



« L'économie bleue doit être un pilier du développement national et local »

L'économie maritime est l'un des atouts majeurs de la France, puissance océanique de premier plan. Elle doit être au cœur du débat public et de l'attention des élus. Explications.

Par **Nathalie Mercier-Perrin**, Présidente du Cluster maritime français

Alors que la France s'apprête en 2026 à renouveler ses élus municipaux et en 2027 son Président de la République, une réalité stratégique s'impose avec force : la mer est au cœur de notre avenir. Climat, souveraineté, énergie, alimentation, emploi : les grandes transitions du XXI^{ème} siècle se réaliseront en grande partie sur et avec l'Océan. Pourtant, les enjeux maritimes sont encore trop souvent relégués en marge du débat public. Avec 13 territoires ultramarins, une zone économique exclusive de plus de 11 millions de km², la deuxième au monde, et 5 800 km de côtes en métropole, la France est une puissance maritime de premier plan.

Cette position unique confère à nos élus, présents et futurs, une responsabilité immense : celle de faire de l'économie bleue un pilier stratégique du développement national et local.

UN TISSU D'ENTREPRISES DYNAMIQUES ET INTÉGRÉES

L'économie maritime française représente aujourd'hui 119 milliards d'euros de valeur et plus de 486 000 emplois directs et pourrait atteindre 150 milliards et un million d'emplois d'ici 2030 dans des conditions politiques, économiques et sociales favorables. Ce potentiel de croissance s'appuie sur un tissu d'entreprises dynamiques composé de grands groupes comme CMA CGM, Naval Group, Bureau Veritas, des chantiers navals de toutes tailles dont Chantiers de l'Atlantique, le plus grand d'Europe, de nombreuses ETI et PME dont la compagnie du Ponant l'un des leaders français de la croisière dont le trois-mâts historique « Ponant » a obtenu en 2023 le prestigieux label « Relais & Châteaux », des start-ups de la Blue Tech, des professionnels dans tous les services, des coopératives de pêche, des exploitants aquacoles, etc..., mais aussi sur des territoires, en métropole et outremer, qui innovent au quotidien. Le transport maritime, la construction navale, la pêche, le tourisme lit-

toral, les énergies marines renouvelables, la biotechnologie bleue ou encore la protection des fonds marins sont autant de secteurs stratégiques. Tous sont dépendants d'une gouvernance locale, d'investissements publics, de politiques d'aménagement et de choix technologiques que les prochaines équipes municipales et nationales devront assumer.

QUATRE DOSSIERS URGENTS

Au-delà de ces enjeux structurels, plusieurs dossiers techniques requièrent une attention immédiate de la part des prochaines équipes gouvernementales et parlementaires. Ces questions, souvent perçues comme sectorielles, ont en réalité des répercussions majeures sur l'économie nationale et l'emploi dans nos territoires.

L'actualité chaude du shipping se concentre sur quatre dossiers urgents : le « fléchage » des 350 millions d'euros annuels de l'ETS maritime (Ndlr, système d'échange de quotas d'émissions) vers la décarbonation du secteur, la restauration des exonérations de charges sociales supprimées en 2025, l'intensification de la lutte contre le *dumping* social dans la Manche et en Méditerranée, et l'adoption du projet de loi sur la compétitivité du transport à la voile pour transformer notre expertise unique en leadership industriel mondial – quatre mesures cruciales pour la compétitivité et l'avenir du pavillon français.

ACCOMPAGNER LA DÉCARBONATION

Depuis janvier 2024, le secteur maritime français contribue au système européen d'échange de quotas carbone. Cette nouvelle ressource, loin de constituer une contrainte, doit devenir le levier de notre transformation énergétique.



Le pont de l'Iroise à Brest.
Le port de commerce de Brest a fêté cette année ses 160 ans, l'occasion de rappeler la part essentielle du maritime dans le développement de la ville.

« Nos élus doivent faire de l'économie bleue un levier d'action politique, social et environnemental. »

Nathalie Mercier-Perrin

Pour renforcer la capacité de la France à atteindre l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050, le CIMer 2025 a décidé de consacrer une part significative des recettes issues du système d'échange de quotas d'émissions maritime (ETS) et des éventuelles pénalités perçues dans le cadre du dispositif FuelEU à la décarbonation du secteur maritime, à hauteur de 90 millions d'euros pour 2026. À partir de la feuille de route de décarbonation de la filière maritime, une gouvernance dédiée associant l'ensemble des acteurs de la filière sera mise en place pour identifier les actions de décarbonation prioritaires et définir les modalités de financement les plus adaptées. Ce financement constitue un outil concret pour soutenir l'innovation et accélérer le déploiement de solutions industrielles de décarbonation, en conformité avec les exigences européennes et internationales. Par cet effet de levier financier, l'engagement de l'État dans la filière maritime et l'affectation d'une partie des revenus générés par l'ETS et le FuelEU visent à accélérer la transition écologique du secteur, enjeu aujourd'hui crucial pour notre avenir.

Il convient de saluer la démarche constructive d'Armateurs de France, du Gican et de Ports de France qui ont présenté un plan stratégique de décarbonation ambitieux proposant de réinvestir intégralement ces fonds dans la transition du secteur : construction de démonstrateurs zéro émission, déploiement d'infrastructures portuaires multi-énergies, soutien aux équipementiers français. Cette approche collaborative illustre parfaitement la capacité de notre filière à s'organiser et à proposer des solutions concrètes, tout en démontrant l'importance d'une gouvernance claire et partagée entre acteurs publics et privés pour garantir une répartition pragmatique et efficace des fonds.

Toutefois, il importe de veiller à ce que l'ensemble de la chaîne de valeur maritime ne soit pas oubliée dans cette dynamique. La décarbonation doit concerner l'ensemble des maillons de la chaîne maritimo-portuaire et logistique pour être efficace, car elle concerne tout autant les services maritimes, les activités de manutention portuaire, les prestataires logistiques, les organismes de formation, que les secteurs traditionnelle-

ment représentés. Cette transition énergétique du maritime ne pourra réussir que si elle intègre l'hinterland et repose sur une approche multimodale et massifiée, inclusive et coordonnée, à même de répondre aux exigences économiques, écologiques et sociales du long terme en mobilisant l'ensemble de l'écosystème maritime.

LUTTER CONTRE LE DUMPING SOCIAL

La suppression partielle des exonérations de charges patronales pour certaines activités maritimes en 2025 a constitué un signal en contradiction avec nos ambitions. Alors que nos armateurs innovants investissent massivement dans la décarbonation, cette mesure fragilise leur compétitivité face à des pavillons étrangers moins contraints. Le tir devrait être corrigé dès 2026 : l'emploi maritime français et l'attractivité de notre pavillon en dépendent.

« Il ne faut pas que la PPE3 devienne la PPE de l'abdication. »

Nathalie Mercier-Perrin

Dans la Manche comme en Méditerranée, la prolifération de pratiques de *dumping* social menace directement notre modèle social maritime. Plusieurs contrôles annuels annoncés sur le transmanche constituent un premier pas mais l'ampleur du phénomène exige une réponse systémique. Au-delà des contrôles, c'est une harmonisation européenne des standards sociaux qui s'impose, accompagnée de sanctions dissuasives pour les armateurs contrevenants.

INQUIÉTUDE SUR LES EMR

Pour la filière des Énergies marines renouvelables (EMR), l'adoption à la fin de l'été de la troisième *Programmation Pluriannuelle de l'Énergie* (PPE3), suscite des inquiétudes dans l'écosystème maritime français. Après trois années de concertation, cette nouvelle phase d'incertitude menace directement nos ambitions énergétiques et notre souveraineté industrielle. L'enjeu est pourtant majeur avec un objectif de 18 GW d'éolien en mer en service en 2035, 26 GW en 2040, et jusqu'à 45 GW en 2050. Cette ambition conditionne non seulement notre transition énergétique, mais aussi le maintien de notre excellence industrielle maritime. Un tiers de la capacité de production européenne est localisée en France, aux Chantiers de l'Atlantique, au Havre, à Cherbourg, représentant 8 000 emplois répartis sur nos façades maritimes. Au-delà de l'éolien, c'est l'avenir de technologies émergentes comme l'hydrolien qui se joue. Des PME françaises innovantes ont massivement investi dans cette filière d'avenir. Un coup d'arrêt serait particulièrement dommageable pour



Erosion sur le littoral des Sables d'Olonne (Vendée).
« Les solutions existent et les prochaines mandatures devront adopter une stratégie claire et coordonnée pour les mettre en œuvre. » Nathalie Mercier-Perrin

UN LITTORAL EN MUTATION : L'URGENCE D'AGIR

Mais cette économie est vulnérable. Le changement climatique modifie profondément notre géographie littorale. L'érosion côtière s'accélère : 20 % des côtes métropolitaines pourraient être touchées d'ici 2045. Des pans entiers de nos territoires sont menacés : plages, falaises, marais, ports, quartiers résidentiels ou zones d'activité. De Xynthia à Chido, les tempêtes et cyclones ont démontré la brutalité de ces phénomènes, désormais récurrents. Environ 5 200 logements et 1 400 locaux d'activités sont déjà identifiés comme exposés à court ou moyen terme, pour une valeur estimée à plus de 1,2 milliard d'euros. Les territoires ultramarins – les Antilles, la Guyane, la Réunion, la Polynésie française – sont également en première ligne, victimes à la fois de la montée des eaux, de l'érosion des plages et du blanchissement des récifs coralliens.

Cette transformation du trait de côte impacte directement les piliers de l'économie bleue dans de nombreux domaines :

- la pêche et l'aquaculture : les changements de température et de salinité bouleversent les habitats marins. Certaines espèces migrent, d'autres disparaissent, menaçant la pérennité des pêcheries.
- le tourisme côtier : la disparition de plages, la fermeture de sentiers littoraux ou la fragilité accrue des infrastructures pèsent sur l'attractivité.
- les ports et le transport maritime : certaines infrastructures doivent être repensées pour résister à la montée des eaux et à l'instabilité des sols.
- les énergies marines : les projets d'éolien en mer ou d'hydrolien exigent une planification à long terme et une gestion cohérente du domaine public maritime.

Face à ces défis, les solutions existent et les prochaines mandatures devront adopter une stratégie claire et coordonnée pour les mettre en œuvre :

- Favoriser l'adaptation : végétalisation des dunes, reconstitution de plages, restauration des mangroves, usage de récifs artificiels, drainage naturel des sols.
- Protéger et requalifier les zones exposées : planification d'un « recul stratégique » là où il est inévitable, relocalisation des activités vulnérables.
- Renforcer les infrastructures portuaires et littorales : améliorer leur résilience face aux tempêtes et à l'érosion, notamment dans les territoires d'outre-mer.
- Soutenir la recherche et la formation et développer le mentorat : développer l'expertise locale, notamment dans les domaines de la construction navale durable, des biotechnologies marines, de l'économie circulaire et de la prévision océanographique.

notre leadership technologique. La PPE3 doit également reconnaître le rôle central de nos ports dans cette transition : accueil des terminaux d'importation d'hydrogène vert, bases de maintenance des parcs éoliens, production de carburants de synthèse pour le transport maritime. Cette planification énergétique conditionne la réussite de nos objectifs climatiques et notre compétitivité face aux géants asiatiques. Il ne faut pas que la PPE3 devienne la PPE de l'abdication. L'indépendance énergétique française et l'avenir de notre industrie maritime en dépendent.

LES PROMESSES DE LA VOILE

En matière de propulsion vélique, la France dispose d'une expertise unique avec des entreprises comme Solidsail, OceanWings ou TOWT. Le projet de loi sur la compétitivité du transport à la voile¹ doit créer un cadre juridique et fiscal adapté. Reconnaissance des navires à propulsion principale vélique (PPV) et auxiliaire vélique (PAV), suramortissement vert bonifié, intégration au Registre international français : ces mesures positionneraient la France en leader mondial d'une technologie d'avenir. Mais au-delà des incitations, c'est toute une filière de formation qu'il faut accompagner, et en premier lieu l'École nationale supérieure maritime (ENSM) qui a structuré la première formation au monde sur le sujet, déjà proposée en partie sur le site de l'Organisation maritime internationale et qui doit prochainement être dispensée aux navigateurs.

1 - En discussion à la date de bouclage de ce numéro, le 20 juin 2025.

LA FILIÈRE PÊCHE SOUS PRESSION

Enfin, la question du tonnage de poissons achetés en criées françaises révèle les difficultés structurelles de notre pêche. Concurrence déloyale, changement climatique, évolution des stocks : nos pêcheurs font face à des défis multiples. Le soutien aux circuits courts, la valorisation de la pêche artisanale et l'accompagnement de la transition écologique des navires constituent autant de leviers pour préserver cette activité traditionnelle et les emplois qu'elle génère dans nos territoires littoraux.

« La transformation du trait de côte impacte directement les piliers de l'économie bleue dans de nombreux domaines. »

Nathalie Mercier-Perrin

Ces dossiers, techniques en apparence, conditionnent l'avenir de notre économie maritime. Ils appellent des arbitrages politiques clairs et des moyens à la hauteur des enjeux. Car derrière chaque réglementation, chaque dispositif fiscal, chaque mesure de contrôle, se joue la capacité de la France à rester une puissance maritime de premier plan dans un monde en mutation.



La Réunion, département français de l'océan Indien.

© DEACOSTINI / ALAMY STOCK PHOTO

Les collectivités locales joueront pour cela un rôle central : elles sont les premières concernées par les effets du recul du trait de côte, les aménagements du littoral, le développement touristique et l'emploi maritime. À travers leurs schémas de planification, leurs choix budgétaires, leurs partenariats publics-privés, elles conditionneront la réussite ou l'échec des politiques de transition maritime.

« Les territoires d'outre-mer sont au cœur de l'ambition maritime de la France. »

Nathalie Mercier-Perrin

L'ENJEU MAJEUR DE LA SOUVERAINETÉ

Au-delà des territoires, c'est la souveraineté de la France qui est en jeu. L'océan est un espace convoité où les menaces se multiplient : piraterie, trafic, atteintes aux infrastructures stratégiques (câbles sous-marins), compétition sur les ressources minières et halieutiques, tensions dans les zones économiques exclusives. La France doit protéger ses intérêts : cela passe par une marine nationale forte, mais aussi par une diplomatie active, des coopérations régionales (notamment dans les bassins ultramarins) et une implication accrue dans la gouvernance des espaces maritimes.

Les élus de demain devront faire des choix stratégiques sur des questions aussi variées que le soutien aux filières industrielles maritimes françaises et européennes face à la concurrence chinoise ou sud-coréenne, la maîtrise technologique de la sur-

veillance maritime (capteurs, satellites, Intelligence artificielle), la relocalisation de certaines productions (navires bas carbone, câbles, carburants de synthèse), la construction d'une diplomatie bleue, alliant sécurité, innovation et préservation.

MOBILISER TOUTES LES FORCES VIVES

L'économie bleue ne pourra réussir qu'en mobilisant l'ensemble de ses forces vives : collectivités territoriales, État, entreprises, pêcheurs, marins, ingénieurs, chercheurs, associations, citoyens. Il ne s'agit pas seulement d'un enjeu sectoriel : c'est une nouvelle manière d'habiter le territoire, de penser l'économie, de gérer la transition écologique. Les territoires d'outre-mer, en particulier, doivent être placés au cœur de cette ambition. Ils concentrent 80 % de la biodiversité marine française, des potentiels immenses en matière d'énergies renouvelables, et une jeunesse prête à innover. Mais ils doivent bénéficier de moyens adaptés, d'une reconnaissance stratégique et d'un soutien à la hauteur des défis.

INSCRIRE LA MER DANS LE DÉBAT DÉMOCRATIQUE

2026, 2027, années électorales... Nous entrons dans une longue période de campagne. Il est essentiel que les questions maritimes ne soient pas reléguées à la marge, essentiel de faire de l'économie bleue un levier d'action politique, social et environnemental. Il en va de la résilience de nos territoires et de notre souveraineté dans un monde en pleine mutation. Pour répondre à cet enjeu, le Cluster maritime français lance, dès septembre 2025, les petits-déjeuners du CMF, un cycle de rencontre et d'échange avec les acteurs publics. Parce que la mer ne sépare pas, elle relie. Elle ne divise pas, elle rassemble. Elle porte les échanges, les solidarités, les cultures. Elle est l'espace de notre avenir commun. ■

Allinvest
Corporate Finance

LES ENTREPRISES DE SOUVERAINETÉ ONT LEUR BANQUE D'AFFAIRES

L'équipe d>Allinvest Corporate Finance, banque d'affaires indépendante, conseille les PME et ETI pour leurs opérations de haut de bilan : acquisitions, cessions, financements, augmentations de capital.

