

# Nouvelles Visions

Pour une société de la connaissance

Une étude  
de la FONDATION CONCORDE(\*)

## CROISSANCE BLEUE

### DES EMPLOIS DEMAIN, POUR LA FRANCE

Valoriser et protéger  
l'espace maritime français

**Juillet 2013**

**Rapporteur et coordinateur : VAE (2S) Patrick Hebrard**

(\*) Avec le concours d'universitaires, d'élus, d'hommes et de femmes d'entreprise

---

**Dossier édité par la Fondation Concorde**  
**Toute correspondance est à adresser au :**  
**6, Place de la République Dominicaine – 75017 Paris**  
**Tél : 01.45.61.16.75**  
**Fax : 01.45.61.15.19**  
**Email : [info@fondationconcorde.com](mailto:info@fondationconcorde.com)**

**[www.fondationconcorde.com](http://www.fondationconcorde.com)**

**Directeur de la publication : M. Rousseau**

---

## Avertissement

-

Ce document a pour objet de sensibiliser les décideurs politiques et le monde de l'entreprise aux richesses du monde de la mer et aux perspectives de développement et d'emplois qu'elles peuvent apporter à la France pour peu que notre pays s'organise pour les exploiter. Il n'a pas la prétention d'une analyse exhaustive, mais de présenter des domaines, dont certains sont stratégiques, où des progrès sont possibles, voire nécessaires.

# Sommaire

---

<b>Préambule .....</b>	<b>5</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>7</b>
<b>Chapitre 1 : Le transport maritime : un élément stratégique du développement économique français .....</b>	<b>10</b>
<b>Chapitre 2 : La France doit conserver une industrie de la construction navale.....</b>	<b>16</b>
<b>Chapitre 3 : Les ressources halieutiques ; Notre pays doit développer l'aquaculture .....</b>	<b>18</b>
<b>Chapitre 4 : Un champ inépuisable d'énergies et de matières premières .....</b>	<b>21</b>
<b>Chapitre 5 : Les ressources biologiques ; Renforcer la recherche – faire émerger des start-up françaises.....</b>	<b>28</b>
<b>Chapitre 6 : Assurer un pilotage volontariste du développement des activités maritimes - Sécuriser les espaces maritimes.....</b>	<b>31</b>
<b>Chapitre 7 : Recommandations pour faire de l'espace maritime une source de richesse et d'emplois pour la France .....</b>	<b>33</b>
<b>Conclusion .....</b>	<b>43</b>

# Préambule

---

Dans une période de vive concurrence mondiale, nous disposons avec notre espace maritime d'une véritable situation privilégiée avec un réservoir d'activités et d'emplois qu'il nous reste à exploiter.

Les entreprises privées ne peuvent pas tout. Qu'il s'agisse de réglementation, de coexistence entre les Etats, de recherche et donc d'investissements, les pouvoirs publics doivent montrer le chemin, devancer les initiatives et encourager les audacieux.

La liste que nous présentons des domaines où nous devrions faire porter nos efforts en priorité pourrait devenir une feuille de route pour tous ceux qui veulent agir, lancer de nouvelles filières et créer des emplois.



# Introduction

---

Les océans recouvrent 71% de la superficie du globe, avec 361 millions de km<sup>2</sup>. Pendant longtemps ces espaces sont restés vides, mais aujourd'hui, les grandes voies de communication maritime connaissent un trafic permanent et les régions côtières, situées à moins de 100 km du littoral, accueillent les 2/3 de la population mondiale.

La France compte 7.000 km de côtes et une ZEE<sup>1</sup> de 11 millions de km<sup>2</sup> qu'elle doit, à 97%, à ses territoires et départements outremer. Sa présence sur tous les océans lui permet de siéger au sein des organisations régionales et internationales. Mais, au cours de son histoire, la France s'est trop souvent détournée de la mer.

Le discours du Havre de juillet 2009 rappelait «l'oubli trop long qu'a fait la France de sa vocation maritime»<sup>2</sup> et François Hollande, alors candidat, faisait aussi le constat, en mars 2012, que « la France ne sait pas suffisamment qu'elle est une puissance maritime. Elle n'a pas assez pris conscience qu'elle avait là des gisements pour demain.»<sup>3</sup>

## Défis et opportunités

**1** – Les océans sont encore largement inexplorés – la cartographie des fonds marins est moins connue que celle de la lune ou de mars ; en effet, moins de 10% des fonds ont été cartographiés. Les chercheurs découvrent 1.600 nouvelles espèces marines chaque

---

<sup>1</sup> Zone Économique Exclusive

<sup>2</sup> Discours de Nicolas Sarkozy, le 16 juillet 2009 au Havre

<sup>3</sup> Rencontres sur le thème de « L'enjeu maritime de la France », le 27 mars 2012 au Cap Gris Nez

année, ce qui montre que ce monde vivant nous est encore largement inconnu. Il y a donc un premier impératif, celui **d'améliorer notre connaissance scientifique des océans, avec la double perspective d'une exploitation durable et respectueuse du milieu marin.**

**2 –** La France ne peut pas continuer à ignorer les richesses des fonds marins en raison, d'une part, de l'amenuisement des ressources terrestres et, d'autre part, du réchauffement climatique qui va provoquer une montée des eaux estimée entre 50 cm et 1,50 mètre à la fin du siècle. D'autres pays ont déjà commencé. Si la France ne s'en préoccupe pas, elle ne bénéficiera pas du potentiel que lui offrent à la fois l'immense patrimoine maritime dont elle dispose et le fait de **posséder des champions mondiaux pour chacune des étapes, de l'exploration à l'exploitation responsable des ressources dont regorgent les grands fonds.**

**Cette planète bleue, encore largement méconnue, est la vraie richesse de demain et constitue une opportunité pour la France. En 2010, notre pays a dépensé 400 millions d'euros pour la recherche au profit de l'Ifremer, du CNRS, de l'INRA, du SHOM<sup>4</sup>; 3.600 emplois y sont consacrés. A titre de comparaison, le budget consacré à l'Espace s'élève à 1,775 milliards d'euros.**

**La mer est déjà présente dans de nombreux domaines de la vie économique et elle le sera de plus en plus à l'avenir, que ce soit pour les ressources halieutiques, le transport maritime, l'énergie, les minerais, le tourisme, les biotechnologies...**

**Aujourd'hui, environ 300.000 personnes vivent directement du maritime (sans compter les industries portuaires et le tourisme**

---

<sup>4</sup> Service hydrographique et océanographie de la Marine

**littoral) et génèrent 56 milliards d'euros de valeur de production. Combien d'emplois pouvons-nous espérer pour demain ?**

**Ce vaste domaine exige une gouvernance appropriée qui permette de préserver un milieu fragile, d'assurer un partage juste et équilibré des richesses et une liberté d'usage qui reste l'un des principes de la Convention de Montego Bay. Pour cela il faut pouvoir en assurer la sécurité.**

## Chapitre 1 :

# Le transport maritime : un axe stratégique du développement de l'économie

---

Le transport maritime est le principal vecteur des échanges commerciaux, à des prix sans concurrence et avec un impact réduit sur l'environnement. Par les océans transitent 50.000 milliards de tonnes-kilomètres de fret par an, contre 8.000 par le rail et 4.000 par la route. Ce trafic représente 80% du commerce mondial en volume, et 70% en valeur. Avec 8,7 milliards de tonnes transportées en 2011, l'augmentation a été de 3,1% par an sur ces 30 dernières années. Les conteneurs représentent 70% de la valeur marchande transportée.

La flotte mondiale compte environ 103.000 bâtiments de plus de 100 tonnes de port en lourd (tpl), pour un tonnage de 1,53 milliard de tpl (chiffres 2012). La Grèce possède la flotte la plus importante avec 224 millions de tpl, devant le Japon (217 millions) et loin devant l'Allemagne (125 millions) et la Chine (124 millions).

Les chantiers civils mondiaux construisent environ 120 millions de tonneaux de jauge brut (tjb) chaque année, soit près de 8% du tonnage existant. Plus de 94% de ces navires sont construits en Asie : 39% en Chine, 35,2% en Corée du Sud et 19% au Japon<sup>5</sup>. L'industrie navale européenne reste très significative en termes de valeur ajoutée. Les armateurs adaptent la taille de leurs navires à la demande croissante, en misant en outre sur les économies d'échelle, ce qui se traduit par une course au gigantisme que ce soit

---

<sup>5</sup> Review of Maritime Transport (Rmt) 2012, UNCTAD

pour les porte-conteneurs, les vraquiers (sec ou liquide), les transporteurs de gaz ou les paquebots et les transporteurs de passagers. Avec le développement et la multiplication des activités en mer, la demande de navires spécialisés s'accroît également : services parapétroliers ou pour tous travaux offshore, parcs d'éoliennes et d'hydroliennes, etc. Le marché de la démolition se concentre aussi dans quatre pays qui totalisent 93% des chantiers : la Chine, l'Inde, le Bangladesh et le Pakistan<sup>6</sup>.

Les principales voies maritimes relient l'Extrême-Orient aux pays du Golfe et à l'Europe, via le canal de Suez ou traversent le Pacifique vers les ports californiens ou le canal de Panama sans qu'aient disparu les trafics sur l'Atlantique Nord. D'autres « lignes » Nord-Sud, sur l'Afrique, par exemple, se développent. Les principaux détroits – Malacca, Gibraltar, le Pas-de-Calais – connaissent un trafic de 70.000 navires par an. Suez et Panama creusent leur canal pour accueillir des navires de plus grande taille. Ces voies ont besoin d'être surveillées, contrôlées dans les passages resserrés pour limiter les risques d'accident, et protégées, dans certaines zones, contre le risque de piraterie. De nouvelles routes vont émerger, comme celles de l'Arctique, dans des zones sensibles sur le plan de l'environnement, mais aussi de la sûreté/sécurité.

### **Le transport maritime en France**

Alors que l'Allemagne dispose de la troisième flotte marchande mondiale, prenant la mesure de son importance stratégique, la France – même si elle compte quelques fleurons comme Louis Dreyfus Armateurs – ne se classe qu'au 26<sup>ème</sup> rang, avec 11,2

---

<sup>6</sup> Review of Maritime Transport, 2012

millions de tpi<sup>7</sup>. Le transport maritime représente 485 navires. CMA CGM est au 3<sup>ème</sup> rang mondial pour le transport de conteneurs, avec 18.000 salariés et un chiffre d'affaires de 10,5 milliards d'euros. Côté ferries, les principaux opérateurs sont Brittany Ferries, Corsica Ferries, SeaFrance et la SNCM.

**L'existence d'une flotte nationale significative, "contrôlée" par des ressortissants nationaux mais aussi sous pavillon français, pour une part importante, serait un atout pour la France et ses opérateurs. Elle contribuerait à la sûreté de nos approvisionnements maritimes, en respectant des standards exigeants en matière de sécurité et de normes environnementales.**

### **La faiblesse des ports français**

Les ports français régressent régulièrement. Leur trafic total a été de 345 millions de tonnes (soit bien moins que le seul port de Rotterdam) et de 27 millions de passagers pour un chiffre d'affaires d'1 milliard d'euros (4,5 mds€ avec l'ensemble des professions portuaires). **C'est la grande faiblesse française à laquelle il faut remédier.** La réforme des ports autonomes lancée en 2008 est un premier pas, mais elle s'est mise en place dans la douleur. L'objectif affiché est de doubler la part de marché des ports français pour les conteneurs pour la porter à 12% du marché européen.

Aujourd'hui **les ports sont devenus les outils économiques indispensables à notre territoire national. Ils sont des maillons importants des chaînes de transport, qu'il s'agisse de continuité territoriale, de cabotage européen ou de transport intercontinental.** A ce titre, ils s'intègrent dans des chaînes

---

<sup>7</sup> Rmt 2012

logistiques de plus en plus complexes, où l'objectif de compétitivité dans une économie toujours plus mondialisée incite à la performance. **40.000 emplois sont directement générés par les ports français métropolitains sans compter un nombre plus important d'emplois industriels ou logistiques présents sur les zones portuaires.**

### **Les enjeux**

Les ports français doivent adapter en permanence leurs équipements et leurs offres de service pour répondre à l'évolution du transport maritime et du commerce mondial. La transition énergétique va affecter l'ensemble des ports maritimes puisque le trafic de carburant représente en moyenne 45 à 50 % des volumes de marchandise et jusqu'à 75% pour le port de Marseille. Le développement dans le marché des conteneurs est une nécessité, en profitant de l'avantage de leur positionnement géographique. **Mais des investissements sont indispensables pour améliorer leur desserte et leur raccordement aux réseaux transeuropéens. Il faut créer un « effet de massification », par une concentration importante des trafics pour réduire les coûts de passage et de logistique.**

L'instauration d'une nouvelle réglementation réduisant de façon drastique la teneur en soufre acceptable dans les carburants marins à partir du 1er janvier 2015 oblige à considérer l'utilisation généralisée du GNL comme carburant des navires, ce qui implique de nouvelles infrastructures. Ce nouveau défi devrait aussi être une chance.

## Les ports de commerce

La Lloyds répertorie plus de 4.000 ports de commerce significatifs dans le monde. En 2012, neuf ports asiatiques, dont six chinois, se classent dans les dix premiers ports mondiaux. Rotterdam est à la quatrième place, avec plus de 400 millions de tonnes (MT), après avoir été, pendant des années, le leader mondial. Les ports doivent s'adapter pour accueillir les nouveaux navires. Les terminaux et chenaux d'accès doivent être régulièrement agrandis pour les premiers, approfondis pour les seconds. Le transport maritime concerne également plus de 1,6 milliard de passagers dans le monde.

## Tourisme et plaisance en France

La France étant le premier pays touristique au monde, la plaisance et les loisirs nautiques constituent une part importante de l'activité économique et touristique directement liée à la mer. Plus de 800.000 bateaux de plaisance sont immatriculés pour seulement 150.000 places dans les ports. Ce domaine compte des leaders mondiaux avec Bénéteau et Zodiac ; il a connu une période faste au cours de la dernière décennie, suivie d'un retournement brutal ces quatre dernières années avec une production en baisse de 43% en 2009. Les courses croisières, les grands catamarans et trimarans sont un savoir-faire français reconnu. **La filière compte 5.000 entreprises, 40.000 salariés pour un chiffre d'affaires de 4 milliards d'euros.**

## Les services

L'activité des services comprend essentiellement l'assurance et le courtage maritimes, le financement et la classification. **L'assurance maritime française se situe au 3<sup>ème</sup> rang mondial pour un chiffre d'affaires de 1,4 milliard d'euros.** Bureau Veritas se situe au 2<sup>ème</sup> rang mondial pour le nombre de navires classés, avec 1.500 experts dans 140 pays.

## Chapitre 2 :

### La France doit conserver une industrie de la construction navale

---

**L'industrie de la construction et de la réparation navale, en France, emploie 50.000 personnes et génère un chiffre d'affaires de 8 milliards d'euros.** Les grands noms sont STX et Piriou pour la construction civile et DCNS pour les navires militaires.

La défense a des exigences particulières ; c'est le cas par exemple pour les sous-marins. Les restructurations tardent à se faire en Europe et avec la diminution des budgets de défense, les séries de navires se réduisent – cas des FREMM (frégates multimissions) qui de 17 ont été réduites à 11. Les Marines cherchent à se rapprocher des normes civiles chaque fois qu'elles le peuvent – c'est le cas des BPC<sup>8</sup> construits par STX et des frégates de surveillance. La déconstruction est un autre secteur d'activité dans lequel la France est pratiquement absente, faute de volume suffisant.

Face à la concurrence asiatique, il faut continuer de se positionner sur les navires à très forte valeur ajoutée. La filière navale a été retenue comme l'une des filières stratégiques. Dans le cadre du Grenelle de la mer sur les navires du futur, neuf projets ont été étudiés, avec comme fil directeur, la sécurité, la sûreté (autoprotection contre les pirates), l'économie d'énergie et le traitement des déchets. L'effort doit être porté sur des eco-paquebots, des navires «tout électrique » ou à propulsion hybride,

---

<sup>8</sup> Bâtiments de Projection et de Commandement

des navires d'installation et de maintenance de parcs éoliens, ainsi qu'une nouvelle génération de navires de pêche.

### **Autres activités**

La multiplication des activités offshore génère des besoins de bâtiments spécialisés. Louis Dreyfus Armateurs est l'un des spécialistes du transport de vrac sec et de la logistique associée (grues flottantes, barges, etc.), ainsi que des partenariats technologiques (câbliers, recherche sismique offshore, transport d'éléments d'Airbus). Gazocean (GDF Suez) et Socatra sont les principaux armateurs de navires pétroliers et gaziers. France Telecom Marine et Alcatel, avec LDA, figurent parmi les leaders mondiaux des poseurs de câbles sous-marins qui assurent 95% des liaisons internet.

## Chapitre 3 :

### Ressources halieutiques : notre pays doit développer l'aquaculture

---

La pêche et l'aquaculture mondiales produisent 160 millions de tonnes de poissons et crustacés – 100 m viennent de la pêche et 60 de l'aquaculture. 43,5 millions de personnes vivent de la pêche dans le monde et 30% de la population mondiale ne se nourrit que de poissons. L'aquaculture est en progression régulière de 8% par an. La FAO estime qu'il faudra doubler la production d'ici 2030.

#### La pêche et l'aquaculture en France

La France compte 63 ports de pêche, 7.000 bateaux (avec les DOM), ce qui représente 25.000 emplois. Il se vend chaque année 800.000 tonnes de produits pour un chiffre d'affaires de 1,7 milliard d'euros, dont 400 millions proviennent de la conchyliculture et 125 millions de la pisciculture. **Avec le mareyage et la transformation qui représentent 650 entreprises et 18.500 emplois, le chiffre d'affaires du secteur s'élève à 6 milliards d'euros.**

**Mais la pêche française n'assure que 15% de la consommation française. Nous importons, par exemple, 15.000 tonnes de lotte et n'utilisons pas 40.000 tonnes de nos quotas, faute de bateaux. En 2011, 86% (en volume) des produits consommés en France étaient importés, générant un déficit de la balance commerciale de 3,5 milliards d'euros.**

La France est n°2 en Europe pour les coquillages. La filière emploie 20.000 personnes au sein de 4.600 exploitations. Elle produit 200.000 tonnes de coquillages, dont 65% d’huitres élevées par des producteurs qui connaissent, pour la plupart, des difficultés. La pisciculture s’est véritablement développée dans les années 1980. **La production française ne dépasse pas 50.000 tonnes.** La pêche ne pourra pas, à elle seule, satisfaire les besoins des populations en produits de la mer. Dans ce contexte, **l’aquaculture est appelée à jouer un rôle de plus en plus important.**

L’avenir passe par une prise de conscience des pêcheurs de l’importance de préserver leur ressource, ce qui implique aussi de la protéger contre la pêche illicite. Les aires marines protégées, les parcs naturels feront leur effet dans les zones où les poissons sont sédentaires (Méditerranée), mais elles sont peu efficaces là où ils migrent. Enfin, le carburant est le poste le plus critique. La flotte de pêche a besoin d’être renouvelée avec des navires moins gourmands en énergie.

### **Les développements possibles de l’aquaculture**

L’aquaculture connaît dans le monde une croissance continue depuis une vingtaine d’années. **La consommation de produits aquatiques en France est de l’ordre de 35,2 kg/an/habitant dont 23,5 kg de poissons ; seuls 10% sont issus de l’aquaculture.**

**La France a perdu, pour l’instant, le pari de l’aquaculture – alors même qu’elle dispose de tous les atouts pour s’insérer et s’imposer dans cette branche.**

### Les causes de cette inadéquation :

- des prix stables voire en baisse
- des coûts de production plus élevés (hausse des charges et des salaires, du prix de l'énergie)
- une réglementation contraignante qui décourage l'installation d'aquaculteurs
- l'impossibilité de disposer de zones d'élevage
- des frontières ouvertes à l'origine d'une concurrence « déloyale » et une image négative de l'aquaculture
- une absence de stratégie aquacole à moyen et long terme

L'opportunité de s'insérer dans le marché mondial de l'aquaculture n'a pas été saisie. Pour y remédier, **il faut innover, à l'image des fermes offshore en Ecosse, ou encore des fermes immergées offshore, invisibles en surface et par conséquent moins sujettes aux controverses.**

La cohabitation avec les champs d'éoliennes est sans doute possible.

Des contraintes réglementaires, des problèmes de qualité de l'eau et de nourriture pour les poissons d'élevage, une coexistence parfois difficile avec l'activité touristique, un secteur trop morcelé, et un déficit d'image dans les médias malgré des salaires plutôt corrects (2.200 €, en moyenne) sont les principales difficultés de ces filières qui sont pourtant une véritable chance pour la France mais qui se désespèrent de voir sans cesse repoussées les mesures administratives de simplification et d'organisation mille fois annoncées. Ces retards sont d'autant plus incompréhensibles que la production asiatique, importée en grandes quantités par notre pays, va, de plus en plus, être réservée aux asiatiques eux-mêmes.

## Chapitre 4 :

### Un champ inépuisable d'énergies et de matières premières

---

L'offshore représente aujourd'hui environ 30% de la production pétrolière mondiale, avec quelque 25 millions de barils/jour et 2,4 milliards de m<sup>3</sup>/an de gaz, provenant d'hydrocarbures extraits pour l'essentiel à quelques centaines de mètres de profondeur d'eau. Des bassins sédimentaires s'étendant sur 55 millions de km<sup>2</sup> – le tiers des terres émergées – sont aujourd'hui accessibles grâce au développement des techniques de l'offshore profond et seuls 3 % ont fait l'objet d'une exploration pétrolière. 37% des réserves connues se situent en mer. Des réserves importantes de méthane piégées sous forme d'hydrates de gaz, et des productions naturelles d'hydrogène se trouvent également dans les fonds des océans.

La France est ainsi très active avec plusieurs entreprises parmi les leaders mondiaux : Total, Technip, Bourbon, CGG... La place des services parapétroliers offshore prend une importance grandissante dans la recherche, la construction d'unités de production (plateforme, FPSO<sup>9</sup>) et le soutien aux entreprises pétrolières. **L'ensemble du secteur parapétrolier représente un chiffre d'affaires de 10,4 milliards d'euros et emploie 30.000 personnes en France. Alors que les investissements à terre déclinent, ceux en mer connaissent une croissance continue ces 5 dernières années.**

---

<sup>9</sup> FPSO : floating production, storage and offloading (unité flottante de production, de stockage et de déchargement)

## Les énergies renouvelables

Les ressources potentielles des énergies renouvelables marines entrent dans quatre catégories :

1. le vent en milieu marin pour la production électrique avec des éoliennes en mer (posées et flottantes),
2. les mouvements de l'eau par la récupération de l'énergie des courants, des vagues et des marées (hydrolien et houlomoteur),
3. la température de l'eau, que ce soit l'énergie récupérable par les gradients de température entre la surface et la profondeur marine ou l'utilisation directe d'eau froide pompée en profondeur pour la production de froid,
4. la biomasse marine à des fins énergétiques, surtout les végétaux marins (micro-algues).

La géographie favorable de la France lui permet de bénéficier d'un potentiel de développement des énergies marines renouvelables parmi les plus importants d'Europe.

Les éoliennes en mer « posées » sont la figure de proue de ce développement. Le premier appel d'offres, lancé par le Gouvernement en juillet 2011, en constitue la première étape. Il prévoit l'implantation de près de 2.000 MW éoliens en mer répartis sur quatre sites (Courseulles-sur-Mer, Fécamp, Saint-Brieuc et Saint-Nazaire). Ce premier appel d'offres permet de poser les jalons d'une nouvelle filière industrielle, plusieurs usines étant en cours de création sur le territoire français.

Un deuxième appel d'offres a été lancé au mois de mars 2013, portant sur deux zones, au large du Tréport d'une part, et entre les îles d'Yeu et de Noirmoutier d'autre part, pour une puissance maximale de 1.000 MW. La mise en service de ces parcs est prévue

entre 2021 et 2023. Ce deuxième appel d'offres permettra de renforcer la filière industrielle en cours de création.

Le développement des autres énergies marines suit de près le développement de l'éolien en mer posé :

- Implantées lorsque les fonds sont plus importants, les éoliennes flottantes permettront de s'éloigner des côtes. Des projets de démonstrateurs sont en cours.
- La France possède le deuxième gisement énergétique hydrolien en Europe. Les technologies en sont encore au stade des démonstrateurs. Le Raz Blanchard et le Fromveur qui concentrent 80% de la ressource sont des zones de développement potentiel.
- L'Énergie Thermique des Mers (ETM) fait l'objet d'une expérimentation à La Réunion où une différence de température d'au moins 20°C entre l'eau en profondeur et la surface permet de produire de l'électricité, mais également de l'eau douce et du froid pour la climatisation.

L'objectif initial de 6.000 MW d'énergies marines en exploitation à horizon 2020 - un engagement de la France au niveau européen - ne sera pas atteint, du fait du retard pris par l'Etat dans le lancement des projets.

Le Royaume-Uni, l'Allemagne, le Danemark, etc. sont dans la course pour tenter de s'imposer comme leader de cette industrie dont le marché sera à terme mondial. La France est aujourd'hui encore en position pour figurer parmi les grands pays de l'éolien en mer. Elle devra néanmoins poursuivre ses efforts pour rester dans la course, et disposer d'une filière compétitive également vis-à-vis de ses concurrents internationaux.

**Le rôle de l'Etat est en ce sens crucial. Il devra assurer une continuité dans ses politiques d'aide, et donner de la visibilité aux professionnels du secteur (à horizon 2025-2030), en définissant des objectifs, mais aussi des jalons intermédiaires, de façon à garantir une croissance suffisante et régulière du marché national.**

L'atteinte de ces objectifs supposera une adaptation du cadre réglementaire indispensable à l'accélération du développement de la filière, ainsi que l'anticipation du raccordement au réseau électrique de façon à assurer l'évacuation de l'énergie produite par les futurs parcs.

### **Les ressources minérales**

L'océan recèle un vrai potentiel pour les ressources minérales. En particulier, depuis de nombreuses années, outre l'exploitation des extensions sous-marines de gisements terrestres, on extrait de l'étain au large de la Thaïlande, du Myanmar, de la Malaisie et de l'Indonésie et des diamants au large de la Namibie, de l'Angola et de la côte sud-africaine, et, maintenant, de l'or au large de l'Alaska.

Quant aux zones situées dans les grandes profondeurs, on connaît aujourd'hui trois types de ressources minérales métalliques :

1. **les nodules polymétalliques** (nickel, cobalt, fer, manganèse...), de la taille au moins d'une balle de tennis ; les plus prometteurs de ces gisements se situent dans la zone de failles Clarion-Clipperton et dans l'océan Indien,
2. **les amas sulfurés**, situés sur des chaînes volcaniques submergées du Pacifique Ouest ou de la faille Atlantique, qui s'annoncent d'ailleurs – de l'avis unanime des experts – beaucoup plus « concentrés » et économiquement exploitables que les nodules,

3. **les encroûtements**, notamment cobaltifères, essentiellement constitués d'oxydes de fer et de manganèse mais assez souvent riches en cobalt, platine ou autres métaux intéressants : la Polynésie est une région particulièrement prospective à cet égard.

La France, grâce à des groupes tels que Technip, CGG, LDA, Bourbon, DCNS, Eramet, etc., en partenariat avec un organisme comme l'Ifremer, dispose d'une réelle expertise scientifique et industrielle pour l'exploration des fonds sous-marins. Au large de Wallis-et-Futuna, dans l'océan Pacifique, trois campagnes de prospection menées en partenariat public-privé (Ifremer, Eramet, et Technip auxquels s'étaient associés au début le BRGM, l'Agence des aires marines protégées et Areva) en 2010, 2011 et 2012 se sont révélées prometteuses en "amas sulfurés".

L'Ifremer, à la demande et avec le soutien du gouvernement, a déposé en mai 2012 auprès de l'Autorité internationale des fonds marins une demande de permis minier "amas sulfurés" portant sur une zone située à 3.400 m de profondeur, le long de la dorsale volcanique médio-atlantique où des sulfures hydrothermaux s'avèrent riches en cuivre, zinc, plomb, cobalt, argent, or et peut-être aussi, en « terres rares ». L'institution a donné son accord en juillet 2012 pour l'octroi de **ce permis d'exploration valable pour une période de 15 ans (jusqu'en 2027)**.

L'Ifremer dispose également depuis plusieurs années de permis miniers pour une autre ressource : les nodules polymétalliques. Ces derniers présentent des concentrations en métaux de base et en autres substances métalliques intéressantes. Après des travaux de prospection depuis les années 1970, l'Autorité internationale des fonds marins lui a attribué en tant qu' « investisseur pionnier » un

secteur de 75.000 km<sup>2</sup> dans le Pacifique Nord équatorial, entre les zones de fracture de Clarion et Clipperton, **jusqu'en 2016. Il devient donc urgent de définir les actions futures.**

## **L'exploitation des minerais**

**Il conviendrait tout d'abord de veiller à définir ou maintenir des règles juridiques permettant la mise en valeur effective du domaine minier national en mer, c'est-à-dire dans les ZEE outre-mer, et en assurant sa protection contre des opérations clandestines d'exploration sous couvert de recherche scientifique**

Pour ce qui concerne les grands fonds, les autorisations accordées par l'ISA<sup>10</sup> ne sont valables que pour une période de 15 ans. La possibilité est désormais ouverte de s'investir dans les grands fonds. Une mobilisation rapide est nécessaire. L'industrie française est disponible, mais elle a besoin du levier d'action du Gouvernement.

Hors travaux d'exploration, il faut environ 5 ans pour développer l'ensemble d'un projet technique (études, fabrication, construction des supports de surface) qui permettra l'exploitation de toute une série de sites. Les matériels peuvent être ainsi réutilisés et se déplacer de gisement en gisement. Ces exploitations nécessitent un montage financier important mais le retour sur investissement peut être rapide (de 3 à 4 ans) et fructueux.

L'investissement initial, avec l'ensemble de la logistique en haute mer, la chaîne de traitement et du transport du minerai jusqu'au client final, peut atteindre plusieurs milliards d'euros. A raison d'une tonne de minerai, évaluée entre 500 et 2.000 dollars, l'exploitation

---

<sup>10</sup> International Seabed Authority (Autorité internationale des fonds marins)  
<http://www.isa.org.jm/files/documents/EN/Press/Press12/SB-18-10.pdf>

d'un site permettrait de générer un chiffre d'affaires d'environ 2 milliards de dollars par an, fourchette moyenne. La logistique représenterait toutefois un coût important.

**Ce type d'exploitation est d'autant plus intéressant qu'il mobiliserait un ensemble de savoir-faire, allant de la recherche à la maintenance, la construction des équipements (traitement de minerai, treuils et moyens de manutention, flexible, robots sous-marins) et la construction de navires spécialisés à fort contenu technologique.** Comme évoqué précédemment, la France dispose d'acteurs de taille mondiale (Ifremer, Technip, Areva, Eramet, etc.) et d'un tissu industriel opérationnel de PME/ETI sur son territoire en mesure de participer à ce nouveau secteur.

Les moyens offshore font appel à des technologies éprouvées, maîtrisées et bien évaluées; le prix des navires est connu. Il est donc possible de réaliser un montage financier avec un risque « contrôlé ». L'investissement pour un bateau et les équipements de collecte par exemple est estimé entre 500 et 700 millions d'euros selon la capacité de production, à comparer avec 1,5 milliard environ pour le seul support flottant d'exploitation de pétrole offshore (auquel il convient de rajouter la partie sous-marine et les prix du forage).

## Chapitre 5 :

### Les ressources biologiques

#### Renforcer la recherche – faire émerger des modèles de financement durables et un cadre juridique adapté

---

Peu connue et encore peu exploitée, la biodiversité marine sera à l'avenir le principal gisement de nouvelles molécules. La très grande diversité des formes marines et de leurs fonctions, leur adaptation à un environnement difficile ouvrent des perspectives nouvelles pour le développement de molécules bioactives, d'enzymes, de polymères, de bioproduits et de nouveaux procédés industriels.

**Beaucoup d'espoirs se fondent sur ces biotechnologies bleues dont de multiples applications entreront bientôt dans notre quotidien : nouveaux médicaments, plastiques biodégradables, produits cosmétiques, pâte à papier, alimentation humaine et animale, biocarburants... L'exploitation des algues est un des domaines les plus prometteurs, encore peu développé en Occident. Parmi les 25.000 espèces d'algues répertoriées à ce jour, une vingtaine seulement est couramment utilisée.**

Ces ressources posent, entre autres, des questions de propriété intellectuelle qui doivent être traitées au niveau international.

Le rapport rendu le 9 juin 2009 clôturant le Grenelle de la Mer réaffirme que le secteur des biotechnologies marines constitue un vivier de PME innovantes, dont les recherches apportent des réponses à certains grands enjeux du développement durable. L'un des groupes de travail a notamment suggéré la mise en place d'un dispositif national permettant aux start-up en biotechnologies

marines de se développer, plutôt que de se voir trop tôt absorbées par de plus grandes entreprises.

Leur utilisation dans le domaine de la cosmétique est une pratique déjà bien ancrée avec un tissu très riche de PME. Dans l'agroalimentaire, les bio-ressources marines sont de plus en plus utilisées pour sélectionner de nouvelles molécules, qui entrent ensuite dans la production des aliments fonctionnels ou des compléments alimentaires. Dans le secteur de la santé, les biotechnologies marines sont considérées comme un relais d'innovation pour mettre au point de nouvelles molécules thérapeutiques. Des micro-algues sont également utilisées pour fabriquer des biocarburants.

Les biotechnologies sont un secteur d'activité multidisciplinaire, à l'intersection de la chimie, de la microbiologie et de la biologie. Une entreprise doit donc disposer de chercheurs dans ces différents domaines scientifiques amenés à travailler en équipe. Il lui faut aussi avoir accès à des collections de micro-organismes dont disposent des instituts comme l'Ifremer.

Il est important également pour l'entreprise de sécuriser ce qu'elle pourrait découvrir. Le brevet est l'un des outils indispensables pour sécuriser les résultats, mais ce n'est pas le seul. Il existe aussi des contrats de collaboration qu'une entreprise peut signer avec différents partenaires. Ce sont généralement des accords à long terme ; car, entre la recherche d'un produit et sa mise sur le marché, plusieurs années peuvent s'écouler. En matière de recherche, quand des PME signent avec des organismes publics, ce sont des objectifs à long terme, surtout dans les biotechnologies. Si l'objectif est une rentabilité immédiate, aucune PME ne pourra survivre.

L'autre point extrêmement important que recherchent les partenaires industriels, c'est la liberté d'exploitation. Ils sont certes intéressés par les brevets, mais ne veulent pas être gênés dans l'exploitation future.

**Sur le plan juridique, la convention de Rio s'applique aussi à la biodiversité. Dans certains cas, les industriels français se trouvent pénalisés par rapport aux Américains qui ne l'ont pas signée. Si le développement durable est une préoccupation importante, il ne faut pas qu'il pénalise la recherche et les industries françaises par rapport à leurs concurrents.**

Enfin, il est possible de travailler, tout à la fois, dans le domaine de l'énergie, de la chimie et de l'environnement. En biotechnologie, dans les micro-organismes, on peut désigner certains enzymes pour fabriquer de nouvelles souches capables, par exemple, de dégrader la biomasse. Mais les mêmes outils intéressent à la fois des entreprises agronomiques et des organismes comme l'Institut Français du Pétrole et Energies Nouvelles (IFPEN). Une même enzyme peut donc être utilisée de plusieurs façons différentes.

**« La France a complètement raté le virage des biotechnologies il y a trente ans. Elle récupère peu à peu depuis 5 à 8 ans. »<sup>11</sup>** Le secteur regroupe près de 280 entreprises employant 5 à 6.000 salariés. Mais moins de 25 d'entre elles sont cotées en bourse pour une capitalisation inférieure à 3 milliards d'euros (contre 58 milliards de dollars pour la seule ville de San Francisco). L'insuffisance des financements est l'un des principaux problèmes de cette filière et se traduit par un nombre croissant de défaillances d'entreprises.

---

<sup>11</sup> « Biotechs : la France tente de rattraper son retard », dans le Figaro du 15 mars 2012

## Chapitre 6 :

# Assurer un pilotage volontariste du développement des activités maritimes – Sécuriser les espaces maritimes

---

Ces différentes activités ont besoin d'être organisées, coordonnées, réglementées, surveillées, et protégées.

En France, la mer relève d'une quinzaine de départements ministériels! Même si, dans le gouvernement actuel, le ministre délégué, chargé de la Mer, concentre plusieurs politiques publiques touchant le domaine maritime, certaines activités relèvent d'autres ministères. **La mer reste donc un domaine éclaté.**

« Le **Secrétaire général de la Mer**, qui dépend du Premier Ministre, assure la cohérence des décisions gouvernementales et exerce une mission de contrôle, d'évaluation et de prospective en matière de politique maritime ». Il est, de plus, le point de contact reconnu de la Commission européenne pour la Politique Maritime Intégrée de l'Union européenne. **Cette fonction reste essentielle et devrait être proposée comme modèle à l'Union européenne.**

En janvier 2013, le Ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche a institué le Conseil National de la Mer et des Littoraux (CNML), un organisme consultatif, chargé de faire des propositions en matière d'aménagement, de protection et de mise en valeur de l'espace maritime. Les Assises de la mer qui se déroulent sur chaque façade maritime et outremer doivent formuler des propositions sur dix thèmes recouvrant les différentes

activités maritimes. Après avis du CNML, ces propositions serviront à l'élaboration d'une stratégie nationale de la mer et du littoral, prévue pour 2014, après que se soit tenu un Comité Interministériel de la Mer (CIMER) où ce point sera à l'ordre du jour.

## Sécuriser

Le développement des activités en mer s'accompagne d'une augmentation sensible des comportements illicites, mafieux ou terroristes – trafics de drogues, d'armes, d'êtres humains, piraterie et brigandage, pêche illicite, pollution, etc. – susceptibles de mettre à mal la liberté de naviguer et d'exploiter durablement les ressources, voire de déstabiliser des États fragiles. La sauvegarde de la liberté des mers et la protection de nos intérêts impliquent une surveillance globale et une présence dissuasive dans les zones sensibles.

L'action de l'Etat en mer, pilier indispensable de la politique maritime nationale, est coordonnée, au niveau central, par le Secrétaire général de la mer. Cette coordination relève, dans les différents bassins maritimes, des Préfets maritimes, en métropole, et des Préfets de Département ou de Région ou des Hauts Commissaires dans les DOM/COM. C'est un gage de cohérence et d'économie des moyens. La Fonction Garde Côtes regroupe les moyens des affaires maritimes, de la douane, de la Gendarmerie, de la Police aux frontières, de la Sécurité civile et de la marine nationale. Dans un souci d'économie et d'efficacité également, cette dernière partage des navires avec l'Ifremer et le SHOM.

## Chapitre 7 :

### **Recommandations pour faire de l'espace maritime une source de richesse et d'emplois pour la France**

---

A l'analyse, il apparaît évident que la France ne tire pas tout le parti de ce que pourrait lui apporter son domaine maritime. Si le tourisme et les domaines pétrolier et parapétrolier semblent solides et bien dimensionnés, d'autres secteurs comme l'aquaculture, les ports et la marine marchande, les énergies marines renouvelables, l'exploitation des minerais et la construction navale ont un potentiel largement sous-exploité.

#### **1/ La gouvernance – faire de la Mer un sujet du débat national**

**La France a mis en place une organisation adaptée qui devrait lui permettre de prévoir et coordonner le développement des activités du monde maritime. Malheureusement, la mer est peu présente dans les débats qui animent nos politiques, alors qu'elle représente 20 fois la superficie de notre territoire. Cela justifie le qualificatif de « sea blindness », utilisé par nos amis britanniques.**

Le Livre Bleu de 2009 aurait mérité un Plan pour mettre en pratique ses grandes orientations. Il faut espérer que la stratégie nationale, fruit des Assises de la mer, prévue pour 2014, comblera ce vide. Les réunions du CIMER, autour du Premier Ministre, devraient se tenir

au moins tous les 18 mois<sup>12</sup> et mériteraient un large écho dans les médias. Il paraîtrait normal également que le Parlement soit saisi de l'ensemble des questions touchant les activités et le domaine maritimes. Parce que ce qui se passe en mer dépend d'une juridiction particulière et qu'activités et problématiques y sont fondamentalement transverses et enchevêtrées, l'organisation, le développement, la gestion et le contrôle nécessitent une approche globale et souvent internationale. **Il faut, à cet égard, respecter et mettre en œuvre l'intention, affichée au dernier CIMER, d'un débat parlementaire annuel sur la politique maritime de la France, permettant d'ajuster ou de faire évoluer, si nécessaire, la stratégie maritime du pays.**

**Il importe dès lors de mettre en place une méthodologie adaptée qui prenne en compte les différentes filières, mais aussi les aspects transverses : les coopérations économiques et techniques intersectorielles – de plus en plus nécessaires –, la sécurité, la protection de l'environnement, la formation, la recherche, les conciliations d'usage et leur relation à l'international.** L'Education nationale doit également y contribuer, en intégrant la mer et le monde maritime dans ses programmes. A cet égard, la coopération en cours entre le Ministère, le Cluster Maritime Français et la Fondation Maud Fontenoy, doit voir ses résultats confirmés dans les meilleurs délais.

**Enfin, le plan stratégique doit prendre en compte la gestion des espaces et comprendre des objectifs avec un échéancier et une analyse des coûts.**

---

<sup>12</sup> Le dernier CIMER a eu lieu en juin 2011. Le prochain devrait se réunir à l'automne 2013

## 2/ Les axes de développement

### 2.1/ Développer l'aquaculture en agissant à différents niveaux de façon coordonnée:

- **au niveau européen**
  - Simplifier et harmoniser les réglementations afin de restaurer une compétition malmenée sur le marché, en garantissant, par une traçabilité, la conformité des produits importés avec les règles de sécurité alimentaire exigées en Europe ;
  - Davantage prendre en compte les spécificités du métier dans la législation sur le bien-être animal (représentant plus de 90 préceptes à respecter en Europe), sur l'environnement ou encore sur les conditions de travail qui sont autant de contraintes et d'entraves au développement de l'aquaculture ;
- **au niveau national**
  - Elaborer un véritable plan stratégique de développement de l'aquaculture à moyen-long terme, et notamment faciliter l'accès aux espaces maritimes, qui font actuellement l'objet de controverses (cas des cages d'élevages sur les littoraux interdites pour cause de « pollution visuelle ») ;
  - Simplifier les réglementations pour alléger les contraintes pesant sur les aquaculteurs ;
- **Au niveau régional** : limiter les disparités qui existent entre les Schémas Régionaux de Développement de l'Aquaculture Marine (SRDAM). Certains sont déjà signés quand d'autres sont encore en souffrance ;

- **Vis-à-vis des producteurs** : développer une organisation collective de filière et investir dans des produits de qualité et durables ce qui permettrait d'améliorer l'image de l'aquaculture et de mieux se positionner sur le marché ;
- **Vis-à-vis des ONG** : soutenir le développement d'une aquaculture durable et agir, en revanche, contre le développement d'une aquaculture non respectueuse de la faune et de la flore ;
- **Tous** : contribuer à une meilleure information des consommateurs et à une valorisation de cette filière, en insistant sur la qualité des produits.

## 2.2/ Favoriser le développement des ports :

- Surmonter les blocages abusifs de procédures d'autorisation de création de zones industrialo-portuaires, source de développement de bassins d'emplois et d'activités ;
- faciliter les procédures administratives comme la création d'un guichet unique qui vient d'être décidée par le gouvernement ;
- Améliorer leur raccordement par voies routière, ferrée ou navigable avec les grandes zones économiques ;
- Privilégier la « massification » et la création d'axes maritimes compétitifs au niveau européen comme celui reliant Le Havre, Rouen, Paris par la Seine (les fameux « gateways ») ;
- Développer l'utilisation du GNL comme source d'énergie pour la propulsion des navires et la zone industrielle portuaire ;

- Réfléchir à l'établissement d'une fiscalité favorable aux principales zones portuaires et au développement multimodal.

### **2.3/ Développer et soutenir la filière des énergies marines renouvelables :**

Les filières des énergies marines renouvelables françaises seront :

- Sources de croissance et d'emplois durables dans les territoires ;
- Compétitives, au niveau national, vis-à-vis des autres sources de production d'électricité, grâce à des coûts réduits, et à l'international, si sont réunies les conditions nécessaires à leurs développements :
  - Un soutien à la création d'une filière industrielle française ;
  - L'anticipation et la facilitation du raccordement électrique des projets grâce à une planification amont en lien avec RTE ;
  - La création dans le Code de l'Energie d'un chapitre spécifique pour les EMR regroupant les diverses procédures existantes: domanialité, production électrique, environnement, raccordement, urbanisme ;
  - La mise en place pour les développeurs d'un «guichet unique» pour accueillir et suivre les porteurs de projets avec une simplification des procédures.

## 2.4/ Soutenir les armateurs français :

- Prendre en compte le caractère stratégique du transport maritime pour l'approvisionnement et les exportations françaises, et rendre le Pavillon français plus compétitif en rapprochant le coût des équipages de la moyenne européenne ;
- Adapter, le plus rapidement possible, la Loi de 1992 qui impose qu'une part du transport de pétrole brut soit réalisé sous pavillon français en l'étendant au transport de produits raffinés, pour faire face à l'évolution des besoins pétroliers du pays intervenue ces vingt dernières années ;
- Prendre également en compte le fait que le transport maritime est entièrement soumis à la concurrence internationale ;
- Adapter les réglementations à l'environnement international ;
- Assurer la pérennité des règles d'immatriculation, sociales, fiscales ;
- Pérenniser un enseignement maritime de qualité permettant aux armements de continuer de disposer de marins et d'officiers répondant aux besoins des transports maritimes modernes ;
- Mener une action diplomatique active au sein des instances internationales (IMO, UE...) et adopter, enfin, les mesures de protection et de sûreté appropriées contre les menaces en mer (piraterie, brigandage, terrorisme...).

## **2.5/ Créer une filière industrielle pour l'exploitation des minerais en mer :**

- Elaborer une stratégie nationale d'accès aux grands fonds marins, conformément au relevé de décisions du CIMER de 2011 et comportant un volet industriel. Cette stratégie est, pour l'instant, restée lettre morte alors que le consortium est prêt et que le Cluster Maritime Français a fait des propositions en ce sens ;
- Soutenir la quatrième campagne d'exploration en eaux profondes à venir à Wallis-et-Futuna ;
- Etablir des liens systématiques entre l'Ifremer et les industriels pour un développement durable des activités sous les mers ;
- Soutenir le réseau de PME travaillant sur les équipements (treuils, flexibles, robots) utilisés dans ce type d'exploitation par un financement de la BPI ou en se portant caution financière ;
- S'appuyer sur le contrat de partenariat, 2014-2020 entre la France et l'Union Européenne.

## **2.6/ Soutenir la filière navale :**

- Etablir une compétition plus juste en adaptant les processus d'appels d'offres, pour prendre en compte les contraintes imposées par les réglementations européennes en matière de Droit du Travail et d'Environnement ;
- Veiller à ce que les marchés publics français donnent toute leur chance aux acteurs français ;
- Soutenir le renouvellement de la flotte de pêche avec des navires plus économes en énergie et moins polluants ;

- Renforcer la coordination entre les chantiers navals et les installations portuaires, mais aussi pour ce qui concerne les EMR (énergies marines renouvelables) et leur implantation.

### **2.7/ Soutenir les biotechnologies :**

- Planifier à 15 ans le développement de la filière ;
- Organiser des banques de données de souches utilisables aujourd'hui réparties entre les secteurs public et privé ;
- Créer des aides financières ou à l'investissement adaptées à la recherche, fondamentale et appliquée, en matière de biotechnologies dont la constante de temps est une dizaine ou une quinzaine d'années, mais aussi au financement d'installations pilotes ;
- Développer la recherche fondamentale en mettant à disposition des jeunes sociétés des plates-formes technologiques (exemple de Biogenouest et du réseau Corsaire) et par la création de pépinières d'entreprises (exemple du biopôle de Rennes) ;
- Aider les filières de formation en développant la formation en alternance et l'obtention de stages en entreprises ou dans les laboratoires.

### **3/ Protéger les espaces et le milieu marins**

- Développer la connaissance des ressources, du milieu et de leur évolution, en étroite coopération avec les pays de l'Union européenne, dans le cadre de la Politique Maritime Intégrée de l'UE et des structures régionales dans les DOM/COM ;

- Protéger l'environnement marin par la poursuite de la création des aires marines protégées, et les doter de moyens adaptés ;
- Réaliser une véritable surveillance des eaux européennes par un partage des informations entre administrations/Marines et entre pays européens et une meilleure coordination des moyens au sein des différents bassins, face aux différents trafics (immigration clandestine, drogue, armes,...) ;
- Être présent de manière ostensible dans les zones sensibles ou stratégiques ;
- Mettre en place des équipes embarquées sur des unités ou plateformes d'entreprises françaises, selon une approche pragmatique et s'il le faut dans le cadre d'un partenariat public-privé.



# Conclusion

---

La France a la chance de disposer d'un patrimoine maritime considérable qu'elle n'exploite que très partiellement. Les océans sont les nouvelles frontières du XXIème siècle où se trouvent des ressources qui se raréfient sur les continents.

C'est un immense domaine qui s'étend à partir de nos côtes où nombre d'activités nouvelles ou plus traditionnelles, que nous avons délaissées et qui sont sources de nombreux emplois potentiels, attendent de se développer.

C'est aussi un domaine fragile qu'il faut apprendre à respecter et à protéger. A cet égard, le monde des océans mérite une place à part entière dans l'enseignement dispensé dans les collèges, les lycées et les universités, si l'on veut que les générations futures se tournent davantage vers ces grands espaces. La mer est un bien commun de l'humanité mais elle appartiendra à ceux qui auront le courage d'y naviguer et d'y vivre.

Précédentes parutions de *Nouvelles Visions* éditées par la Fondation Concorde

### *En 2001,*

---

**Janvier** : *La Mondialisation – Un monde nouveau, une chance pour l’avenir*

**Avril** : *L’Administration du nouveau siècle – Les nécessaires réformes*

**Mai** : *L’Environnement, nouvelle frontière politique*

**Juin** : *Une fiscalité pour une France ouverte – Moins d’impôts pour chaque Français*

**Octobre** : *Revitaliser l’économie d’en-bas – Décentraliser l’initiative, libérer les énergies*

**Novembre** : *Pour un ministère du développement durable – Contribution d’un groupe du Corps des mines pour la réforme de l’Etat*

### *En 2002,*

---

**Janvier** : *Mobiliser la société civile – Fondations et associations au service de l’intérêt général*

**Février** : *Définir une stratégie de défense et de sécurité après le 11 septembre 2001*

**Mars** : *EDF : libérer l’énergie, garantir l’avenir* (1<sup>ère</sup> édition)

**Juin** : *EDF : libérer l’énergie, garantir l’avenir* (2<sup>ème</sup> édition)

**Octobre** : *Caisse des Dépôts et Consignations – Repenser le rôle de l’établissement et sa place dans le secteur financier public*

**Novembre** : *Retour à la compétitivité ou régression sociale*

### *En 2003,*

---

**Janvier** : *L’emploi et le travail en France – L’impact des 35 heures*

**Avril** : *Renforcer les petites industries – Organiser les réseaux de proximité et revitaliser l’économie d’en bas*

**Juillet** : *Débat public sur l’énergie : libérer l’énergie – Eléments de réflexion sur une nouvelle fusion EDF / GDF*

**Novembre** : *Français et Américains : l'autre rive*

### **En 2004,**

---

**Janvier** : *Propositions d'actions régionales pour l'emploi et le dynamisme des territoires (1er fascicule)*

**Février** : *Propositions d'actions régionales pour l'emploi et le dynamisme des territoires (2<sup>ème</sup> fascicule)*

**Juillet** : *Libérons les fondations – Pour créer des emplois et mieux servir l'intérêt général*

**Novembre** : *L'emploi en France a besoin d'entrepreneurs et de capitaux français – l'ISF en question*

### **En 2005,**

---

**Avril** : *Baromètre de la confiance*

**Mai** : *Renforçons nos tissus économiques pour faire face à la mondialisation – Sécurisons les salariés les plus exposés*

**Juin** : *Politique énergétique de la France à horizon 2050. Un atout au service du développement durable*

**Octobre** : *Santé et environnement*

**Novembre** : *Lutte contre le chômage – Pourquoi il faut baisser les impôts en France ?*

### **En 2006 – 2007,**

---

**Mars 2006** : *Baromètre de la confiance*

**Mai 2006** : *Enraciner l'enseignement supérieur dans la société de la connaissance. Dix mesures pour transformer l'enseignement supérieur en cinq ans*

**Juin 2006** : *Nous ne paierons pas vos dettes, comment s'en sortir ?*

**Octobre 2006** : *Pour une société de la connaissance. Réussir l'université du XXI<sup>ème</sup> siècle*

**Novembre 2006** : *La mondialisation, notre nouveau monde*

**Avril 2007:** 2002-2007, remettre la France sur le bon chemin

**Mai 2007 :** Politique industrielle de défense, quelles pistes pour une refondation

**Septembre 2007 :** Quelques pistes pour réduire la dépense publique – Pour un grand audit de l'Etat

### **En 2008 – 2009,**

---

**Mars 2008 :** Le nucléaire du futur, un atout de développement durable

**Avril 2008 :** Abécédaire pour repenser l'effort de défense

**Juin 2008 :** Un effort national pour défendre nos petites et moyennes industries

**Juillet 2008 :** Du très haut débit pour qui ?

**Novembre 2008 :** Crise financière : sauvons le capitalisme productif des excès du capitalisme financier

**Février 2009 :** La Santé au travail – 2009 : enfin une vraie réforme

**Mai 2009 :** 10 pistes de réflexion pour soutenir nos petites entreprises face à la crise

**Juin 2009 :** Réduction de la dépense publique – Plaidoyer pour une nouvelle politique des transports

### **En 2010 – 2011,**

---

**Mai 2010 :** Les territoires, les entreprises et l'emploi

**Septembre 2010 :** Créons l'écosystème de l'innovateur

**Novembre 2010 :** Maîtriser nos finances, assurer notre avenir

**Novembre 2010 :** L'économie de fonctionnalité – vers un nouveau modèle économique durable

**Janvier 2011 :** Comment sauver les finances publiques françaises ? Enrayer l'hémorragie budgétaire avant toute réforme fiscale

**Mars 2011 :** Produire en France – Un enjeu national pour la croissance, l'emploi et le pouvoir d'achat

**Mai 2011 :** Les absurdités d'une prétendue révolution fiscale

**Septembre 2011 :** Les entreprises françaises pénalisées par les charges

**Octobre 2011** : Renforcer la voix du monde de l'entreprise – Projet pour moderniser la représentation patronale

**Décembre 2011** : Faciliter l'accompagnement et le financement des TPE et de l'entrepreneuriat – Une priorité pour les territoires et l'emploi

**Décembre 2011** : Réussir le déploiement du très haut débit en France

**Décembre 2011** : Le nucléaire au service du pouvoir d'achat et de la lutte contre le réchauffement climatique

## **En 2012,**

---

**Février 2012** : Le retour à l'équilibre budgétaire doit être accompagné d'un choc de compétitivité en faveur de notre industrie

**Mars 2012** : Offrir aux TPE et PME un nouvel élan : propositions du Cercle des entrepreneurs de la Fondation Concorde

**Mars 2012** : Enquête IFOP pour la Fondation Concorde : les dirigeants d'entreprise s'inquiètent de la politique énergétique

**Avril 2012** : Redressement des comptes, retour à la compétitivité – préparer l'avenir des nouvelles générations

**Avril 2012** : La jeunesse française a-t-elle encore un avenir ? Remédier aux iniquités intergénérationnelles

**Avril 2012** : Le pari absurde d'une croissance sans investisseurs et sans entrepreneurs

**Juillet 2012** : La relance de l'économie et la création d'emploi sont liées à la réduction de la dépense publique

**Septembre 2012** : Priorité à la ré-industrialisation – Un pacte productif pour la France

**Septembre 2012** : Innovation thérapeutique – Faire de la France un territoire attractif pour la recherche – relever le défi du financement

**Septembre 2012** : Idées reçues, idées fausses sur l'impôt et les prélèvements

**Décembre 2012** : Le crédit impôt pour la compétitivité et l'emploi permettra-t-il la relance de l'industrie française ?

## *En 2013,*

---

**Janvier 2013** : *Pétrole et gaz de schiste, recherchons et exploitons nos réserves – Relançons l'industrie, l'économie et l'emploi*

**Janvier 2013** : *L'illusion du blocage des loyers*

**Mars 2013** : *Renforcer la voix du monde de l'entreprise (réédition)*

**Mars 2013** : *les 20 mesures qui ont stoppé la croissance et détruit l'emploi*

**Mars 2013** : *Quelques éléments sur l'exil fiscal et l'expatriation – Leurs conséquences sur l'emploi*

**Mai 2013** : *Quelle transition énergétique pour la France – Priorité à l'emploi et à l'environnement*