

Regard

CESER de France

Assemblée des Conseils Économiques, Sociaux et Environnementaux Régionaux



L'océan, nouvel horizon pour la France et ses régions

Groupe de travail "La France maritime"

JUIN 2021

“

Le XXI^{ème} siècle sera maritime. C'est là que se joue la puissance, la géopolitique de demain, celle du commerce comme des connexions. C'est sur cet espace que la France aura à se penser, à vivre avec ses alliés, ses voisins, peut-être ses ennemis. C'est par la mer que nous aurons à repenser notre présence, notre alimentation, nos recherches mais aussi les équilibres de notre planète et nos océans. Le XXI^{ème} siècle sera maritime, j'en suis profondément convaincu. Nous avons tous les atouts pour l'embrasser et y réussir. Si nous savons dès aujourd'hui, avec force, vigueur et courage, nous organiser, prendre les bonnes décisions, être ensemble, et si nous savons au fond avoir de ce caractère de marin et de cet esprit d'équipage, je nous en sais capables.

Extrait du discours d'Emmanuel Macron,
président de la République.
Montpellier, le 3 décembre 2019

”

Sommaire

Genèse des travaux 2

PARTIE 1

La France et son ambition maritime :
l'évidence d'une transition à opérer

*Une transition culturelle :
appréhender le monde selon son espace maritime* 4

*Une transition économique, sociale et environnementale :
des activités maritimes en évolution* 8

*L'innovation comme moteur des transitions
du secteur maritime* 10

PARTIE 2

Les collectivités locales, acteurs nécessaires
de l'ambition océanique française

*Les collectivités locales :
meilleurs atouts du "fait maritime"* 12

*Rencontres
entre volonté nationale et implication des collectivités locales* ... 15

Conclusion 18

Annexes 20



Genèse des travaux

A travers les échanges des CESER intéressés par la thématique maritime, et suite aux travaux sénatoriaux de 2012 sur la maritimisation et des deux discours du président de la République en 2019 relatifs au sujet maritime (Montpellier / Saint Denis de La Réunion), CESER de France a constitué le groupe de travail "France maritime" afin de mettre en avant les raisons pour lesquelles la France doit se penser comme puissance maritime.

En effet, grâce à ses régions, la France peut exprimer son ambition maritime dans toute sa globalité : son étendue (près de 11 millions de km² de Zone Économique Exclusive), sa diplomatie, sa défense, sa situation géopolitique, sa richesse économique et sociale et ses ressources. Mais également par l'organisation territoriale et économique des régions qui savent tirer parti de ces atouts de manière responsable et durable.

Une approche en rupture de paradigme

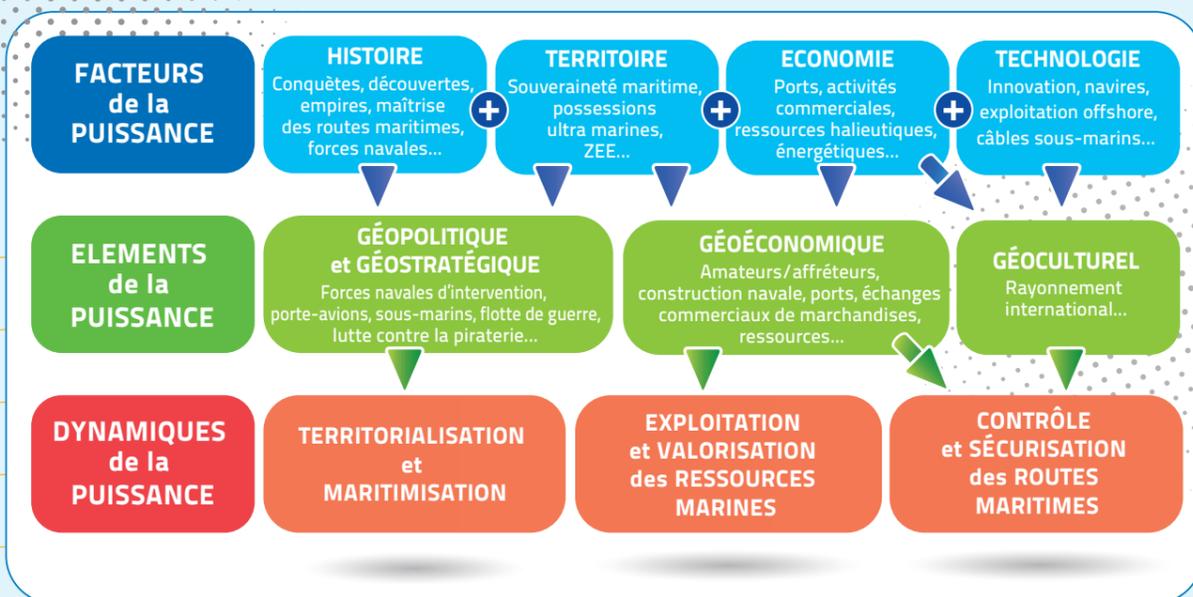
En préambule, le groupe de travail souligne que la note ne constitue pas un rapport d'expertise, mais propose et entend partager un nouveau regard. Cette vision innovante, comparée au prisme habituel, s'appuie sur les connaissances, les réflexions et les travaux de ses membres. Le groupe de travail a également pris en compte les travaux des CESER sur le sujet maritime et son environnement géographique (arrière pays, etc.) et les auditions d'acteurs évoluant avec et dans cet espace. À dessein, les travaux se sont démarqués des distinctions et des images traditionnellement utilisées (Hexagone *versus* Outre-mer, le maritime *versus* les terres). *A contrario* les travaux ont considéré la puissance d'une "France augmentée", forte de ses régions : avec la nécessaire intégration de l'hinterland dans une stratégie de façade, la considérable opportunité économique-stratégico-politique de la France avec ses Outre-mer, etc.

NOTION

Puissance (maritime)

► État (ou union d'États) qui se distingue par sa capacité d'influence sur l'espace mondial dans les domaines économique, culturel, militaire et diplomatique.

► Une **puissance maritime** exerce son influence sur les mers et les océans. La notion de "puissance maritime dominante" a été théorisée en 1890 par l'amiral américain Alfred Thayer Mahan, en se fondant sur l'exemple du Royaume-Uni.

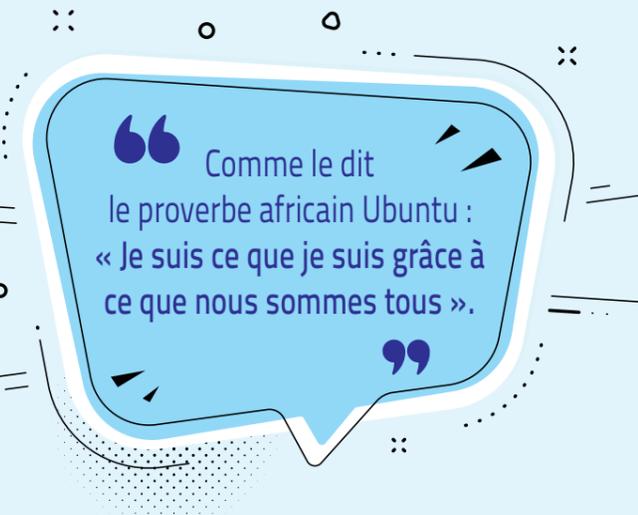


Enjeu de l'océan : un nouvel horizon

L'idée n'est pas de restaurer un espace qui aurait été oublié ou mal appréhendé, mais bien d'incarner ce que nous pouvons être pour porter une ambition maritime. Pour cela, il convient de revenir sur les paradigmes actuels et poser un nouvel horizon. Le groupe de travail propose d'assumer ce changement de regard que nous portons aujourd'hui, pour une vision de demain. En effet cette approche ouvre les opportunités de développement dans un monde contemporain marqué par l'affirmation de grandes puissances (comme on le constate dans la stratégie indopacifique du Ministère de la Défense)¹, et permet d'amplifier l'ambition maritime.

La stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML)² préconise : "Grâce à l'expertise de ses centres de recherche et des acteurs économiques, territoriaux et associatifs qui y sont liés, la France doit donner de la cohésion à **une nation présente dans toutes les régions océaniques du globe**, et faire de cet "Archipel France" métropolitain et majoritairement ultra-marin, un atout pour son rayonnement à travers le monde ; les coopérations européennes et internationales, et la Stratégie européenne pour la recherche marine et maritime sont essentielles à ce titre. Pour sa dimension stratégique, le texte qui suit conduit à faire adhérer l'ensemble des citoyens à un projet collectif, à faire partager l'ambition d'une nation toute entière tournée vers la mer."

D'un point de vue politique, économique et organisationnel, la France a connu son "pacte jacobin", puis son "pacte girondin", elle peut désormais s'ouvrir sur un "**pacte océanien**". Le groupe de travail "France maritime" a identifié d'une part, quelle était la légitimité du fait régional dans cette ambition maritime nationale et d'autre part, quelles en étaient les conditions de réussite.



1 - <https://www.defense.gouv.fr/dgris/action-internationale/enjeux-regionaux/la-strategie-de-defense-francaise-en-indopacifique2>

2 - Approuvée par décret 2017-222 du 23 février 2017

La France et son ambition maritime : l'évidence d'une transition à opérer



Une transition culturelle :

1 Par une transition de la vision du globe

L'espace maritime occupe 70 % de la surface terrestre. Le groupe de travail "France maritime" estime que, culturellement, la France, qui est présente dans tous les océans, doit intégrer cette notion d'océan dans sa conception de l'espace. De nouvelles représentations du maritime doivent être comprises et appréhendées dès le plus jeune âge. Cela passe notamment par l'éducation et la conscientisation. Cela permettra une acculturation des citoyens au "fait maritime". Selon la ministre de la Mer, les Français qu'ils soient du continent ou des îles, de l'Hexagone ou des Outre-mer sont tournés "dos à la mer". Une transition dans le rapport à l'océan est à traiter et à gérer pour les générations futures.

Ce rapport à la mer et à l'océan n'est pas identique dans tous les pays. Les pays du nord de l'Europe y voient un lien d'échanges et de commerce. L'Australie propose pour sa part une projection spatiale et géopolitique susceptible de modifier notre vision du monde.

appréhender le monde selon son espace maritime

2 Par une ambition révisée

La France se dit "puissance maritime" en faisant référence à une surface totale de Zone économique exclusive (ZEE). Forte de près de 11 millions km² de ZEE, le pays se retrouve deuxième sur le podium mondial. Toutefois, toutes les personnes auditionnées s'accordent à indiquer que jouir de cette surface ne peut pas, en soit, être synonyme de "puissance". Comment en effet préserver le milieu, comment défendre cet espace, et enfin comment en valoriser les ressources (qu'elles soient biologiques, minérales, fossiles ou physiques) ?

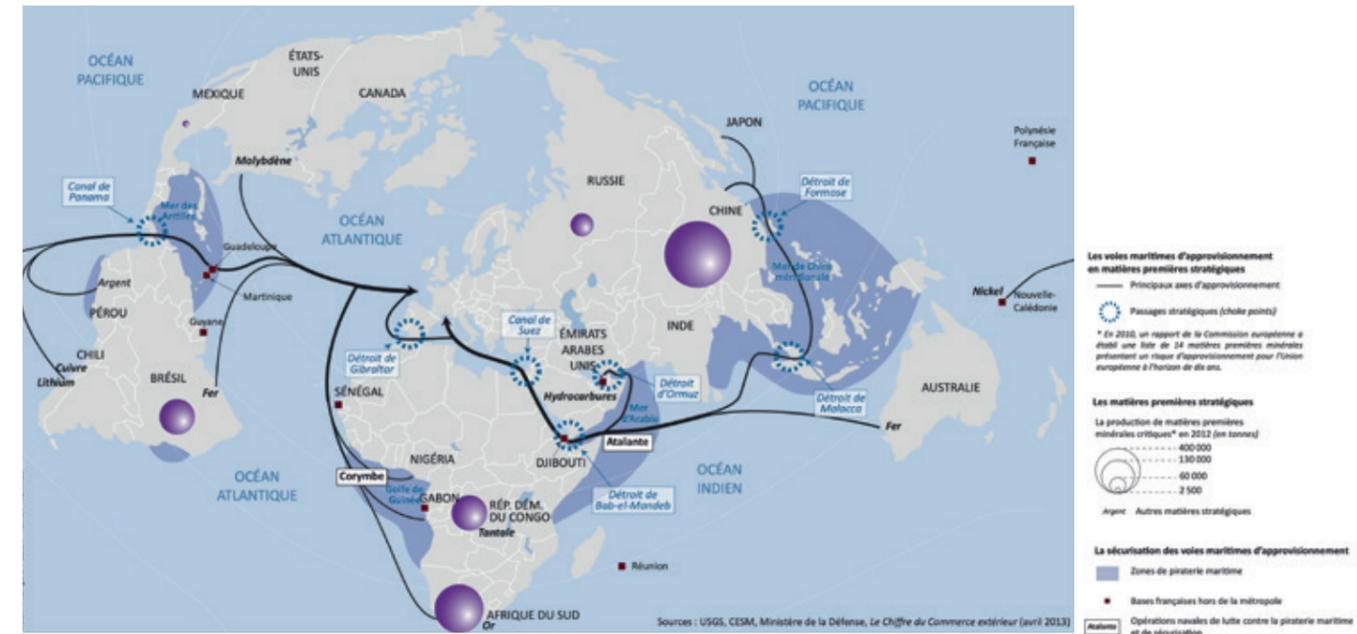
On parlera donc plus justement "d'opportunité" et "d'ambition maritime" que de "puissance maritime".

La France prend en charge les missions de défense de cet espace à travers sa présence militaire sur tous les territoires. Par exemple, dans l'océan Indien, où La Réunion, Mayotte et les Terres Australes et Antarctiques Françaises constituent des zones maritimes et économiques d'importance stratégique. Les forces de souveraineté y sont tournées en priorité vers la sécurisation des voies de navigation, la lutte contre la piraterie et contre les trafics humains. Cette zone est couverte par les forces armées dans la zone Sud de l'océan Indien.³

3 Par une transition des leviers de développement

Le groupe de travail s'est intéressé à la question du rayonnement économique dans le monde. La prise en compte du sujet maritime par l'Agence Française de Développement (AFD), banque publique de développement, se retrouve symboliquement dans l'intitulé d'une de ses directions "trois océans" et dans ses missions. L'agence assure le financement de programmes de développement à l'étranger mais également en proximité géographique la gestion des programmes dans les Outre-mer, selon une stratégie "3 D" : "Défense / Diplomatie / Développement". L'AFD s'inscrit dans la stratégie indopacifique afin de proposer aux pays en développement une alternative dans le financement de leurs projets par rapport à d'autres puissances régionales. Dans les territoires ultramarins, l'AFD promeut et porte également une évolution dans les modalités d'aides et d'encouragements. Ces modalités diffèrent de l'approche de "rattrapage" ou de péréquation nationale du territoire. Elle suit une logique de déploiement régionale des territoires dans leur environnement géographique propre. Ainsi elle œuvre au rayonnement de la France à partir des territoires de projection ultramarins.

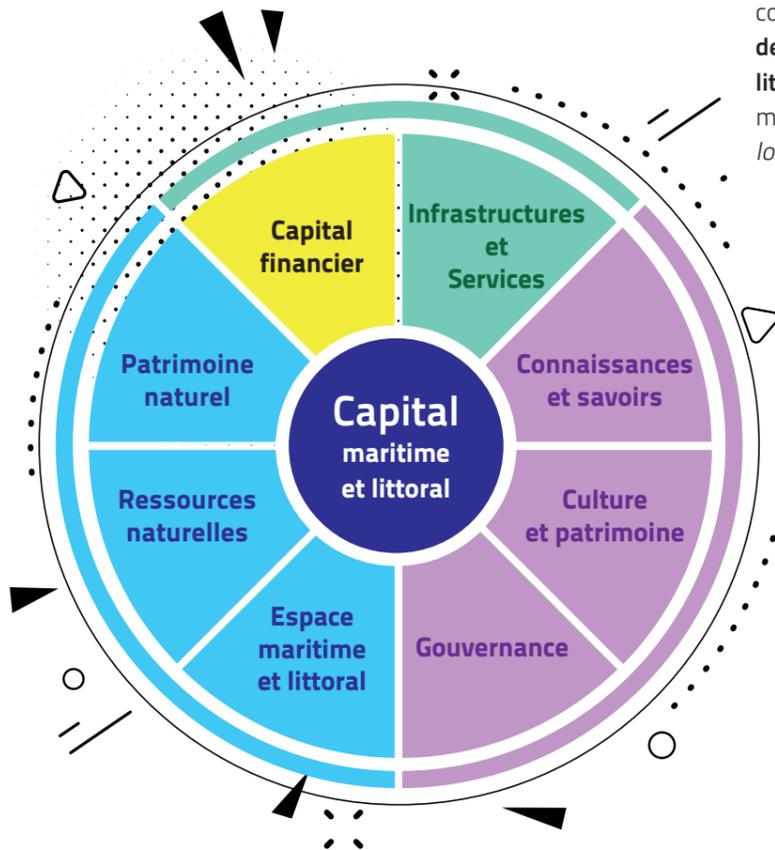
3 - Les forces armées dans la zone Sud de l'océan Indien (FAZSOI) comptent près de 1 950 personnes dont 1 600 militaires principalement issus du 2e régiment de parachutistes d'infanterie de Marine (2e RPIMa) et d'un détachement de légion étrangère (DLEM), d'unités de la Marine, dont la base navale est implantée dans le Port de la Pointe des Galets et l'élément de base navale stationné à Mayotte, d'un détachement Air et de leur soutien. Elles sont armées par 2 avions de transport C160 Transall; deux frégates de surveillance avec leur hélicoptère embarqué, un bâtiment de transport léger (BATRAL), un patrouilleur austral et un patrouilleur des affaires maritimes, un CTM, et 1 vedette côtière de surveillance maritime de la gendarmerie maritime.





4 Par une transition du fait territorial

Parler du fait territorial et de la gouvernance de l'action territoriale doit nous permettre de revisiter, reconstruire nos capacités à faire cohérence et coopération. **Cela nous permettra de mettre en synergie le capital maritime et littoral** de chaque territoire pour "faire France maritime". Et ainsi, *de penser global, pour agir local*.



5 Par une transition de la dimension environnementale

Au fil des auditions menées, le groupe de travail a été sensible à l'intégration de la dimension environnementale de la part des acteurs. Il s'est focalisé sur la question du dioxyde de carbone. *"L'océan contient cinquante fois plus de carbone que l'atmosphère et il échange chaque année des quantités importantes de carbone avec cette dernière. Au cours des dernières décennies, l'océan a ralenti le rythme du changement climatique anthropique en absorbant près de 30 % des émissions anthropiques de dioxyde de carbone. Alors que cette absorption de carbone anthropique est le résultat de processus physico-chimiques, la biologie marine joue un rôle clé dans le cycle du carbone naturel en séquestrant de grandes quantités de carbone dans les eaux de l'océan profond. Des modifications de ces processus physiques, chimiques ou biologiques, pourraient conduire à des rétroactions dans le système climatique et ainsi accélérer ou ralentir le changement climatique en cours⁴."* Les mêmes phénomènes impactent les traits de côte et donc les zones de vie habitables, et peuvent concerner les mangroves et les prés salés qui doivent être préservés car ils captent de manière importante le carbone.

Le même changement climatique amène au constat d'une raréfaction des ressources provoquant des phénomènes de migrations des populations qui ne pourront que s'amplifier.

Au niveau national, la France se positionne en défenseure des aires marines protégées. En effet, le président de la République française entend doter au moins 30 % du territoire terrestre et marin français d'un statut visant à protéger la biodiversité à partir de 2022. Il faudra classer de grands espaces maritimes, pour atteindre l'objectif fixé. Les Aires marines protégées (AMP) représentent 33,6 % de la ZEE française, mais de façon très disparate. Seulement 1,6 % d'entre-elles disposent d'un plan de gestion et des moyens pour le faire appliquer. L'AFD (Agence Française de Développement) a quant à elle récemment adopté une règle de financement consistant à s'assurer que les programmes sont compatibles avec l'Accord de Paris sur le climat, de 2015.

Ainsi, traiter du secteur maritime ne peut pas se suffire d'une approche exclusivement économique et sociale. Il faut y adosser un raisonnement écologique.

4 - <https://ocean-climate.org/presentation-des-fiches-scientifiques-ocean-et-climat/locean-pompe-a-carbone/>

Le groupe de travail France maritime de CESER de France insiste sur la nécessité d'intégrer progressivement les thématiques susvisées aux questionnements maritimes traditionnels. Bien au-delà de ses atouts de puissance maritime, la France s'avère être une "puissance d'équilibre océanique". Cette puissance d'équilibre rassemble l'engagement militaire, la "diplomatie bleue" et le "soft power", incarnés par exemple, par l'AFD. Le groupe de travail France maritime identifie le rôle de "médiateur" que pourrait jouer la France entre les différentes puissances dans un ordre maritime global, qui fait l'objet de plus en plus de tensions.

Une transition économique, sociale et environnementale : des activités maritimes en évolution

Le groupe de travail France maritime a séquencé la question maritime selon quatre approches : « la mer / le navire / le marin / la ressource ». Sur ces points il faut souligner les évolutions en cours ou à venir. À travers quelques exemples, les membres du groupe de travail ont constaté que le secteur est en transition.

1 La mer

L'espace maritime peut se diviser juridiquement en deux : les "zones côtières" et la "haute mer". Dans ces deux zones, la mer est le support de multiples usages, en surface, mais aussi en profondeur : pêche, transport maritime, exploitation des ressources minérales, biotechnologies bleues, énergie, matériaux, loisirs nautiques, etc. La plupart se sont développés et restent proches des côtes, induisant des conflits d'usage (lesquels peuvent concerner aussi une même thématique comme la pêche entre celle dite minière ou de la pêche DCP - dispositif de concentration de poissons - et la pêche côtière). Ces conflits ont conduit dans le temps à mettre en place des mesures de gestion (gestion des ressources halieutiques, gestion intégrée de la zone côtière, etc.).

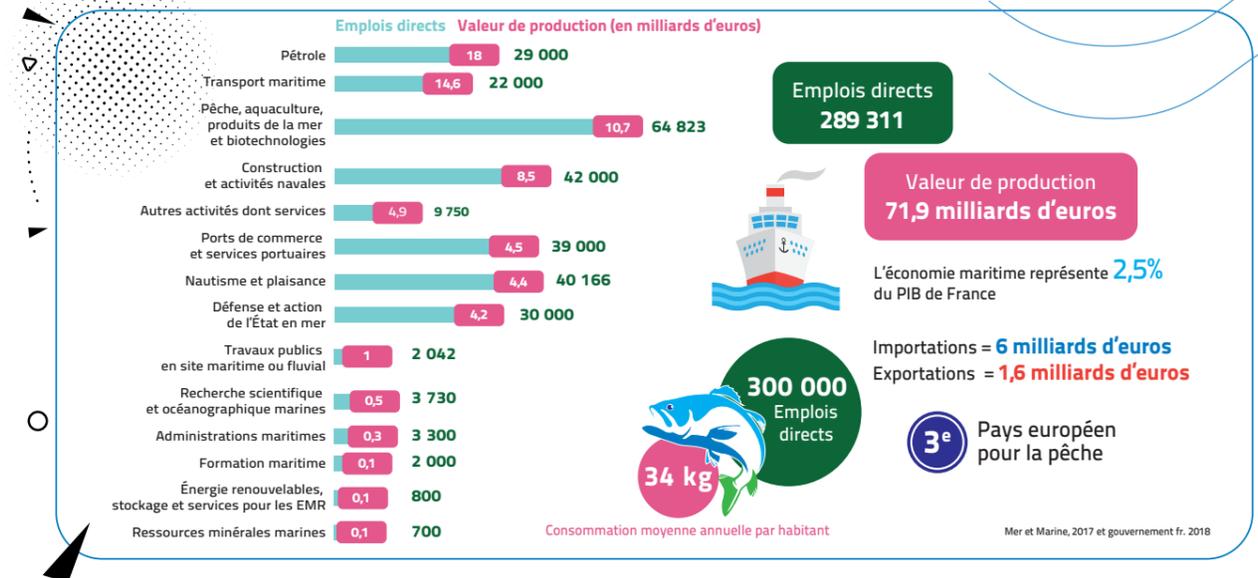
A l'avenir, l'accroissement de l'intérêt maritime, mais également les relations internationales peuvent renforcer les tensions. Par exemple, le développement des énergies marines génère depuis plusieurs années une problématique liée à l'acceptabilité qui doit être gérée. L'Union européenne a voté la Directive n° 2014/89/UE du 23 juillet 2014 établissant un cadre pour la planification de l'espace maritime en associant les parties prenantes.

2 Le navire

fait face à la compétition mondiale. Il y a nécessité pour les armateurs français de trouver une nouvelle forme de financement des navires, alors que les banques traditionnelles, de moins en moins expertes du secteur maritime se sont retirées progressivement. Différentes modalités, entre autres la création d'un certificat d'investissement maritime (CIM) dans des navires émis par des sociétés d'armement, permettent de faciliter la constitution de fonds propres imposés par les banques.

Du côté de la motorisation et du mode de propulsion, les navires devront aussi trouver des évolutions. La propulsion au GNL (Gaz Naturel Liquéfié) est un exemple d'évolution bien qu'il reste un carburant issu de ressource fossiles. Aujourd'hui les solutions alternatives sont encore expérimentales. *Energy Observer* est le premier navire hydrogène autonome et zéro émission carbone. Il est à la fois plaidoyer et laboratoire de la transition écologique⁵. L'organisation "Armateurs de France" souligne que cette évolution ne se fera pas en un jour. Par ailleurs, il faut que les ports du monde entier soient équipés en terminaux GNL (Gaz naturel liquéfié). La recherche sur les carburants verts doit se poursuivre, avec pour objectif la décarbonation du transport maritime.

LA PUISSANCE MARITIME FRANÇAISE EN CHIFFRES



3 Le marin

Selon les décideurs du secteur auditionnés, les marins contemporains (et plus largement les personnels maritimes) ont d'autres aspirations et d'autres ouvertures professionnelles que les "marins d'hier" qui subissaient l'éloignement familial, la pénibilité au travail ou encore la dangerosité.

Il s'agit d'un phénomène social observé globalement, mais qui, pour l'encadrement des équipages, engendre des conséquences dans l'organisation, dans les emplois du temps de travail, les escales, et la navigation.

À noter la diversification des métiers qui nécessite une évolution permanente des formations. Comme l'illustre le graphique du Cluster Maritime Français, se développe à terre et se modernise une diversité de nouveaux métiers⁶ : services en mer, construction nautique et navale, installation et maintenances des énergies marines renouvelables, électrification des quais des ports, installation des câbles sous-marins, etc.

4 La ressource

halieutique n'est pas à considérer qu'en stock net ponctuel, mais elle doit être gérée durablement dans le temps. La gestion des stocks halieutiques fait l'objet de politiques dédiées depuis de très nombreuses années, incluant des mesures d'accès aux zones de pêche, de limitation de l'effort de pêche (taille et puissance des navires), des captures (quotas et licences), de limitation des tailles, de limitation des rejets.

Si cette logique semble acquise en France et en Europe, tous les pays ne reconnaissent pas et/ou ne respectent pas les accords conclus au niveau international. Le groupe de travail France maritime estime que l'enjeu, et le rôle de la France peut être d'aider à faire valoir une transition d'approche, et à garantir par différents moyens, notamment diplomatiques, une préservation saine des milieux marins, afin de préserver les ressources. Les pêcheurs français doivent s'adapter aux conséquences du BREXIT sur les zones de pêches à partager avec les Britanniques : pertes de zones de pêches, baisse d'activités des zones de transformation, perte de quotas, distorsion de concurrence, remise en cause voire arrêt des travaux de recherche.⁷

Par ailleurs, "Armateurs de France" indique que les investissements visant à financer les exploitations des ressources énergétiques fossiles tendent à se réduire. Il y a là, encore, une transition et diversification à opérer. Par exemple une activité de production d'énergies renouvelables en mer ou d'installations d'infrastructures de câbles.

5 - <https://www.energy-observer.org/fr/a-propos>

6 - https://www.cluster-maritime.fr/economie_maritime/ 7 - Extrait de la résolution du CESE "La filière pêche française face au BREXIT", Juin 2019

L'innovation comme moteur des transitions du secteur maritime

L'innovation est entendue comme une technique ou procédé novateur adopté dans les usages. Quelque forme qu'elle prend (technique, sociale ou organisationnelle), l'innovation dans le secteur maritime permet et catalyse les transitions évoquées supra.

1 Transition énergétique

Au-delà de la capacité des activités maritimes à réduire leurs consommations énergétiques et à intégrer des énergies alternatives (verdissement des motorisations / verdissement des ports), le milieu marin est en lui-même une source importante d'énergies renouvelables : vent, courant, marée, houle, énergie thermique des mers (potentiel de développement dans les Outre-mer), etc. Les bio-ressources marines sont de plus valorisables dans la conception de nouveaux matériaux et peuvent constituer une alternative à la pétrochimie.

2 La connaissance, la prévention des risques naturels littoraux et l'adaptation au changement climatique

Elles peuvent être améliorées grâce à l'innovation maritime : modèles numériques permettant de simuler les effets sur un territoire de la hausse du niveau de la mer, dispositifs de protection souple du trait de côte, solutions d'aménagement réversible des plages, etc. Sur ce point les membres du groupe de travail notent tout l'intérêt pour la France d'être présente sous toutes les latitudes et dans différentes configurations régionales. Cette présence permet d'étendre les connaissances sur la diversité du vivant. Par exemple Mayotte s'affaissant, l'innovation permet de simuler à l'échelle 1 les conséquences de la montée des eaux sur la zone littorale.⁸

Le groupe de travail a également mis en lumière l'organisation en place et les équipements dont elle est dotée sous la houlette de l'IFREMER. Il s'agit de la Flotte océanographique française (FOF), qui avec ses 18 bateaux embarque 1 800 scientifiques par an pendant 110 campagnes scientifiques dans l'Atlantique, le Pacifique et l'Océan Indien. Au sein de l'Ifremer, la Direction de la Flotte Océanographique (DFO) a pour mission le déploiement opérationnel de la Flotte. Elle définit et met en œuvre la programmation de la Flotte Océanographique Française, au service des diverses communautés utilisatrices. Elle assure à ce titre la gestion de la très grande infrastructure de recherche Flotte



Océanographique Française. Elle a en charge le développement des moyens navals, ainsi que leur optimisation. Elle assure le pilotage des structures en charge de l'armement de l'ensemble des navires de la Flotte (notamment Genavir). Elle coordonne pour la France le développement d'accords internationaux relevant des flottes océanographiques. Elle exerce ses activités au bénéfice de l'ensemble des communautés d'utilisateurs français. Elle compte parmi les cinq premières flottes au monde sur cette thématique de recherche. Doté d'un budget annuel de près de 70 millions euros (dont cinq en investissements), un des objectifs consiste à scruter les grands fonds, comprendre les courants marins profonds et l'impact du climat sur l'évolution, étudier la biodiversité marine). Il est rapporté que ces travaux permettent de produire de la connaissance à raison de 350 articles scientifiques par an.⁹

3 L'innovation maritime

Elle apporte aussi des éléments de réponse aux enjeux alimentaires, tant en termes de production, que de commercialisation et de transformation des produits de la mer : développement de nouvelles filières aquacoles (telles que l'algoculture, vente à distance par internet dans les criées, valorisation des co-produits, etc). La biodiversité marine représente un immense réservoir, peu exploré, de molécules, de gènes et de fonctions biologiques d'intérêt dans le domaine de la santé. De nombreux traitements médicamenteux sont en cours de développement à partir de principes actifs d'origine marine. La cosmétique est un autre débouché privilégié pour les bio-ressources marines. Cette innovation suppose des formations aux métiers de demain : permaculture, aquaculture, gestion des bio ressources, gestion des espaces littoraux, digitalisation des activités marines.

Ces exemples, démontrent, s'il en était besoin, la nécessité de consacrer des crédits à la recherche, à l'innovation et à la formation. Au niveau national, dans le cadre du Contrat Stratégique de Filière, le Conseil d'Orientation pour la Recherche et l'Innovation de la MER (CORIMER) a retenu les axes de R&D suivants :

- Bateaux intelligents et systèmes autonomes (*Smart Ship*)
- Energies et propulsion (*Green Ship*)
- Nouveaux matériaux et chantier intelligent (*Smart Yard*)
- Ressources marines (*Smart offshore industries*)

Au niveau local, le schéma régional de l'enseignement supérieur et de l'innovation peut être l'outil pertinent pour intégrer ces volets maritimes dans une optique de recherche.

La mondialisation des échanges, la littoralisation des populations et les innovations technologiques, renforcent l'intérêt porté à l'espace maritime et à son exploitation avec une multiplication des usages. Cet accroissement des intérêts renforce de facto les potentiels conflits de territoires et/ou d'usage. Les accrochages diplomatiques réguliers illustrent ce propos. Le groupe de travail invite à veiller activement à la préservation des milieux marins et des littoraux.

En résumé, l'ambition de « puissance maritime » française est légitime et audible. Elle nécessite toutefois au préalable une transition culturelle, c'est-à-dire une « maritimisation des esprits » d'un peuple qui aujourd'hui encore, « tourne le dos à la mer ». Plus justement, on qualifiera la France de « puissance d'équilibre océanique », médiatrice dans l'ordre maritime mondial.

L'ambition maritime française nécessite aussi d'opérer des transitions économiques et environnementales. Le groupe de travail précise que la considération du facteur technologique et donc de l'innovation sera moteur pour permettre ces transitions.



8 - <https://la1ere.francetvinfo.fr/mayotte/volcan-grossit-vite-mayotte-s-enfonce-doucement-735418.html> 9 - Ouest France, "Les grands défis de la flotte océanique" 31 mars 2021

Les collectivités locales, acteurs nécessaires de l'ambition océanique française

La gouvernance des espaces marins s'exerce historiquement par l'État sur le domaine public maritime, la ZEE et les eaux territoriales. Toutefois, en dehors des missions régaliennes, les collectivités locales apparaissent, selon un principe de subsidiarité, comme les mieux à même de défendre cet espace maritime, mais également comme les échelons à intégrer dans la gouvernance des activités maritimes pour conforter une telle ambition océanique. En effet, les collectivités locales sont des parties constitutives de l'ambition océanique française, voire les éléments nécessaires et non dissociables à cette ambition.

Par définition "territorialisées", elles sont les mieux situées pour connaître les besoins des territoires, qui bénéficient de ces activités et de ces situations maritimes. Par ailleurs, et notamment concernant les Outre-mer, les collectivités locales apportent légitimité à l'ambition nationale et permettent sa capacité de projection géographique, mais également culturelle.

Les collectivités locales : meilleurs atouts du « fait maritime »

1 Des collectivités locales compétentes sur les sujets maritimes

Les compétences déployées à l'échelon local des territoires maritimes (littoral) et dans l'hinterland permettent, selon un principe de subsidiarité et de proximité, de mieux gérer plusieurs enjeux que ne le ferait un échelon *supra*. Sans être exhaustif, il s'agit de :

▪ L'aménagement du territoire et des équipements de transport multimodal et d'infrastructures portuaires.

Ces enjeux sont intimement liés à l'histoire locale d'un territoire, à ses ressources, et à sa politique de développement. Il revient légitimement aux collectivités locales la compétence de gérer et de décider des orientations relatives à ces aménagements. À titre d'exemple le port de Sète, propriété de la région Occitanie, a pour projet l'électrification de ses quais, dans le cadre assumé d'une transition énergétique visant à agir localement sur un enjeu global : diminuer les rejets atmosphériques de gaz polluants. Il en va de même dans le Sud PACA, où la Région a investi 30 millions d'euros pour l'électrification de quais dans les ports de Marseille, Nice et Toulon en 2019. Les collectivités locales de l'échelon infrarégional

participent au rayonnement du secteur industriel nautique français, par la gestion des ports de plaisance, avec les aménagements et autorisations d'activités.

À noter : l'échelon régional, voire inter-régional, est nécessaire pour penser et concevoir les aménagements qui sont les prolongements de la modalité maritime de transport : vallée de la Seine, canal fluvial Seine-Escaut, etc.

▪ La gestion des eaux et les pollutions telluriques (chimique et physique)

Le groupe de travail souligne que les collectivités territoriales constituent l'échelon le plus à même d'apprécier et de garantir la bonne qualité chimique des eaux se déversant dans la mer et les océans. Parallèlement aux pollutions chimiques, les collectivités locales apparaissent soucieuses de limiter les pollutions physiques, notamment les déchets qui ne sont pas biodégradables. Là encore, le groupe de travail insiste sur le fait de ne pas limiter cette gestion au littoral, mais englober l'hinterland est une orientation favorable pour trouver des solutions structurées. Il y a tout intérêt à associer les producteurs et consommateurs à cette dynamique. Ainsi, il convient d'associer les collectivités locales (élus et société civile organisée) dans les comités de bassin pour évoluer vers une politique volontariste d'amélioration des eaux « de l'évier à la mer ».

▪ La gouvernance des ports

L'échelon régional apparaît être l'échelon minimum pertinent pour une gestion structurée des ports du littoral, quand bien même ces enjeux sont de portée nationale. Aussi, les intérêts économiques étant mieux ressentis et perçus localement, il est nécessaire que les acteurs qui gravitent autour de la gouvernance des

ports, soient intégrés à celle-ci. Parallèlement, il apparaît souhaitable que les professionnels portuaires, investissant territorialement dans leurs équipements, puissent être associés à la gouvernance de ces ports.

▪ Le dialogue social territorial

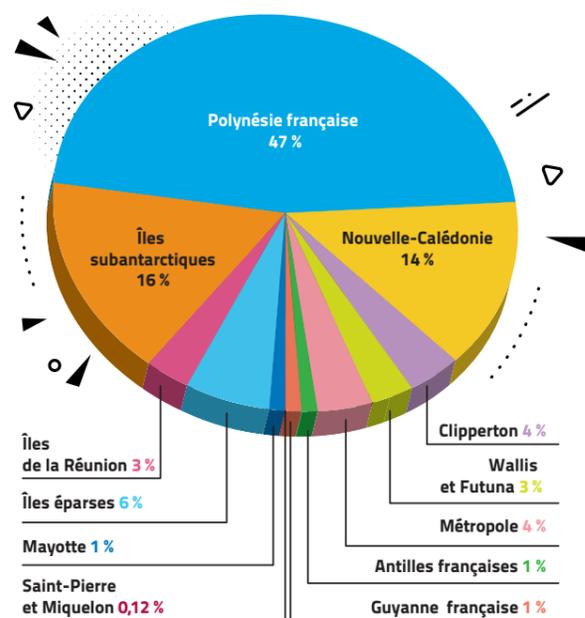
Sans enlever les prérogatives de chaque partenaire légitime et représentatif, la dimension sociétale peut aussi être considérée et gérée au niveau local. Une approche exclusivement "métier" doit laisser la place à une approche élargie, prenant en compte le "concernement" et l'acceptation sociétale. Par exemple, la Conférence régionale de la mer, créée en Bretagne en 2009 et reconnue par décret en Conseil d'État comme première instance de gouvernance État central (Préfet maritime) / État déconcentré (Préfet de région) / Collectivité (Président de la Région).

Les compétences exercées par les collectivités locales sur les affaires "maritime" sont larges et transversales. À titre d'illustration, en 2020, la région d'Occitanie, bordée par la mer Méditerranée, a investi dans l'avenir maritime en déployant et orientant environ 100 millions d'euros sur des projets maritimes, en lien avec ses compétences (pour les régions : transports, développement économique, formation, innovation, enseignement, tourisme). En 2021, cette même région projette une augmentation de 30% de ce budget. L'intensité des soutiens peut être importante mais en lien direct avec les besoins économiques et sociaux. En 2020, par exemple, les conseils régionaux de Normandie et de Bretagne ont voté un plan de 85 millions d'euros de soutien auprès de *Brittany Ferries* afin de surmonter les conséquences économiques de la crise sanitaire du COVID 19.¹⁰

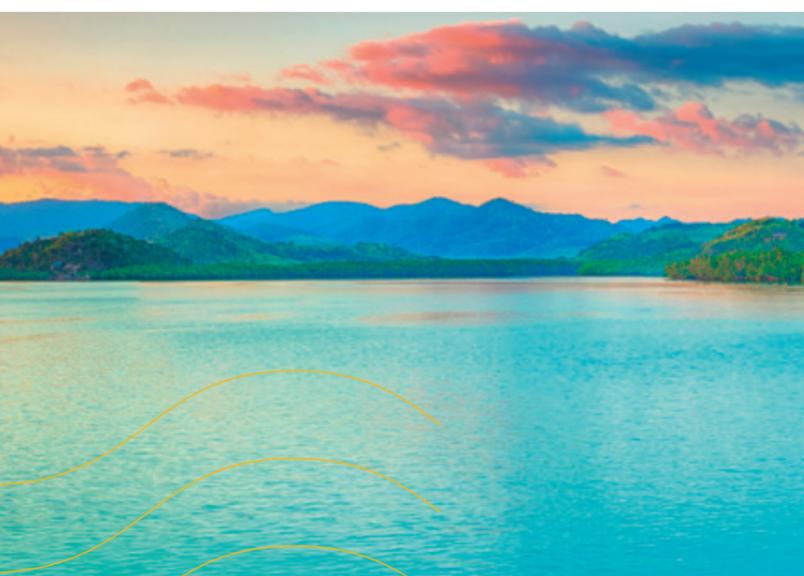
L'espace maritime français : atouts et enjeux de puissance



10 - <https://www.ouest-france.fr/mer/les-aides-publiques-a-la-brittany-ferries-atteignent-258-millions-d-euros-7030959>



Répartition des eaux françaises : la France, présente dans quatre océans (en Km²).



2 Des collectivités locales contribuent à légitimer la puissance océanique française

Au-delà de la répartition spatiale, la présence de la France, à travers ses collectivités locales, apporte territorialement une légitimité à son espace maritime. Selon la Convention de Montego Bay, les ZEE sont délimitées à partir des terres. Selon cette modalité de prise en compte, la France constitue le deuxième plus grand espace maritime au monde, après les États-Unis.

La justice internationale a adopté une lecture excluant les territoires impropres à l'habitat afin de prendre en compte uniquement le territoire de base pour la prise en compte d'une ZEE. Autrement dit : il ne suffit pas de posséder un territoire pour générer une ZEE. Il s'avère nécessaire que ce territoire aille de pair avec la notion d'habitat, et donc de collectivité de citoyens avec de facto ses forces vives, sociales, et économiques. Par exemple, certains territoires de Chine seraient exclus de cette prise en compte pour les îles qui ont artificiellement été construites (Paracel et Spartleys notamment).

Les collectivités locales ultramarines apportent une légitimité au sein de l'Europe car le groupe de travail rappelle que la France est le seul pays de l'Union européenne présente dans l'Océan indien.

Au-delà de ces points juridiques, chaque collectivité locale détient son vécu et son histoire. Rattachée à la France mais conservant et déployant sa culture propre, chacune de ces collectivités, notamment ultramarine, constituent autant d'appuis de projection culturelle, autant de vecteurs de maritimisation vis-à-vis d'une aire régionale d'influence : les Caraïbes, l'Océan indien, l'Océan pacifique, l'Atlantique Nord, la Manche, la Mer du Nord et la Méditerranée.

En outre, les collectivités régionales ont pour mission la formation. À travers cette prérogative, elles peuvent développer l'ouverture maritime aux enfants (écoles, etc.).

L'épanouissement culturel d'une collectivité locale maritime porte à travers lui le *soft power* français.

Ainsi les stratégies nationales et locales sont fertiles, dans la mesure où elles œuvrent de concert.

Rencontres entre volonté nationale et implication des collectivités locales

Le groupe de travail s'est attaché à mettre en évidence l'équilibre optimum pour déployer une puissance maritime.

1 La gouvernance croisée

Le groupe de travail France maritime s'est préoccupé de savoir comment étaient gérés « la mer, le navire, le marin, la ressource ». De manière assez classique, plusieurs thèmes sont traités à plusieurs strates de décision et donc de lieu de décision.

Niveau européen :

- Directive Habitats et directive Oiseaux
- Directive-cadre Stratégie pour le milieu marin
- Directive-cadre Planification de l'espace maritime
- Politique commune de la pêche
- Réseau transeuropéen de transport (RTE-T)
- FESI et autres programmes financiers ; à savoir principalement le Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, programme LIFE, Horizon 2020 et les programmes de coopération Interreg
- Stratégie maritime atlantique (SMA)

Niveau national

- Loi Littoral
- Stratégie nationale de la mer et du littoral (SNML)
- Stratégie nationale portuaire (SNP)
- Stratégie de la sûreté maritime de l'Union européenne
- Stratégie nationale de la biodiversité (SNB)
- Stratégie nationale bas carbone
- Programme Pluriannuel de l'Énergie (PPE)

Façade maritime/Interrégional

- Plan d'Action pour le Milieu Marin (PAMM)
- Stratégie de façade maritime : documents stratégiques de façade ou documents stratégiques de bassin maritime (pour les Outre-mer)
- Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)

Niveau régional

- Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)
- Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE)
- Schéma Régional de Développement Économique d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII)
- Schéma du tourisme (volet nautisme)
- Stratégie régionale d'inventaire du patrimoine culturel
- Plan breton pour l'eau
- Plan régional de lutte contre les algues vertes

Niveau local

- SAGE (schéma d'aménagement et de gestion des eaux)
- Volets maritimes des Schémas de Cohérence Territoriale (ScoT), le cas échéant
- Stratégies d'autres niveaux de collectivités : départements, Établissements Publics de
- Coopération Intercommunale (EPCI), communes
- Plans locaux d'urbanisme
- Chartes des Parcs Nationaux Régionaux (PNR)
- Volet territorial du Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche (FEAMP)
- Développement Local mené par les Acteurs Locaux (DLAL)

L'enjeu est d'identifier les points de rencontre de ces stratégies, afin que les orientations, décisions, et actions de l'ambition maritime soient efficaces. Le groupe de travail France maritime estime qu'un lieu de gouvernance partagée, à l'intersection d'une part, des politiques publiques nationale et supranationale et d'autre part, des politiques publiques locales est nécessaire pour le déploiement fertile d'une politique publique maritime, voire "océanique". Cette gouvernance partagée concourrait à la compréhension et à l'appropriation collective des politiques publiques.

Il faut tendre vers cette gouvernance croisée.

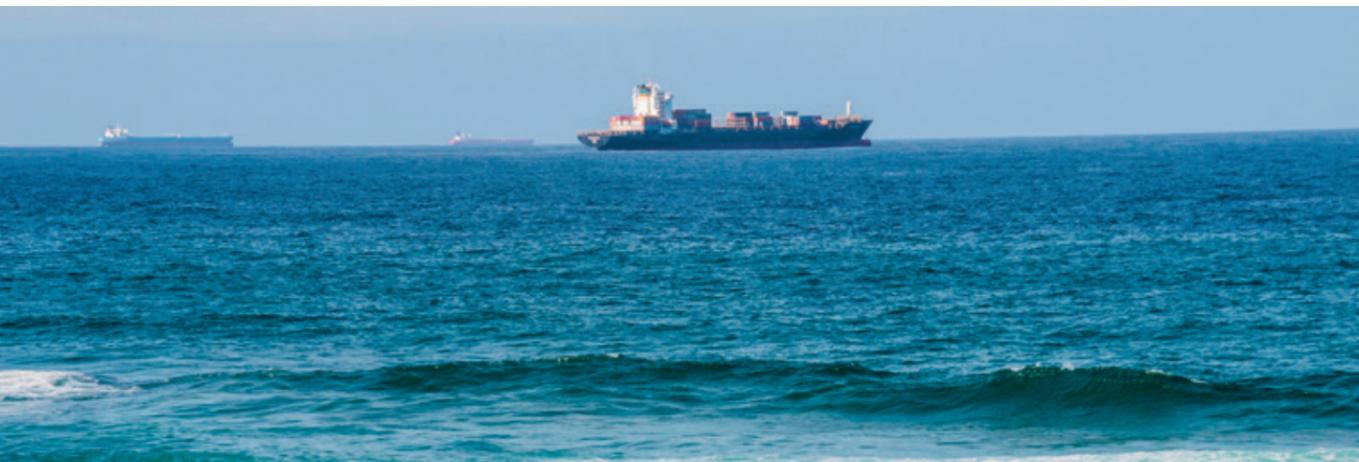
Annick GIRARDIN, ministre de la Mer, auditionnée par le groupe de travail, conforte cette idée de gouvernance croisée dans un communiqué, à l'occasion de l'installation du Conseil national de la mer et du littoral : (...) "la vraie clé de la réussite de la refonte du CNML se trouve d'abord dans les territoires, dans le lien aux projets menés localement. L'État doit conserver son rôle de stratège mais il est tout aussi important que les "parlements régionaux" continuent de construire des politiques publiques qui soient au plus près des besoins des citoyens de littoral".¹¹

11 - Communiqué de presse d'installation du CNML, Annick GIRARDIN, Ministre de la Mer, 29 mars 2021

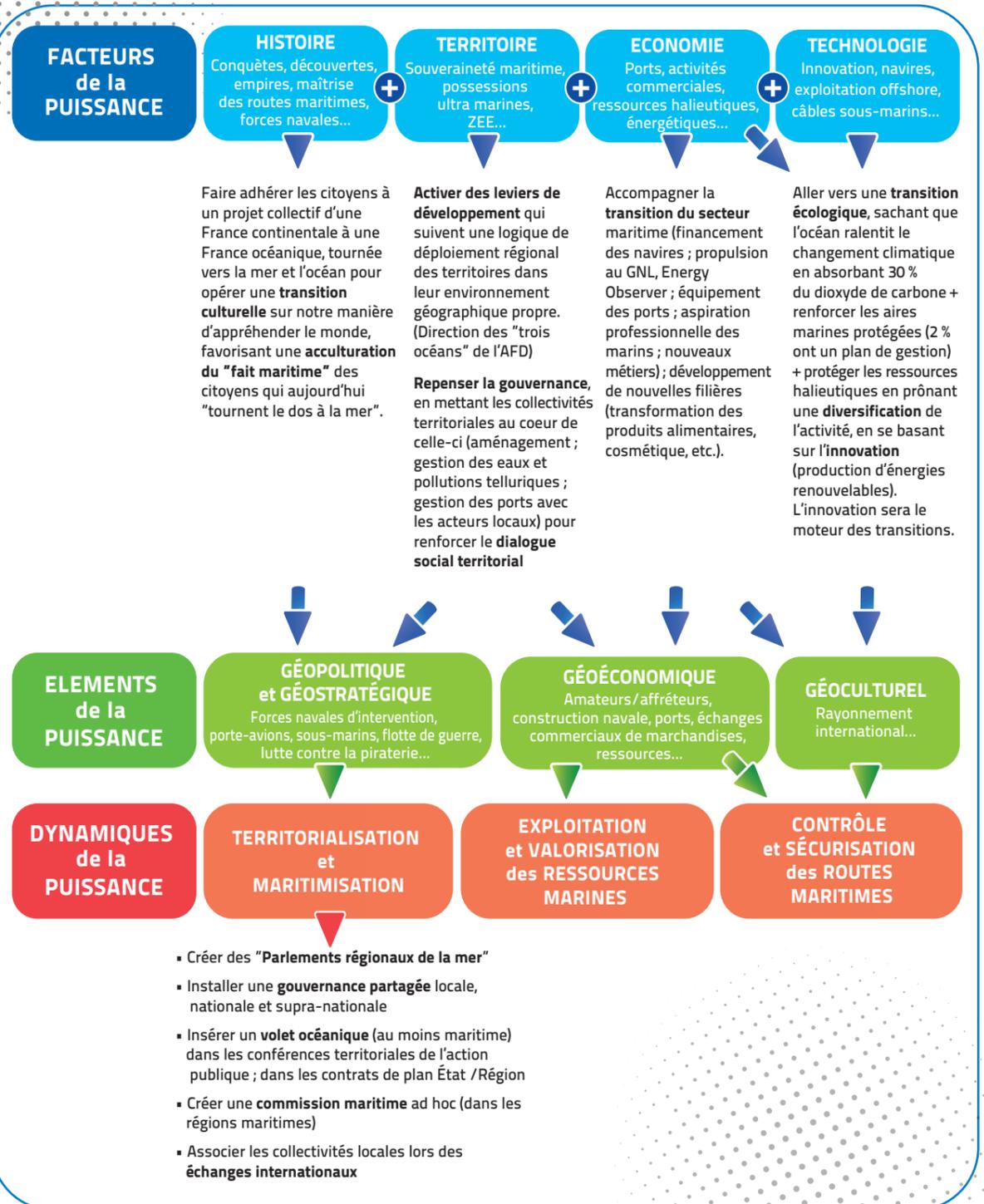
2 Préconisations : des instances de gouvernances maritimes partagées

Le groupe de travail France maritime, émet plusieurs propositions traitant essentiellement de la gouvernance partagée régionale :

- > Le portage politique des affaires maritimes au niveau régional n'est pas systématisé. Le groupe de de travail préconise de rassembler toutes les parties prenantes dans des parlements régionaux de la mer, permettant une gouvernance partagée. La Conférence régionale de la mer en Bretagne, ou Parlement de la Mer dans les Hauts de France, et en Occitanie sont autant d'exemples à suivre. A défaut, insérer un volet océanique (à tout le moins "maritime") dans les conférences territoriales de l'action publique. Enfin, dans une acception environnementale de la "mer", il convient d'associer ces collectivités (élus et société civile organisée) dans les comités de bassin pour évoluer vers une politique volontariste d'amélioration des eaux "de l'évier à la mer".
- > Insérer un volet océanique (à tout le moins "maritime") dans les Contrats de Plan État-Région (CPER).
- > Le groupe de travail encourage les exécutifs régionaux des régions maritimes à l'institution systématique d'une commission maritime *ad hoc* avec une vice-présidence et des prérogatives étendues. Elle pourrait avoir en charge la gestion de l'espace du secteur mer et du littoral, de l'aménagement du territoire hinterland et de la formation. Elle aurait vocation à rendre des avis systématiques sur les politiques d'équipement et les infrastructures.
- > Le groupe de travail préconise que le ministère des Affaires étrangères associe les collectivités locales lors des échanges internationaux qui les concernent.
- > Enfin, le groupe de travail insiste sur toute la pertinence de "maritimiser les esprits". En effet, s'ouvrir au monde et aux autres est un élément essentiel de l'éducation. Aussi les prochaines politiques publiques tournées vers la jeunesse, doivent leur expliquer cette France maritime et leur enseigner la connaissance de nos territoires océaniques. L'exemple de la carte du monde, vue par les Australiens, nous montre l'immensité du renversement culturel à mener.



PRECONISATIONS



Conclusion

Grâce à l'ensemble de ses ressources maritimes - situation géographique et stratégique ; richesse de sa biodiversité ; capacité d'innovation, de recherche et de formation ; diversité culturelle, etc. - la France peut saisir une opportunité de développement maritime. Le groupe de travail précise la nature de cette puissance, en rappelant que la compétition mondiale, et l'ambition nationale, prenant en compte les conditionnalités environnementales classeraient plutôt son rôle comme « puissance d'équilibre océanien ».

Pour cela, plusieurs transitions sont à opérer.

Tout d'abord, une transition culturelle. La France et sa communauté nationale sont, aujourd'hui, clairement peu tournées vers les mers et les océans. La pédagogie doit en ce sens se renforcer, afin de contribuer à faire évoluer les esprits.

Ensuite, une transition économique, sociale et environnementale. L'innovation, sous toutes ses formes, apparaît comme le principal moteur de ces transitions.

Concernant ces évolutions, le groupe de travail a remarqué la concertation entreprise par le Ministère de la Mer en 2020 à travers *le Fontenoy du Maritime* qui doit aborder :

- La feuille de route sociale du marin et du pavillon français.
- Le développement économique et la compétitivité du pavillon national.
- La transition énergétique des navires et son lien à l'écosystème industriel.
- Le rayonnement du pavillon français et sa souveraineté.

Si elle n'a pas exactement le qualificatif imaginé de "puissance maritime", la France a, en revanche, et d'ores et déjà, les moyens, notamment avec ses territoires ultramarins, de devenir une puissance médiatrice dans l'ordre maritime mondial, sur plusieurs thèmes via plusieurs approches : défense, préservation de l'environnement, responsabilité sociale, implantation des savoirs faire technologiques ou encore implantations économiques. Il faut pour cela entrevoir et concevoir une politique publique maritime de l'État **AVEC** un partenariat territorial. Ce partenariat contractualisé permettra l'épanouissement des territoires, chacun dans ses responsabilités propres. Parallèlement, la nation pourra compter sur les collectivités locales comme poste de projection régionale pour mener l'ambition maritime nationale. C'est le "*pacte océanien*".

Ainsi, le groupe de travail "*France maritime*" souligne la nécessité d'inclure les collectivités territoriales et la société civile dans la planification stratégique des schémas nationaux et de leur évaluation.

La mer doit être pensée comme l'avenir de la terre

« Comme le disait Richelieu
« Les larmes de nos souverains
ont le goût salé de la mer
qu'ils ont ignorée ».



Annexes

Annexe 1 : priorités identifiées par le groupe de travail France maritime dans les régions

Pour illustrer un exercice de gouvernance partagée, le groupe de travail France maritime a proposé un tableau visant à identifier quelques exemples d'axes prioritaires maritimes du point de vue de la société civile organisée régionale à mener dans le cadre du plan de relance.

N°	Thématique / enjeu	Quels projets pouvant être réalisés ou initiés dans un pas de temps court (15 mois) ?
1	Organiser la gouvernance régionale maritime	<ul style="list-style-type: none"> Encourager une gouvernance des ports par région. Encourager et s'appuyer sur les parlements régionaux de la mer.
2	Impulser les transitions : <ul style="list-style-type: none"> écologiques : moderniser, actualiser et verdir les équipements portuaires + hinterland technologiques : insérer la technologie numérique 	<ul style="list-style-type: none"> Participer au financement des équipements d'intermodalité mer < > fluviale et ferrée. Exemple à Sète (coût : 1 M €) Transition écologique dans les ports. Exemple : 2 quais à électrifier à Sète + grues sur rail à moteur électrique (15 M€), rénovation des toitures en photovoltaïque (3 M€) ; Conversion de la centrale électrique de Cordemais (projet ECOCOMBUST). Insérer la technologie numérique dans les flottes de bâtiments et process de navigation Modernisation des outils structurants pour les aquaculteurs (Exemple en Nouvelle Calédonie).
3	Assurer la souveraineté numérique	<ul style="list-style-type: none"> Equiper en infrastructures de stockage et de traitement des données de recherche en sciences marines. Par exemple, des centres de données sous-marins ont été testés par Google¹² Équipements d'accueil pour les câbles sous-marins dans les outre mers.
4	Soutenir la pêche, et l'approvisionnement agro-alimentaire en ressources halieutiques	<ul style="list-style-type: none"> Aider les armateurs au financement des navires de commerce en élargissant aux personnes morales les dispositifs prévus aux 39 C et 209-OB du code général des impôts, qui permettent de répartir l'amortissement. Aider les différentes criées en les rapprochant via un délégataire unique afin d'encourager, de fédérer et de soutenir la prise d'initiatives pour la vente des produits de la Méditerranée chez les professionnels de la distribution. <ul style="list-style-type: none"> Favoriser la montée en gamme sur les produits régionaux de la pêche, de la conchyliculture et de l'aquaculture (promotion de la crevette bleue de Nouvelle Calédonie).
5	Soutenir la recherche et les diversifications	<ul style="list-style-type: none"> Encourager la recherche en vue d'une diversification de débouchés (biomasse marine / algoculture : pharmacie, énergie, cosmétique, matériaux) Approfondir la connaissance sur la biodiversité marine. Exemple : projet SEALACIAN a permis d'identifier et d'isoler quatre molécules actives issues de la roussette pour le traitement du cancer.

6	Faire évoluer et valoriser les métiers de la mer	<ul style="list-style-type: none"> Intégrer la marétique dans les programmes de formations maritimes. Encourager la diversification de la main d'œuvre maritime : services en mer (pas simplement pêche), etc. Création de lycées, établissements, instituts maritimes dédiés aux enjeux contemporains maritimes et aux futurs métiers de la mer.
7	Favoriser l'exploitation des énergies renouvelables marines, diminuer la dépendance énergétique insulaire	<ul style="list-style-type: none"> Éolien flottant. Exemple QAIR et EDF EN en Occitanie. Sécuriser juridiquement les projets d'énergies renouvelables. Investir dans les infrastructures, accompagner la sous-traitance, renforcer les aides financières tout en veillant à l'impact économique et social du littoral de proximité.
8	Garantir une résilience des territoires littoraux hexagonaux et ultramarins	<ul style="list-style-type: none"> Assurer le mouillage temporaire de bâtiments de la Marine nationale prévoyant une aide sanitaire et technique, déployable pendant les périodes à risque tempête dans les Antilles françaises Améliorer les systèmes de prévision météorologique par la modernisation des stations météo : alerte tsunami, etc.
9	Organiser l'attractivité, l'aménagement et la promotion du littoral	<ul style="list-style-type: none"> Diversifier les activités littorales de manière intergénérationnelle : université, tiers lieux, loisirs, accueil des personnes âgées (en tenant compte de l'environnement naturel : foncier, biodiversité, zéro artificialisation des sols, élasticité démographique, etc.). Sentier du littoral / acculturation maritime par le loisir et la pédagogie. Identification géographique d'un sentier pédestre / cycliste du littoral (Hexagone + îles continentales + OM). Jonction du sentier littoral avec des sentiers fluviaux de l'hinterland/arrière-pays. Édition d'un guide du sentier régional / national. Mise en avant d'un réseau de musées thématiques maritimes et fluviaux du littoral (sur le sentier du littoral).
10	Contribuer à la bonne qualité biologique des eaux littorales & à la lutte contre la pollution des mers	<ul style="list-style-type: none"> Rénover et mettre aux normes des stations d'épurations. Sensibiliser les industries dont les produits utilisent de l'eau > impacts sur sa qualité (cosmétique, pharmacie, agriculture, emballages, etc.). S'appuyer sur la société civile. Exemples : Ocean plastic tracker, Tara, 7ième continent, ... Porter politiquement au niveau européen une coalition de régions méditerranéennes sur des bonnes pratiques en matière de pollution. Prévention par rapport à l'évolution du trait de côte.

Annexe 2 : Les CESER se sont intéressés à travers leurs rapports à ces sujets :

CESER	Rapports des CESER
Conseil économique, social et environnemental de la Région Nouvelle Aquitaine	<ul style="list-style-type: none"> Rapport, POUR UNE ÉCONOMIE DURABLE DE LA MER EN NOUVELLE-AQUITAINE - AVRIL 2019 - https://ceser-nouvelle-aquitaine.fr/sites/default/files/2019-08/Saisine_Economie_Mer_Web_compressed.pdf Rapport, La qualité des eaux littorales en Nouvelle-Aquitaine, CESER Nouvelle Aquitaine - Juin 2017 Contrat de partenariat pour le Port maritime de Bordeaux, manque de perspectives ?, CESER Nouvelle Aquitaine - Avril 2019
Conseil économique, social et environnemental de la Région Bretagne	<ul style="list-style-type: none"> La Bretagne et la mer à l'horizon 2040, CESER de Bretagne - Décembre 2017 - https://ceser.bretagne.bzh/upload/docs/application/pdf/2017-12/ceser_bretagne_-_la_bretagne_et_la_mer_a_lhorizon_2040_web.pdf Vous avez dit marétique ? - CESER de Bretagne Septembre 2019 - https://ceser.bretagne.bzh/upload/docs/application/pdf/2019-10/ceser_vous_avez_dit_maretique_rapport_web.pdf Produire ET résider sur le littoral en Bretagne ! CESER de Bretagne - Mai 2017), Rapporteurs : Hervé MOULINIER et Gilles POUPARD. https://www.youtube.com/watch?v=p5DgzPyelsk Les formations aux métiers de la mer pour conforter la Bretagne comme grande région maritime, Septembre 2015 Bâtir une stratégie maritime en Bretagne... au fanal de 15 ans d'analyses et de propositions du CESER 1999-2015, Septembre 2015 Economie maritime en Bretagne : changeons de regard, Octobre 2014 Milieux côtiers, ressources marines et société, décembre 2011
Conseil économique, social et environnemental de la Région Normandie	<ul style="list-style-type: none"> Maritimité : cap sur la croissance bleue, CESER de Normandie
Conseil économique, social et environnemental de la Région Occitanie	<ul style="list-style-type: none"> Avis sur les effets du changement climatique sur le littoral d'Occitanie, CESER Occitanie - Emilie VARRAUD, Novembre 2019 Avis - Quelles perspectives pour les filières pêche et aquaculture en Occitanie / Pyrénées-Méditerranée ?», CESER Occitanie Octobre 2018 https://www.ceser-occitanie.fr/rapport/avis-strategie-gouvernance-portuaire-occitanie-pyrenees-mediterranee/ Avis, Les pollutions par les plastiques en Méditerranée, Nathalie VEYRE, CESER Occitanie, 15 décembre 2020 - https://www.ceser-occitanie.fr/wp-content/uploads/2021/04/Avis-pollutionsplastiques.pdf
Conseil économique, social et environnemental de la Région Hauts-de-France	<ul style="list-style-type: none"> Livre bleu, « Ambition littoral » - CESER des Hauts de France - Décembre 2019 - https://ceser.hautsdefrance.fr/assets/uploads/medias/pub_docs/Livre%20Bleu%20-%20CESER%20Hauts-de-France%20(Web)(1).pdf Contribution conjointe des CESER Hauts-de-France et Normandie au document stratégique de façade (DSF) votée en 2019.
Conseil économique, social et environnemental de la Région Pays de la Loire	<ul style="list-style-type: none"> Avis du CESER de la stratégie régionale « Ambition maritime régionale », Juin 2018
Conseil économique, social et environnemental de la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur	<ul style="list-style-type: none"> Avis sur le Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche Plan régional d'organisation et d'équipement des Ports de pêche Adoption de la maquette financière - Avenant à la convention - CESER SUD PACA- 2018
Conseil économique, social, environnemental et culturel de Corse	<ul style="list-style-type: none"> Erosion du littoral : définition des grandes orientations et méthodologie pour l'élaboration d'une stratégie territoriale corse de gestion intégrée du trait de côte

Conseil économique, social et environnemental de la Réunion	<ul style="list-style-type: none"> Avis sur le « Document Stratégique de Bassin Maritime Sud Océan Indien - DSBMSOI », CESER Réunion, le 28 avril 2020 Contribution en vue de l'élaboration du prochain Mémoire des RUP 2017, le 30 janvier 2017 - https://www.ceser-reunion.fr/wp-content/uploads/2019/02/17.01.30_Contribution_CESER_Memorandum_RUP_courrier_au_Pdt_Region_01.pdf Avis sur le projet de « plan de gestion des risques d'inondation de la Réunion (2016-2021) », CESER Réunion, 11 mai 2015
Conseil économique, social et environnemental de Nouvelle Calédonie	<ul style="list-style-type: none"> 2021_Saisine du président du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie concernant un avant-projet de loi du pays relatif à la protection des aires marines. 2020_Saisine du président du gouvernement d'un projet de délibération relative à la protection des aires marines de la Nouvelle-Calédonie. 2020_Saisine du président de l'assemblée de la province Iles Loyauté, concernant un projet portant mise en place du code des ports maritimes de la province. 2020_Saisine du président du gouvernement concernant le projet de délibération relatif au statut de patron pêcheur. 2018_Autosaisine relative à la sécurisation des infrastructures et des populations face à l'érosion du littoral. 2018_Saisine du gouvernement concernant l'avant-projet de loi du pays sur la pêche maritime calédonienne et portant création du code de la pêche en Nouvelle-Calédonie. 2016_Saisine relative à un projet de délibération modifiant la délibération n°50/CP du 20 avril 2011 relative à la politique des pêches de la Nouvelle-Calédonie.
CESCE Saint Barthélemy	<ul style="list-style-type: none"> Étude d'impact réalisée par le Sénat et menée par le sénateur Michel Magras
Conseil économique, social et culturel de Polynésie Française	<ul style="list-style-type: none"> Rapport-auto-saisine N° 2015/152 - L'avenir de la Polynésie française face à une gouvernance durable de son patrimoine marin, CESEC Polynésie française
CESER de l'Atlantique	<ul style="list-style-type: none"> Innovation et économie maritime : un océan d'opportunités pour les régions de la façade atlantique française, CESER de l'Atlantique - janvier 2017 Populations et activités sur le littoral atlantique : enjeux fonciers. Quelle gouvernance ? Avec quels outils ? CESER de l'Atlantique, 2013 Contribution commune sur les stratégies de façade, CESER de l'Atlantique, janvier 2019 Submersion marine et érosion côtière - Connaître, prévenir et gérer les risques naturels littoraux sur la façade atlantique, CESER de l'Atlantique, 2015

Co-présidents du groupe de travail

Dominique VIENNE, Dominique CHEVILLON, Jean-Luc LEGER

Le groupe de travail France maritime remercie les personnes auditionnées :

- Annick GIRARDIN, ministre de la Mer : 6 octobre 2020
- Frédéric MONCANY DE SAINT AIGNAN, président du Cluster Maritime Français : 8 mars 2021
- Fernand BOZZONI, Membre du Conseil d'Administration d'Armateurs de France : 23 février 2021
- Charles TROTTMAN, Directeur des « Trois Océan » de l'AFD : 24 février 2021
- Antidia CITORES, vice-présidente de la Plateforme Océan Climat : 29 mars 2021
- Michel SEGAIN, président de l'Union Maritime et Portuaire de France : 16 avril 2021

Sources documentaires :

- Discours Emmanuel Macron, PR – 3 décembre 2019 – Montpellier : <https://www.elysee.fr/front/pdf/elysee-module-14857-fr.pdf>
- Discours Emmanuel Macron, PR – Octobre 2019 – Choise La Réunion <https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2019/10/23/choise-la-reunion-unis-dans-lespace-indo-pacifique>
- Carte vue d'Australie : <https://imageetinformation.wordpress.com/carte-monde-vu-daustrie/>
- Nathalie Guibert, « Chine – Un ensemble à l'assaut du droit de la mer », Le Monde du 7 et 8 mars 2021
- La France : une puissance maritime ? - JM Goglin (eklablog.com)
- Données Le Monde : https://www.lemonde.fr/international/article/2019/08/11/la-france-deuxieme-empire-maritime-mondal_5498495_3210.html
- Ministère de la Défense, Les forces françaises prépositionnées, Mai 2016, <https://www.defense.gouv.fr/content/download/466302/7428994/DOSSIER%20-%20Forces%20pr%C3%A9positionn%C3%A9es.pdf>
- Stratégie nationale pour la mer et le littoral, https://www.mer.gouv.fr/sites/default/files/2020-11/17094_Strategie-nationale-pour-la-mer-et-le-littoral_fev2017.pdf, décret 2017-222 du 23 février 2017

“

La France porte une ambition maritime et les Français presque naturellement, depuis, leurs 18 000 km de littoral, regardent vers les horizons lointains. La France n'a jamais oublié qu'elle est tout à la fois un Finistère et un archipel présent sur trois mers et quatre des cinq océans qui baignent notre planète. Elle a toujours eu à cœur de renforcer son rang de deuxième puissance océanique mondiale. (...)

Elle devra le faire encore plus demain. La reconquête de notre souveraineté économique et de notre compétitivité qui est au cœur de notre projet politique commence sur les mers et sur les océans. Je l'ai affirmé en plusieurs occasions, notamment au Havre, le 22 janvier dernier, lors du Comité interministériel de la mer, où j'annonçais que plus de 2 milliards d'euros de budget de l'État seront consacrés à la mer avec l'engagement de 13 ministères. Mais c'est aussi à Brest, le 6 février, lors de l'inauguration du nouveau siège de l'Ifremer, que j'affirmais notre grande ambition, celle que la France occupe la première place dans le Grand siècle maritime qui s'ouvre devant nous. (...)

Cette grandeur, nous la devons bien sûr aux scientifiques, aux pêcheurs, aux marchands et à tous les acteurs de la mer. Mais c'est grâce à vous que chacun de ces métiers peut s'exercer dans la paix et la sécurité. Notre marine n'est pas l'instrument d'une politique de puissance, mais une garantie de la paix.

Extrait du discours de M. Jean CASTEX, Premier ministre sur le porte-avions Charles de Gaulle - Samedi 5 juin 2021 - Méditerranée

”

"CESER de France" regroupe les 23 présidents de CESER métropolitains et d'outre-mer ayant une vocation identique d'expression de la société civile territoriale. L'Assemblée est un lieu d'échange et de renforcement des liens entre les présidents des conseils. Elle assure la promotion des travaux des CESER. Elle organise leurs relations avec le Conseil économique social et environnemental et leurs représentations auprès des instances nationales et européennes. Elle effectue enfin des études d'intérêt commun.

CESER
de France



Assemblée des Conseils Économiques,
Sociaux et Environnementaux Régionaux

Palais d'Iéna, 9 Place d'Iéna ■ 75775 Paris Cedex 16

Tél.: 01 47 23 37 02

www.ceserdefrance.fr

 @ceserfrance