

## Le maritime, un horizon de souveraineté pour la France

Juillet 2023

L'Initiative Souveraineté, lancée en janvier 2022, est la plateforme de l'Institut Choiseul dédiée aux enjeux de souveraineté et de résilience. Cette Initiative a pour but d'identifier et de promouvoir des mesures pragmatiques et concrètes destinées à renforcer l'autonomie stratégique de la France et de l'Europe. Au travers de rencontres régulières réunissant acteurs économiques de premier plan et experts reconnus, et par la production de documents de synthèse et d'orientation émanant des écosystèmes réunis, l'Institut Choiseul entend ainsi prendre part au débat sur la nécessaire souveraineté nationale et européenne dans des domaines aussi variés que la défense, l'industrie, l'agroalimentaire ou encore les transports.

La 8<sup>ème</sup> Rencontre Souveraineté & Résilience s'est tenue le 8 mars 2023 autour d'acteurs de premier plan qui ont partagé leur témoignage, vision prospective et bonnes pratiques : Christine CABAU-WOEHREL, Vice-présidente exécutive en charge des actifs et des opérations de CMA CGM, Vincent FAUJOUR, Président du groupe Piriou, et Stéphane RAISON, Directeur général et Président du directoire d'Haropa Port. Cette rencontre a été animée par François LAMBERT, Directeur général de l'École nationale supérieure maritime.

### Introduction

La mer constitue un enjeu clé d'autonomie stratégique. Les cinq grands derniers conflits du monde occidental ont systématiquement consacré la victoire de la mer sur la terre. Au XXI<sup>e</sup> siècle, la mer demeure une condition essentielle de puissance et de maîtrise de son propre destin.

La gouvernance des océans est d'autant plus complexe que la mer abrite plusieurs dimensions. Elle représente 72 % de la surface du globe, une « tranche d'eau » où se meuvent des ressources halieutiques convoitées, des fonds marins dont les trois quarts restent inexplorés et une biodiversité différente de celle présente sur terre.

La France n'a jamais été aussi « étendue » depuis 1994 et l'entrée en vigueur de la Convention de Montego Bay. Celle-ci place la France au second rang des domaines maritimes avec plus de 10 millions de km<sup>2</sup> de zone économique exclusive, derrière les États-Unis (12 millions) et devant l'Australie (9 millions). La France doit bien entendu cette présence à ses Outre-mer.

Riche d'atouts maritimes, la France est-elle une grande puissance en ce domaine et dispose-t-elle d'une stratégie ambitieuse pour faire de la mer l'un des déterminants de sa souveraineté politique et économique ? À l'heure de tensions résurgentes sur l'échiquier international, comment retrouver un cap avec un nouvel horizon de souveraineté par la mer ?

La « souveraineté maritime » revêt plusieurs formes. En tant que vecteur de puissance économique, militaire et scientifique, la mer est une condition de la souveraineté et de la puissance. Mais encore faut-il disposer d'une chaîne de valeur maritime elle-même souveraine, ce qui recouvre les ports, les infrastructures logistiques et de transports, les industries navales, les armateurs et compagnies maritimes, les navires de commerce sous pavillon français et des équipages de cette nationalité. Tout l'enjeu est aujourd'hui pour la France de penser le maritime dans sa globalité et de mettre en œuvre une politique « ensemble », afin de restaurer sa souveraineté par et sur la mer.

## Les océans, des espaces en tension

Dans un contexte de remise en cause d'un ordre mondial fondé sur le droit, l'hypothèse du combat naval redevient d'actualité. Certains espaces maritimes français deviennent eux-mêmes des lieux de convoitise et de contestation. C'est le cas de l'île de la Passion-Clipperton, des fonds océaniques de Nouvelle-Calédonie qui recèlent des métaux rares (nodules polymétalliques) ou bien encore des routes maritimes autour de l'Arctique (Saint-Pierre-et-Miquelon).

Plusieurs grandes zones de compétition peuvent être identifiées :

- › La Méditerranée orientale, où deux groupes de pays s'affrontent (pays occidentaux, Israël, Égypte d'une part, Turquie, Libye, Qatar d'autre part). Trois sujets de tensions s'y observent, à savoir le contrôle des routes d'hydrocarbures, les migrations méditerranéennes et le règlement du conflit gréco-turc autour de la mer Égée.
- › La mer Noire, enjeu d'affrontement direct dans le cadre de la guerre entre l'Ukraine et la Russie. La Turquie entend asseoir son contrôle sur les détroits du Bosphore et des Dardanelles.
- › La mer de Chine du Sud, objet d'une politique d'accaparement de Pékin qui y voit des « eaux intérieures ». La mer du Japon est pour sa part le théâtre de rivalités entre le pays du Soleil-Levant et ses voisins (Chine, Russie, Corée du Sud).
- › Le bassin indopacifique, où se déploie une stratégie de « collier de perles » par la Chine et où sont en jeu quatre détroits moyen-orientaux d'importance (Suez, Bab-el-Mandeb, Tiran, Ormuz).
- › L'océan Arctique, objet de convoitises manifestées par Washington et Moscou alors que le rétrécissement de la banquise laisse entrevoir des possibilités d'exploitation plus intenses.

La Marine nationale française conserve un niveau de vigilance maximal au regard de la multiplicité des zones d'affrontement potentielles.

Elle totalise à ce jour 90 bâtiments (276 255 tonnes) et se classe au 7<sup>e</sup> rang mondial et au premier rang de l'Union européenne. 5 000 marins sont déployés en permanence autour du monde. Ses équipements couvrent tout le spectre disponible, des forces de surface aux sous-marins en passant par l'aéronautique navale et les commandos marines.

## Les routes maritimes, enjeu clé de la sécurité internationale

Les routes maritimes sont au cœur des relations internationales. 90 % des échanges dans le monde sont réalisés par transport maritime. Ces liens d'interdépendance participent à la recomposition des rapports de force entre les États et entre les acteurs privés. Les déraillements de chaîne logistique peuvent entraîner des situations de pénurie ou de tension et porter atteinte à la souveraineté stratégique de certains approvisionnements critiques (denrées alimentaires, énergie).

La conteneurisation est le symbole phare de la mondialisation des échanges. Né en 1956 de l'invention de l'américain Malcom McLean, le conteneur permet des volumes de flux (23 000 équivalents vingt pieds pour le CMA CGM Jacques Saadé) que les modes ferroviaire, aérien ou routier ne peuvent absorber. La maîtrise des infrastructures nécessaires à l'accueil et la construction de porte-conteneurs pouvant mesurer jusqu'à 400 mètres de long deviennent des enjeux sensibles.

Depuis les années 1980, le barycentre des échanges maritimes s'est déplacé du monde atlantique à l'Asie orientale. Les développements économiques successifs du Japon, des nouveaux pays industriels de l'Asie puis de la Chine sont à la source de ce bouleversement. Ce mouvement se poursuit en ce moment-même au-delà du détroit de Malacca, vers l'Inde et le Bangladesh. Les taux de croissance du transport conteneurisé y sont les plus importants.

Deux routes principales est-ouest structurent le marché du transport maritime. La première est transpacifi-

que, reliant l'Asie orientale à la côte Ouest des États-Unis. La seconde se déploie entre l'Asie orientale et les ports de l'Europe du Nord. À celle-ci s'ajoute un cœur asiatique dynamique, de Tokyo à Singapour en passant par les côtes chinoises.

La sécurisation des routes maritimes est un enjeu de puissance pour les États. L'autoroute maritime qui relie l'Asie orientale et l'Europe traverse des points de passage (Ormuz, Bab-el-Mandeb, Suez) situés dans des régions dont la situation géopolitique est instable. Le blocage de l'un de ces nœuds peut avoir des impacts conséquents sur l'économie mondiale. En mars 2021, l'échouage du porte-conteneurs Ever Given (Evergreen) dans le canal de Suez a immobilisé 10 % du commerce international.

D'après le géographe Paul Turret, la France est le « ventre mou » de la conteneurisation en Europe. Le pays est davantage concerné par des trafics domestiques que par des interconnexions mondiales, ce qui s'explique par la faiblesse relative de ses exportations. Les densités de population peu élevées sur certaines façades sont des freins à la constitution de hubs maritimes, qui nécessitent d'être portés par des hinterlands dynamiques. L'économie française est par nature continentale et moins commerciale que certains pays voisins (Belgique, Pays-Bas).

## La mer, un levier de développement, d'innovation et de recherche

Toute politique de la mer est liée à des enjeux de développement économique et industriel, d'aménagement et de développement des territoires. Selon l'OCDE, les secteurs d'activité liés à la mer contribueraient à hauteur de 2,5 % de la valeur ajoutée brute mondiale à horizon 2030. Les métiers qui y sont liés représenteraient environ un emploi sur cent dans le monde d'ici la même échéance.

L'économie bleue se compose de cinq secteurs traditionnels (transport, pêche, industrie et construction navale, télécommunications, énergie), de cinq secteurs émergents

(ressources minérales, tourisme, biotechnologies, énergies marines renouvelables, aquaculture) et de huit secteurs transverses (environnement, formation, infrastructures, numérique, sciences et innovation, services, sécurité, surveillance). Au niveau national, cette économie maritime représente 90,6 milliards d'euros en valeur de production et 386 000 emplois directs en 2021.

Une activité comme la pêche joue un rôle déterminant dans l'aménagement des territoires côtiers. Les 37 criées françaises dessinent une carte physique où se mêlent activités terrestres et maritimes. Un emploi en mer génère trois à quatre emplois dans la filière aval. Ce chiffre est de cinq à six emplois dans les territoires ultramarins.

La mer est un catalyseur d'innovations susceptibles de doper le dynamisme des territoires côtiers. Ces innovations se manifestent aussi bien sur les navires eux-mêmes (propulsion, digitalisation) que sur des champs nouveaux comme la transition énergétique (éoliennes flottantes, hydroliennes, panneaux solaires en haute mer) ou les biotechnologies marines (algoculture, compléments alimentaires, médicaments).

À la source des innovations se trouve une flotte océanique française dédiée aux activités de recherche. La recherche maritime française s'appuie sur une communauté de 3 500 scientifiques et sur quatre navires hauturiers. L'Ifremer pilote cette flotte et a présenté, en 2021, une feuille de route 2035 pour en assurer la modernisation. Il convient aussi d'y ajouter la flotte scientifique sous pavillon militaire dont les missions sont conduites par le SHOM.

## Un espace maritime souverain à reconquérir

Un maritime souverain se construit par des ports, des navires et des chantiers navals. Le port accueille les navires du monde entier, le chantier les construit et l'armateur transporte les marchandises par-delà les eaux internationales. Chacun en fait commerce, la mer ayant été le creuset des doctrines de libre-échange.

La responsabilité des États est de soutenir les ports, les armateurs et les constructeurs dans le cadre d'un ensemble politique cohérent. La France a ainsi entrepris plusieurs démarches dans une logique souveraine :

- Un volontarisme portuaire autour d'une stratégie de long cours.
- Un soutien aux armateurs, à la fois sur un plan fiscal et budgétaire.
- Une ambition affirmée dans la construction navale, qu'elle soit militaire ou civile, liée au prestige de son passé.

Mais ces ambitions ont été insuffisamment liées. Les ports français sont loin dans le classement mondial, Le Havre n'est que le 68<sup>ème</sup> port mondial pour les containers. La définition du maritime souverain réside dans la complémentarité de ces trois familles de la mer. Le déploiement d'une politique publique unie fait aujourd'hui la force de la Chine, qui « s'est imposée au monde entier à tel point que le XXI<sup>e</sup> siècle pourrait être celui de la domination chinoise », d'après le Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM). ■

## FOCUS Les énergies marines renouvelables

Les énergies marines renouvelables (EMR), produites à partir des ressources du milieu marin (vents, courants, marées, houle, etc.), recouvrent les énergies éolienne, hydrolienne, marémotrice, houlomotrice et thermique des mers. Parmi celles-ci, les plus développées sont l'énergie éolienne, hydrolienne et marémotrice.

La France dispose d'un potentiel important en matière de déploiement de l'énergie marine. Plusieurs projets ont déjà vu le jour, dont l'usine marémotrice de La Rance en Bretagne dès 1966 et la récente mise en service du premier parc éolien en mer à Saint-Nazaire. Les EMR offrent des perspectives prometteuses : elles pourraient permettre la production de 40 TWh par an, soit 10 % de la consommation annuelle d'électricité en France.

L'éolien représente le plus fort potentiel de développement d'énergie en milieu marin pour la France avec un potentiel exploitable estimé par RTE à 62 GW. À ce jour, la puissance installée française de 0,48 GW est loin derrière celle de l'Allemagne (7,7GW) et du Royaume-Uni (12,7GW). Dans son bilan prévisionnel, RTE prévoit que l'éolien en mer représentera de 5 à 7 % de la production nationale d'électricité en 2035.

La filière française des EMR devra continuer de se structurer et pourrait alors représenter plus de 20 000 emplois directs et indirects à partir de 2030, selon EY/Syndicat des énergies renouvelables. Il est cependant à noter que le Royaume-Uni et la Suède sont les pays européens les plus avancés en matière de R&D, avec respectivement 29 et 22 projets en développement en 2019 contre 3 pour la France. ■

## La souveraineté maritime en chiffres

**90%** 90% des échanges dans le monde sont réalisés par transport maritime.

**2<sup>e</sup>** La France se place au second rang des domaines maritimes, derrière les États-Unis, avec plus de 10 millions de km<sup>2</sup> de zone économique exclusive.

**386 000**

En 2021, l'économie maritime française représente 386 000 emplois directs.

**90,6 Mds €** En 2021, l'économie maritime française représente 90,6 milliards d'euros en valeur de production.

**2,5%** Selon l'OCDE, les secteurs d'activité liés à la mer contribueraient à hauteur de 2,5% de la valeur ajoutée brute mondiale à horizon 2030.

### Un réarmement naval massif à l'échelle du monde

Depuis la fin des années 2000, le monde est marqué par un réarmement naval général et massif. En dix ans, les budgets navals de la Russie, de la Chine et de l'Inde ont respectivement augmenté de 35, 57 et 69 %. Le tonnage de la marine chinoise devrait augmenter de 138 % entre 2008 et 2030. La Marine nationale française y voit « un signe assez inquiétant ».

Il en va de même des puissances occidentales, puisque le nombre de grands bâtiments de surface passerait de 27 à 34 pour la France et de 18 à 21 pour le Royaume-Uni, entre 2022 et 2030. La flotte sous-marine américaine évoluerait de 68 à 72 bâtiments sur la même période. Le développement des marines en nombre d'unités s'accompagne également d'une amélioration qualitative, notamment au travers des drones.

Ce réarmement fait suite à une période post-guerre froide qui était, au contraire, caractérisée par un effacement de la puissance maritime. Entre 1987 et 2015, la marine américaine est passée de 594 à 271 unités. La première marine européenne, celle du Royaume-Uni, avait, pour sa part, diminué de 80 à 35 bâtiments de haute mer. Les « dividendes de la paix » sont désormais terminés.

Deux régions du monde sont particulièrement actives dans le mouvement de réarmement naval à l'œuvre :

- La Méditerranée, où se concentrent des enjeux économiques (25 % des flux mondiaux du commerce maritime), énergétiques (gisements gaziers) et géopolitiques. La Turquie présente des visées expansionnistes, que consacre sa doctrine de « Patrie Bleue ». L'Égypte entend affirmer son statut de puissance régionale. La Grèce augmente également ses moyens maritimes (+ 1 660 tonnes entre 2008 et 2030), tout comme l'Algérie.
- L'indopacifique dans un contexte de tensions régionales (Mer de Chine méridionale) et de rivalité avec les États-Unis.

Ce réarmement naval obéit à plusieurs motivations. En plus d'être un instrument de puissance militaire, il permet de lutter contre les trafics illicites (pêche illégale, trafic d'êtres humains, narcotraffic et piraterie). En 2021, la Marine nationale française a battu son record de saisie de stupéfiants (44,8 tonnes contre 2 à 18 tonnes par an entre 2006 et 2020).

Il est aussi un outil de préservation des intérêts économiques. Les câbles sous-marins, par lesquels transitent 99 % du réseau internet et des centaines de milliards de transactions financières, en sont une illustration. La pérennité des câbles sous-marins est donc un enjeu vital pour la stabilité économique et représente une opportunité à saisir dans la guerre technologique en cours. La Marine nationale française, dans le cadre du plan stratégique « Mercator Accélération 2021 », déclare que « la maîtrise des fonds marins constitue désormais un domaine prioritaire ». En Chine, une « Grande Muraille sous-marine » est mise en place tandis que des investissements massifs sont consentis en faveur des infrastructures maritimes, par le biais d'entreprises comme Huawei Marine Network. La flotte câblière d'Orange Marine, qui représente 15% des capacités mondiales, concourt à la maîtrise souveraine des connexions internet internationales.

### Une raréfaction de la biodiversité maritime, un enjeu pour la pêche européenne

Le réchauffement climatique se manifeste par des conséquences réelles en mer. Les vagues de chaleur marines sont deux fois plus fréquentes qu'il y a quarante ans, impactant la faune et la flore. Selon la plateforme intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES), 33 % des récifs coralliens, des requins et des espèces proches sont menacés d'extinction. Il en va de même pour plus d'un tiers des mammifères marins.

Cette érosion du vivant a des conséquences sur la sécurité alimentaire mondiale. L'IPBES prévoit une dimi-

nutrition de 3 à 10 % de la production primaire nette de l'océan d'ici la fin du XXI<sup>e</sup> siècle, à cause du réchauffement climatique. La biomasse de poissons diminuerait de 3 à 25 % sur la même période. Les espèces marines sont doublement confrontées à un phénomène d'acidification des océans et de pollution anthropique. Jusqu'à 13 millions de tonnes de plastiques sont déversées chaque année dans les océans. Face à cela, la France a un rôle particulier à jouer, alors qu'elle abrite 10 % des récifs coralliens et près de 10 % de la diversité mondiale des espèces maritimes.

Dans un contexte de raréfaction des ressources, un renforcement des tensions entre États est à prévoir. La pêche représente plus de la moitié de la consommation en protéines animales dans de nombreux pays en développement. Les protéines d'origine marine nourrissent ainsi près de trois milliards d'individus dans le monde. Selon la FAO, la consommation mondiale de poisson a doublé depuis 1995 pour atteindre 17 kilogrammes par an et par individu en moyenne.

La Chine domine les captures de pêche dans le monde (18 millions de tonnes). Elle est suivie de l'Indonésie (6,5 Mt), des États-Unis, de la Russie, de l'Inde et du Pérou (5 Mt). L'Espagne est le leader européen (1 Mt), les captures françaises ne représentant que 0,5 million de tonnes. Face à cette compétition mondiale et à la pression observée sur les ressources, les produits de la mer sont de plus en plus présents dans les négociations commerciales, à l'instar du Brexit.

L'Europe a une voix singulière à porter, puisque la politique commune de la pêche (PCP) mise en place en 1983 lui permet d'avoir l'espace maritime le plus contrôlé au monde et qui préserve le mieux la biomasse. Selon un rapport sénatorial d'Alain Cadec, 60 % des ressources halieutiques sont aujourd'hui bien gérées en Europe contre 15 % en 2000.

L'annonce du président Emmanuel Macron, à l'occasion de l'ouverture de la 27<sup>e</sup> COP pour le climat en Égypte, d'interdire toute exploitation des grands fonds marins témoigne de

cette volonté d'exemplarité en matière de préservation de la biodiversité. Cette position politique porte un coup d'arrêt aux projets d'extraction de terres rares ou de cobalt dont les fonds marins regorgent. L'exploitation minière des fonds marins n'est en effet pas sans conséquence sur la faune et la flore abyssale, puisque les sédiments soulevés finissent par ensevelir et étouffer les êtres vivants. Les émissions sonores des machines de collecte bouleversent également les écosystèmes.

Il est cependant à noter que la position française reste, à ce stade, minoritaire dans les négociations internationales. La portée de cette décision est donc limitée à la ZEE nationale. D'autre part, la France n'exploite pas les grands fonds marins mais reste dépendante notamment aux métaux précieux indispensables à la transition énergétique, comme le cobalt, le nickel et le manganèse dont la demande pourrait quadrupler d'ici 2040 et qui sont présents dans les océans.

## Perspectives internes

### Des Outre-mer insuffisamment intégrés dans la stratégie maritime française

Les Outre-mer sont la chance de la France et de l'Europe. Les espaces maritimes ultramarins représentent près de 97 % de la ZEE française, dont la moitié pour la Polynésie française. Ils accordent à la France des droits exclusifs d'exploration, d'exploitation, de préservation et de gestion des ressources. Ils sont un levier de puissance géoéconomique dans le cadre de la stratégie indopacifique française. La France rassemble six territoires dans le Pacifique et l'océan Indien, et 1,6 million de citoyens.

La France connaît mal ses Outre-mer et les politiques nationales ne prennent souvent pas suffisamment en compte la dimension ultramarine. Présentée en 2021 par le gouvernement, la stratégie portuaire ne prévoit pas de déclinaison spécifique pour les Outre-mer. De même, la précédente stratégie nationale pour la mer et le littoral (2017-2022) ne mentionne pas le ministère des Outre-mer. Son pilotage et son suivi avaient été confiés au ministère de la Transition écologique et solidaire.

### Un accroissement des risques pour les zones littorales

Le réchauffement des océans constitue un risque majeur pour les individus vivant à moins de 100 kilomètres du littoral, soit plus de la moitié de la population mondiale. Depuis 1990, le niveau moyen de la mer a augmenté d'environ 15 centimètres, en raison de la fonte des glaciers et de la dilatation de l'eau de l'océan (expansion thermique).

Le littoral atlantique français est particulièrement exposé. L'élévation du niveau de la mer renforce les risques de submersion, de sorte que la hauteur d'eau atteinte lors de la tempête Xynthia pourrait survenir une fois par an en 2100. De même, la façade atlantique doit composer avec une rapide érosion. En cinquante ans, la France a perdu près de 30 km<sup>2</sup> au profit de la mer. Ceci accroît la vulnérabilité des littoraux français et des infrastruc-

tures qui s'y trouvent, alors que ces territoires sont sujets à une croissance démographique et à une urbanisation soutenue.

Ceci est une menace d'ampleur pour des territoires qui abritent l'essentiel des emplois maritimes. Les régions côtières rassemblent en effet 94 % des effectifs liés à l'économie bleue. Les régions Bretagne et Sud - Provence-Alpes-Côte d'Azur concentrent à elles deux près de la moitié des emplois de l'économie maritime française.

La conjonction d'un territoire dynamique et exposé à l'aléa climatique pose la question de la vulnérabilité de la façade atlantique française. La Caisse centrale de réassurance établit que les dommages annuels assurés en France doubleront d'ici 2050. Cette augmentation serait due pour 60 % à l'élévation de la mer. ■

Tandis que 90 % des océans restent encore inexplorés, les ressources situées au large des territoires français d'Outre-mer recèlent de promesses. Les ressources halieutiques sont notamment abondantes dans les Terres australes françaises. À Saint-Pierre-et-Miquelon, des milliers de tonnes de concombres de mer sont pêchées chaque année. Cet animal marin très recherché se vend au prix du caviar. Les plages des îles Éparses comptent parmi les lieux de ponte les plus importants pour les tortues marines.

Miser sur le potentiel des Outre-mer nécessite des moyens et une surveillance accrue. 95 % des bateaux militaires français se trouvent dans l'Hexagone alors que les Outre-mer représentent 97,5 % du domaine maritime national.

### Un besoin de réaffirmation des ports français et européens dans la compétition mondiale

Les ports sont des instruments de souveraineté privilégiés. Sur ce terrain, la puissance asiatique s'impose. En 2019, 17 des 20 plus grands ports mondiaux sont asiatiques. 13 d'entre

eux sont chinois (14 en comptant Hong Kong). Shanghai comptabilise plus de 600 millions de tonnes de trafic par an. Ce port sert à la fois l'arrière-pensée chinoise, notamment par la voie du fleuve Yangtsé, et de plateforme pour les flux mondiaux (en vrac ou par conteneurs). Il constitue un trait d'union entre la terre et la mer.

La Chine a pris la mesure de leur caractère stratégique. Cosco, le plus grand armateur chinois, a récemment acquis des parts du port de Hambourg, après avoir investi dans celui de Rotterdam (35 % du terminal Euro-max) et d'Anvers (20 %). Cette même entreprise a acquis 90 % du port de Zeebrugge. La China Communications Construction Company (CCCC) détient des parts dans plusieurs ports français (Dunkerque, Le Havre, Marseille). Au total, la Chine exerce un contrôle total ou partiel sur treize ports européens.

La France peut compter sur un réseau portuaire dense de 66 ports de commerce, dont 10 grands ports maritimes (GPM) relevant de l'État. Pourtant, les infrastructures portuaires françaises peinent à rivaliser avec leurs concurrents européens du range nord-européen (Rotterdam, Anvers).

Les trafics portuaires français se situent actuellement à environ 350 millions de tonnes de fret par an. Ce trafic est de 470 millions de tonnes à Rotterdam (238 à Anvers). Le retard pris par la France représenterait 30 à 70 000 emplois perdus sur la filière des conteneurs.

La nouvelle stratégie nationale portuaire, adoptée en janvier 2021, vise à rehausser les ambitions françaises. Elle fixe pour objectif, à moyen et long terme, de porter à 80 % la part du fret conteneurisé (60 % aujourd'hui), de doubler le nombre d'emplois directs et induits liés à l'activité portuaire ou bien encore d'accroître de 30 % la part des modes de transport massifiés dans les pré et post-acheminements portuaires. Cette stratégie s'appuie sur une relance de la filière maritime, portuaire et fluviale à hauteur de 650 millions d'euros.

Les fusions portuaires de l'axe de la Seine constituent le symbole de cet esprit de reconquête, étant accompagnées d'investissements d'un montant de 1,45 milliard d'euros pour la période 2020-2027. En regroupant les ports du Havre, de Rouen et de Paris, l'établissement public Haropa s'inscrit dans une logique de réaffirmation de la souveraineté maritime française. 80 % du commerce d'exportation français passe par son truchement.

## Un écosystème de la construction navale à préserver

Dominante au début des années 2000, l'industrie navale européenne souffre d'un déplacement du centre de gravité vers le continent asiatique. En une décennie, la Chine a construit 136 navires de guerre contre 80 pour l'Europe. Le secteur de l'industrie navale civile est lui aussi dominé par des acteurs chinois (CSSC, CSIC), sud-coréens (STX, Samsung Heavy Industries, Hyundai Heavy Industries) ou japonais (Mitsubishi Heavy Industries, Imabari Shipbuilding). Dans les années 1980, la plupart des navires gaziers étaient construits en France. Les cinq premiers chantiers navals du monde sont désormais sud-coréens et chinois.

Le *soft power* joue un rôle déterminant dans les négociations relatives à ce secteur critique. Conséquence de la conclusion de l'alliance AUKUS,

l'annulation du contrat d'acquisition de 12 sous-marins français par l'Australie avait conduit en 2021 à une crise diplomatique. Canberra a finalement acheté des sous-marins américains, au détriment de l'accord initialement conclu avec Naval Group.

Les États-Unis disposent d'un instrument d'influence efficace pour venir en soutien des exportations américaines, au travers des *Foreign Military Sales* (FMS). Celles-ci apportent un soutien décisif, en finançant la vente d'armement d'origine américaine à des pays jugés stratégiques. Le recours à ce levier de soutien est en constante augmentation et offre des débouchés supplémentaires à la base industrielle américaine. Cet accompagnement étatique renforce la concurrence Outre-Atlantique, en opposition aux acteurs européens.

L'industrie navale asiatique bénéficie aussi du soutien de politiques interventionnistes. En Corée du Sud, les exportations sont soutenues par des crédits abondants et subventionnés, via des agences de crédits-exports. Les trois géants asiatiques (Chine, Corée du Sud, Japon) sont des « États développeurs » qui s'appuient sur de puissants conglomérats (modèle des keiretsus au Japon et des chaebols en Corée du Sud).

Si l'industrie navale européenne représente une faible part du marché mondial en termes de tonnage, elle est spécialisée dans les navires à très forte valeur ajoutée. Les chantiers européens ont souvent des activités liées au secteur de la défense (Naval Group en France ou Navantia en Espagne). Dans le civil ou le dual, de nombreux chantiers navals existent tels que Fincantieri (Italie), les Chantiers de l'Atlantique (France), Damen (Pays-Bas), la Meyer Werft ou TKMS (Allemagne).

L'industrie navale française jouit d'un savoir-faire reconnu à l'échelle internationale. Elle pèse 13,4 milliards d'euros et 51 000 salariés, tout en faisant de l'innovation une marque de fabrique. Elle bénéficie du soutien de la direction générale de l'armement (DGA) et de la représentation du GICAN. Basée historiquement à Concarneau, Piriou dispose désormais d'implantations en Europe de l'Est (Roumanie), en Afrique (Algérie, Maroc, Sénégal, Côte d'Ivoire, Nigéria), en Asie (Vietnam) et au Moyen-Orient (Émirats arabes unis). Cette ETI est le symbole

d'une industrie tournée vers l'exportation. 95 % du chiffre d'affaires naval civil français est réalisé à l'export en 2018.

## Une filière d'excellence à consolider autour du transport maritime

La souveraineté de la France et de l'Europe implique de disposer d'une flotte stratégique en mesure de sécuriser des approvisionnements clés transitant par voie maritime (hydrocarbures, blé, etc.). Un premier cap a été franchi en ce sens avec l'adoption de la loi Leroy en 2016, qui intègre la notion de flotte stratégique. En 2017, un décret relatif à la composition et la mise en œuvre de la flotte a été publié. Ce dernier élargit la liste des navires pouvant être affectés à la flotte stratégique, notamment à ceux susceptibles d'assurer la sécurité et la continuité des approvisionnements industriels, énergétiques et alimentaires du territoire métropolitain et des Outremer. Aujourd'hui, un nouvel élan doit être trouvé par une modernisation et un renouvellement de la flotte et un développement des partenariats public-privé. Une mission parlementaire est en cours et les attentes sont fortes notamment sur le plan de l'emploi pour permettre à la flotte stratégique de se construire aussi par ses hommes et ses femmes.

Cette maîtrise nécessite la présence d'armateurs propriétaires d'un nombre suffisant de navires et, en miroir, celle de marins capables de les exploiter.

Dans le monde, cinq à six nationalités fournissent les principaux contingents de marins sur les navires marchands. Les marins russes et ukrainiens représentent 15 % des marins embarqués. L'Europe de l'Ouest est dépendante de marins étrangers pour faire fonctionner les navires de ses armateurs.

La France peut en revanche compter sur plusieurs armements « champions » du commerce maritime. C'est le cas de CMA CGM dans le transport de conteneurs, de Bourbon dans l'activité de service pétrolier offshore, de Louis Dreyfus Armateurs dans la pose de câbles ou l'entretien des éoliennes en mer et de Brittany Ferries dans le transport de passagers. Fort de 150 000 collaborateurs et de près de 600 navires, CMA CGM dessert 80 %

des ports de commerce du monde et opère 257 routes maritimes.

Malgré ces champions nationaux, la flotte de commerce sous pavillon français s'élève au 1<sup>er</sup> janvier 2022 à 425 navires de plus de 100 UMS. L'International Chamber of Shipping classe le pavillon français au 27<sup>e</sup> rang des flottes mondiales (12<sup>e</sup> en Europe). En 2021, cette même organisation internationale a cependant distingué le pavillon français sur des critères de qualité environnementale, de sécurité des navires et de droit social.

La marine marchande française peut capitaliser sur la qualité de sa flotte mais doit s'inscrire dans une stratégie

de long terme pour ce qui concerne la quantité. Ponant conserve un statut de leader sur le segment des croisières de luxe et de l'expédition en mer. CMA CGM fait de l'innovation un axe structurant de sa stratégie de développement. Signés à l'occasion du déplacement présidentiel en Chine d'avril 2023, deux nouveaux contrats portent à 24 le nombre de navires en commande de CMA CGM propulsés au méthanol (77 pour ceux ayant recours au GNL, en service ou en commande).

L'École nationale supérieure maritime (ENSM) est un pilier de l'excellence de la filière française du commerce en mer. Le gouvernement s'est fixé pour objectif de doubler le nombre de di-

plômés de cette école d'ici 2027. Dans les dix prochaines années, 30 à 40 000 officiers de la marine marchande sont attendus à l'échelle mondiale et la France doit trouver sa place dans cette montée en puissance. ■

## Propositions - Orientations - Actions

### Raffermir la coopération française et communautaire dans le domaine naval

Avec leurs 80 000 kilomètres de côtes (hors territoires ultramarins), les États européens doivent renforcer leur coopération pour faire face aux enjeux maritimes globaux du XXI<sup>e</sup> siècle. S'agissant de l'Union européenne, le processus de construction communautaire a mis du temps à intégrer la dimension maritime (les traités fondateurs n'en faisaient pas directement mention). La publication en 2007 du Livre Bleu puis en 2014 d'une stratégie de sûreté maritime (SSMUE) ont ouvert la voie, confirmée en 2021 par l'adoption de la « Boussole stratégique » et d'une stratégie pour la coopération dans la région indopacifique.

Plusieurs réussites en matière de coopération sont à souligner et à conforter. La mission européenne Atalanta a permis de sécuriser environ 1,5 million de km<sup>2</sup> dans l'océan Indien, grâce à l'implication de 23 États membres et de plus de 2 000 hommes. De même, un Centre de coopération navale (MICA Center) a été créé à Brest en 2016. Son but est de favoriser les échanges d'informations et la coopération. Il se compose d'une trentaine de personnes de la Marine nationale et de marines de pays partenaires (Espagne, Belgique, Portugal).

L'appartenance de nombreuses marines européennes à l'OTAN est un atout fédérateur important sur un plan tactique comme opérationnel. Le

porte-avions Charles de Gaulle a été accompagné de frégates allemandes, belges, britanniques, danoises, espagnoles, italiennes ou portugaises lors des missions Arromanches, Clemen- ceau et Foch.

Pour renforcer ces dynamiques nécessaires de coopération, il peut être proposé de :

- › Faire adopter une stratégie de l'UE de sécurité maritime plus ambitieuse, dotée de capacité d'investissement dédiée et conduisant au développement d'une véritable flotte stratégique européenne ;
- › Assurer une présence maritime permanente et coordonnée entre pays européens dans les zones géographiques caractérisées par des menaces communes (Caraïbes contre la drogue, golfe de Guinée contre la piraterie, Corne de l'Afrique et golfe Persique contre les trafics illicites) ainsi qu'en indopacifique où se joue l'avenir du contrôle des mers ;
- › Multiplier les échanges d'officiers pour permettre une connaissance mutuelle des risques maritimes (consolidation d'un Erasmus maritime) ;
- › Faire converger les formations européennes autour de certains standards communs, en s'appuyant sur les développements technologiques (simulations en réalité virtuelle) ;

› Mettre en place une stratégie industrielle maritime, basée sur quatre principaux piliers qui permettrait :

- d'introduire des conditions-cadres pour développer une industrie navale compétitive et résiliente à l'échelle mondiale.
  - d'adopter des mesures pour renforcer les capacités industrielles maritimes de l'Europe.
  - d'adopter des mesures pour préserver l'indépendance technologique de l'Europe.
  - d'introduire des politiques permettant à l'UE de devenir une puissance maritime dominante.
- › Développer le volet maritime du plan européen « Military mobility 2.0 » et les circuits logistiques communs (munitions, ports militaires).

### Assurer le leadership de la France et de l'Europe sur les enjeux de décarbonation

Le maritime est le moyen de transport le plus performant en termes de consommation d'énergie. En effet, la tonne transportée est 20 fois moins génératrice de gaz à effets de serre que par voie routière (100 fois moins par rapport à l'aérien). Pour autant, le volume des flux maritimes induit une contribution du secteur à hauteur de 3 % des émissions mondiales.

En ligne avec l'Accord de Paris sur le climat, l'Organisation maritime internationale s'est engagée à réduire de moitié les émissions du secteur d'ici 2050 et de 40 % l'intensité carbone de la flotte mondiale en 2030 (par rapport à 2008). Le Pacte vert présenté en décembre 2019 par la Commission européenne comporte des dispositions qui visent les acteurs de la mer, à l'instar de l'extension au transport maritime du système d'échange de quotas d'émission. Une feuille de route de décarbonation du secteur maritime a été remise en avril 2023 au Secrétaire d'État français chargé de la mer, Hervé Berville.

De nombreux leviers existent pour atteindre ces objectifs de décarbonation. Le recours à des énergies à l'empreinte carbone réduite se développe, telles que le gaz naturel liquéfié (GNL), les biocarburants, les e-carburants et les batteries. 21 % des commandes de navires neufs relèvent de ces carburants alternatifs. D'autres solutions sont possibles, comme la réduction de la traînée, l'éco-conception ou bien encore la propulsion par le vent.

Plusieurs recommandations peuvent être formulées pour asseoir le leadership de la France et de l'Europe sur ces enjeux de décarbonation :

- › accélérer le développement de la filière hydrogène renouvelable et bas-carbone pour faire face à une compétition mondiale croissante (en particulier la Chine) ;
- › étendre les certificats d'économie d'énergie aux navires, afin de servir d'incitation auprès des armateurs ;
- › déployer des installations mobiles de production d'électricité pour accélérer l'électrification des quais ;
- › élargir le champ d'application du suramortissement vert à toute innovation concourant au verdissement des navires ;
- › développer une filière d'approvisionnement de GNL en *ship-to-ship* sous pavillon français ;
- › repenser la règle de la jauge brute qui contraint les navires de pêche dans leur capacité à recourir des technologies innovantes (GNL ou hydrogène), car plus gourmandes en place.
- › créer des fonds de capital-risque dédiés aux énergies bleues.

## Renforcer l'attractivité des métiers de la mer

La modernisation du secteur maritime français et européen nécessite d'attirer et de former les futurs professionnels de la mer. Le CINav prévoit 72 000 recrutements d'ici 2030, dont 22 000 créations nettes d'emplois. 27 métiers sont identifiés comme les plus en tension (soudeurs, chaudronniers, techniciens de maintenance, etc.). Ces tensions s'étendent aux métiers du numérique (architectes logiciel, data scientists, ingénieurs en cybersécurité, etc.) dont l'importance s'accroît dans le secteur du maritime.

Plusieurs raisons expliquent cette pénurie de main d'œuvre sur le marché de l'emploi maritime en France. La désindustrialisation du pays s'est accompagnée d'une désaffectation pour les métiers manuels et les formations y afférentes. Les conditions de travail peuvent être pénibles et dangereuses (42 accidents pour 1 000 marins en 2019). Les dernières innovations technologiques ont cependant permis de renforcer la sécurité et le confort des équipages. Des rémunérations avantageuses (exemple de la pêche) constituent également des atouts importants pour la filière.

La satisfaction des besoins de recrutement nécessite l'adhésion du grand public. Cela implique la promotion d'un emploi féminin qui reste limité dans le secteur (24 % des salariés sont des femmes). Des acteurs comme Women for Sea ou Wista mettent en place des actions pour renforcer la mixité du monde maritime.

Afin de concourir à l'attractivité du secteur, il peut être recommandé de :

- › encourager la création de formations transverses, permettant de naviguer d'un métier à l'autre du secteur maritime (passerelles entre pêche et éoliennes en mer, etc.) ;
- › soutenir les lycées professionnels maritimes dans l'acquisition de supports pédagogiques innovants (exemple du bateau école polyvalent du lycée Anita Conti de Fécamp) ;
- › renforcer la lutte contre le dumping social au niveau européen, pour assurer aux armateurs français une concurrence loyale avec leurs voisins européens ;

- › aligner les fiscalités des marins embarqués à bord des navires de commerce et de pêche, pour éviter des phénomènes de concurrence à l'embauche au sein même de la flotte française ;
- › faciliter l'embarquement de jeunes stagiaires pour susciter des vocations le plus tôt possible ;
- › tenir un discours ferme vis-à-vis d'acteurs qui dénigrent les métiers de la mer (éoliennes en mer, pêche) et fragilisent leur attractivité auprès du grand public.

## Penser une politique « ensemblière » du maritime en France

Lors des Assises de la mer organisées en 2019 à Montpellier, Emmanuel Macron affirmait que « le XXI<sup>e</sup> siècle sera maritime » et que « c'est sur cet espace que la France aura à se penser, à se vivre ». Quelques mois plus tard, la France se dote d'un ministère de la mer de plein exercice, ce dont le pays était privé depuis trente ans, et qui était une demande forte des professionnels du secteur.

La création de ce ministère marque la volonté d'améliorer l'efficacité de l'administration sur les enjeux de la mer, notamment par la création, en mars 2022, de la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA), issue de la fusion de la Direction des affaires maritimes (DAM), de la Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA), et des personnels des capitaineries des ports d'État. La DGAMPA est la première direction d'administration à être exclusivement dédiée au maritime et à prendre en compte toutes ses composantes : économiques, sociales et environnementales. Sa mission est de concilier les différents usages de l'espace maritime, de réaffirmer la place de la mer au sein des politiques publiques, tout en organisant le développement durable des activités maritimes et littorales par l'accompagnement des mutations du transport maritime, de l'industrie navale, de la pêche et de l'aquaculture.

Deux ans plus tard, ce ministère a été remplacé par un secrétariat d'État à la mer, directement rattaché à la Première ministre, sans défaire la DGAMPA. Celle-ci doit pouvoir continuer à grandir en parvenant à devenir une direction générale Mer qui vienne



regrouper le domaine public maritime et le portuaire pour renforcer encore un peu plus la cohérence de la politique publique de la mer.

Pour parvenir à une politique « ensemble » du maritime, plusieurs propositions peuvent être avancées :

› Soutenir l'innovation et l'investissement par la mise en place d'un véritable budget de l'Etat au travers d'une mission interministérielle (au sens de la LOLF) « Action maritime de l'État » pour les différents ministères concernés.

› Prioriser l'investissement et l'innovation dans les industries maritimes en dotant le CORIMER (Conseil de la recherche et de l'innovation en mer) des leviers équivalents à ceux mis en place pour le CORAC. ■

## À propos

### L'Institut Choiseul

L'Institut Choiseul est un *think and do tank* indépendant, non partisan et à but non lucratif. Il se dédie au décryptage des grands enjeux économiques et à la fédération de la jeune génération économique.

Pour alimenter le débat public et incarner les dynamiques économiques en cours, l'Institut Choiseul produit des Notes Stratégiques, des études ponctuelles et des classements de jeunes leaders. Pour fédérer et animer ses communautés, il déploie des événements de haut-niveau mêlant networking convivial, témoignages d'experts et de praticiens et échanges sur des sujets de prospective, sur différents territoires et verticales économiques, en France, en Europe et en Afrique.

Au croisement de la communauté d'affaires et du cercle de réflexion, l'Institut Choiseul offre une plateforme aux décideurs économiques privés comme publics pour s'identifier mutuellement, se mettre en réseau, promouvoir leurs initiatives et réfléchir aux grandes tendances économiques de demain.

### Les partenaires de l'Initiative Souveraineté

L'Institut est accompagné par un noyau dur de partenaires fondateurs, tous acteurs français ou européens, qui prennent une part active à la discussion et à la formalisation de recommandations :



INSTITUT  
**CHOISEUL**

Institut Choiseul

12, rue Auber 75009 Paris  
+33 (0)1 53 34 09 93

[www.choiseul.info](http://www.choiseul.info)

