



La mer, avenir de la France

Par Pascal-Raphaël Ambrogi, inspecteur général de l'éducation, du sport et de la recherche

1. La mer, une stratégie de croissance pour la France

Emploi et développement, environnement et sécurité sont les domaines dans lesquels les atouts maritimes de la France peuvent apporter une contribution décisive à une croissance durable, responsable et pacifique. Au XXI^e siècle, la mer est plus que jamais une source majeure de croissance économique¹. La planète mer est un océan de richesses et un formidable vivier d'emplois. De ce dernier naîtra le destin des futures civilisations. Le commissaire européen pour les affaires maritimes et les pêches, Karmenu Vella, n'a eu de cesse d'annoncer la transition de notre économie continentale vers une économie maritime.

Après plusieurs millénaires de conquêtes et d'exploitation de la nature, la planète semblerait maîtrisée. À l'évidence, cette perception est fautive : l'essentiel reste à découvrir. Des côtes méditerranéennes jusqu'aux rivages du Japon, l'imprévu et l'improbable sont venus ébranler les certitudes. La surprise stratégique est désormais multiforme. Après avoir été économique et financière, elle est devenue politique, environnementale ou terroriste, soulevant la question fondamentale des énergies futures et celle de la liberté des échanges. Et ce d'autant que le fait maritime n'a jamais été si essentiel : après que le roi Louis XVI eut nourri l'ambition de garantir la liberté des mers pour toutes les nations, la mer est aujourd'hui au cœur des enjeux stratégiques, économiques et humains. Elle est dès lors l'espace de toutes les richesses, et de tous les dangers. Elle s'impose à tous et constitue un espace qui confère à ceux qui l'appréhendent une puissance jusqu'alors insoupçonnée. Plus que jamais, la force des nations se forge dans la liberté des mers. Les puissances économiques aspirent ainsi au statut de puissance navale et se dotent résolument des moyens de leurs ambitions. Les défis d'aujourd'hui et de demain ont une portée mondiale et nécessitent des réponses collectives, dans un environnement interarmées, souvent interministériel et multinational.

¹ Un rapport de l'OCDE, *L'économie de la mer en 2030*, avril 2016, précise que l'économie maritime, incluant tous les domaines d'activité liés à la mer, aura doublé d'ici à quinze ans passant de 1 500 milliards de dollars par an en 2016 à 3 000 milliards de dollars par an en 2030.

1.1. Le fait maritime est prédominant dans le développement des sociétés humaines

L'histoire du monde est celle d'une conquête progressive de territoires inconnus. La mer revêt ainsi une importance stratégique décisive sur les plans politique, économique, militaire, juridique et écologique. L'éducation, l'enseignement, la formation professionnelle, la recherche constituent dans cet ensemble un pôle fondamental.

En effet, les espaces maritimes couvrent 70 % de la planète, les régions côtières accueillent 80 % de la population mondiale, plus de 90 % du commerce mondial emprunte la voie maritime et 80 % de ces espaces sont encore à explorer dans leur sous-sol et leur volume : l'humanité dépend désormais de la mer, support de tous les flux, puits insondable de ressources ; elle dépend des flux intercontinentaux ininterrompus, des flux physiques et numériques très vulnérables². Plus généralement, la valeur économique des services rendus à l'humanité par l'océan n'est pas, à ce jour, estimée³. Les principales données sur la biodiversité de 99 % des zones marines habitables devront être découvertes. Seuls 5 % des planchers océaniques ont été cartographiés et seul 1 % de ces zones cartographiées a fait l'objet d'un quadrillage à haute résolution ; 267 millions de kilomètres carrés des abysses sont constamment plongés dans l'obscurité et abriteraient jusqu'à un million d'espèces marines inconnues des scientifiques ; seuls trois humains ont exploré le point le plus profond de l'océan connu à ce jour. À cet égard, l'océan Arctique, jusqu'alors inaccessible, dernière zone marine ultra préservée, offre des perspectives commerciales et économiques considérables (nouvelles routes maritimes ; réserves d'hydrocarbures, etc.).

Forte d'un littoral considérable⁴, possédant le deuxième espace maritime⁵ de la planète et des territoires dans tous les océans, sauf dans l'océan Arctique, la France est aujourd'hui le seul pays européen dont la présence est légitime dans la quasi-totalité des forums régionaux. On rappellera que la France jouit d'une dimension maritime et stratégique grâce à sa surface littorale et à ses départements et collectivités d'outre-mer (97 % de sa ZEE). On précisera de plus qu'utilisés indifféremment dans le langage courant, les termes « Océan », « océans » et « mer » recouvrent des significations spéciales qui engagent au moins trois champs : le champ scientifique, le champ juridique et le champ diplomatique.

Notre pays dépend étroitement de la mer puisque plus de 90 % des marchandises qui y sont livrées sont transportées par cette voie : les activités humaines liées au milieu marin, qui ont la mer pour objet ou pour cadre, tiennent une des toutes premières places dans l'économie⁶. Elles représentent plus d'emplois que le secteur automobile, plus que l'industrie aéronautique

² L'amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la Marine a précisé que « les flux maritimes sont vulnérables par nature, car la mer est un milieu hostile, inhabité ; ils sont ensuite vulnérables par constitution : comme leurs alter ego numériques, ils passent par un nombre réduit de goulets d'étranglement. L'importance stratégique de ces passages resserrés n'est pas nouvelle dans l'Histoire. Enfin, les flux sont vulnérables par construction. Leur efficacité, leur puissance repose sur la bonne volonté et la coopération de tous. »

³ Il n'existe pas de méthode internationalement reconnue permettant de procéder à une estimation précise et incontestable.

⁴ 12 840 km de littoral : le tourisme littoral représente plus de 200 000 emplois et 30 milliards d'euros.

⁵ 10 755 798 km² : la surface de cette zone, pour ce qui concerne exclusivement le sol et le sous-sol marin, a déjà crû et devrait croître encore dans les prochaines années, avec les onze revendications françaises d'extension du plateau continental (programme Extraplac) déposées auprès de la Commission des limites du plateau continental (CLPC) des Nations unies. En effet, les dispositions de la convention de Montego Bay permettent, dans certaines conditions, aux États d'étendre leur plateau continental jusqu'à 350 milles.

⁶ Construction navale, industrie *off-shore*, recherche scientifique, armement et assurance.

ou le secteur des télécommunications. Cela se traduit par un secteur maritime riche de plus de 300 000 emplois directs hors tourisme et de plus de 71,9 milliards d'euros en valeur de production⁷.

1.1.1. Le fait océanique donne une véritable dimension maritime à la France

Dans un contexte qui a profondément changé, et demeure en perpétuelle évolution sous l'effet de ruptures géostratégiques, économiques technologiques et environnementales (émergence de nouvelles puissances, maritimisation des échanges et épuisement des ressources terrestres, numérisation des technologies, désertification et exode des populations, et enfin « fissuration » ou multiplication des foyers de crise : à chacune de ces ruptures correspond un accroissement ou une transformation des menaces), le développement des activités humaines dans l'espace maritime impose une gestion collective des risques et des opportunités attachés à la mer. Cette gestion est rendue possible par un cadre juridique spécifique qui fonde le droit maritime international et affirme le principe de la liberté de circulation en mer, enjeu stratégique fondamental. Au titre de ce droit, seules les eaux territoriales sont sous la souveraineté des États, les ZEE⁸, quant à elles, sous juridiction nationale, réservent l'exclusivité d'exploitation aux États riverains. Cependant, dans ce monde instable, les revendications des nations émergentes tendent à remettre en cause l'ordre international établi. Ce phénomène est en particulier visible en mer où la plupart de ces États s'efforcent de repousser les limites extérieures des domaines maritimes sous-marins sous leur juridiction.

À l'heure de la colonisation progressive, d'une « territorialisation » des espaces maritimes, pour ce qui concerne en particulier les fonds marins situés au-delà du plateau continental, les États-nations sont engagés dans une compétition sans précédent pour l'accès aux ressources. La fièvre monte autour des fonds marins que la convention des Nations unies pour le droit de la mer du 10 décembre 1982 consacre comme « patrimoine commun de l'humanité ». Les réserves terrestres de métaux stratégiques s'épuisent, les besoins en terres rares étant accrus, les océans attisent toutes les convoitises (les pays développés qui représentent 20 % de la population mondiale consomment 70 % des ressources minérales). La question ne manque pas de soulever nombre de problèmes : l'autorité internationale des fonds marins (ISA) a promulgué en juin 2010 un code réglementant les activités de prospection et d'exploitation de fonds.

Dans ce contexte d'appropriation des mers, les nations souhaitent garantir l'accès aux ressources naturelles et associent leurs intérêts stratégiques à la maîtrise, voire au contrôle, des espaces maritimes. L'appropriation des espaces maritimes semble dès lors un processus inéluctable. Parallèlement, la militarisation des espaces maritimes est lancée. La Chine⁹, le Brésil, l'Inde et Russie ont énoncé des ambitions maritimes et navales inscrites dans des positionnements stratégiques rénovés, concrétisées par le développement considérable des moyens navals. La chasse aux pirates au large des côtes somaliennes a été pour beaucoup

⁷ Sources : Cluster maritime français.

⁸ 200 milles marins des côtes.

⁹ Le développement maritime chinois est le maillon essentiel des ambitions de Pékin. La question chinoise est l'un des paramètres du monde moderne ; la puissance navale, les prétentions spatiales en mer, la présence chez les « amis » de l'océan Indien et à Djibouti font partie des questions stratégiques, rapporte Paul Tournet, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (ISEMAR).

l'occasion d'éprouver les savoir-faire et de démontrer de réelles capacités à durer et à agir en mer. Outre ces phénomènes, les mers connaissent d'autres dérives préoccupantes. Toutefois, on ne doit pas réduire les mers et les océans à l'imminence d'un danger : l'homme va devoir gagner le monde sous-marin, l'appréhender, pour imaginer le futur de l'humanité.

La mer n'est plus une frontière. Elle est un trait d'union entre la plupart des pays du monde. Elle supporte la continuité des activités développées par les hommes à terre. Elle renferme des richesses essentielles à la prospérité de nos sociétés. Avenir de la Terre, la mer devient tous les jours davantage le lieu de la compétition internationale, des confrontations entre États et du développement de la criminalité. La protection des océans et de leurs ressources est donc indispensable. Elle requiert des moyens permettant de protéger les flux, les ressortissants et l'environnement, et d'intervenir sur l'ensemble du continuum sécurité / défense. La présence des États y est, aujourd'hui, plus nécessaire que jamais alors qu'il s'agit d'y défendre des intérêts stratégiques et désormais vitaux.

1.1.2. La vocation maritime réaffirmée de la France impose dès lors que les Français aient conscience des enjeux économiques, commerciaux, scientifiques, industriels, diplomatiques et militaires des mers et des océans

Les mers et les océans¹⁰, espaces géostratégiques majeurs du XXI^e siècle, incarnent plus que jamais cette ambition fondamentale. En 2012, on assurait que « le défi français est et sera un grand défi maritime ». Pourtant, en avril 2015, le centre d'analyse, de prévision et de stratégie du Quai d'Orsay regrettait que la mer ne fit pas encore « l'objet d'une préoccupation politique française », constatant ainsi un « oubli français de la mer »¹¹, voire, selon les termes d'un rapport du Sénat, un « déni maritime français »¹². Plus récemment, le candidat Emmanuel Macron précisait dans son programme : « Je veux construire une véritable stratégie maritime pour notre pays. Avoir l'espace maritime le plus vaste du monde justifie une politique en soi. Notre objectif sera celui d'une croissance bleue ambitieuse et durable, de rang mondial. Il faudra mettre en avant nos formidables atouts, dans le respect de l'environnement et de la biodiversité. Les Outre-mer en seront la figure de proue. »

Cette « croissance bleue », « ambitieuse et durable », et son potentiel immense dépendent notamment du contrôle des espaces maritimes, une des clefs de la puissance et de l'influence des États sur la scène internationale. « L'activité des hommes, dira en 1969, le général de Gaulle à Brest, se tournera de plus en plus vers la recherche de l'exploitation de la mer, et naturellement, les ambitions des États chercheront à la dominer pour en contrôler les ressources ». Cette importance du fait maritime nécessite que la France dispose de moyens de souveraineté adéquats, d'une Marine nationale apte à mettre en œuvre toute la gamme des moyens navals et aéronavals, et présente sur tous les océans du monde et à tout moment.

¹⁰ À la suite des conclusions de la Revue stratégique 2017, le Président de la République a décidé d'une ambition 2030 pour les armées : la Marine nationale forte d'un modèle complet contribue à l'autonomie stratégique du pays en remplissant un large spectre de mission dont découle le format Marine 2030. Le chef d'état-major de la marine rappelle qu'en 2030 comme aujourd'hui, du goulet de Brest à la mer de Chine méridionale, de la protection des porte-conteneurs à celle des câbles sous-marins, notre marine restera indispensable à la défense de notre pays, de nos concitoyens et de leurs intérêts tous les jours, sur toutes les mers du monde.

¹¹ *Pour une stratégie maritime internationale intégrée de la France*, note du CAPS (Centre d'analyse, de prévision et de stratégie) du 28 avril 2015.

¹² Sénat, rapport n° 430 de M. Didier Mandelli sur *la proposition de loi relative à l'économie bleue*, 2 mars 2016.

« Les larmes de nos souverains ont le goût salé de la mer qu'ils ont ignorée », nous a enseigné le cardinal de Richelieu. Heureusement, à l'initiative de quelques grands hommes particulièrement inspirés, la France a, dans le passé, prospéré sur les mers, devenant l'une des plus grandes puissances au monde. L'intuition créatrice de la France de Richelieu, puis de Colbert avait identifié le lien consubstantiel entre prospérité, sécurité et océans.

La France, pays dépendant de la mer, a une économie maritime dans la mesure où sa richesse dépend exclusivement de la mer ; elle ne peut souffrir la moindre contrainte. L'importance écologique, diplomatique et économique de cet espace en fait un objet politique grâce auquel un État rayonne et affirme sa puissance. Les centres d'intérêts économiques et donc politiques des États se déplacent ainsi vers les océans. L'importance maritime de la France lui confère des responsabilités d'ordre diplomatique, économique et militaire, mais aussi nécessite qu'elle préserve et développe des moyens de souveraineté adéquats. La France est la seule, avec les États-Unis, la Russie, la Chine, l'Inde notamment, à disposer d'une marine océanique, capable de mettre en œuvre toute la gamme des moyens navals et aéronavals. Elle est présente sur tous les océans du monde, à tout moment, répondant ainsi à l'affirmation de Colbert : « On ne peut, sans la Marine, ni soutenir la guerre ni profiter de la paix ».

À l'aube du siècle qui a porté la mondialisation, la question du lien unissant le développement des nations à leur puissance maritime se pose plus que jamais. Aussi, ce XXI^e siècle qui s'est ouvert, le plus maritime qui soit, devra concevoir et organiser les conditions de sa réussite.

Dans un monde en mouvement perpétuel, la mer joue un rôle grandissant et offre aux Nations des opportunités durables et déterminantes pour leur avenir. Tous les États membres du G8 sont des puissances maritimes. La composante maritime est manifestement l'élément le plus structurant pour affirmer la prédominance d'une économie.

Porte d'entrée maritime de l'Europe, la France n'a pas su encore suffisamment exploiter ce positionnement géographique. Elle jouit cependant d'une culture maritime ancienne. Elle a sous sa juridiction le deuxième espace océanique mondial et détient une position majeure dans le domaine de la recherche et du développement en mer et sous la mer ; les entreprises françaises sont leaders mondiaux dans ces secteurs stratégiques. Ces atouts imposent à la France de hautes responsabilités tant en matière de protection des océans et des ressources que de préservation de ses intérêts nationaux et de souveraineté.

Mais savoir exploiter les océans ne suffira pas ; il importera d'orienter vers eux les entreprises nationales qui sauront transformer ces ressources en emplois ; il conviendra de renforcer et de structurer ses capacités de formation professionnelle et d'enseignement pour former les hommes à la mer.

À retenir

- le fait océanique renforce la dimension maritime de la France ;
- la mer est la première stratégie de croissance de la France ;
- la France, pays dépendant de la mer, a une économie maritime dans la mesure où sa richesse dépend exclusivement de la mer ; elle ne peut, sur cet espace, subir de menaces de nature à entraver sa puissance ou souffrir la moindre

contrainte. L'importance écologique, diplomatique et économique de cet espace en fait un objet politique grâce auquel un État rayonne et affirme sa puissance.

1.2. La maîtrise des espaces maritimes : des activités nouvelles, des métiers connexes qui représenteront le principal gisement d'emplois maritimes

La multiplication et la dispersion des pôles de développement économique ont conduit à une densification des échanges matériels et humains. Le passage de ces flux dans une multitude de zones à faible gouvernance doit conduire la France à anticiper un fort développement de la criminalité sur mer, mais aussi à un repositionnement stratégique des nations.

Dans un monde aux contours incertains et malgré une description pertinente du paysage stratégique, la France et le Royaume-Uni investissent moins dans une industrie de défense, pourtant génératrice de croissance. Les autres pays européens ont, pour la plupart, abandonné leur sécurité à d'autres. Dans le même temps, les pays émergents revoient leur positionnement stratégique, investissent massivement dans leurs outils de défense et explicitent leurs visions stratégiques : ils soulignent l'importance des approvisionnements pour soutenir leur prospérité, gage de paix, et les tensions croissantes sur l'accès aux ressources, notamment les ressources génétiques marines. Tous se lancent dans le développement de marines puissantes, ce qui révèle et conforte l'importance de la politique maritime de la France.

Face à cette crise, les États devront protéger et soutenir la croissance économique, les économies nouvelles et en particulier le secteur de la croissance bleue, le transport maritime (le navire du futur), l'énergie thermique des océans, l'éolien en mer, les richesses halieutiques, l'aquaculture, les plateformes en mer, les ressources des grands fonds marins¹³, le tourisme littoral et la croisière, la construction navale, un secteur qui a d'ailleurs montré une véritable capacité de résilience face aux turbulences économiques et financières.

Le Cluster maritime français souligne à juste titre que la multiplication d'activités en mer et leur nécessaire coordination passent avant tout par une connaissance approfondie des mers. L'océan demeure mal connu de l'Humanité alors qu'il relie tous les continents entre eux, touche tous les domaines de l'activité humaine et participe à tous les mécanismes à l'origine de la vie sur terre.

Les sciences marines, au-delà de leurs liens avec l'industrie, vont ouvrir de nouveaux horizons à la connaissance de l'Homme. C'est aussi cette frontière que de grands projets veulent repousser ou franchir, qu'il s'agisse de stations scientifiques ou de « mégaplateformes ». La mer est sans doute au-delà de la croissance bleue, un nouveau mode de vie qui s'offre aux Français. Cependant, comme l'a relevé l'OCDE, la mer se trouve d'ores et déjà soumise à de

¹³ Plaines abyssales sous la juridiction de l'autorité internationale des fonds marins.

fortes tensions résultant de la surexploitation de ses ressources, de la pollution, du recul de la biodiversité et du changement climatique¹⁴.

Les océans portent les veines de l'économie mondiale au travers desquelles la consommation fait circuler l'essentiel de l'économie réelle dont notre société a un besoin vital.

1.2.1. Un potentiel très important, de nouveaux métiers et compétences, une maritimisation des emplois existants

L'économie maritime est un instrument majeur du développement économique mondial. L'économie mondiale s'est développée entre le XIV^e et le XVI^e siècle, prenant appui sur la tradition maritime portugaise et espagnole qui a bouleversé les équilibres et permis au continent dominant – l'Europe – d'aller conquérir le monde entier. La mission, lors des différents entretiens conduits, a pu constater que « la mer est la clef de l'Histoire, et partant de ce constat, plus que jamais le catalyseur de notre avenir »¹⁵. Le projet scientifique Océanides¹⁶ a pu démontrer par l'étude de toutes les périodes historiques, envisagées sous les angles géographiques, politiques, sociaux ou économiques, que la mer est le moteur de l'histoire, de la prédominance et du rayonnement des sociétés ainsi que l'accélérateur de leur développement économique et politique.

1.2.1.1. Des filières traditionnelles et innovantes

L'économie maritime française¹⁷ regroupe des filières traditionnelles, le transport maritime et les ports¹⁸, l'industrie navale et le nautisme, la pêche et les produits de la mer, les ressources énergétiques, les communications¹⁹ ; des filières émergentes, les énergies marines renouvelables, les ressources minérales, les biotechnologies, l'aquaculture, le tourisme et la croisière ; des secteurs transversaux, l'environnement, la formation, les infrastructures, le numérique, les sciences et l'innovation, les services, la sûreté et la sécurité et la surveillance satellitaire.

Les métiers de la mer sont en forte croissance. En 2017, plus de 116 000 offres d'emploi « mer » ont été enregistrées dans les régions maritimes (+ 16,3 % en un an). Aujourd'hui, mais essentiellement demain, ce sont des emplois méconnus et en pleine expansion qui seront offerts aux Français. Au niveau national, le secteur des énergies renouvelables, la pêche et la recherche scientifique représentent un million d'emplois à l'horizon 2030. Le directeur du pôle de compétitivité « Mer Méditerranée » a annoncé un doublement de l'activité économique maritime à horizon 2030²⁰. Cette forte croissance économique que le secteur marin devrait engendrer est confirmée par l'OCDE et le Cluster maritime français.

¹⁴ Rapport de l'OCDE, *L'économie de la mer en 2030*, avril 2016.

¹⁵ Le professeur Christian Buchet, directeur scientifique du projet Océanides.

¹⁶ Océanides, projet international de recherche en histoire maritime, a coordonné et rassemblé, pendant quatre ans, 260 chercheurs qui ont travaillé sur 5 000 ans d'histoire maritime, couvrant quatre grandes périodes : l'Antiquité, le Moyen Âge, l'histoire moderne et l'histoire contemporaine. Océanides est, par son ampleur, le programme en sciences humaines le plus novateur depuis la Grande Encyclopédie du XVIII^e siècle. Réunissant 260 chercheurs issus de 40 pays, ce projet a eu pour ambition d'évaluer l'incidence du fait maritime dans l'Histoire de l'humanité, de la préhistoire jusqu'à aujourd'hui.

¹⁷ Un potentiel de 150 milliards d'euros de CA et un million d'emplois directs en 2030.

¹⁸ 95 % des biens échangés.

¹⁹ 99 % des communications intercontinentales.

²⁰ Patrick Baraona a décrit cette perspective lors d'une *EmploiStore conf* organisée en juin 2017.

Les métiers de la mer, en croissance, sont aussi extrêmement divers ; ils seront à court terme nouveaux. De très nombreuses entreprises, souvent en forte croissance, se développent dans des secteurs qui vont de la pêche à la construction navale et nautique, des services portuaires à la recherche et développement en biotechnologies marines, des entreprises de loisirs balnéaires au transport maritime, à l'hôtellerie - restauration et couvrent un champ d'activités et de compétences considérable. Ces entreprises recrutent, quelquefois difficilement, dans de très nombreux métiers.

Les activités liées à la mer s'exercent en mer ou sur terre ; des services liés à la mer complètent ce champ d'emplois et de compétences :

- en mer, elles regroupent les métiers liés aux pêches et aux cultures marines (aquaculture, ingénierie en agriculture et environnement naturel, équipage à la pêche) ; le personnel embarqué (équipage et encadrement de la navigation maritime) et les travaux en mer (intervention en milieu subaquatique et études géologiques) ;
- sur terre, elles rassemblent les métiers liés aux services portuaires (les ports et les infrastructures : gestionnaires de port, marins, dockers, métiers de la logistique, etc. ; les ports connectés vont permettre l'émergence de nouveaux métiers, souvent inconnus aujourd'hui) et nautiques (manutention, réparation, installation et maintenance de bateaux civils, militaires ou de plaisance et de grande plaisance) ; la construction et la déconstruction, la maintenance navale (soudage, chaudronnerie, mécanique) ; les administrations maritimes (sûreté, sécurité civile et secours) ; les domaines d'activité stratégiques (la Marine nationale, les ressources biologiques, l'environnement, les ressources énergétiques marines et minières marines : gaz, pétrole, minerais ; la pose de câble de télécommunications, etc.) ; les énergies renouvelables et biologiques marines (pêche) ; les biotechnologies bleues, un secteur de recherche pure qui se propose d'étudier la faune et la flore marines pour créer des applications en santé, cosmétologie, agroalimentaire ; l'environnement et l'aménagement du littoral (l'inspection de la qualité des eaux, l'analyse des risques courus par les côtes, l'érosion, la submersion, etc. Ce secteur fait appel à diverses compétences ; ainsi pour l'analyse des risques côtiers, les sciences humaines et sociales sont sollicitées : géographie, problématiques d'incidences sur les populations, etc.) ; le génie écologique côtier, un secteur émergent ; la restauration du milieu marin, notamment en termes de biodiversité ; la R&D et l'ingénierie maritime (recherche, ingénierie et études) et la transformation des produits de la mer (usines de transformation, filetage, mareyage, vente au consommateur, etc.). Des services y sont associés et regroupent les métiers de l'hôtellerie-restauration balnéaire, les activités et les loisirs littoraux, les services bancaires, juridiques, les assurances et bien d'autres activités spécifiques.

Si certains métiers liés à la mer sont nouveaux et nécessitent une formation spécifique, d'autres sont appelés « à migrer » vers un environnement marin. La « maritimisation » des compétences peut permettre leur accès à des professionnels en reconversion.

À retenir

- l'économie maritime est un instrument majeur du développement économique mondial ;
- la mer est le moteur de l'histoire, de la prédominance et du rayonnement des sociétés ainsi que l'accélérateur de leur développement économique et politique ;
- les sciences marines, au-delà de leurs liens avec l'industrie, vont ouvrir de nouveaux horizons à la connaissance de l'Homme. C'est aussi cette frontière que de grands projets veulent repousser ou franchir. La mer est sans doute, au-delà de la croissance bleue, le cadre d'un nouveau mode de vie qui s'offre aux Français.

1.3. La France devra se doter des moyens d'une nouvelle ambition : pour une culture de la mer

Le siècle qui s'ouvre est notamment marqué par les extraordinaires enjeux liés à la gestion et à l'exploitation des espaces maritimes de la planète. La France est l'un des pays parmi les plus concernés par cette révolution du partage des océans. Le formidable potentiel de sa zone économique exclusive est la réponse aux enjeux cruciaux auxquels la France est d'ores et déjà confrontée.

La France doit s'engager à la hauteur de ces enjeux, au-delà d'une nécessaire prise de conscience de l'importance et de la diversité des potentiels de croissance durable portés par ses espaces maritimes et ses Outre-mer, par une mobilisation de l'ensemble des acteurs. Plus généralement, il s'agira de favoriser la diffusion d'une véritable culture de la mer – un objectif qui passe par une meilleure connaissance de ses richesses, de ses atouts et de la place qu'elle doit prendre dans la construction de notre avenir.

L'exercice de la souveraineté représente un coût : le pari de l'économie bleue est un investissement d'avenir, la mise en valeur de la ZEE une priorité stratégique. Une ambition maritime française est l'un des rares secteurs où la France peut valoriser ses atouts spécifiques, affirmer ses talents, promouvoir ses intérêts.

Dans ce contexte, sa vocation maritime réaffirmée impose que les Français aient conscience des enjeux économiques, commerciaux, scientifiques, industriels, diplomatiques et militaires qui se jouent sur les mers et les océans, espaces géostratégiques majeurs du XXI^e siècle. Les établissements de formation sont un élément clef de l'attractivité des métiers maritimes ; la formation aux métiers de la mer dans les lycées, y compris en outre-mer où les enjeux sont importants, devra faire l'objet d'une réflexion stratégique renouvelée.

Il importe effectivement de renforcer le lien entre formation et métier : un secteur économique qui perd sa formation perd inéluctablement ses métiers. Un constat a été dressé : la sphère maritime est confrontée à un déficit de compétence qui touche toute la filière ; ce déficit est aggravé par la pénurie de marins et le manque d'attractivité de ces métiers. Pour faire face à ce déficit, la profession est demanderesse d'une politique ambitieuse de formation qui doit s'appuyer sur une approche globale et à long terme des besoins en compétence de l'économie maritime.

À retenir

- l'ambition maritime française est l'une des rares où la France peut valoriser ses atouts spécifiques, affirmer ses talents, promouvoir ses intérêts et participer au progrès et au développement de la planète ;
- la vocation maritime de la France, réaffirmée, impose que les Français et leurs représentants aient conscience des enjeux économiques, commerciaux, scientifiques, industriels, diplomatiques et militaires qui se jouent sur les mers et les océans, espaces géostratégiques majeurs du XXI^e siècle ;
- les établissements de formation sont un élément clef de l'attractivité des métiers maritimes ;
- il importe de promouvoir une culture de la mer et de renforcer le lien entre formation et métier.

1.3.1.1. Une politique publique maritime

Au regard des quelques éléments précédemment exposés, on peut plus aisément prendre la mesure des défis et des enjeux auxquels la France doit faire face, ce qui lui confère une lourde responsabilité, non seulement en tant qu'État côtier, mais également comme État du pavillon participant au concert des nations. Or la mer serait encore trop considérée comme « un milieu », et pas assez comme l'objet d'une politique publique, ce alors que la mer est devenue un dénominateur commun de bon nombre des politiques mises en œuvre, et doit être pilotée dans le cadre d'une vision peut-être moins d'intégration, mais davantage d'articulation avec les différents acteurs.

L'efficacité de l'action publique dans le domaine maritime n'est pas toujours optimale et cette politique n'est pas toujours lisible « sur le terrain ». Elle peut présenter un décalage par rapport à l'émergence de grands enjeux d'avenir, comme notamment la nécessité de développer la connaissance du milieu marin, la sensibilisation à la maritimisation des enjeux et la formation aux métiers de la mer, conditions sine qua non de la réussite de toutes les politiques sectorielles (pêche et aquaculture durable, biotechnologies et énergies bleues, industrie innovante et navires du futur, etc.).

1.3.1.2. L'enseignement maritime, un outil au service d'une politique de la mer

Les métiers de la mer, loin de constituer un ensemble homogène, comprennent des composantes très diverses, ne serait-ce qu'en distinguant les métiers de navigants et de non-navigants. Ces derniers s'exercent à terre et leur lien avec la mer n'en fait pas nécessairement des métiers spécifiques. Ils s'exercent notamment dans les secteurs de l'industrie, des services, du commerce, de l'enseignement supérieur et de la recherche, et de l'administration.

Ainsi, l'offre de formation doit évoluer sans cesse, afin de répondre aux besoins de l'économie maritime, mais aussi de les anticiper. Pour cela, elle doit être visible, accessible aussi, et dès lors apte, grâce à une large information et un réseau efficace, à révéler chez les Français la passion de la mer, susciter l'envie de la protéger et d'en tirer le meilleur.

Un certain nombre d'initiatives privées ont été prises en ce sens afin d'assurer pour des cadres une formation aux métiers du commerce maritime, du management ou encore de la

finance, et de mettre en place une culture d'entreprise. On peut citer l'action du Campus Naval France, une initiative commune en faveur de la formation dans l'industrie navale, qui résulte d'une démarche collective public/privé lancée en novembre 2017 par 16 partenaires fondateurs sous l'impulsion conjointe de Naval Group et de la région Bretagne. Elle réunit aujourd'hui 5 régions littorales de l'ouest (Normandie, Bretagne, Pays de la Loire, Nouvelle-Aquitaine et Sud), 5 industriels maîtres d'œuvre du naval implantés dans ces régions (Constructions Mécaniques de Normandie, groupe PIRIOU, Chantiers de l'Atlantique, Naval Group, Eca Group), 4 ministères (Éducation nationale, Enseignement supérieur, Transports et Travail), 3 syndicats professionnels (Bretagne Pôle Naval, GICAN et UIMM). Au 1er janvier 2020, la région Sud et l'entreprise ECA sont devenus partenaires du Campus des Industries Navales.

Cette volonté de rassembler les acteurs repose sur un constat : le secteur maritime dans son ensemble est confronté à la fois à des difficultés de recrutement et à un manque de compétences devenu structurel sur certains métiers clés, essentiellement ouvriers et techniciens (du diplôme national du brevet à Bac +3). Cet état de fait est dû à la fois à la méconnaissance des métiers industriels et à une offre de formation initiale encore très fragmentée, ne tenant pas assez compte des besoins des industriels. Ce manque de compétences ne pouvant pas être durablement compensé par le travail détaché, seule la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée dans les territoires côtiers, avec des perspectives de carrière motivantes sur le long terme, permettra d'accompagner et de pérenniser la croissance de la filière et de son savoir-faire.

Partie intégrante du Projet Océans 21, ce concept répond à l'enjeu essentiel de soutien des compétences de l'industrie navale française, avec pour vocation de coordonner les universités, les écoles et les organismes de formation les plus impliqués dans la délivrance de formations spécifiques au secteur industriel naval, pour répondre au besoin de compétences tel qu'exprimé par ses représentants au sein du club de compétences du GICAN (CCG).

La région Bretagne, quant à elle, est à l'initiative, ambitieuse, au travers de la signature, le 21 novembre 2017, de la déclaration d'intention des territoires précurseurs pour la formation dans l'industrie navale, d'une démarche visant à dynamiser les appareils de formation du secteur naval, ce à l'échelle interrégionale, voire nationale, associant les régions littorales ainsi que les entreprises intéressées à la préservation et au développement des compétences.

De telles initiatives qui répondent à un réel besoin sont encouragées.

Dans le contexte de l'élaboration de la politique maritime intégrée de l'Union européenne notamment, un mouvement vers une ambition maritime nationale s'est engagé depuis de nombreuses années, à l'occasion du Grenelle de la mer en 2009, structuré lors des Assises de la mer et du littoral en 2013, soutenu par les travaux du Conseil national de la mer et des littoraux et promu au travers de la mobilisation française sur la thématique océan, à l'occasion de la COP 21.

En juin 2016, une loi relative à l'économie bleue était adoptée²¹ : son auteur, le député Arnaud Leroy, constatait que « la France, malgré ses atouts naturels, vivait dans une certaine nostalgie de sa capacité maritime ». Il déplore que l'esprit qu'il souhaitait insuffler à ce texte n'a pas été suffisamment perçu : « le portefeuille lié à la mer est malheureusement resté éparpillé ». Le deuxième axe philosophique consistait à réunir les acteurs de la mer, quels qu'ils soient. Dans le cadre des débats, la question humaine avait été abordée : « la France doit conserver une population de marins, qui ne se résume pas à une poignée de nostalgiques de la Marine marchande des années 1950. Pour être demain compétitifs dans les énergies marines renouvelables, nous avons besoin de ressources humaines qualifiées. De même, pour garder un pied dans le marché pétrolier, notamment dans le transport, il nous faut maintenir un pool de marins français. Car toutes ces composantes vont irriguer d'autres pans de notre économie »²².

Pour fixer son ambition maritime sur le long terme, la France s'est dotée, en février 2017, d'une stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML), qui donne un cadre de référence pour les politiques publiques concernant la mer et le littoral et, plus généralement, pour tous les acteurs de l'économie maritime et des littoraux. Parmi les vingt-six actions prioritaires énoncées dans la SNML, les cinq premières sont les suivantes :

- mieux connaître la mer, développer une société de la connaissance marine et maritime ;
- soutenir les innovations dans le domaine maritime, augmenter la capacité de recherche ;
- enseigner la mer ;
- lancer une grande initiative culturelle pour la mer, développer une conscience maritime nationale et inscrire la culture maritime française au patrimoine mondial de l'UNESCO ;
- former aux métiers de la mer par un cluster de l'enseignement maritime, le réseau des universités marines et faire de l'ENSM une référence mondiale.

Le Président de la République, à diverses occasions, a rappelé les fondements d'une stratégie maritime voire d'une véritable politique de la mer qui se veut à la fois protectrice de la biodiversité et de la ressource minérale et énergétique, mais également soucieuse de développer une activité économique durable.

Adapter les priorités opérationnelles de la politique maritime, avec entre autres objectifs, celui de développer une appropriation du fait maritime par la société civile, mettant ainsi en adéquation l'action publique et les attentes des citoyens, c'est ce qu'Irina Bokova, directrice générale de l'UNESCO, appelait de ses vœux : « Être un citoyen du monde aujourd'hui, c'est d'abord être un citoyen de l'océan ».

²¹ Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue.

²² Arnaud Leroy, ancien député des Français de l'étranger, entretien avec J.-M. Lamarque (Centre d'études stratégiques de la Marine), publié dans la revue *Politique internationale*, n° 156, 2017.

1.3.2. Une politique nationale désormais inscrite dans un environnement international ambitieux

1.3.2.1. Une communauté internationale engagée pour l'océan

On doit à la COP 21²³ et notamment au groupe des « 77 », la réunion de tous les petits États insulaires en 2015²⁴, et aux conférences des parties qui suivirent, aux rendez-vous complémentaires que sont les négociations sur les objectifs du développement durable (ODD) et des négociations dites BBNJ sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité au-delà des zones sous juridiction nationale²⁵, au-delà des juridictions nationales, l'émergence d'un grand mouvement en faveur des océans. D'autres conférences plus spécifiques comme « Ocean » ont complété ces négociations.

L'importance croissante du thème océan au niveau onusien, depuis 2014, a permis l'émergence et l'adoption de l'idée de la « décennie des sciences océaniques » au sein de la commission océanographique intergouvernementale (COI). Le World Ocean Assessment (WOA)²⁶, qui s'est déroulé de 2013 à 2015, avait réalisé le premier « état des océans » du point de vue scientifique, un immense et indispensable inventaire qui eut peu de retentissements.

La création de la plateforme océan climat (POC), en juin 2014, à l'UNESCO, afin de promouvoir l'océan dans les discussions sur le changement climatique et les actions qui s'ensuivent, la publication, en 2016, du WOA, l'adoption par le GIEC du principe d'un « rapport spécial océan cryosphère », puis lors de la COP 22, l'intégration de l'océan dans l'agenda de l'action de la Convention des Nations unies contre la corruption (CNUCC) ont permis la consolidation de l'engagement international en faveur de l'océan.

En 2017 et en 2018, ce sont l'organisation par l'ONU de la première négociation ODD14 à New York, puis la COP 23 à Bonn, la mise en place de l'Ocean pathway²⁷ et enfin les travaux de l'Assemblée générale de l'ONU qui prit la décision de définir une « décennie des sciences océaniques » et l'engagement des discussions relatives à WOA 2 (world ocean assessment), sur la Convention sur la diversité biologique (CDB)²⁸, et sur les ressources minérales (AIFM)²⁹ qui vinrent renforcer la détermination des États.

²³ COP ou *Conférence of parties* : conférence internationale sur le climat qui réunit les États engagés depuis 1992 par la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC). Les « parties » sont les signataires de la Convention (195 pays plus l'Union européenne). L'objectif est de faire le point sur l'application de la Convention et négocier les nouveaux engagements. La COP 21 (30 novembre-11 décembre 2015 à Paris-Le Bourget, sous présidence française) est la 21^{ème} Conférence des parties (COP) à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques de 1992, réunissant 195 États et l'Union européenne, après celle de Varsovie (COP 19) et Lima (COP 20).

²⁴ L'océan est cité dans le préambule de l'accord de Paris ; l'océan fait l'objet d'un objectif à part entière, l'ODD n° 14, dans le programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations unies.

²⁵ La première session de la Conférence intergouvernementale sur l'instrument international juridiquement contraignant sous l'autorité de la convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) relative à la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité au-delà des juridictions nationales (*the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction - BBNJ*) s'est tenue en juillet 2017.

²⁶ WOA : *United Nations World Ocean Assessment : regular process for global reporting and assessment of the state of the marine environment including socioeconomic aspects. / World Ocean Atlas is a set of objectively analyzed climatological fields of in situ temperature, salinity, dissolved oxygen, Apparent Oxygen Utilization (AOU), percent oxygen saturation, phosphate, silicate, and nitrate at standard depth levels for annual, seasonal, and monthly compositing periods for the World Ocean.*

²⁷ Les Fidji, pays hôte de la COP 23, ont lancé le Partenariat « Ocean Pathway » dans le but de faire officiellement reconnaître les liens existants entre l'océan et le changement climatique dans le processus de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) d'ici 2020. L'initiative fait suite à un sommet sur le climat marqué par de multiples appels à davantage d'actions basées sur la science de la part d'une communauté émergente de spécialistes de l'océan.

²⁸ La Convention sur la diversité biologique (CDB) est signée le 5 juin 1992, par plusieurs pays lors de la Conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement lors du « Sommet de la terre » à Rio. La CDB est restée ouverte à la signature jusque fin octobre 1993. À la

Les Nations unies ont ainsi proclamé la décennie des Nations unies pour les sciences océaniques au service du développement durable (2021-2030) afin de mobiliser les acteurs intéressés du monde entier autour d'un cadre commun qui mettra la science au service des pays dans leur mise en œuvre de l'objectif de développement durable n° 14 sur l'océan. À la demande de l'Assemblée générale des Nations unies, la Commission océanographique intergouvernementale (COI) de l'UNESCO assurera la coordination de la phase préparatoire de cette décennie, et a invité la communauté mondiale de l'océan à dresser une feuille de route scientifique et technologique sur les dix prochaines années. Les plus importantes contributions de la décennie de l'ONU des sciences océaniques consisteront en une nouvelle génération de scientifiques et de techniciens experts de l'océan, avec la création de nouveaux réseaux de recherche, et une nouvelle génération de systèmes, d'équipements et d'infrastructures d'observation, qui permettront aux États de réaliser le programme de développement durable à l'horizon 2030. La Décennie suscite également un niveau d'intérêt et de participation sans précédent de la part de la jeunesse, du grand public et des décideurs politiques à travers le monde.

La France ne reste pas à l'écart d'une impulsion internationale donnée par l'UNESCO et qui, au terme d'un processus de consultation, proposera des objectifs et des résultats spécifiques à atteindre d'ici 2030. Quelques objectifs préliminaires ont d'ores et déjà été définis, tels que le renforcement de l'utilisation durable des ressources océaniques et marines des connaissances sur les conditions océaniques ; le soutien au développement de l'économie de l'océan ; la gestion durable des écosystèmes côtiers ; l'amélioration des références sur les conditions environnementales ; l'approfondissement des connaissances scientifiques sur l'impact des facteurs de stress cumulatifs et en interaction, tels que le réchauffement, l'acidification et la destruction des habitats ; la réalisation d'observations intégrées et du partage des données.

Ces objectifs et leur atteinte à court terme justifient un engagement fort et irrémédiable de la France dans la formation de ses citoyens et l'adaptation de ses structures d'enseignements, de formation professionnelle et continue.

Au plan diplomatique, la création ex nihilo, en 2009 d'un poste d'ambassadeur chargé de la négociation internationale autour des pôles, dont la dimension maritime est d'importance, a été suivie, en 2015, de celle d'un poste d'ambassadeur thématique chargé des océans, pour assurer une coordination interservices autour des enjeux du monde maritime fut un signal d'intérêt fort de la part du ministère des Affaires étrangères.

La proclamation de la décennie des sciences océaniques pour le développement durable par l'Assemblée générale de l'ONU marque le commencement d'un processus de consultation avec tous les acteurs de l'océan, coordonné par la COI de l'UNESCO, pour préparer un plan concerté de mise en œuvre de la Décennie. Le plan de mise en œuvre inclura notamment l'élaboration d'un plan de développement des capacités en vue de faciliter le transfert de connaissances scientifiques à des segments plus larges de la société, ainsi qu'aux

fin de cette période, 168 pays l'ont ratifiée. En France, la CDB a donné lieu à la mise en place du plan d'action et stratégie nationale de la biodiversité.

²⁹ Les ressources minérales dans les eaux internationales sont gérées par l'autorité internationale des fonds marins (AIFM).

gouvernements régionaux et nationaux, et de créer des opportunités de formation et de développement des capacités à l'intention des scientifiques en début de carrière.

La communauté scientifique académique internationale doit s'organiser pour intégrer les connaissances au niveau global, définir de nouvelles approches pour apporter des réponses aux questions ouvertes, diffuser les résultats auprès du grand public, et peser dans les débats politiques soulevés par les enjeux actuels « océan » dans le contexte du développement durable.

Comment la recherche scientifique en général et la recherche française en particulier peut-elle contribuer à la décennie ? Sur quelles priorités axer la recherche et comment la financer ? Quels sont les messages clés portés par la communauté des sciences de l'océan ? Quels sont les exemples de structuration de programmes de recherches ou d'infrastructures dont elle pourrait s'inspirer ? Faudrait-il concevoir de nouveaux modes de coopération scientifique si l'on met l'accent sur le transfert et la diffusion des connaissances ? sont parmi les principales questions soulevées. L'intégration des connaissances, l'utilisation d'approches innovantes, les interactions institutionnelles, la prise en compte des enjeux onusiens et la diffusion des résultats seront d'une importance cruciale pour établir un dialogue constructif entre scientifiques, acteurs de la société civile et responsables politiques.

À retenir

Le contexte international est favorable à une vaste prise de conscience collective de l'intérêt des océans dans le développement durable.

1.3.2.2. L'Europe, un continent tourné vers la mer

Les données sont éloquentes : le littoral européen est étendu sur plus de 68 000 km (trois fois plus que celui des États-Unis) et la surface de la ZEE de l'Union européenne (UE) est la plus importante du monde (25 millions de kilomètres carrés). Près de la moitié de la population de l'Union européenne est implantée sur une bande littorale de moins de 50 km et ces régions maritimes produisent plus de 40 % du PIB de l'Europe. Enfin, selon le rapport Blue Growth paru en 2012, la mer représentera 7 millions d'emplois en 2020 et d'ores et déjà génère une valeur ajoutée brute près de 500 milliards d'euros par an³⁰.

Depuis 2007, la politique maritime intégrée (PMI) s'est attachée à « renforcer le développement durable de l'économie maritime européenne et mieux protéger le milieu marin en facilitant la coopération de tous les acteurs maritimes, par-delà les secteurs et les frontières ». Avec sa stratégie Europe 2020, l'UE a montré toute la richesse du potentiel de

³⁰ On ajoutera que forte de 28 membres, 400 navires de guerre dont 7 porte-aéronefs, 119 frégates, 72 sous-marins, l'Union européenne pourrait être une puissance maritime majeure. À titre de comparaison, les États-Unis disposent de 10 porte-avions et 9 porte-aéronefs d'assaut, de 22 croiseurs et 84 frégates, de 4 sous-marins nucléaires lanceurs de missiles de croisière (SSGN), 14 sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) et 54 sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) ; la Russie d'1 porte-avions, de 5 croiseurs et de 29 frégates, de 9 SSGN, 13 SNLE, 16 SNA et 16 sous-marins classiques ; la Chine de 2 porte-avions (un troisième en chantier), de 84 frégates, de 4 SNLE, 6 SNA et 57 sous-marins classiques ; la France d'un porte-avions et 3 bâtiments de projection et de commandement, de 15 frégates, de 4 SNLE et 6 SNA.

croissance de l'économie maritime qui est une chance que l'Europe, en tant que continent maritime, devait saisir. Diverses initiatives majeures furent lancées, depuis 2009, dans tous les domaines politiques en rapport avec les mers, qui ont durablement renforcé la compétitivité de l'Europe. La PMI a été source d'une plus-value concrète pour l'économie européenne ainsi que pour les secteurs maritimes des États membres³¹. Chaque jour voit l'apparition de nouvelles applications maritimes : dans ce contexte, les États membres ont mis en place des systèmes de planification stables, afin de favoriser les investissements à long terme et la cohérence transfrontalière.

La stratégie européenne pour la recherche marine et maritime a contribué à atteindre cet objectif. Les investissements dans la recherche doivent livrer leur plein potentiel d'innovation dans l'économie maritime. Avec la directive-cadre « stratégie pour le milieu marin », c'est l'objectif d'une gestion durable des mers et des océans qui fut visé : la « viabilité écologique est une condition sine qua non du développement de l'économie maritime. Elle est en outre le moteur de technologies avancées, qui viendront renforcer la compétitivité de l'Europe sur le long terme ». La directive « planification stratégique maritime spatiale » permet d'organiser les activités qui se multiplient en mer. Des politiques sectorielles offrent un volet maritime : ainsi la refonte du réseau transeuropéen des transports (RTE-T) permet la création de corridors de transports au sein de l'Union européenne reliant les façades maritimes aux terres intérieures. En septembre 2012, la Commission a adopté une communication intitulée « La croissance bleue : des possibilités de croissance marine et maritime durable » définissant l'objectif de lancer une initiative conjointe des États, des régions et toutes les parties prenantes afin d'exploiter pleinement le potentiel de l'économie bleue. Parmi les objectifs visés, la mission a retenu celui qui tend à pallier la pénurie de compétences – par exemple, en encourageant la formation de partenariats entre industrie et éducation. La Commission relève que bon nombre de secteurs maritimes manquent de main-d'œuvre « possédant les qualifications, les compétences et l'expérience adéquates ». Des actions ont été lancées en vue de mettre en place des carrières maritimes attrayantes, sur la base de la mobilité entre secteurs et pays et de l'anticipation des besoins futurs. La mobilité et la formation des chercheurs ont de même été considérées. Ces initiatives ont contribué à la « stratégie pour des compétences nouvelles et des emplois » et à « la jeunesse en mouvement », deux initiatives phares de la stratégie Europe 2020 visant à relever les taux d'emploi et à améliorer la qualité de l'éducation au sein de l'UE. On ajoutera la tenue de la première conférence de l'« initiative de programmation conjointe sur les océans » (J.P.I Oceans – « Joining Forces Towards Healthy and Productive Seas and Oceans »)³².

Le réseau français d'enseignement maritime a vocation à s'insérer dans l'environnement que constituent désormais les différents acteurs institutionnels européens, le Commissaire européen aux affaires maritimes et à la pêche (DGMare)³³, la Conférence des régions

³¹ Rapport sur l'état d'avancement de la politique maritime intégrée de l'UE, rapport de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, COM (2012) 491 final.

³² *The Joint Programming Initiative Healthy and Productive Seas and Oceans (JPI Oceans)* est une plateforme intergouvernementale ouverte aux états membres de l'UE et aux états associés, avec la participation de partenaires internationaux, rassemblés pour des actions relevant de leurs intérêts mutuels.

³³ La DG Mare appuie l'économie bleue depuis 2014 ; elle a organisé à Malte « *Our ocean* », en 2017 ; toujours en 2017, à Bonn, lors de la COP 22, la DG recherche a organisé une session « recherche océan quel avenir ? » qui rassembla essentiellement l'Allemagne et la France. Le *JPI Ocean* est

périphériques maritimes d'Europe (CRPM), et des acteurs privés, l'European Network of Maritime Clusters (ENMC) ou encore Sea Europe, fédération structurée autour de dossiers clés pour le secteur de l'industrie navale, la recherche et l'innovation, la formation et les financements.

Ces diverses entités sont à l'origine de plusieurs initiatives qui intéressent l'activité du futur réseau d'enseignement maritime : on citera la stratégie LeaderSHIP 2020, qui formule des recommandations en faveur d'une croissance durable et d'emplois de qualité, la plateforme technologique WaterBorne-TP, dont l'objectif est de définir et de partager une vision commune du monde de la mer, et KIC Marine (Knowledge and Innovation Community) sous la tutelle de l'Institut européen d'innovation et de technologie, créé pour favoriser la disponibilité d'informations fiables et de qualité afin de permettre l'émergence d'une base de données complète.

À retenir

L'Europe, consciente de son potentiel maritime, se dote d'une stratégie et d'une politique adaptées.

1.3.2.3. Des régions et des départements français résolument engagés : une prise de conscience de leurs dimensions et de leurs caractères maritimes, un sujet politique

Fortes d'une prise de conscience à la fois économique et culturelle, certaines régions cherchent depuis plusieurs années à tirer profit de leur patrimoine maritime, la Bretagne, l'Occitanie, l'Aquitaine, Provence-Alpes-Côte d'Azur, ou encore les Hauts-de-France. Leurs spécificités ou leurs potentiels révélés, le développement économique qui relève de leurs compétences, des facteurs historiques (la présence de la Marine nationale par exemple) donnent un caractère particulier aux politiques mises en œuvre qui déterminent les investissements à consentir et les soutiens à apporter aux entreprises locales. D'une manière générale, le rôle des régions, acteurs majeurs de l'enseignement supérieur et de la recherche est caractérisé par l'engagement et la détermination. Certaines sont exemplaires en la matière.

La région Bretagne, par exemple, première région maritime de France, promeut une relation privilégiée avec la mer. Elle conduit depuis 2006 une politique maritime intégrée qui met en synergie l'ensemble des domaines en relation avec la mer et s'attache à renforcer les formations maritimes au service de l'emploi, à mieux adapter les formations aux besoins des filières économiques de la mer, à favoriser la transversalité des parcours maritimes. Elle mène une réflexion sur l'avenir de l'enseignement supérieur maritime dans la perspective de renforcer les liens entre les formations professionnelles maritimes, initiales et continues (de

intervenue pour la première fois à la COP 22, mais aussi le Parlement européen (la commission pêche et l'intergroupe parlementaire « mers, rivières, îles et zones côtières »).

niveau secondaire et supérieur) et d'analyser la capacité de l'enseignement maritime à répondre aux besoins présents et futurs du secteur maritime. La région présente l'ambition d'être reconnue comme pôle d'excellence pour les formations à tous les métiers de la mer³⁴.

Des instances consultatives ont été créées, par exemple, en Occitanie, le parlement de la mer³⁵, ou en Bretagne, la conférence régionale mer et littoral, instaurée en 2009³⁶. Outil de gouvernance collective, elles rassemblent les acteurs de l'activité maritime, les services administratifs de l'État, qui ont le pouvoir réglementaire et de contrôle ; les services des collectivités, qui ont des moyens d'intervention et d'investissement – la région finance, par exemple l'innovation ; certaines entités de financement liées à l'État, comme les appels à projets du commissariat général à l'investissement ou la BPI les secteurs professionnels, les associations de plaisanciers ou de protection de l'environnement.

Les DROM-COM fondent le socle de la ZEE française

Les départements, régions et collectivités d'outre-mer qui ouvrent sur des espaces maritimes considérables, où le rapport à la mer y a été longtemps ambigu, point commun à toute la France, ont aujourd'hui la ferme volonté de développer leur potentiel maritime. La mobilisation de certains outils de financement européens, l'enveloppe française permettent un important levier d'investissement. Dans les régions concernées, une réflexion de fond est menée sur la manière de se réapproprier la mer. On retrouve, là aussi, une volonté de développement de la dimension maritime de ces territoires. Il s'avère, à ce stade de l'étude, que leur potentiel est considérable.

2,7 millions de Français résident dans les outre-mer. Ils sont porteurs de projets, ils innovent, ils expérimentent des solutions et constituent un capital humain qu'il faut valoriser, car c'est une des clefs de l'avenir.

L'économie maritime française doit, par essence constituer un vivier d'emplois pour ses citoyens d'Outre-mer, avec des métiers en plein essor, certains traditionnels comme le transport maritime, les ports, le nautisme, la pêche, d'autres plus émergents comme les énergies marines renouvelables, les ressources minérales, les biotechnologies, l'aquaculture, le tourisme et la croisière, mais aussi les sciences, l'innovation, et la recherche.

À retenir

³⁴ Les formations maritimes en Bretagne : les quatre lycées maritimes, le Centre européen de formation maritime continue (CEFCM), l'université de Bretagne occidentale (UBO), l'Institut universitaire européen de la mer (IUEM) et l'université de Bretagne Sud, le site ENSM de Saint-Malo (l'un des quatre sites de cette école qui forme les officiers de la marine marchande et des ingénieurs dans différents domaines de l'activité maritime), l'Agrocampus ouest, l'École navale (qui forme les officiers de la Marine nationale), l'ENSIETA, l'IUT de Brest, le CNAM. Chaque année, 2 000 étudiants en formation initiale y sont diplômés dans les disciplines liées aux sciences et techniques marines et plus de 2 000 stagiaires sont formés aux métiers de la mer.

³⁵ Créée en 2013, cette instance a pour but de fédérer la communauté maritime, de la représenter, de permettre la concertation et le travail collaboratif entre les différents acteurs de la mer et du littoral et de faire émerger des projets innovants.

³⁶ Créée sur la proposition du conseil régional de Bretagne, dans le cadre de la charte des espaces côtiers bretons, la Conférence a l'ambition d'être un lieu d'échanges, de réflexions et d'actions de l'ensemble des acteurs bretons de la mer et du littoral : c'est un lieu d'information et de débat pour proposer, définir et évaluer les actions stratégiques à mettre en œuvre pour la réalisation des chantiers phares proposés dans la charte ; de réflexion et de proposition pour promouvoir la gestion durable de la zone côtière bretonne, définir de nouvelles actions. Elle permet d'apporter de nouvelles informations et de nouveaux éclairages pour agir dans le sens d'une gestion durable de la zone côtière. Elle est garante d'une meilleure coordination de l'action publique en zone côtière. Son action couvre ainsi l'ensemble des dispositifs d'action publique : actions volontaires, incitations, réglementations.

La France jouit d'une dimension maritime et stratégique grâce à sa surface littorale et à ses départements et collectivités d'outre-mer (97 % de sa ZEE).