de manière définitive et qu'ils doivent améliorer sans cesse leur compétitivité notamment par l'innovation.

C'est la condition première pour que la France maintienne son rang de nation maritime.

1.2. Une dimension renouvelée

L'heure est sans doute venue de porter une attention renouvelée aux enjeux et aux promesses de la mer en ce début du XXI^{ème} siècle.

Les atouts de la France maritime, longtemps occultés par une sympathique nostalgie et un tropisme continental rassurant, prennent un relief nouveau à l'aune des évolutions majeures de ces deux dernières décennies : **mondialisation de l'économie** et « explosion » des échanges commerciaux ; prise de conscience de la sensibilité et de la vulnérabilité d'un **patrimoine de l'humanité** porteur de grandes richesses, de grands équilibres écologiques et d'espérances économiques ; généralisation des technologies électroniques et domination de **la société de l'information** ; émergence massive de **nouveaux acteurs économiques** (Asie) ; interconnexion croissante **des contextes géopolitiques** ; apparition de risques réels en matière de **terrorisme** et de **piraterie** ; plus récemment, appropriation des impératifs de **développement durable** inspirés notamment par la raréfaction de certaines ressources naturelles et par la nécessaire adaptation au changement climatique (effet de serre).

Sur ce dernier thème, la controverse sur le rôle régulateur des océans, les débats sur l'inversion des courants, les perspectives d'élévation du niveau des mers, d'augmentation de l'érosion côtière, d'augmentation de la force et de la fréquence des événements météorologiques extrêmes, l'évolution de la biodiversité constituent autant d'enjeux majeurs de long terme.

Les perspectives de constitution d'une **Europe politique**, dépassant les ambitions d'une communauté purement économique et cherchant sa voie entre approfondissement et élargissement, ajoutent enfin une dimension originale et sans doute porteuse dans la vision que l'on peut avoir aujourd'hui en France des enjeux maritimes.

Tous ces éléments donnent **une dimension nouvelle à la mer** et entraînent un véritable changement d'échelle. D'une certaine manière, la mer est, pour le meilleur et pour le pire, encore un large **espace de liberté économique et juridique**, alors même qu'on en a une connaissance très partielle (« la mer, cette grande inconnue ») : alors que les océans couvrent 71 % de la surface de la planète et renfermeraient, selon certains, 80 % de sa biodiversité, on connaît mieux l'espace que l'eau qui nous entoure et la vie qu'elle héberge.

La prise de conscience émerge dès lors que cet espace de liberté, aussi espace de lutte économique, peut être mieux maîtrisé et valorisé et devenir source d'**opportunités insoupçonnées** : la conviction profonde et partagée du groupe de travail réuni depuis octobre 2005 dans le cadre de la mission « POSÉIDON » est que le moment est venu de réfléchir aux conditions à réunir pour créer ces opportunités en tirant le meilleur parti d'un certain nombre de convergences inédites (mondialisation, Europe, énergie, développement durable) et en proposant au pouvoir politique **les éléments d'une véritable politique maritime** : « la mer, avenir de la terre » et « la mer, source d'une nouvelle modernité », telles pourraient être les deux expressions phares d'une nouvelle ambition politique en ce début de siècle, comme ont pu l'être en leur temps la reconstruction de la France d'après-guerre, le programme électronucléaire ou l'aventure spatiale.

1.3. Pourquoi une politique maritime intégrée ?

Les gouvernements ont bien sûr toujours cherché à traiter, notamment au cours de la seconde moitié du XX^{ème} siècle, les problèmes maritimes par des politiques publiques adaptées ; mais l'ampleur du champ d'action dans un domaine d'intervention très vaste, souvent mythifié (courses autour du monde et grands exploits sportifs), sans doute peu « unifiant », multiforme (surface des océans, fonds sous-marins, littoral) et aux multiples composantes (politique, scientifique, économique, industrielle, sociale, militaire, diplomatique, etc.) a favorisé **les politiques « sectorielles »** sans prendre en compte la nécessité d'**une intégration** des démarches et d'**une coordination** suffisante des actions publiques. Le **cloisonnement** des interventions ministérielles et territoriales a, en l'absence de vision d'ensemble, certainement affaibli l'efficacité globale de l'action conjointe de l'État et des collectivités locales.

Le manque de visibilité de certaines politiques, certaines incohérences de l'action publique, la multiplication des conflits d'intérêt et d'usage, notamment en zone littorale, sont périodiquement relevés, encore récemment par la Cour des comptes pour les ports français.

Tout ceci milite fortement pour une initiative visant à revisiter les politiques publiques : la nature même des enjeux liés au développement durable de l'économie maritime impose de **rechercher, par une synergie accrue, le meilleur parti de l'apport actuel et futur de la mer à l'économie et à la croissance nationales.**

Tous les acteurs et partenaires du monde maritime doivent se retrouver dans cette exigence et y adhérer (par exemple au travers du cluster) si l'on veut que les propositions présentées dans le présent rapport soient crédibles et susceptibles d'intéresser les décideurs politiques. Cette mise en perspective d'**une politique maritime intégrée** pour la France fait parfaitement écho à la demande exprimée par le Premier ministre en octobre 2005.

2. Une ambition nationale pour préparer l'avenir

2.1. Une vision d'avenir

Le groupe de travail s'est très vite accordé sur l'importance et la nécessité de dessiner, ne fût-ce qu'à grands traits, **une vision d'avenir pour la mer, porteuse d'une ambition nationale.**

Cette vision se décline autour de quatre éléments-clefs identifiés au cours des travaux :

- le renforcement de **la sûreté** et de **la sécurité** des activités en mer,
- l'amélioration de **la connaissance** du monde marin,
- la contribution du monde maritime à **l'économie**, à **la croissance** et à **l'emploi** notamment par l'innovation et la compétitivité,
- **la protection et la mise en valeur du patrimoine maritime naturel** de la France.

Les deux premiers éléments répondent d'une part au constat que tout effort et tout développement est voué à l'échec si la mer n'est *ni sûre ni sécurisée*, d'autre part à la nécessité d'explorer ce monde inconnu, porteur de richesses et d'enjeux majeurs pour l'avenir.

Les deux derniers lient directement l'affirmation et la conduite d'une ambition maritime crédible et pérenne à la notion de *développement durable*, particulièrement dans un milieu à forte inertie et qui conserve la mémoire des agressions dont il est l'objet (surexploitation, pollutions marines et telluriques, etc.).

La vision maritime proposée s'inscrit dans l'expression de la double volonté suivante :

S'affirmer sur le plan maritime, c'est exprimer la volonté que la France prenne une part active à l'évolution positive du monde maritime, monde global par nature. C'est aussi manifester sa volonté d'y défendre ses intérêts – voire d'y conquérir des positions – tout en participant à la conservation d'un des patrimoines majeurs de l'humanité.

Cette volonté peut s'exprimer par le choix d'opportunités économiques judicieusement identifiées et en incitant l'Europe à se tourner davantage vers la mer.

2.2. Quelles traductions concrètes pour cette ambition maritime ?

Les recommandations suivantes ont été formulées par le groupe de travail :

- **prise en compte systématique de la dimension maritime dans les politiques publiques** et dans les processus de décisions parlementaires et gouvernementales. La prise en compte de cette dimension pourrait prendre appui sur *la généralisation des études d'impact préalables* des projets législatifs et réglementaires, mesure déjà expérimentée par le gouvernement et qu'il

conviendrait d'étendre explicitement à l'évaluation des incidences des actions proposées sur les aspects économiques, sociaux et environnementaux de la vie maritime ;

- **recherche de complémentarités entre politique maritime et politiques terrestres** : c'est là une condition importante de réussite dans la mesure où l'impératif d'intégration porte autant sur l'intégration « verticale » (synergie entre acteurs de différents niveaux) que sur l'intégration « horizontale » (complémentarité entre politiques sectorielles ou territoriales de tous ordres). Il faut « faire parler l'océan » à tous et s'attacher à provoquer des « externalités positives » dans de multiples politiques publiques même sans lien direct apparent avec la mer. Pour atteindre ce but, la mise en place d'une enceinte d'expertise, de réflexion et de proposition est recommandée pour veiller, sans interférer directement avec les centres de décision normaux, à l'expression de cette complémentarité et pour porter une vision intégrée de tous les enjeux constitutifs de la vie littorale et maritime ;
- **mobilisation éclairée de tous les acteurs** : État (en lien avec et au travers de l'Europe), Régions, acteurs économiques, société civile, en un mot la Nation toute entière, naturellement en prenant en compte les éléments de contexte supranationaux (instances internationales) et les « coordinations » spontanées (Conférence des régions périphériques maritimes, etc.). Ces acteurs — à commencer par l'État habitué à l'action régaliennne — doivent en outre prendre conscience des perspectives de bouleversement de leur rôle dans un contexte radicalement différent de celui observé il y a à peine quelques décennies : domination de la concurrence sur le plan mondial (construction navale, armements, ports, tourisme, etc.), banalisation de nouveaux modes d'exploitation, relations partenariales public-privé, consolidation politique du fait régional, etc. ;
- **renforcement de la concertation et de la responsabilité locales** : partant du constat qu'il y a difficulté croissante à concilier les multiples usages de l'espace maritime comme les intérêts souvent divergents de ceux qui y vivent ou en vivent, l'adhésion de la majorité des acteurs de terrain et des citoyens passe inévitablement par une *décentralisation* nouvelle de certaines décisions reconnues d'envergure locale ou régionale, par le développement d'*enquêtes publiques* soignées, par la mise en place éventuelle de *nouveaux modes de concertation locale* ;
- **prise en compte du fait européen** : il est fait le constat que les problèmes de la mer sont souvent par nature des questions européennes et qu'ils doivent se traiter dans ce cadre ; *l'implication de la France dans le processus d'appropriation du fait maritime par l'Union européenne doit donc être claire*, même si elle doit être conduite avec discernement, dans le respect de l'autonomie régaliennne de la France et des principes de subsidiarité.
 - L'Europe est un acteur important de la politique maritime ; c'est un fait (pêche, environnement, sécurité maritime, sûreté, etc.). Elle a vocation à le rester, voire à étendre son champ de compétence.
 - La question se pose de savoir si l'Europe s'occupe effectivement bien de la mer. L'adoption et la publication le 7 juin 2006 par la Commission européenne du Livre vert relatif à la politique maritime de l'Union européenne, soumis pour un an à la consultation des États membres, constitue un cadre particulièrement adapté pour appréhender cette question. Ce Livre vert met en valeur des succès certains (protection de l'environnement), esquisse des domaines en bonne voie (sécurité, transports maritimes, etc.) et pointe des

lacunes et des pistes de progrès (connaissance du milieu, recherche, sûreté, etc.).

- De nouveaux domaines d'intervention s'ouvrent donc à l'Europe. Une prise en charge accrue paraît évidente en ce qui concerne l'échange d'informations (océanographie, etc.), la recherche sur les milieux (biologie, etc.), la sécurité et la sûreté et bien sûr la protection de l'environnement. D'autres perspectives peuvent être mises sur la table dès lors que seraient respectés les principes de subsidiarité : lutte contre l'immigration clandestine, exploitation des ressources non vivantes, démantèlement des navires, etc.

Pour la mer, le niveau européen est pleinement légitime : il complète et relaie l'action de la France qui ne peut être présente et efficace seule sur tous les fronts. L'ambition nationale proposée ne pourra trouver sa pleine dimension qu'**au sein de l'Union européenne** dans laquelle la France a vocation, avec ses partenaires, à être un acteur efficace pour tourner l'Europe vers la mer.

La France doit donc continuer, avec discernement et dans le respect de son autonomie régaliennne, d'être porteuse de propositions constructives en vue de l'adoption éventuelle d'un plan d'action communautaire en 2008, dans le prolongement du Livre vert de juin 2006 et de façon compatible avec le principe de subsidiarité.

Une telle action fournirait sans doute une illustration de l'*Europe des projets* (voir plus loin la proposition de programme fédérateur européen) constitutive d'une dynamique politique dans un domaine qui paraît pouvoir rallier un maximum d'adhésions.

2.3. Les fondamentaux

La crédibilité des recommandations proposées par le groupe de travail suppose la réunion de trois conditions fondamentales.

► *La stabilité des règles du jeu*

Une politique maritime efficace demande stabilité des orientations et effort soutenu. Cette exigence est d'autant plus importante que les recommandations qui pourraient être retenues ne produiront leurs effets qu'à moyen et long termes. Déployer une politique nationale de la mer se fait selon un horizon qui se définit en décennies. Il ne s'agit donc pas seulement de proposer une politique maritime de l'instant mais aussi de préconiser pour **l'État** une posture devant s'inscrire dans la durée, pour peu qu'elle se présente et soit acceptée comme **un véritable enjeu national**.

En d'autres termes, il s'agit de créer une volonté collective autour d'orientations de long terme en plaçant la perspective d'une politique maritime nationale au niveau de celle qui avait historiquement prévalu pour la politique énergétique (programme électronucléaire, exploration pétrolière et gazière), la politique spatiale ou la politique aéronautique.

► *Le réalisme budgétaire*

Il constitue une contrainte forte, dans une situation difficile des finances publiques et dans un contexte d'endettement sévère. Le groupe a conscience qu'une politique ne se construit pas uniquement à partir d'une distribution de ressources supplémentaires, mais doit se faire au travers de la redéfinition du spectre des priorités d'actions publiques ; il s'agit là d'un problème d'**arbitrage** à haut niveau qui est du ressort de la sphère politique et sur lequel le rapport ne cherche qu'à présenter et promouvoir un argumentaire convaincant ; sauf pour un nombre très restreint de propositions, le groupe a privilégié les institutions et les outils

existants pour la mise en œuvre des recommandations, au prix bien sûr de quelques adaptations ou évolutions.

Il reste que l'on connaît mal encore aujourd'hui l'effort national consenti en matière maritime. Cette connaissance est un préalable indispensable à une évaluation sérieuse des politiques maritimes à venir ; des recommandations en ce sens sont formulées ci-après.

► *L'intégration*

Au-delà de la simple compilation de mesures sectorielles prises en compte ou susceptibles de l'être par les initiatives des ministères en charge des multiples domaines concernés, les recommandations du présent rapport sont centrées sur des propositions fédératrices, engageant le long terme, et comportant une part suffisante d'originalité par rapport aux pratiques actuelles.

3. Les principales recommandations de politique publique

Comme il a déjà été indiqué, seules sont reprises dans ce résumé les principales recommandations de politique publique : elles se focalisent sur un nombre limité de champs d'action et de propositions-cadres : deux champs préalables, trois domaines d'intégration politique et un programme minimal de mesures d'accompagnement.

3.1. Deux champs d'action préalables à renforcer

► *La sécurité et la sûreté maritimes*

La sécurité concerne la **prévention des accidents de mer** et le traitement des conséquences de ces accidents (en particulier la sauvegarde des vies humaines, la lutte contre les pollutions marines par des produits pétroliers ou chimiques) ; **la sûreté** vise d'une façon générale la **lutte contre les actions et trafics illicites** (contrebande, trafics de drogue, immigration clandestine, terrorisme, piraterie, etc.).

La sécurité et la sûreté des activités maritimes sont des conditions préalables à l'objectif de création de richesses sur mer comme sur terre, en métropole autant qu'outre-mer.

La sécurité et la sûreté correspondent en effet à des aspirations légitimes des populations mais sont également les conditions nécessaires du développement économique et de l'attractivité des espaces maritimes ; elles représentent aussi un véritable enjeu pour l'approvisionnement, en particulier énergétique, de la France. Dans une économie mondialisée, la France, tant nationalement qu'en coopération, doit affirmer cette **mission régalienn**e en tout temps, sur tous ses territoires et espaces marins et, pour cela, développer des outils adaptés. Le concept français de **sauvegarde maritime** doit pouvoir être promu auprès des autres États membres et bénéficier d'un soutien de l'ensemble des ministères concernés par cette démarche.

Quelques pistes, entre autres, semblent devoir être approfondies ou relancées :

- Sécurité maritime

Des négociations sont en cours au niveau européen en vue de l'adoption d'une série de mesures visant à la renforcer au travers du troisième « paquet législatif » depuis la catastrophe de l'*Erika* en 1999 ; ce « **paquet Erika III** » regroupe la révision de trois textes existants et quatre initiatives nouvelles (contrôle par l'État des ports, suivi du trafic, identification des bateaux, contrôle par l'État du pavillon, responsabilité civile et indemnisation, enquêtes après accident, etc.). La France doit maintenir durablement son soutien à cette action.

Au plan national, **un renforcement des moyens et de l'organisation actuelle** est souhaitable à terme. La charge budgétaire est évidente, mais est à mettre en rapport avec les bénéfices économiques directs escomptés (développement) et avec le coût socio-économique des conséquences des accidents (pertes de vies humaines, pertes de valeur économique, pollutions, perte de la confiance y compris chez les responsables publics). Elle peut être allégée par des partenariats infranationaux (partenariats public-privé, partage des

temps d'intervention sur certains matériels lourds entre administrations, etc.), par des coopérations entre États (*task forces* communes) ou par une mutualisation au plan communautaire de l'acquisition de moyens lourds en matière de remorquage et de lutte anti-pollution de haute mer par exemple (Agence européenne de sécurité maritime - AESM).

À titre d'exemple, on peut citer : le renforcement ou le simple renouvellement de l'équipement en moyens navals ou aériens pour la préfecture maritime Atlantique (Brest), pour les zones de l'océan indien (La Réunion), pour la Polynésie et la Nouvelle-Calédonie ; la création, pour ces deux dernières zones, de deux CROSS (Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) de plein exercice ; poursuite de la modernisation des CROSS.

La mise en œuvre de ces opérations, potentiellement très coûteuses en investissement et en fonctionnement (plusieurs dizaines de millions d'euros par an), suppose un effort budgétaire pluriannuel significatif et n'est acceptable que si elle s'accompagne de solutions originales : implication des collectivités territoriales, généralisation des logiques d'affrètement de navires privés plus performantes que les logiques d'acquisition étatique, mutualisation des moyens lourds de l'État (locations croisées d'heures d'utilisation de certains navires ou moyens aériens appartenant à des administrations différentes), etc.

- Sûreté maritime

Les domaines méditerranéen et atlantique, ainsi que le cas spécifique de l'Outre-mer, soumis à des problèmes majeurs, méritent un effort constant en bénéficiant de l'avènement de la surveillance satellite : immigration clandestine (Mayotte), narcotrafic et trafic d'armes, terrorisme et piraterie (notamment dans l'Océan Indien), etc.

Ces actions doivent s'inscrire dans un cadre de coopération adapté : création d'une *task force* franco-italo-espagnole pérenne en Méditerranée.

Sur le territoire métropolitain, le renforcement de la sûreté portuaire devient une priorité, sur le modèle du port du Havre et prochainement de Calais.

Il s'agit là d'une opération lourde et très complexe portant à la fois sur les dispositifs de sécurisation de l'approche des navires, la surveillance des plans d'eau, la protection du périmètre du port, la surveillance par brigades spécialisées des installations fixes et des navires accostés, le marquage et le suivi des conteneurs, la surveillance des flux de voyageurs, etc. Le financement d'une telle opération (plusieurs dizaines de millions d'euros en investissement ; plusieurs millions d'euros par an en fonctionnement) doit être partagé entre l'établissement public gestionnaire, les exploitants des installations portuaires (adaptation des infrastructures ; suivi des marchandises et des voyageurs) et l'État (police).

► *La connaissance du milieu*

- Connaissance et information scientifiques

La connaissance des mers et des océans contribue à la maîtrise des enjeux économiques, à l'évaluation des potentiels de valorisation mais aussi à l'estimation des limites des écosystèmes. Mise à disposition des acteurs, elle guide la décision et l'action, elle leur ouvre la capacité d'entreprendre.

La nature des enjeux impose de prendre en compte deux évolutions majeures :

- *L'apparition de champs nouveaux d'investigation ou d'approfondissement pour la recherche : gestion intégrée des zones côtières, changement climatique, etc.*

Le premier domaine appelle à l'évidence des développements scientifiques nouveaux (cartographie, sismique, informatique, modélisation, etc.), mais surtout la collecte de données pour alimenter **un dispositif intégré d'information géographique (SIG)** maritime et littoral.

Une mention spéciale doit être faite sur le second sujet : **l'effet de serre** et ses conséquences avérées – risques de désordres climatiques, sanitaires et alimentaires – apparaît comme le plus grand défi que pourrait connaître l'humanité dans les décennies à venir ; or les océans, avec leurs énormes masses d'eau, leurs échanges thermiques et leurs grandes circulations, jouent un rôle considérable dans la régulation climatique : un vaste champ de recherches interdisciplinaires s'ouvre donc aux scientifiques en vue d'expliquer les phénomènes et d'anticiper l'adaptation au changement climatique.

- *La constitution d'un espace européen de la recherche*

Le Livre vert européen énumère un certain nombre de domaines prioritaires à promouvoir en matière de recherche ; la France gagnerait à se positionner sur les thèmes sur lesquels elle peut faire valoir expérience et excellence. À partir de l'espace national de recherche, elle doit se structurer pour se mettre en situation d'être non seulement visible mais porteuse sur le plan européen.

C'est ce que font déjà des professionnels français dans le cadre de la plate-forme technologique WATERBORNE, qui a produit un agenda stratégique pour la recherche en ce qui concerne l'industrie maritime.

La France doit pour ce faire repenser son offre scientifique en favorisant le rapprochement, voire la fusion, des organismes les plus performants pour faciliter les synergies interdisciplinaires et mutualiser les budgets face au renchérissement constant des coûts d'accès aux moyens lourds d'investigation scientifique (IFREMER, composantes civiles des recherches du SHOM, laboratoires universitaires et équipes du CNRS, écoles d'ingénieurs spécialisées, etc.).

- Recherche publique et recherche privée

La création de connaissances est l'un des moteurs de la création de richesses. Le potentiel de la mer apparaît à cet égard inépuisable. **Un soutien public direct et renforcé à la recherche et à l'innovation à vocation maritime** est nécessaire. Il est en effet fondamental que l'État, au prix d'un dispositif partagé d'évaluation, soutienne financièrement les activités privées de recherche dédiées au maritime, particulièrement faibles, car cela a deux effets :

- d'une part, un effet d'accélération des recherches concernant des secteurs cruciaux que la seule recherche privée ne parvient pas à assurer à un niveau suffisant de compétitivité internationale : biotechnologies et énergies renouvelables d'origine marine sont deux secteurs couramment cités comme devant bénéficier d'un soutien fort et prioritaire de la puissance publique (cf. l'exemple britannique sur les énergies marines) ;
- d'autre part, un effet d'entraînement sur la totalité de la recherche industrielle du domaine, comme cela s'est vérifié dans le secteur de l'offshore.

Au niveau national, la nouvelle Agence nationale de la recherche (ANR), en lien avec l'IFREMER, le CNRS et les laboratoires publics et privés spécialisés ainsi que dans le cadre des orientations du 7^e Programme-cadre de recherche et développement (PCRD), doit jouer un rôle majeur dans la définition des priorités et l'animation des programmes ; la procédure d'appels à projets, étendus pour y introduire les spécificités marines ou pour ouvrir des nouveaux programmes dédiés aux sciences et techniques de la mer, paraît bien adaptée à ce type d'encouragement. La mise en place récente des nouveaux outils de partenariat public-privé peut apporter un complément intéressant par le biais de démarches industrielles convergentes.

Au niveau régional, le **pôle de compétitivité « Mer » français** est le cadre le plus naturel pour accueillir ces initiatives : il réunit déjà près de 90 % des acteurs nationaux de la recherche, publique comme privée. Pour ces raisons, ce type d'action doit pouvoir

bénéficiaire du soutien de l'ensemble des professionnels au travers du *Cluster maritime français*.

Sur ces plans, l'insertion harmonieuse dans les objectifs actuels (2000) et rénovés (2008 ?) de la Stratégie de Lisbonne apporte, par ailleurs, un soutien politique pertinent à une montée en régime du thème « mer » dans les grands programmes nationaux et communautaires de recherche.

3.2. Trois grandes propositions fédératrices

► *Lancer un grand programme technologique et industriel autour de la valorisation des profondeurs océaniques*

Des grands programmes mobilisateurs peuvent contribuer à donner corps et à structurer une véritable politique maritime nationale. L'annonce puis la mise en place d'un appel d'offres d'envergure au moins nationale aurait **une valeur symbolique et fédératrice** évidente dans les milieux économiques comme auprès des médias et de l'opinion publique. Il s'agit de tirer le meilleur parti des compétences indéniables des scientifiques et des industriels français, du potentiel d'innovation existant, du savoir-faire et de l'expérience accumulés pour permettre à la France d'occuper ou de conforter des positions de premier plan au niveau mondial dans un nombre limité de domaines où la France est déjà visible. L'idée force est de canaliser ce potentiel en rassemblant les ressources, en organisant les synergies, en structurant l'offre industrielle et en concentrant l'effort public pour éviter le saupoudrage et la dispersion budgétaires. La mobilisation conjointe — aux côtés de l'État, de ses agences et des Régions concernées — de grands groupes industriels et de petites et moyennes entreprises est un impératif majeur pour espérer le succès : la volonté de coopérer de manière prioritaire avec les pôles de compétitivité à vocation maritime doit à cet égard être clairement affirmée.

- Le groupe estime que la thématique de **l'exploration et de la valorisation des profondeurs océaniques** au sens le plus large (connaissance et exploitation responsable de toutes les formes de ressources sous le fond, au fond et dans la colonne d'eau) constitue la piste la plus féconde. La force structurante et mobilisatrice de cette **option d'envergure mondiale** est fondée sur les éléments suivants :
 - forte *expérience* de la France en ce domaine ;
 - *niveau scientifique et technologique élevé*, en rapport notamment avec celui des États-Unis ;
 - nécessité d'un *engagement durable de l'État* compte tenu du terme éloigné des retombées économiques attendues ;
 - *irrigation* de nombreux secteurs par les retombées : monde scientifique (connaissance fine des milieux, océanologie, biodiversité, matériaux), offshore pétrolier et gazier, chimie / biotechnologies / santé (nouvelles molécules), construction navale innovante (navires spécialisés, investigations sous-marines), défense et armement, nouvelles énergies ;
 - opportunité majeure de valoriser l'extraordinaire richesse des eaux sous juridiction des *territoires d'outre-mer* et cohérence avec la démarche EXTRAPLAC (extension des plateaux continentaux estimée à un million de kilomètres carrés en gain de droits souverains) ;
 - *cohérence avec le Livre vert* européen qui prône le développement de la recherche comme élément essentiel de prospérité économique et de protection de l'environnement ;
 - *adhésion assurée des acteurs de l'économie maritime* (scientifiques et chercheurs, industriels offshore, outre-mer, pêcheurs, écologistes, industriels français, militaires, armateurs, armateurs sismiques, etc.) sur une perspective qui touche à leur cœur de métier ;
 - référence à *un inconscient collectif potentiellement très favorable* (saga du commandant Cousteau, épopée de la COMEX, filmographie type *Le grand bleu*, aventure de la conquête de la Lune, image positive de la santé par la mer, etc.).

L'initiative pourrait s'appuyer sur les structures de l'**Agence de l'innovation industrielle (All)** et mobiliser le **pôle « Mer », pôle à vocation mondiale** réunissant deux pôles de compétitivité en Bretagne et en Provence-Alpes-Côte d'azur.

- En complément de ce programme prioritaire, de nombreux autres projets, moins transversaux, ont été identifiés et mis en avant. La liste suivante est bien sûr non limitative :
 - l'exploitation des *énergies marines* au-delà de l'éolien offshore (courants de marée, vagues, courants profonds / hydrolienne, énergie thermique des mers, hydrocarbures non conventionnels, etc.) pourrait concerner notamment : EDF, Total, Alstom, Aker Yards, etc. Il s'agit là d'un projet à très long terme, jugé très porteur par certains, irréaliste par d'autres ; force est de constater que la Grande-Bretagne est en avance sur ce domaine grâce un fort investissement de R & D (exemple : projet de ferme éolienne flottante productrice d'hydrogène liquide) ;
 - le développement de *navires innovants* intégrant les contraintes futures (conception, propulsion et architecture du navire ; bateaux à grande vitesse ; conception de substitution aux double coques ; traitement des rejets et de leurs impacts ; maintenance innovante ; fin de vie, recyclage et démantèlement, etc.) pourrait intéresser DCN, AkerYards / Chantiers de l'Atlantique, les industries nautiques, etc. (exemples : projet de navire de pêche de consommation énergétique divisée par 2 ou d'aménagement plus fonctionnel par généralisation de la miniaturisation des appareils, île flottante, sous-marin de croisière, etc.) ;
 - la conception de *projets portuaires* destinés à faire face à l'augmentation du trafic (terminal d'éclatement / hub flottant pour le *feeder* des conteneurs, terminal d'importation de GNL, port de plaisance flottant, etc.) ;
 - la *cartographie en 3 dimensions* des zones marines sous juridiction française : ce projet pourrait s'appuyer sur toutes les informations acquises dans le cadre de l'exploration du sous-sol de la mer, ainsi que sur les travaux menés depuis de nombreuses années par l'IFREMER, le BRGM, l'IFP et d'autres organismes universitaires ainsi que par le SHOM. Il contribuerait à la mise en place d'un inventaire des ressources minérales et fossiles du sol et du sous-sol de la mer, inventaire dont l'absence handicape fortement les perspectives de valorisation des ressources marines. Un tel inventaire serait susceptible de servir la collecte et la structuration des données utiles pour bien d'autres domaines (navigation, pêche, patrimoine, etc.) ;
 - l'inventaire et la valorisation des *ressources biologiques* de la mer au bénéfice notamment de l'industrie pharmaceutique, de l'agro-alimentaire ou des cosmétiques ; cet inventaire présente l'intérêt de faire nécessairement le lien entre les biotechnologies et la connaissance du fonctionnement des écosystèmes. On aurait ici de fortes synergies possibles. Pourraient donc être associés à un tel projet Sanofi, Rhodia, l'INRA, l'IFREMER, des laboratoires universitaires, en complément d'une politique industrielle d'innovation adaptée avec les PME ;
 - le développement et la fabrication de *moyens d'intervention* en eaux profondes et de *conduite de travaux sous-marins spécialisés* : cette action, pour laquelle la France bénéficie d'une réelle expérience, pourrait bénéficier non seulement aux domaines de l'exploration et de l'exploitation offshore (ressources minières, énergétiques, etc.) mais aussi au traitement des épaves récentes ou dormantes les plus critiques (renflouement, pompage, découpe, etc.). Le projet pourrait concerner des entités comme les acteurs du secteur de l'offshore et de la construction navale, DCN, le CEDRE, l'IFREMER, des armateurs spécialisés comme le Groupe Bourbon, et pourquoi pas l'Agence européenne de sécurité maritime (AESM) elle-même.

Parmi ces projets, le groupe retient tout particulièrement celui, à dominante industrielle marquée, relatif au **développement des technologies innovantes pour les navires futurs** (propulsion propre et économe, hydrodynamique avancée, fin de vie et démantèlement, réduction et traitement des effluents à bord, maintenance préventive et allégée, télédagnostic, etc.). Cette dernière proposition intéresse autant les armateurs et les croisiéristes que les pêcheurs. Elle présente un double avantage : d'une part, de contribuer sans problème à la réalisation du programme fédérateur précédemment proposé, d'autre part, de se prêter à **une valorisation communautaire** en utilisant les réseaux scientifiques et les possibilités de partenariat industriel au-delà des frontières nationales. Ce projet

pourrait de ce fait être avantageusement proposé à la Commission européenne (voir ci-dessous troisième proposition : « Ancrer l'avenir maritime dans l'Europe »).

Les structures de l'Agence nationale de la recherche (ANR) et de l'Agence de l'innovation industrielle (All) doivent identifier des projets et les financer. **Les pôles de compétitivité** qui ont su émerger et se fédérer dans le domaine maritime sont actuellement prêts à supporter des projets plus ambitieux et animés de façon élargie. Enfin, l'amorçage de tels projets stratégiques doit recevoir le soutien d'un dispositif d'ingénierie financière à constituer sur le modèle des partenariats public-privé dans le secteur de la défense (Financière de Brienne).

► *Améliorer le dispositif de gestion des affaires de la mer*

En matière maritime, l'État français dispose d'un pouvoir régalien incontesté : une condition nécessaire à l'atteinte des objectifs ambitieux évoqués précédemment est donc de disposer d'une organisation assurant **une coordination suffisante** de l'action des différents ministères concernés en même temps que **l'incarnation politique** de l'ambition maritime.

Le Secrétariat général de la Mer — s'appuyant sur les préfets maritimes et les délégués du gouvernement outre-mer —, rattaché au Premier ministre, est depuis dix ans le point d'équilibre d'une organisation qui permet d'assurer ces missions. Forts de l'expérience acquise, certains aménagements pourraient être envisagés.

- Renforcement de la capacité d'arbitrage, de décision et de gestion du Gouvernement

La politique maritime française met en cause **des enjeux régaliens** très forts et portant sur de multiples domaines d'intervention ; sa mise en œuvre nécessite **un travail inter-ministériel** intense, ce qui suppose l'existence d'une capacité d'expertise reconnue, des moyens d'investigation et de préparation des décisions renforcés, une capacité d'arbitrage réelle et, si possible, un levier financier visible susceptible de compléter — sur des opérations ou des programmes innovants très « horizontaux » — les financements normaux des ministères concernés, en général plus ciblés sur des actions sectorielles.

Certains pays, comme le Portugal, ont ou ont eu un ministre de la Mer ou un secrétaire d'État aux Affaires maritimes directement rattaché au chef du gouvernement ; en France, le ministre des transports est également ministre chargé de la Mer. L'affichage politique et la prise en compte du fait « mer » au plus haut niveau en sont rendus plus visibles, mais les difficultés de coordination n'ont pas totalement disparu pour autant. Il est suggéré que la France puisse mettre à jour sa réflexion sur ce type de dispositif gouvernemental, sans naturellement pouvoir préjuger à ce stade des évolutions politiques à venir.

Le dispositif administratif existant pourrait aussi être renforcé en le dotant d'**un Fonds national de la mer** (homologue du Fonds national d'aménagement et de développement du territoire — FNADT).

Ce fonds pourrait être abondé dans une première étape de quelque 50 millions d'euros et serait dédié dans une première phase au financement de programmes ou d'opérations concernant le volet maritime des futurs contrats de projet État-Régions : programmes scientifiques, innovation industrielle régionale, technologies sous-marines, ressources énergétiques marines, biotechnologies, pisciculture et conchyliculture expérimentales, ingénierie côtière, etc.

La plupart des décisions dans le domaine maritime continueront de ressortir de nombreux ministères. Le Comité interministériel de la mer (CIMER) devrait donc être réactivé pour mieux afficher l'intérêt du gouvernement pour les dossiers maritimes dans le cadre d'un rendez-vous annuel. En effet, seule une autorité politique de haut niveau est susceptible de définir et de conduire une politique maritime intégrée, assise sur une vision partagée et prospective, de mener les actions indispensables à sa promotion et à sa visibilité

internationale et européenne. Cette mission de coordination trouverait avantage à s'appuyer sur **une meilleure visibilité de l'effort budgétaire** consacré à la mer, laquelle permettrait de suivre et d'évaluer les politiques publiques engagées en ce domaine. Plutôt que le recours à la définition d'une mission « mer » et de programmes LOLF « mer » dans tous les ministères concernés — exercice d'une extraordinaire complexité —, la présentation au Parlement d'une synthèse annuelle retraçant les crédits engagés en faveur de la politique maritime et les résultats obtenus permettrait d'obtenir cette visibilité par des voies plus réalistes.

- Mise en place d'un cadre de réflexion et de concertation pérenne entre acteurs maritimes (Conseil national des océans)

L'exigence de meilleure intégration des intérêts économiques, écologiques, sociaux et territoriaux propres au milieu maritime invite à la définition d'un cadre pertinent pour la politique nationale des océans. L'absence de lieu de réflexion, d'expertise, de concertation, de règlement des tensions — voire des affrontements — et de proposition se fait actuellement réellement sentir. Il existe certes des instances de concertation publiques (Conseil économique et social, Conseil supérieur de la marine marchande, Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques, Conseil national du littoral créé le 18 novembre 2005 et installé le 13 juillet 2006), d'utilité publique (Institut français de la mer – IFM) ou privée (Cluster maritime français). Mais aucune de ces instances, trop ciblées ou au contraire trop généralistes, n'a la possibilité ou la légitimité d'assurer aujourd'hui ce rôle de conseil intégrateur dans le domaine très vaste des océans.

La mise en place d'une véritable « assemblée consultative de la mer », associant les socioprofessionnels, les administrations d'État et les collectivités territoriales, constituerait un pas décisif vers cet objectif.

Cette proposition fait écho à des initiatives semblables envisagées ou prises dans d'autres pays : Australie, Canada, Portugal, États-Unis, etc. Ainsi ont-ils mis récemment en place un Conseil national des océans, **National ocean council** (NOC), organe consultatif et stratégique placé à côté de l'Agence nationale NOAA (National oceanic and atmospheric administration) et présidé par un membre du cabinet proche du président des États-Unis. Il est intéressant de noter que le champ de compétence du NOC inclut, outre les zones marines éloignées et rapprochées sous juridiction des États-Unis, les zones côtières, les estuaires et les Grands Lacs. Enfin le Conseil national des océans américain est assisté de deux comités : Comité sur la gestion des ressources des océans et Comité sur la science, l'éducation, la technologie et les opérations.

- Mise en situation des pouvoirs politiques des régions littorales

Le groupe est unanime à prendre acte du rôle accru des **collectivités locales**, en particulier des **Régions**, dans les orientations des territoires, infrastructures et espaces ; encore tout récemment (loi relative aux libertés et responsabilités locales du 13 août 2004), la décentralisation a remis aux collectivités la quasi totalité des ports non autonomes. Il s'agit en premier lieu d'intégrer explicitement ces dernières dans les dispositifs d'élaboration des politiques liées à la mer. Il conviendra en particulier de favoriser **la concertation** entre les différents niveaux administratifs de décision et d'action et les acteurs associatifs et socio-économiques par le recours accru aux principes de **la Gestion intégrée des zones côtières** (GIZC).

Il n'est plus pensable aujourd'hui de considérer que les problèmes d'allocation d'espaces et d'activités économiques ou les conflits d'usage en zone littorale ou bordurière (habitat, cultures aquatiques, industrie côtière, plaisance, tourisme, etc.) ou encore que l'interface avec la vie intérieure (hinterland économique, transports, impact des pollutions de l'eau et de l'air amenées de l'intérieur, etc.) puissent être valablement analysés et traités sans y associer explicitement les échelons régionaux et locaux. La responsabilité de l'État est :

- d'une part, de mettre en place **les outils d'analyse et d'information**, souvent très coûteux, au service des décideurs (mutualisation des moyens scientifiques au niveau national) ;
- d'autre part, de mettre en place **les outils de coordination et de mise en complémentarité des infrastructures** — étrangement absents pour les ports par exemple — (activités maritimes, rail, route, fleuve, ports, logistique, etc.) ;
- enfin, de fixer **des règles du jeu sobres et précises** qu'il soit capable d'appliquer à lui-même (loi littoral, réforme de la flotte de pêche, etc.).

Le développement équilibré de l'économie littorale — en particulier, sous certaines conditions, du tourisme littoral qui, rappelons-le, compte pour moitié dans l'économie maritime et constitue par ailleurs avec le résidentiel une source croissante de conflits avec des activités ou des préoccupations concurrentes — ne se fera qu'à travers **une décentralisation contractualisée ou encadrée des responsabilités**.

La concurrence entre des ports de commerce, de plaisance ou de pêche sous tutelles différentes et les gâchis afférents de budgets publics mis en évidence récemment par la Cour des comptes doivent conduire, chaque fois que se trouvent en cause **des enjeux locaux** et sous réserve **des régulations nationales** nécessaires, à **une évolution inéluctable vers le renforcement du pouvoir régional**, niveau de cohérence à l'échelle maritime, par exemple dans le cadre de la prochaine loi de décentralisation.

Même s'il n'est pas parfaitement convaincant, l'exemple de certains de nos partenaires européens, chez lesquels les autorités régionales jouent un rôle plus important qu'en France, pourrait inspirer des démarches courageuses et novatrices en France. La négociation de la cinquième génération des contrats entre l'État et les Régions (« **contrats de projet État-Régions** ») pour une période de sept ans (2007-2013) peut fournir le terreau d'amorçages originaux (cf. les initiatives régionales passées sur les réseaux ferroviaires régionaux — TER), voire des opportunités appréciables ; on peut rappeler à cette occasion que deux des trois axes privilégiés choisis par certains exécutifs régionaux et affichés par le gouvernement pour cadrer cette démarche des CPER sont d'une part la compétitivité et l'attractivité des territoires, d'autre part la promotion du développement durable (cf. objectifs de l'Union européenne définis à Lisbonne et Göteborg).

► *Ancrer l'avenir maritime dans l'Europe*

Dans le contexte de la construction européenne et de la publication récente du Livre vert, il est important que **la future politique maritime nationale intègre globalement la dimension européenne**, au-delà des politiques sectorielles déjà communautarisées. Cela confirmerait de manière très concrète le soutien toujours affiché par la France et sa participation active aux travaux de la Commission européenne sur le Livre vert (contribution conjointe France-Portugal-Espagne de 2005). En dépit de certaines réticences persistantes, il est recommandé de :

Réaffirmer en toute occasion l'ambition pour la France de voir se développer une véritable politique maritime européenne, transverse aux trois piliers de l'action communautaire, porteuse des enjeux maritimes de l'Europe — continentaux et ultra-marins — en souhaitant voir l'Union européenne devenir, en soutien des États membres qui la composent, un véritable acteur dans les enceintes internationales du domaine maritime (OMI, OMC, ONU, etc.).

L'intervention de l'Europe doit être source de valeurs stratégiques et non de conflits diplomatiques ou économiques : l'Union européenne doit s'impliquer en premier lieu dans les champs dans lesquels les États membres ne sont pas individuellement assez forts : contrôle des trafics et sécurité maritime, sûreté et maîtrise des trafics de personnes et de marchandises, surveillance des milieux, protection des grands écosystèmes, défense, etc. À cet égard mérite d'être soulignée la contribution essentielle de **la marine française** à la défense de l'Union européenne par les capacités spécifiques qu'elle lui apporte de façon significative (sous-marin nucléaire lanceur d'engins, sous-marin nucléaire d'attaque, porte-avions, missiles de croisière) ; cette contribution constitue l'un des apports importants de la France en ce domaine à la politique européenne de défense.

Un effort d'explication, voire de pédagogie, doit accompagner cette orientation pour que soient apparents et compris par le plus grand nombre les bienfaits de l'appropriation de certains problèmes au niveau européen par rapport à un traitement purement national. Nombre de secteurs sont d'ailleurs déjà totalement dépendants de la compétence européenne (environnement, pêche, etc.). Plusieurs pistes d'approfondissement peuvent être citées sans rechercher l'exhaustivité :

- La recommandation prioritaire est la promotion d'un **grand projet structurant à l'échelle européenne sur les technologies innovantes pour les navires du futur**. Les contours de ce projet ont déjà été indiqués précédemment (voir ci-dessus). Une telle initiative, qui ferait écho aux souhaits récemment exprimés par le Commissaire européen à la pêche et aux affaires maritimes Joe Borg, s'insérerait avantageusement dans d'autres processus engagés au plan communautaire en matière de recherche et développement (7^e PCRD, projet d'Institut européen de technologie EIT) tout en suscitant alliances stratégiques et partenariats industriels innovants.

Cette recommandation n'interdit pas bien sûr l'opportunité de proposer à la réflexion communautaire d'autres projets dans l'un des domaines visés précédemment (exploitation et valorisation des profondeurs, énergies marines, etc.).

- La consolidation au plan européen du **programme ambitieux d'océanographie opérationnelle et d'observation des océans**, lequel est déjà bien engagé et qui devrait s'inscrire dans le cadre du « Global Monitoring for Environment and Security » (GMES).
- La réaffirmation du soutien à la démarche de **mutualisation de moyens** engagée au niveau communautaire, notamment par le positionnement de l'AESM sur les moyens de prévention (navires dédiés anti-pollueurs) et de lutte contre la pollution, ou par la promotion d'un réseau de surveillance des approches maritimes de l'Union (la discussion sur l'opportunité de la création d'un corps européen de garde-côtes a déjà été lancée plusieurs fois au plan communautaire et évoquée dans le Livre vert sur la politique maritime de l'Union...).
- Le soutien actif au développement de **la politique environnementale adaptée aux enjeux de la mer** au niveau communautaire, assumant en cela la situation originale que donne à la France sa large ZEE, notamment outre-mer.
- La recherche d'un couplage explicite entre initiative maritime et politiques communautaires de l'environnement et des économies d'énergie par la proposition d'un **plan de développement des infrastructures européennes** autour d'un réseau de ports européens, dans une logique de spécialisation concertée et non de concurrence sauvage (avec intégration des aménagements intérieurs routiers, ferroviaires, fluviaux, de transport de gaz et d'électricité, etc.).

- La proposition de porter cette initiative européenne sur la mer, au-delà du champ agricole, comme un vecteur essentiel de **l'aide au développement** des pays défavorisés disposant d'une façade maritime.
- La recherche d'une action communautaire concertée dans le domaine de la déstructuration et du **démantèlement des grands navires** de commerce, de plaisance et militaires (mission interministérielle en cours).

3.3. Une mesure d'accompagnement indispensable : améliorer la formation aux métiers de la mer

Un effort particulier doit être fait pour améliorer la promotion de la formation aux métiers de la mer et leur attractivité. La France possède de bons outils dans bien des domaines, mais ils sont souvent dispersés et des lacunes significatives demeurent (droit de la mer, droit international maritime, etc.). La fédération des écoles de formation des cadres de la marine marchande dans une grande école des métiers de la mer (dans l'optique d'une sorte de *Naval academy* civile) ou la mise en réseau (à l'instar de l'initiative européenne de l'Institut européen de technologie – EIT) d'organismes formant à la fois aux métiers maritimes opérationnels et aux activités de recherche permettraient une économie de moyens et contribueraient à briser les barrières entre les différents secteurs de l'économie maritime.

Si la mise en place d'une grande **Université de la mer**, à visibilité européenne voire mondiale, valoriserait les savoir-faire nationaux en matière maritime et contribuerait à notre rayonnement international, elle ne saurait être exclusive. Sans sous-estimer l'intérêt qu'il y aurait à approfondir une telle perspective, il conviendrait surtout de promouvoir, sur le volet recherche indissociable de la mission des universités et des grandes écoles scientifiques et d'ingénieurs, une *dynamique de réseaux*, appuyée sur les réseaux de recherche déjà existants aux niveaux européen et mondial et dans lesquels la France occupe d'ailleurs une position significative. Une piste envisageable consisterait à s'appuyer sur le dispositif récemment mis en place de « Réseau thématique de recherche avancée » (création d'un « RTRA Mer » ?) en examinant la possibilité, à partir d'un socle national, d'en étendre la couverture au niveau européen.

Par ailleurs, il conviendrait également de renforcer **les possibilités d'évolution** en cours de carrière pour les métiers maritimes par une meilleure valorisation des acquis de l'expérience (VAE) et par une capacité de formation continue accrue, au travers d'initiatives publiques ou émanant des organismes professionnels.

4. Un signal politique fort pour l'avenir

La France aspire à être une grande nation maritime. Elle en a les moyens. Elle a de nombreux atouts pour conforter sa position. **Le signe politique** que constituerait l'engagement clair de l'État à consacrer **dans la durée** les moyens politiques et financiers nécessaires à la conduite des actions est impatientement attendu par les acteurs de l'économie maritime. Cette impulsion, confortée et crédibilisée par un renforcement parallèle des règles de sécurité et de sûreté, serait l'événement qui marquerait un nouveau départ d'une économie maritime nationale respectueuse de l'environnement et créatrice de richesses et d'emplois.

L'adhésion à une politique ne s'obtient que par **une communication appropriée et durable**. Elle doit être la plus large possible et s'appuyer sur la valorisation de notre patrimoine maritime et des succès remportés par les acteurs de notre économie maritime (constructeurs, armateurs etc.) comme sur la valorisation de notre vie culturelle ou sportive (navigateurs solitaires ou vainqueurs des grandes courses transatlantiques, écrivains). Le lancement de projet(s) fédérateur(s) peut y contribuer en y attachant **des symboles** auxquels il faut convier tous les acteurs et l'État à s'associer.

Consultation des sites Internet

Centre d'analyse stratégique
www.strategie.gouv.fr

Secrétariat général de la Mer
www.sgmer.gouv.fr