



*Paris le 29 septembre 2016*

*IHEDN - AR16 - Comité d'étude « Mer »*

*Présidé par le contre-amiral (2s) Emmanuel Gouraud*

## **RAPPORT D'ETUDE**

### **LA MER – ASPECTS ÉCONOMIQUES**

#### **OBJET ET CADRE DE L'ETUDE**

L'Union des associations IHEDN a souhaité que les différentes associations qui la composent conduisent une réflexion sur le thème de « La Mer ». Les études seront ensuite synthétisées pour construire un recueil de propositions aux futurs candidats à l'élection présidentielle de 2017.

Le thème retenu est celui de la Mer et pour sa part, l'AR16 a choisi de traiter des aspects économiques de cette thématique de la mer à l'horizon 2020-2030 et un groupe de travail a été constitué dans ce but.

Cette étude s'est fixé 3 objectifs :

- **Promouvoir un dialogue** entre les acteurs publics et privés, les décideurs économiques, les experts, les politiques autour de l'avenir de l'économie maritime française
- **Dégager des clés du futur** de notre Planète Bleue sur les plans industriels, environnemental et sociétal et identifier les freins et les blocages qui entravent la réalisation de ces clés
- **Définir des modèles disruptifs et innovants** pour promouvoir et développer les activités maritimes

# 1. FORCES ET FAIBLESSES DE L'ÉCONOMIE MARITIME FRANÇAISE

Il faut d'abord souligner qu'en ce qui concerne les pays continentaux on s'intéresse uniquement aux opérations terrestres alors que la maîtrise de la mer fut toujours le facteur décisif, la condition nécessaire du succès au cours de chaque grand conflit de l'histoire. Arcole, Marengo, Austerlitz et Friedland hantent l'imagination populaire mais ne sont que des incidents tactiques à côté d'Aboukir et de Trafalgar.

## 1.1. PREMIER ATOUT : NOTRE ZEE

Depuis l'entrée en vigueur de la convention des Nations unies sur le droit de la mer (1992 Montego Bay, Jamaïque) la France possède une immense Zone Économique Exclusive (ZEE), figurant au **deuxième rang mondial** (11 millions de km<sup>2</sup>, sur une surface totale des mers de 360 millions de km<sup>2</sup>). Ce fantastique patrimoine provenant essentiellement des ZEE des DOM/COM est réparti sur tous les océans du globe et nous assure des relations de voisinage avec l'ensemble des pays du globe.

## 1.2. ENTREPRISES FRANÇAISES LEADERS DANS TOUS LES SECTEURS

Dans quasiment tous les secteurs de l'économie maritime, la France dispose d'entreprises leader mondiale. Que ce soit dans le transport (CMA/CGM 3<sup>me</sup>) ou la construction (STX, DCNS, Bénéteau) ainsi que dans le domaine pétrolier (TOTAL, TECHNIP, CGG, BOURBON...) ou pour la recherche et la connaissance de l'Océan (IFREMER, SHOM), ainsi que pour l'aquaculture (France Turbot).

## 1.3. UN SECTEUR PROMETTEUR...

Une récente étude de l'OCDE (avril 2016 – The Ocean Economy in 2030) montre que l'économie maritime mondiale va doubler entre 2015 et 2030.

*« Une forte croissance est attendue particulièrement dans l'aquaculture marine, l'éolien offshore, la transformation du poisson, et la construction et la réparation navales.*

*Ces industries ont également le potentiel d'apporter une contribution importante à la croissance de l'emploi. La croissance la plus rapide de l'emploi pourrait se produire dans l'énergie éolienne offshore, l'aquaculture, la transformation du poisson et les activités portuaires. »*

Cette analyse de l'OCDE est totalement applicable à la France dont les indéniables atouts devraient lui permettre de développer une croissance bleue qui devrait être dynamique et innovante.

#### 1.4. ... MAIS BRIDÉ DANS SES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT...

Cependant, la « croissance bleue » déjà souvent invoquée, annoncée depuis 10 ans par des discours politiques d'horizon variés, stimulée par le regroupement de nombreux acteurs et l'action du nouveau Cluster Maritime Français, tarde à se concrétiser. Des réformes d'envergures (réforme des ports, Grenelle de la mer par exemple) ou plus récemment de multiples ajustements législatifs rassemblés dans la loi portée par le député Arnaud Le Roy ont permis de débloquent les freins les plus criants. Cependant le potentiel de développement de l'économie maritime reste encore gigantesque et mérite d'être encouragé.

#### 1.5. ... POUR UN NOUVEAU DÉPART ?

*Si l'OCDE relève dans son rapport « L'incapacité, à ce jour, pour faire face à ces pressions d'une manière efficace est attribuée en grande partie à ce qui est historiquement une gestion sectorielle des activités maritimes. Face à ces pressions croissantes, ces dernières années ont vu une augmentation significative du nombre de pays et régions mettant en place des cadres stratégiques pour une meilleure gestion des mers et océans dans leur ZEE. Cependant, de nombreux obstacles se dressent encore pour une gestion intégrée des océans plus efficace. »*

La France, contrainte par des lourdeurs administratives et ses facteurs culturels propres, peut faire le même constat. Elle aussi répugne à remettre en cause des modèles anciens en prenant de nouveaux risques au profit de schémas innovants. Elle est pourtant forte de ses grandes entreprises du secteur et du potentiel des territoires d'Outre-mer. Elle est forte d'instituts de recherche très performants dont les travaux permettent de découvrir cet espace encore très largement inconnu que sont les Océans. Mais leurs travaux sont trop confidentiels. Ils peinent à convaincre et à séduire de nouveaux acteurs.

La perspective des élections présidentielle 2017 permet de proposer aux futurs candidats des axes de réformes pour relancer l'économie maritime et pour ne passer à côté de ce potentiel de croissance, véritable « planche de salut » pour la France selon les auteurs du rapport sénatorial sur la maritimisation. (Sénateurs André Trillard et Jeanny Lorgeoux, juillet 2012)

## **2. MÉTHODOLOGIE DE CETTE ÉTUDE**

Plutôt que d'analyser chacun des secteurs de l'économie maritime l'étude privilégie une approche transverse. Ce type d'approche révèle la grande interdépendance et les fortes interactions entre les secteurs de l'économie maritime. La bonne connaissance mutuelle des différents secteurs du maritime et la bonne maîtrise des interactions est un facteur clé pour le développement de l'économie maritime.

Pour cela il faut assurer une cohérence entre les actions et initiatives privées et celles de l'état. Il faut poursuivre l'action de décloisonnement des acteurs historiques et même faire partager cette connaissance de l'économie maritime à de nombreux autres acteurs concernés de près ou de loin par le développement de l'économie maritime afin de constituer des filières industrielles françaises d'excellence au niveau international par exemple dans les Énergies Marine Renouvelables, le transport maritime, les industries navales et les ressources minérales, la biodiversité marine et le tourisme.

Cette étude identifie cinq facteurs clés tous nécessaires pour permettre que des projets maritimes, quel que soit leur secteur, puissent émerger et se développer.

## **3. LES CINQ FACTEURS-CLÉS**

Le développement d'un grand projet ou d'une filière porteuse d'activité économique d'emplois pour le France nécessite plusieurs facteurs détaillés ci-dessous. L'existence de l'ensemble de ces cinq facteurs est généralement nécessaire pour l'aboutissement de projets. Cette analyse ne peut prétendre à l'exhaustivité mais les exemples sont malheureusement nombreux de projets abandonnés par défaut d'un seul de ces facteurs.

**Pour qu'un projet aboutisse il faut (au moins) :**

- **maîtriser une technologie aboutie**
- **disposer d'un modèle économique attractif**
- **organiser une gouvernance efficace et adaptée au projet ou à la filière**
- **bénéficier d'un cadre juridique clair et stable**
- **disposer d'une ressource humaine suffisante et qualifiée.**

L'analyse de ces facteurs clés permettra d'identifier quelles actions proposer aux candidats à la prochaine élection présidentielle pour soutenir ou relancer l'économie maritime.

### 3.1. MAÎTRISER UNE TECHNOLOGIE ABOUTIE

La maîtrise d'une technologie aboutie est un préalable essentiel à tout nouveau projet ou à toute perspective de développement d'un nouveau secteur. L'éolien off-shore, ou l'hydrolien ne se développeront complètement que si les techniques d'installation, de positionnement, de raccordement sous-marin, d'accès sécurisé aux plates-formes sont maîtrisées. Les perspectives de développement de l'exploitation minière par grand fond apparaissent car Technip fait la preuve de la maîtrise des technologies nécessaires à cette industrie émergente. La France est première productrice d'alevins car elle a été la première à mettre au point les technologies nécessaires à cette activité.

Si les industriels développent souvent eux même les technologies nécessaires l'état a un rôle essentiel pour soutenir la recherche fondamentale et la recherche appliquée. Pour le domaine maritime, les organismes de recherche comme l'IFREMER et le SHOM méritent un soutien attentif et d'être orientés pour que leurs travaux contribuent à la découverte ou le développement de technologies adaptées aux besoins du maritime.

Le 29 juin dernier, Emmanuel Macron, Ministre de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique a récompensé 6 entreprises de la chimie lors de la cérémonie du Prix Pierre Potier à Bercy. L'une des entreprises gagnantes est une start-up Algo®Paint qui a mis au point une peinture écologique à base d'algues d'origine marine. Ce succès est en particulier du au soutien apporté à cette société par le pôle de compétitivité Mer. Plusieurs pôles de compétitivité permettent l'aboutissement de projets liés au maritime (Pôles Mer Méditerranée et Atlantique, pôle Aquimer, pôle Trimatec...). L'action des Pôles de compétitivité a été déterminante dans le domaine maritime. Les pôles mer ont labellisé plus de 350 projets pour 1,3Mrd d'euros de Recherche et développement. Acteurs majeurs d'une dynamique de décloisonnement des acteurs économique du maritime, l'action des Pôles doit être encore plus soutenue.

Le financement des projets identifiés par les pôles de compétitivité est assuré par FUI (Fond Unique Interministériel). Les gestionnaires de ces fonds ainsi que les acteurs des décisions de participation mériteraient une sensibilisation à l'économie maritime et de rencontrer les acteurs de ce milieu pour mieux l'appréhender.

### 3.2. DISPOSER D'UN MODÈLE ÉCONOMIE ATTRACTIF

Un modèle économique attractif est une condition indispensable pour permettre aux investisseurs de participer au projet. Le modèle économique est souvent propre à chaque secteur ou à chaque activité :

- le prix de rachat garanti est une condition essentielle pour poursuivre les programmes éoliens off-shore
- le financement européen, garanties financières par la BPI, aide et exonérations contribuent au renouvellement de la flotte de pêche
- l'exonération de charges sociales (net-wage) instauré par la récente loi pour l'économie bleue (Loi Leroy) soutien les inscriptions de navires sous pavillon français

Il faut donc instaurer des mécanismes pour que les bénéficiaires de l'économie bleue contribuent à sa pérennité. Déjà des territoires littoraux se mobilisent en favorisant le tourisme durable, en évitant la concurrence avec ceux qui vivent de la mer, en changeant la logique de concurrence et logique de complémentarité dynamique. Ainsi le projet ODYSEA vise à développer des destinations d'excellence en connectant le port et la cité portuaire à l'arrière-pays, en créant une synergie Mer & Terre basé sur des thématiques d'escales et les nouvelles technologies.

Un concept de financement bleu innovant tel que les crédits carbone bleu est à développer pour servir à la préservation ou à la restauration des écosystèmes et délimiter des zones intéressantes pour y mener des activités scientifiques.

Cependant, il faut sécuriser le parcours de l'investisseur et créer la confiance, base essentielle de la décision d'investir. Selon leur ampleur, un projet ou une nouvelle filière peut nécessiter un soutien économique de plus ou moins longue échéance. Ainsi le prix de rachat de l'électricité est fixé par filière de production, pour une durée donnée et tient parfois compte des particularités locales. Il sera pourtant important pour l'investisseur d'avoir un engagement stable dans une durée suffisante au regard de son investissement. Pour les projets majeurs, et de longue durée, l'investisseur ne s'engagera que s'il a confiance dans l'engagement et dans son respect sur le long terme.

Pour chaque projet et chaque filière, si une action de soutien financier s'avère nécessaire, il doit être mis en place dans un souci d'efficacité. Il n'agira dans toute sa portée que si l'état regagne la confiance des investisseurs par la qualité de ses réformes et leur durabilité.

Un concept de financement bleu innovant tel que les crédits carbone bleu pourrait être développé pour contribuer au financement des projets innovants tout en servant à la préservation ou à la restauration des écosystèmes.

Le financement de grands projets peut également être assuré par un partenariats publics privés (PPP). La France a d'ailleurs été le pays précurseur dans ce domaine, l'un des premiers étant celui de la création du canal du midi reliant la Garonne à la Méditerranée, qui fut conçu et réalisé au XVIIème siècle par Pierre Paul Riquet fermier général mais surtout entrepreneur. Par cet ouvrage l'accent était déjà mis sur tout l'intérêt économique des voies navigables.

Le PPP, quelle que soit la forme choisie, doit avant tout être considéré comme un outil de gestion et non d'un outil de financement. Il met en commun les qualités des intervenants issus du public et du monde entrepreneurial et c'est à cette condition que le succès peut être au rendez-vous.

Il n'a d'intérêt que pour des ouvrages de haute technicité à forte valeur ou à rattraper un retard préjudiciable à l'intérêt général. En cela, il serait intéressant d'étudier cette piste pour l'économie de la mer, la France ayant à combler un sérieux retard dans ce domaine ».

### 3.3 ORGANISER UNE GOUVERNANCE EFFICACE ET ADAPTÉE AU PROJET OU À LA FILIÈRE

L'échec du terminal multimodal du Havre a montré les risques d'une gouvernance portuaire qui n'associait pas les acteurs économiques et les investisseurs aux choix stratégiques du port. L'adoption de la loi Leroy donne plus de poids aux investisseurs constituant une commission des investissements au sein du conseil de développement de ces grands ports maritimes. Cette commission comprend deux collègues égaux en voix : un collègue des investisseurs publics et un collègue des investisseurs privés.

Au niveau ministériel, la gouvernance de l'économie maritime est assurée par plusieurs ministères sous la coordination du Secrétariat général de la mer (SGMer) relevant du premier ministre. Le fonctionnement de cette structure de gouvernance a parfois montré ses limites. En effet, le SGMer ne dispose pas des ressources nécessaires à son fonctionnement et dépend des ressources allouées par les différents ministères qu'il est chargé de coordonner.

Une gouvernance de projet claire et bien structurée est tout à fait nécessaire.

Au niveau gouvernemental, le rôle du SGMer devrait être redéfini pour lui confier la mission d'animer et de coordonner le développement de l'économie maritime, transverse à plusieurs ministères. Le nouveau SGMer doit être doté de ressources propres et avoir des responsabilités accrues pour la coordination des actions de développement de l'économie maritime tant en métropole qu'outre-mer.

### 3.4. BÉNÉFICIER D'UN CADRE JURIDIQUE CLAIR ET STABLE

Pour aboutir les grands projets doivent nécessairement s'inscrire dans un cadre juridique clair et stable.

Dans le domaine maritime, le cadre juridique est très complexe, du fait de l'imbrication des droits (droit international pour la mer, droit des États côtiers...) et des règles régissant les activités. Il y a ainsi pour la France, plus de 10 codes concernant les activités liées à l'économie maritime<sup>1</sup>. Il faut d'ailleurs souligner l'effort de clarification récent par la recodification du code rural et de la pêche maritime pour l'outre-mer. Les grands projets sont ainsi confrontés à des cadres juridiques juxtaposés, parfois superposés, en tous cas compliqués à cerner en particulier aux interfaces. Cette complexité dépasse les capacités d'un non professionnel.

Cette complexité est un frein au développement de l'économie maritime. Outre la recherche de simplification, l'État devrait promouvoir la mise en place d'outils de standardisation à l'instar des InCoTerms<sup>2</sup>.

1 - Code de la marine marchande, Code minier, Code du domaine de l'État, Code fluvial, Code des douanes, Code de l'énergie, Code de l'environnement, Code des pensions des marins, Code des ports maritimes, Code des transports, Code rural et des pêches maritimes, Code du travail maritime...

2 - **InCoTerms**, « International Commercial Terms », signifiant « termes du commerce international » et traduite en français par « C.I.V. » ou « conditions internationales de vente ». Les Incoterms résultent d'une codification des modalités d'une transaction commerciale. Le but est de fournir une série de règles internationales

Au large, le partage de l'usage de la mer entre les activités traditionnelles (pêche, route maritimes, extraction...) et les activités nouvelles (Éoliennes, hydroliennes et leurs réseaux, fermes aquacoles...) est très complexe. Les efforts de ces dernières années pour clarifier cet usage partagé de l'espace maritime en application de la directive 2014/89/UE du 23 juillet 2014 progresse rapidement et permettra de clarifier le cadre juridique des nouveaux projets et des nouvelles activités en mer. La déclinaison juridique des travaux d'organisation de la gestion partagée de l'espace maritime reste une urgence.

Le processus de développement d'un projet passe généralement par la phase de consultation, d'enquête publique et de purge des différents recours possible. Cette phase peut considérablement retarder le démarrage d'un projet et présente des risques importants qui dissuadent les investisseurs. Au point de parfois le faire abandonner. La simplification des règles par exemple en organisant le traitement des recours en amont du dépôt du projet ou bien en définissant des critères de recevabilité des associations formant recours.

### 3.5. DISPOSER D'UNE RESSOURCE HUMAINE SUFFISANTE ET QUALIFIÉE

Depuis la révolution industrielle, les métiers qui existaient au début de chaque siècle avaient disparu à sa fin et de nouveaux métiers avaient été créés au centuple dans cette même période.

La téléphonie, l'informatique, l'internet en apportent la preuve.

De même que dans un cœur de métier, les personnes doivent se former tout au long de leurs vies, on constate que dans le secteur privé, chacun changera en moyenne 3 fois de métier au cours de sa vie active.

La mer n'a livré que 5% de ses secrets et il est justifié d'imaginer le potentiel qu'elle peut offrir en termes de ressources et de croissance à condition que l'homme, qui est au centre de l'aventure, sache l'exploiter dans le respect de sa conservation. Ainsi l'économie de la mer, qui n'en est qu'à ses balbutiements, peut-être un vecteur majeur de la croissance.

Partant du principe que la clé de la réussite s'appuie sur le triptyque « des hommes, des idées et de l'argent » un investissement important des pouvoirs publics doit être mis en place pour recruter et former du personnel répondant aux besoins de l'économie maritime.

Ce recrutement peut s'articuler en plusieurs domaines en s'adressant par exemple à des jeunes qui auront choisi la pratique de l'alternance conjuguant ainsi formations théorique et pratique. Ce peut être aussi une opportunité dans le cadre de reconversion qui serait proposée à des personnes motivées par la volonté de servir le fait maritime.

pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur. Ils concernent essentiellement les obligations des parties à un contrat de vente, en ce qui concerne la livraison, la répartition des frais et des risques liés à la marchandise vendue, ainsi que la charge des formalités d'export et d'import.



Aujourd'hui, la main d'œuvre qualifiée n'est pas en quantité suffisante pour répondre à ce challenge qui, au vu des besoins, offrira à ces nouveaux pionniers une quasi-certitude de trouver et conserver un emploi durable compte tenu des réserves marines à exploiter au cours des siècles prochains dans le respect de leur conservation et de son renouvellement tant sur la faune que sur la flore.

Depuis 2012, un effort conséquent a été réalisé pour introduire la mer dans les programmes d'enseignement du lycée et maintenant du collège. Ces réformes, qui contribuent à mieux faire connaître les débouchés de l'économie maritime, méritent d'être poursuivies dans l'enseignement supérieur. La poursuite de ce programme prendra du temps, la France a du retard à rattraper ce qui est paradoxal avec sa superficie maritime (la deuxième au monde). C'est aussi vital pour la sécurité de notre espace maritime et de nos intérêts économiques voire stratégiques car la nature ayant horreur du vide, si ce n'est pas la France qui exploite ses richesses, d'autres nations n'hésiteront pas à s'en approprier.

Au-delà de l'enseignement, les cadres et dirigeants français n'ont pas toujours une bonne perception du maritime et de son potentiel. Le milieu maritime peut avoir ses codes et des habitudes professionnelles issues du milieu dans lequel ils évoluent ce qui peut dérouter et créer des incompréhensions pour les acteurs économiques non avertis. C'est pourquoi un institut mériterait d'être créé sous l'autorité du premier ministre ou du Secrétariat Général de la Mer pour intervenir dans le domaine de la formation, des études, de la recherche, de la veille et de l'analyse stratégique en matière d'économie maritime.

Enfin pour ce qui concerne l'emploi maritime, un récent reportage relatait la difficulté des entreprises œuvrant dans les métiers de la mer pour recruter du personnel. La filière maritime ne prendra toute l'ampleur souhaitée que si les qualifications nécessaires sont disponibles. Il est indispensable de promouvoir le développement des métiers de la mer, qui pourrait s'appeler « l'industrie de la mer » comme il existe l'industrie nucléaire ou l'industrie du textile par exemple. Une plate-forme des métiers de la mer, un « pole-emploi » des métiers de l'économie maritime aurait pour mission de faire rayonner les atouts liés à ses cœurs de métiers, d'organiser un forum itinérant, des « job dating » en présentiel ou virtuels... Des Master maritimes existent déjà mais il n'y a pas de temps à perdre pour en créer d'autre, ou pour créer des Bachelors du maritime.

#### **4. CONCLUSION**

L'Union des associations IHEDN fut bien inspirée en décidant de conduire cette réflexion sur le thème de « La Mer ». L'attention à l'auditoire - les futurs candidats à l'élection présidentielle de 2017 - est bien la clé de voûte de cette étude. La Grande Histoire qui, hélas, a tendance à se reproduire, dira encore dans quelques temps, si les larmes de nos Souverains ont bien ce goût salé de la mer qu'ils ont ignoré, en référence à une inquiétude jadis partagée par le cardinal de Richelieu.

L'histoire économique, de surcroît maritime, champ presque aussi large que la mer qu'elle voudrait porter, appelle à l'humilité. Aussi, c'est avec sagesse mais force que le groupe de travail a limité ses investigations à trois objectifs majeurs : la promotion ou la valorisation du dialogue

entre différents acteurs autour de l'avenir de l'économie maritime, la mise en perspective des clés du futur à travers une méthodologie transverse, une définition de modèles pouvant soutenir la promotion et le développement des activités maritimes.

Le premier point souligne particulièrement un aspect stratégique : la France figurant au deuxième rang mondial en matière de Zone économique exclusive. Elle dispose d'entreprises leaders dans tous les secteurs, qui feront l'objet d'une croissance forte entre 2015 et 2030 comme le souligne le rapport sénatorial sur la maritimisation de 2012 ou encore de récentes analyses de l'OCDE. Force est de constater ce potentiel sur lequel, le groupe attire tout particulièrement l'attention des futurs candidats à l'élection présidentielle de 2017, notamment pour lever les obstacles qui se dressent encore pour une gestion intégrée et efficace des océans.

Pour ce qui concerne la méthodologie, l'approche transverse, la cohérence entre les différentes initiatives - ce qui suppose un véritable décloisonnement des acteurs historiques - faciliteront la visibilité et le rayonnement tant national qu'international de la « marque maritime France ». Pour ce faire, cette étude innovante et pragmatique livre également des facteurs clés qui constituent des fondations solides pour faciliter ou garantir la réussite des projets : il s'agit de veiller à ce que la technologie soit aboutie, au modèle économique attractif, à une gouvernance efficace et adaptée, à un cadre juridique clair et stable, à une ressource humaine suffisante et qualifiée.

L'aspect technologique nécessite en outre un renforcement des acteurs historiques, un soutien organisé et dynamique des projets identifiés par les pôles de compétitivités et financés par le Fond unique interministériel, une sensibilisation accrue aux enjeux maritimes du XXI<sup>e</sup> siècle et du XXII<sup>e</sup> siècle.

Quant aux modèles économiques, au-delà d'aspects techniques plutôt classiques, ce point milite à raison pour l'instauration de mécanismes qui permettraient aux bénéficiaires de l'économie bleue de contribuer à sa pérennité, par exemple à travers le tourisme durable, l'investissement responsable.

**Une gouvernance structurée et dotée d'une autonomie financière qui permette une animation, une coordination et une impulsion du développement de l'économie maritime plus aigües, tout en associant naturellement les territoires et les ports, est à la fois essentielle et indispensable.**

Le cadre juridique des projets maritimes, comme ailleurs, appelle à une simplification dont les progrès actuels doivent encore être poursuivis.

Vecteur historique majeur de la croissance, la définition des profils, la formation et la gestion des richesses humaines qui serviront le développement de l'économie maritime de demain doivent être considérés comme un enjeu prioritaire, dans ses composantes techniques, économiques et éthiques, de l'école primaire à l'enseignement supérieur, voire dans la formation continue destinée aux personnels des secteurs publics, privés et associatifs, ainsi qu'aux cadres et dirigeants. **Pour ce faire, la création d'un Institut interministériel, service du Premier Ministre, garantirait l'efficacité et la pérennité d'une telle vision politique.**

Cette conclusion fidèle se termine par une citation en marge, tirée de l'ouvrage *Le fil de l'épée* de Charles de Gaulle. Elle aimerait redire aux futurs candidats à l'élection présidentielle de 2017, sans distinction d'origine politique, ces quelques phrases : « La véritable école du commandement est celle de la culture générale. Par elle, la pensée est mise à même de s'exercer avec ordre, de discerner dans les choses l'essentiel de l'accessoire, (...) de s'élever à ce degré où les ensembles apparaissent sans préjudice des nuances. Pas un illustre capitaine qui n'eût le goût et le sentiment du patrimoine et de l'esprit humain ... »

Pour relever la France, il faut aujourd'hui, plus que jamais, compter avec le patrimoine maritime, la diversité française, les richesses humaines qui ont fait et feront encore la gloire de la France, quel qu'en soient les périls.

## **5. REMERCIEMENTS**

Le Comité Mer de l'Association des Auditeurs IHEDN de Paris Ile-de-France remercie vivement pour leur contribution au rapport :

- M. André TRILLARD, Sénateur de la Loire Atlantique, Co-auteur du rapport d'information du Sénat (avec M. Jeanny LORGEUX) sur la maritimisation de la France,
- M. Frédéric MONCANY de SAINT-AIGNAN, Président du Cluster Maritime Français et M. Philippe Perennez, son Secrétaire Général,
- M. Nicolas VENARD, *directeur* général de la caisse régionale du *Crédit agricole* du *Finistère*, ainsi que M. Jean-Yves FONTAINE (caisse régionale Finistère) et M. Philippe COQUIL (filiale mer).

### **Le comité Mer lors de la dernière séance de travail**

