



**HAL**  
open science

## Économie maritime française

Clémence Varachaud

► **To cite this version:**

| Clémence Varachaud. Économie maritime française. Economies et finances. 2012. dumas-00762075

**HAL Id: dumas-00762075**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00762075v1>**

Submitted on 6 Dec 2012

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



# L'économie maritime française

---

**Master 1 Economie**

**Clémence VARACHAUD**

Directeur de mémoire :

Monsieur Christophe VAN HUFFEL, Maître de conférences à  
l'Université du Sud Toulon-Var

Année universitaire : 2011-2012



## **REMERCIEMENTS**

En avant-propos, je tiens à remercier, toute l'équipe de l'AU[dat] pour m'avoir aussi bien accueillie et pour les conseils et le temps que chacun m'a consacré pour la réalisation de l'étude.

Je remercie également les enseignants qui ont été disponibles pour répondre à toutes mes questions pour la rédaction de ce mémoire.

Je tiens enfin à remercier toutes les personnes qui ont participé indirectement, pour leur relecture, leur aide, leur soutien, les corrections et les critiques qu'elles ont pu émettre.

## SOMMAIRE

Remerciements.....	2
Introduction.....	5
Partie I : L'économie maritime au niveau national.....	6
I. Définition, poids et place de l'économie maritime en France.....	6
A. Le secteur industriel.....	6
1. Produits de la mer.....	6
2. Extraction de matériaux marins.....	9
3. Production d'énergie.....	10
4. Construction et réparation de navires.....	11
5. Travaux maritimes et fluviaux.....	13
6. Câbles sous-marins.....	13
7. Industrie parapétrolière et paragazière offshore.....	13
8. Tourisme littoral.....	14
9. Transport maritime et fluvial.....	15
10. Assurances maritimes.....	16
B. Le secteur public non marchand.....	17
1. Marine nationale.....	17
2. Intervention publique en mer.....	17
3. Protection de l'environnement littoral et marin.....	19
4. Recherche marine.....	22
C. Répartition géographique de trois principales classes d'activités.....	24
II. Enjeux et importance de l'économie maritime.....	25
A. Une place importante dans l'économie nationale.....	25
B. Les enjeux maritimes sur le plan sectoriel.....	28
1. Les enjeux liés au transport maritime et à la construction navale.....	28
2. Les préoccupations liées à l'espace littoral et marin.....	30
3. Le tourisme, une nécessité d'agir.....	32
4. La pêche et l'aquaculture : des mutations nécessaires.....	33
5. Le développement des énergies marines : une préoccupation majeure.....	34
6. Donner un tournant important à la formation maritime.....	35
7. Protection de l'environnement, gestion des conflits d'intérêts et croissance économique.....	35

Partie II : Un exemple d'étude concret : la prise en compte de l'économie maritime varoise.....	38
I. Mise en œuvre de l'étude.....	38
A. Cadre et objectifs.....	38
B. Difficulté de mesure.....	40
C. Méthodologie adoptée.....	41
1. 3 étapes fondamentales.....	41
2. Le schéma méthodologique.....	48
II. Mesure de l'économie maritime varoise.....	51
A. Une économie structurée en plusieurs pôles.....	51
1. Les 7 pôles de l'économie maritime varoise.....	51
2. Comparaison avec la structure de l'économie maritime du pays de Lorient.....	53
3. Schéma de répartition par pôles d'activités en termes de nombre d'entreprises.....	54
B. Chiffres clés du territoire du Var.....	56
1. Analyse par SCoTs.....	56
2. Analyse par catégorie NAF.....	60
3. Analyse par secteur d'activité.....	62
Conclusion.....	65
Bibliographie.....	67

## INTRODUCTION

Dans sa définition la plus large, l'économie maritime est une branche de l'économie s'intéressant aux aspects économiques des activités liées à la mer qui la composent (poids économique et valeur ajoutée). En effet, la mer offre un véritable potentiel pour tous les territoires qui disposent de façades maritimes. La notion de proximité s'avère alors importante. De plus, la filière maritime relève des facteurs de croissance, de la compétitivité et de l'emploi, tout comme elle participe aux enjeux de l'économie globale.

Que ce soit en termes d'échanges via le transport maritime ou encore des métiers liés à la pêche ou à l'aquaculture, par exemple, chaque territoire bénéficie du rayonnement du champ maritime. Mais chaque territoire a des spécificités et des caractéristiques propres, dans le domaine maritime, qui le distinguent des autres territoires. C'est pourquoi le cas de la France va être mis en évidence.

Il y a un réel intérêt à étudier l'économie maritime afin de donner une vision dynamique pour permettre d'identifier, au mieux, les secteurs de cette dernière et les forces à mobiliser. Cette composante économique est porteuse d'un potentiel d'avenir conséquent, mettant à disposition des alternatives aux enjeux logistiques, énergétiques (énergies marines renouvelables, ...), alimentaires ou encore médicaux (biotechnologies marines, ...). De plus, les débats politiques s'orientent davantage sur la question du champ maritime.

Quels sont alors la place et le poids qu'occupe la France dans ce domaine ?

Quels sont les enjeux économiques que la France peut tirer dans le domaine maritime ?

Pour parvenir à répondre à ces questions, il est donc fondamental, dans une première partie, d'orienter notre réflexion vers l'étude de ce qu'est l'économie maritime et quelles activités en font partie. Celle-ci est un ensemble hétérogène de secteurs d'activités. D'où la nécessité de dresser un panorama complet des composants de l'économie maritime pour rendre compte de la place de la France dans ce domaine. Il importera aussi de comprendre les enjeux maritimes propres à la France et de savoir les efforts à poursuivre pour bénéficier du rayonnement maritime.

L'économie maritime sera donc abordée dans son aspect descriptif (poids économique, emploi, enjeux, valeur ajoutée, potentiel) au niveau national.

Ensuite on se pose la question de savoir de quelle manière peut-on mettre en relief le potentiel maritime d'un territoire. Comment rendre compte du rayonnement maritime d'un territoire ?

Ainsi, dans une seconde partie, il sera utile de voir quelle méthodologie peut être adoptée pour réussir à analyser le secteur maritime sur un territoire donné. Cela sera fait sur le département du Var qui bénéficie de la façade maritime méditerranéenne.

A la suite de ce travail, il pourra se dégager les principaux chiffres clés et les principales caractéristiques marquants de ce territoire.

Il y a donc un changement d'échelle, passant du national, pour la première partie, au départemental, pour la seconde partie.

### I. Définition, poids et place de l'économie maritime en France

Le travail de définition de l'économie maritime consiste à étudier les secteurs qui la composent. Que prend-t-on en compte sous l'intitulé « économie maritime » ? Voici la question à laquelle il faut répondre.

Données économiques maritimes françaises 2009, de Régis Kalaydjian, Editions Quae, est un ouvrage indispensable (très précieux) et de référence pour la définition des activités liées à la mer en France. Il dresse un panorama de ses activités maritimes tout en évaluant, grâce à la valeur ajoutée et à l'emploi, leur poids économique. La définition de l'économie maritime se fait au travers de la distinction entre deux secteurs : le secteur marchand qui est composé des activités manufacturières, des services et de l'exploitation de ressources marines, puis le secteur public qui regroupe la Marine nationale, la recherche marine, la protection de l'environnement marin et côtier, et l'intervention de l'Etat en mer.

A la suite de ce travail de définition, il se dégage la place de l'économie maritime française dans la concurrence internationale puis une estimation globale du poids de cette dernière.

#### A. Le secteur industriel

##### 1. Produits de la mer

A travers le terme de produits de la mer, on retrouve les activités de pêches maritimes, l'aquaculture marine, le commerce des produits de la mer, l'exploitation et la transformation des algues ainsi que la transformation des produits de la mer. Ces catégories ont été présentées et caractérisées par le travail de Kalaydjian (2010).

##### - Pêches maritimes :

Ce qui est ici retenu dans cette catégorie, ce sont toutes les activités de pêche maritime allant de la petite pêche côtière à la pêche thonière océanique. Les produits alors pêchés sont sous forme de produits frais ou congelés, crustacés, poissons, coquillages, algues et céphalopodes. D'après l'étude réalisée par Kalaydjian (2010), la production française, estimée à environ un milliard d'euros, n'est pas également répartie. La région Bretagne détient 35% de la valeur produite, ensuite 10% sont détenus par le Nord-Pas-de-Calais et 9% pour les Pays de la Loire. On peut ensuite constater que la pêche fraîche a une place prépondérante dans la structure de la production des pêches maritimes avec 61% des quantités débarquées et 86% du chiffre d'affaires total. Et on peut ajouter que 22 400 tonnes correspond à la production française dans les Départements et Territoire d'Outre-Mer. La France est bien placée au niveau européen pour la pêche maritime.

En effet, elle est située au troisième rang de producteur de l'Union Européenne, derrière l'Espagne et l'Italie, avec 16% de contribution à la production totale en valeur et avec 7,8 milliards d'euros. Au sujet de la flotte de pêche française, le Cluster Maritime Français (CMF) estime la flotte française à 9% de la flotte de l'Union Européenne, soit 7 389 navires.



Cette flotte est constituée en majorité de bateaux de moins de 12 mètres et de 13% de navires de 12 à 24 mètres. Les effectifs de la pêche française sont difficiles à exposer. Mais en 2007 grâce à une étude de l'Ifremer, l'estimation du nombre de marins en équivalent temps plein pour la façade mer du Nord-Manche-Atlantique était de l'ordre de 11 396.

Bien que la France soit bien placée dans la production de pêche, cette dernière a baissé de 16% depuis une dizaine d'années et les importations françaises concernent avant tout les produits congelés. La pêche est donc une activité en perte de vitesse, comme le confirme aussi l'étude de l'Observatoire National de la Mer et du Littoral. Mais un constat apparait, il s'agit du fait que 75% des exportations françaises sont intracommunautaires faisant ainsi de l'Union Européenne le premier marché de produits français, comme l'estime Kalaydjian (2010). Une des perspectives importantes pour la pérennité de l'activité de pêche est le souci de la gestion durable de la ressource c'est-à-dire pouvoir pêcher sans compromettre le renouvellement des stocks de ressources marines.

- Aquaculture marine :

Il s'agit, avant tout, de la conchyliculture c'est-à-dire l'élevage de coquillages, principalement les huîtres et les moules, et de l'aquaculture marine « nouvelle », c'est-à-dire qui produit des poissons tels que la daurade et des crevettes, surtout les crevettes tropicales de Nouvelle-Calédonie. A l'échelle mondiale, l'aquaculture a contribué à 36% à la production totale des pêches et cultures marines avec une valeur totale de 87 milliards de dollars soit 63,5 milliards d'euros en 2007 (Kalaydjian, 2010). Au niveau européen, l'aquaculture occupe une place importante et sa valeur s'est élevée à 6,6 milliards de dollars soit 4,8 milliards d'euros en 2007. Pour ce qui concerne la place de la France dans l'aquaculture marine, celle-ci se positionne dans les premiers pays producteurs d'aquaculture marine. La France doit ce classement par l'importance de son secteur conchylicole. En effet, d'après le CMF, la conchyliculture française se situe deuxième au classement européen.

La moitié du chiffre d'affaires de l'aquaculture marine française en 2007 est réalisée par l'ostréiculture (élevage d'huîtres) française, qui représente 85% de l'ostréiculture européenne. La mytiliculture (élevage des moules) a une contribution au chiffre d'affaires de l'aquaculture marine française de 20%, suivie de la perliculture en Polynésie française avec une contribution de l'ordre de 14% et enfin 12% pour la pisciculture marine métropolitaine en 2007 (Kalaydjian, 2010).

Globalement, le chiffre d'affaires de l'aquaculture métropolitaine progresse tandis que les activités aquacoles dans les Dom-Tom connaissent un certain recul, qui est dû à une nouvelle baisse des cours de la perle sur le marché mondial et à une production de crevettes tropicales ralentie. En termes d'emplois, 95% des emplois aquacoles proviennent du secteur des élevages de coquillages. Ont été comptabilisés 9 887 équivalents temps plein pour le secteur de la conchyliculture, suite à une enquête aquaculture 2006. L'activité conchylicole est quasiment répartie sur l'ensemble du littoral avec tout de même une présence plus importante des entreprises et des emplois sur la façade atlantique. Par ailleurs, 507 équivalents temps plein sont employés par 39 entreprises piscicoles métropolitaines, c'est ce qui a été aussi comptabilisé suite à la même enquête. Enfin, selon le CMF, on peut conclure que l'activité d'aquaculture marine est clairement inscrite au sein de la filière produits de la mer avec près de 3 199 entreprises.

- Commerce des produits de la mer :

Appelées halles de marées ou criées, ces deux dénominations correspondent au lieu de rencontre entre l'offre des pêcheurs et la demande des consommateurs et acheteurs. Kalaydjian (2010) affirme qu'il y a donc 44 criées recensées en France, dont 42 en métropole. 690 millions d'euros de produits de la mer ont été vendus en criées, ce qui représente 234 000 tonnes de poissons, coquillages, céphalopodes (animaux de la branche des mollusques) et crustacés. Le commerce de produits de la mer englobe des activités de mareyage ou encore les activités réalisées dans les criées, par exemple.

Au total, en France en 2007, le commerce de gros de produits de la mer effectue un chiffre d'affaires de 4 milliards d'euros avec une valeur ajoutée de 447 millions d'euros. Environ 1 110 entreprises emploient 7 740 effectifs salariés. Sur la période 2001-2007, il est possible de constater que l'année 2007 recense la plus haute valeur ajoutée mais en termes de chiffre d'affaires, ce dernier a atteint son maximum en 2006 avec 4,322 milliards d'euros. Selon une estimation de l'Ifremer, le chiffre d'affaires réalisé dans les halles à marée s'élève à 60 millions d'euros, la valeur ajoutée à 50 millions d'euros avec près de 1500 emplois.

Mareyeurs et un grand nombre de petites entreprises réalisent le commerce de gros de produits de la mer. L'activité de mareyage, selon FranceAgriMer emploie 5 500 personnes dans 380 entreprises. Ceci représente 2 milliards d'euros de chiffre d'affaires avec une valeur ajoutée de 260 millions d'euros et ces 2 milliards d'euros de chiffre d'affaires sont principalement effectués dans les régions du Nord-Pas-de-Calais et de la Bretagne.

- Exploitation et transformation des algues

D'après Kalaydjian (2010), « les algues sont des végétaux marins récoltés sur le rivage ou pêchés en mer. La production est destinée principalement à l'extraction de gélifiants (colloïdes). Elle trouve également des débouchés dans l'agriculture, la parapharmacie et l'alimentaire. » (Kalaydjian, 2010, p 26). En France, selon la Chambre syndicale des algues et végétaux marins, 40 000 à 60 000 tonnes d'algues sont pêchées par an, ce qui correspond à un chiffre d'affaires de 1,7 à 2,7 millions d'euros.

Pour ce qui concerne la récolte à pied, une vingtaine de personnes récolte à pied le goémon noir pour un chiffre d'affaires total de 300 000 euros et 300 occasionnels récoltent les algues alimentaires effectuant 300 000 euros de chiffre d'affaires. Toutefois, l'algoculture en France reste marginale.

Après la récolte des algues vient la transformation des algues à différentes fins. En effet, cette transformation relève beaucoup de la recherche et développement. Les principaux débouchés sont la cosmétique avec par exemple la production d'alginate, puis l'alimentaire avec la mise en conserve de certaines espèces et enfin l'agriculture avec les engrais naturels.

Les entreprises de transformation des algues se trouvent, en majorité, en Bretagne. De ce fait, selon des données de la CCI de Brest, 67 établissements avec 1 635 emplois et un chiffre d'affaires de 424 millions d'euros concerneraient la transformation et commercialisation de produits à base d'algues et de végétaux marins en 2007.

- Transformation des produits de la mer :

Ce secteur est constitué des entreprises dont l'activité est l'élaboration de produits pour l'alimentation humaine à base de poissons, crustacés, mollusques et céphalopodes à travers l'utilisation de différentes techniques de préservation et de fabrication. Kalaydjian (2010)

prétend que l'industrie de transformation de produits de la mer ne comprend pas les entreprises de mareyage ni les entreprises de transformation des algues. Cette industrie constitue une petite partie de l'industrie agroalimentaire française. En effet, celle-ci représente 2,3% de l'ensemble de l'industrie agroalimentaire avec un chiffre d'affaires de l'ordre de 2,8 milliards d'euros en 2007. De plus, en 2007, l'industrie de transformation des produits de la mer emploie environ 11 150 personnes et représente près de 107 entreprises employant de 20 salariés et plus ou réalisant un chiffre d'affaires supérieur ou égal à 5 millions d'euros. Cette industrie dégage environ 511 millions d'euros de valeur ajoutée en 2007.

Toutefois, on peut constater une baisse du nombre d'entreprises et de salariés, de 2003 à 2007, de 8% pour le nombre d'entreprises et de 12% pour les effectifs salariés ; ainsi qu'une baisse du chiffre d'affaires et de la valeur ajoutée.

Malgré une hausse du chiffre d'affaires global de l'industrie de l'agroalimentaire de 11% sur la même période, le chiffre d'affaires de l'industrie de transformation des produits de la mer a baissé de 9%. Ceci est principalement dû au changement de nomenclature avec la nouvelle classe « fabrication de plats préparés » qui, désormais, regroupe des entreprises qui auparavant étaient classées dans la transformation et la conservation de produits de la mer.

On peut affirmer que le segment prépondérant par le chiffre d'affaires est le segment des préparations et conserves à base de poissons, ensuite il y a celui des poissons frais, réfrigérés et congelés.

Par la suite, le segment des produits traiteurs réfrigérés représente 44% de la consommation totale de produits de la mer transformés par les ménages français en 2008. Il connaît les taux de croissance les plus élevés comparé à l'année 2005, avec +30% pour les plats préparés, +58% pour les salades, +74% pour les sushis, +18% pour les crevettes cuites, +14% pour le saumon fumé et enfin une petite baisse pour le surimi avec -3%. C'est donc le segment qui progresse le plus, tandis que les segments de surgelés et les conserves ne progressent seulement respectivement que de 5% et de 2%. Il semble que ces segments arrivent donc à maturité.

En ce qui concerne la concentration de l'industrie de transformation des produits de la mer, 40% des ventes sont réalisées par les 10 premières entreprises qui emploient environ 34% des personnes travaillant dans ce secteur. Cette industrie apparaît donc très concentrée, selon Kalaydjian (2010).

En termes de répartition géographique, la Bretagne, le Nord-Pas-de-Calais, les Pays de la Loire, l'Ile-de-France et l'Aquitaine constituent les cinq régions qui regroupent 69% des entreprises de la filière des produits de la mer transformés, 76% des effectifs salariés, et il en est de même pour le chiffre d'affaires. Ce sont donc les cinq régions les plus actives dans l'industrie de transformation de produits de la mer.

## **2. Extraction de matériaux marins**

« Les matériaux marins exploités en France Métropolitaine comprennent, d'une part, les sables et graviers siliceux, et, d'autre part, les sables calcaires et le maërl. La première catégorie, largement majoritaire, est destinée au bâtiment et aux travaux publics ; la seconde est principalement dédiée à l'agronomie (amendement des sols) et la filtration des eaux de

consommation. Il existe aussi des exploitations en Guadeloupe (sables mixtes volcaniques et calcaires destinés au secteur du bâtiment et des travaux publics) et à Saint-Pierre-et-Miquelon (sables et graviers siliceux). » (Kalaydjian, 2010, p 33). Il est possible d'observer qu'un petit nombre de pays européens concentre l'activité d'extraction de matériaux marins. D'après Kalaydjian (2010), en France, 1,9% de la production nationale de matériaux de construction, soit 447 millions de tonnes correspondaient, en 2007, à l'extraction de matériaux marins, tandis que ce ratio s'élevait à 20%, en 2005, pour l'Angleterre et le Pays de Galles. Si on évalue seulement la production au premier stade, c'est-à-dire l'extraction, le débarquement, le séchage, le calibrage, le chargement pour livraison, hors transformation, l'Ifremer estime que la France n'aurait donc qu'un chiffre d'affaires global avoisinant les 60 millions d'euros.

En ce qui concerne les effectifs des entreprises et de salariés, 12 entreprises sont extractrices de granulats marins siliceux et calcaires et emploient environ 200 marins et 100 personnes à terre. Il faut, enfin, préciser que l'extraction de matériaux marins est réalisée sous réglementation. Par exemple, en France, il faut un titre minier et une autorisation d'ouverture des travaux.

### 3. Production d'énergie

Sur le littoral français sont implantées des centrales thermiques classiques, des centrales électronucléaires et des éoliennes. La proximité de localisation près de la mer est favorable à la construction de centrales nucléaires ou thermiques, du fait que la mer est une source froide qui est importante pour refroidir les effluents de la centrale. L'implantation à proximité de la mer permet également de baisser les coûts de transports des combustibles. On peut ajouter que la mer est porteuse d'énergie comme le montrent les projets de parc éolien et d'hydroliennes, comme l'expose Kalaydjian (2010). 30% de la puissance nucléaire totale installée en métropole française provient des grosses unités littorales de production électrique qui emploient environ 6 475 personnes, ce qui est relativement modeste.

Selon Kalaydjian (2010), les éoliennes en mer utilisent l'énergie du vent marin pour la production électrique. Dans ce domaine, la France a augmenté récemment ses efforts, bien qu'elle soit restée longtemps un investisseur modeste malgré sa place de deuxième potentiel éolien européen. L'Europe a donc une place prépondérante dans ce domaine. Les projets offshore participent donc activement aux capacités nouvelles. Par exemple, au niveau des projets offshore, le premier parc éolien en mer en France (Côte d'Albâtre) devait fonctionner en 2009-2010. Pour le développement de cette filière, les facteurs principaux sont le potentiel éolien, la géographie de la consommation et les conditions techniques d'accès au réseau électrique, mais il faut aussi tenir compte de la réglementation qui peut être plus ou moins incitative à l'investissement. On peut ajouter que l'éolien en mer coûte plus cher que les installations à terre, notamment par le fait de l'utilisation d'équipements lourds pour l'installation, par exemple.

Selon l'Ademe, le coût de référence de l'éolien en mer serait donc supérieur de 37% à l'éolien à terre en 2007.

Dans le cadre des usines marémotrices, la France est restée longtemps la grande unité au monde avec notamment, une production estimée de 540 gigawatts-heure par an. Mais, suite au protocole de Kyoto, la Corée du Sud s'est dotée d'un important programme dans les énergies marines (une production de 550 gigawatts-heure par an), ne laissant, désormais plus la France seule dans sa place de seule grande unité marémotrice au monde (Kalaydjian, 2010).

Enfin, les hydroliennes et les houlomoteurs sont une ressource importante. Il s'agit de l'énergie produite par les courants marins qui peut être exploitée et se trouve à 75% près des côtes britanniques, à 20% des côtes de la France et le reste près de l'Italie, de la Grèce et de la Norvège (Kalaydjian, 2010).

Pour conclure, la France dispose d'un véritable potentiel de production d'énergies marines renouvelables, comme le montre le CMF, car elle possède le deuxième espace maritime. Elle peut offrir les opportunités nécessaires aux différents types d'énergie et aussi une industrie assez forte pour permettre les synergies possibles avec ces nouvelles activités. Mais dans le cadre du protocole de Kyoto, comme tous les pays européens, la France est contrainte de produire au minimum 23% « d'énergie verte » d'ici 2020. De ce fait, ceci nécessite le soutien aux énergies marines, véritable enjeu pour l'avenir de notre planète.

#### **4. Construction et réparation de navires**

Cette catégorie est composée de la construction et réparation de navires civils, de défense, l'équipement naval et la construction nautique, selon ce qu'expose Kalaydjian (2010).

##### **- Construction de navires civils :**

Cette filière concerne la conception et la construction de navires de commerce pour transporter des marchandises et des passagers. Il y a ensuite les navires de pêches et les structures pour les opérations offshore qui font partie de cette catégorie. Au total sur le territoire de la France métropolitaine, ce sont 29 entreprises, de 20 salariés et plus, qui sont au service de la construction de navires civils employant 3 650 salariés en 2007. Il s'en dégage un chiffre d'affaires proche de 1,06 milliards d'euros avec une valeur ajoutée à hauteur de 200 millions d'euros, sur l'année 2007.

Au sein de l'Europe, la construction et la réparation navale fonctionnent bien avec 30 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2006 pour les 27 membres de l'Union Européenne et avec 149 000 emplois en 2007 et 145 000 en 2008. Mais la crise s'est tout de même faite sentir dès mi-2008 entraînant ainsi une baisse du carnet de commandes voire une réduction des effectifs des entreprises. Toutefois, il semblerait qu'il y ait une reprise des commandes de grands navires de croisières à la fin de l'année 2009 (Kalaydjian, 2010).

##### **- Construction de navires de défense :**

Kalaydjian (2010) remarque que les caractéristiques et la destination des équipements sont les principaux facteurs de différenciation entre les marchés civils et les marchés de la défense. Les budgets de défense restent élevés dans la plupart des pays de l'Europe. En France, d'après une estimation de l'Ifremer, le chiffre d'affaires de la construction navale de défense de 2001 à 2007 a quasiment été multiplié par 1,8 passant, ainsi, de 1,2 milliards d'euros à 2,1 milliards d'euros. A savoir que le chiffre d'affaires a été le plus élevé dans l'année 2005 avec 2,3 milliards d'euros. En ce qui concerne l'emploi, celui-ci a connu une baisse de son effectif de près de 3 300 personnes dans la période 2001-2007.

- Equipement naval :

Il s'agit d'un ensemble de différentes activités. D'une part, on peut observer la fabrication d'équipements techniques tels que d'équipements électriques et électroniques ou encore d'équipements d'aide à la navigation. D'autre part, nous pouvons recenser les activités de fabrication d'équipements montés et essayés et de systèmes complets, par exemple, l'installation de ventilation. Suite à une enquête récente auprès des entreprises appartenant au GICAN, c'est-à-dire Groupement des Industriels de Construction et Activités Navales où sont réunis les industriels français du secteur naval et maritime (définition du site du GICAN), l'année 2008 est une période de forte activité avec un chiffre d'affaires de l'ordre de 2,3 milliards d'euros et avec un niveau d'emploi approximant les 22 000 effectifs.

A l'échelle de l'Europe, le chiffre d'affaires est de l'ordre de 26 milliards d'euros avec 287 000 emplois directs pour la même année, ce qui fait que ce secteur, de par son chiffre d'affaires, semble comparable au secteur de la construction navale (Kalaydjian, 2010).

- Réparation navale :

Kalaydjian (2010) atteste que la réparation navale est composée de la maintenance et répartition de navires civils (hors navires de plaisance), la conversion des structures de navires, et la démolition des navires déclassés (qui, lui, peut poser des problèmes écologiques et sanitaires). En 2005, le nombre d'entreprises françaises de 20 salariés et plus est de l'ordre de 48 avec un effectif salarié de près de 1 809 personnes. Toutefois, 500 entreprises, dont le chiffre d'affaires est supérieur ou égal à 0,1 million d'euros, peuvent être identifiées comme ayant pour activité principale ou secondaire la réparation navale (source : Insee). En France, cette filière de réparation navale reste de taille modeste mais elle connaît une spécialisation. En effet, à Toulon il s'agit d'une spécialisation sur les navires de défense, à Brest sur les méthaniers, tandis qu'à Dunkerque la spécialisation s'opère sur l'offshore.

Pour conclure en ce qui concerne l'industrie de la construction et réparation navale française, cette dernière compte près de 40 000 personnes et elle se classe « au 6<sup>ème</sup> rang mondial et au 2<sup>ème</sup> rang européen du marché global civil et militaire » (CMF). Toutefois, cette industrie connaît une perte de vitesse car elle est fortement liée à la conjoncture économique (Observatoire National de la Mer et du Littoral). Il faut ensuite voir ce qui se passe sur la construction nautique, une fois que le secteur de la construction et réparation navale a été étudié.

- Construction nautique :

Il s'agit de la construction de voiliers, bateaux à moteurs et des autres embarcations de plaisance ou de sport comme les kayak, par exemple, excepté les planches à voile et le matériel pour les sports nautiques. La construction nautique prend aussi en compte les activités de réparation et d'entretien de ces embarcations. Cette définition a été énoncée par l'étude de Kalaydjian (2010). L'activité en France est effectuée par de nombreuses entreprises de très petite taille.

Néanmoins, les trois premières entreprises détiennent plus de 55% de l'emploi, de ce fait, le constat d'une très forte concentration de ce secteur peut être fait (sources : Insee, Sessi). Sur de nombreuses zones, le secteur de la construction nautique génère des activités telles que accastillage, négoce, transport, etc... Enfin, on peut ajouter que les Etats-Unis, leader mondial du secteur, se voient tout de même en concurrence intense avec les chantiers européens, notamment, Italiens, Britanniques ou encore Français. En effet, la France est le leader mondial de la voile, du bateau pneumatique et se classe comme 4<sup>ème</sup> producteur de bateaux à moteur.

En France, pour la filière nautique (source FIN), on compte près de 5 000 entreprises employant environ 45 000 salariés et la filière nautique française dégage 5 milliards d'euros de chiffre d'affaires total (CMF).

## **5. Travaux maritimes et fluviaux**

Ce secteur concerne la construction d'ouvrages et les travaux effectués en mer. Selon Kalaydjian (2010), plusieurs catégories peuvent être distinguées. Tout d'abord, on observe tout ce qui concerne la construction de ports, de barrages, de digues et d'autres ouvrages de régularisation des cours d'eau. Ensuite, on distingue les travaux dans l'eau, de dragage et sous-marins (par exemple, par scaphandrier). Enfin, une troisième catégorie comprend le curage des fossés et l'aménagement des berges. Les travaux maritimes et fluviaux représentent une proportion très modeste du secteur des travaux publics, moins de 3% du chiffre d'affaires de l'ensemble des entreprises de travaux publics.

En France, en 2007, les travaux publics maritimes et fluviaux réalisent près de 1,2 milliard de chiffre d'affaires et emploient environ 4 700 personnes. En 2007, les travaux maritimes et fluviaux sont avant tout concentrés en Ile-de-France avec plus de 48% du chiffre d'affaires total du secteur et en Bretagne avec plus de 22%. Mais depuis plusieurs années, les entreprises de ce secteur semblent être avant tout plus exportatrices que la moyenne des entreprises de travaux publics (Kalaydjian, 2010).

## **6. Câbles sous-marins**

D'après Kalaydjian (2010), cette activité est constituée de la fabrication, de la pose et de la maintenance de câbles sous-marins installés en profondeur dans le but d'acheminer des communications ou de l'énergie électrique. Cette activité génère 758 millions d'euros de chiffre d'affaires, en 2007, en France. 71 entreprises françaises de plus de 20 salariés avaient, pour activité, la fabrication de câbles en 2007. Elles étaient principalement situées dans les régions Rhône-Alpes et Ile-de-France. Mais peu de ces entreprises touchaient au domaine des câbles sous-marins, selon Sycabel. Toutefois, les besoins en câblage ADSL devraient être un débouché intéressant en terme de câbles sous-marins de télécommunications. On remarque que les projets de parcs éoliens en mer nécessitent des câbles électriques sous-marins.

## **7. Industrie parapétrolière et paragazière offshore**

Kalaydjian (2010) prétend que ce secteur se positionne dans les domaines de l'exploration et de la production ainsi que du raffinage et de la pétrochimie, via la fourniture de services et équipements pétroliers et gaziers. La construction de méthaniers est également prise en compte au sein de ce secteur. En France, selon le CMF, le chiffre d'affaires dégagé par cette industrie s'élève à 9,4 milliards d'euros aujourd'hui pour un nombre d'emplois estimé à 29 000, alors que ce chiffre d'affaires n'était que de 3,5 milliards à la fin des années 1990. Il faut noter que ce secteur est le « deuxième exportateur avec 18% du marché mondial des services de support à l'extraction offshore ». D'après le Ministère de l'Economie, de

l'Industrie et de l'Emploi, 9% de la valeur ajoutée de l'économie maritime serait détenu par l'offshore pétrolier français, leader mondial dans ce secteur.

Dans le but d'explorer et d'exploiter d'importants gisements d'hydrocarbures en mer, l'industrie parapétrolière offshore réalise des travaux d'études et de construction nécessaires pour atteindre ses finalités, au travers de flottes adaptées détenues par un ensemble de sociétés. De ce fait, on peut clairement dire que cette industrie travaille en collaboration avec des armateurs et des bureaux d'études et d'ingénierie.

## **8. Tourisme littoral**

Selon Kalaydjian (2010), il s'agit des activités des personnes qui voyagent ou séjournent dans des endroits en dehors de l'environnement habituel pour des motifs de loisirs ou d'affaires ou encore de tout autres motifs. L'activité touristique française est majoritairement dominée par les séjours balnéaire et estival.

Dans le tourisme littoral figurent également tous les modes d'hébergements marchands différents ainsi que les services aux particuliers, tels que les agences de voyages ou encore les restaurants, par exemple. Le littoral représente plus du quart de la consommation touristique totale. On peut ajouter qu'en termes de chiffres d'affaires et d'emploi le tourisme littoral est le secteur prépondérant de l'économie maritime. On peut observer, d'après un tableau issu de l'étude de Kalaydjian (2010) (sources : Les comptes touristiques et Les chiffres clés du tourisme, DGCIS), que l'effectif salarié a augmenté, passant ainsi de 185 114 équivalents temps plein en 2000 à 242 558 équivalents temps plein en 2007. De ce fait, le tourisme littoral prend de plus en plus d'ampleur. Ce secteur est notamment porté par deux secteurs dynamiques qui sont la plaisance et la croisière.

Selon Kalaydjian (2010), au niveau de la navigation de plaisance, quelques chiffres sont à noter (sources : DGTIM, FIN). Par exemple, en prenant 2008 comme année de référence, on compte 4 millions de plaisanciers. Puis en prenant 2007 comme année de référence, le chiffre d'affaires de la construction et réparation nautique est de l'ordre de 1,5 milliards d'euros avec un emploi s'élevant à 9 250 personnes. De plus, l'emploi total dans la filière nautique est estimé à 45 227 personnes réparti entre 4 933 entreprises de la filière nautique dégageant un chiffre d'affaires total de la filière nautique de 4,160 milliards d'euros.

En ce qui concerne le deuxième secteur dynamique du tourisme littoral, Kalaydjian (2010) estime que le tourisme de croisière a connu un taux de croissance par an entre 1990 et 2008 de 7,2% (source : Cruise Lines International Association). Sur ce marché, la demande est majoritairement américaine et la demande européenne constitue la deuxième composante de ce marché avec une demande majoritairement britannique. On peut dire que « l'offre est concentrée : les deux premiers opérateurs de croisières contrôlent plus de 80% du marché directement ou à travers différentes filiales, et les trois premiers environ 90% » (Kalaydjian, 2010, p 69). On peut ajouter qu'en 2010 la capacité de l'offre totale est de 254 navires capables de transporter 417 000 passagers. Enfin, en termes de destinations françaises les plus fréquentées, ce sont les ports méditerranéens qui remportent le prix des escales les plus populaires.



## 9. Transport maritime et fluvial

Cette catégorie intègre les activités de la flotte, c'est-à-dire le transport de marchandises et celui des passagers, puis les activités des ports de commerce maritimes et fluviaux, qui représentent les services portuaires, l'exploitation et l'organisation des ports. Tout ceci a été défini par Kalaydjian (2010).

Quand on regarde le transport maritime dans le monde, on s'aperçoit que celui-ci est étroitement dépendant du commerce international. L'Europe est un acteur important dans le transport maritime. En effet, en 2007, l'Europe totalise 18% des sorties et 23% des entrées de trafic maritime (source :Cnuced). Toutefois, c'est l'Asie qui reste prédominante dans les échanges avec 40% des entrées et 48% des sorties. De plus avec la récession, le trafic maritime a été directement affecté par la baisse des échanges internationaux et une répercussion s'observe également sur les carnets de commandes de la construction navale.

Au niveau des chiffres clés des services portuaires maritimes et fluviaux (source : SOeS/EAE), il est à noter qu'en 2007 en France, selon Kalaydjian (2010), les services portuaires totalisent un chiffre d'affaires de l'ordre de 1,2 milliards d'euros pour un effectif s'élevant à 8 706 personnes réparti entre 242 entreprises. Dans les services portuaires, on peut distinguer deux classes. D'une part, il y a les services portuaires au navire qui comprend les activités d'accostage, telles que lamanage ou remorquage, et les activités des opérations réalisées à terre, telles que entretien, réparation ou encore récupération des déchets, par exemple. D'autre part, la deuxième classe concerne les services portuaires à la marchandise. Y sont compris des services tels que l'entreposage, le contrôle, la manutention portuaire avec le chargement, déchargement et réception des marchandises, pour exemple.

Pour la manutention portuaire en France, le chiffre d'affaires en 2007 s'élève à 1,03 milliards d'euros avec un effectif de l'ordre de 5 638 équivalents temps plein (source :SOeS/EAE). Enfin, ce sont 35 193 emplois directs dans les grands ports maritimes en 2008 dont on compte les douaniers, les lamaneurs, ... et ce sont les professions portuaires c'est-à-dire l'ensemble comprenant lamanage, remorquage, pilotage, manutention, armements, agences maritimes, consignation, courtage, transit, qui totalisent le plus grand effectif avec 28 441 emplois directs.

Kalaydjian (2010) montre que pour le trafic portuaire français, Marseille et Le Havre représentent les deux principaux sites pour le traitement du pétrole brut et les produits raffinés, tandis que Marseille et Nantes font principalement l'objet d'importations de gaz naturel liquéfié. On peut ajouter que le trafic de marchandises français est majoritairement marqué par le vrac liquide (produits chimiques, gaz liquéfiés, toutes sortes de denrées d'origine végétale telles que le vin, ...), et surtout pétrolier. Enfin, pour la France, on observe des progrès du trafic roulier (Calais et Dunkerque) et du trafic conteneurisé (Le Havre et Marseille).

Sur le plan mondial, le trafic portuaire a été marqué par les progrès de la conteneurisation et par le développement rapide des ports, dans la période 1990 et 2007. En 2007, quatre ports conteneurisés étaient européens parmi les vingt premiers ports conteneurisés. De plus, d'après Review of Maritime Transport, Cnuced, en ce qui concerne les dix premiers ports européens de conteneurs, on trouve notamment Rotterdam, Hambourg ou encore Le Havre. Toutefois, seul Rotterdam figure dans les dix premiers ports conteneurisés, au 6<sup>ème</sup> rang mondial.

Ensuite, selon le CMF, il ne faut pas oublier de parler de la flotte de commerce. En effet, le chiffre d'affaires pour les transports maritimes et côtiers, les services portuaires, maritimes et fluviaux s'élève à 14 milliards d'euros. De plus, les compagnies maritimes comptent 11 000 navigants en emplois directs français.

« En 2010, l'armement français compte une centaine de compagnies qui opère 1 400 navires dont 700 sous pavillon français. 305 millions de tonnes de marchandises et 12 millions sont transportés par an » (CMF). On peut donc constater, que la flotte française dispose d'une offre complète et diversifiée. On peut ajouter que, de par son âge c'est-à-dire avec une moyenne d'âge de 7ans, la flotte française est une des flottes les plus jeunes et diversifiées au niveau mondial. Enfin, que ce soit le transport de passagers, la recherche océanographique ou encore le sauvetage, les armateurs français interviennent et agissent dans de nombreuses filières, d'après le CMF.

Pour achever avec le transport maritime et fluvial, reste à définir le transport fluvial. C'est le transport de marchandises et de passagers par les voies navigables c'est-à-dire, par les fleuves, les rivières ou encore les lacs, selon Kalaydjian (2010). Depuis 1998, malgré une baisse en 2008, le trafic fluvial connaissait une tendance à la hausse, tandis que le routier connaissait une croissance moindre et que le trafic ferroviaire avait une croissance négative, sur la même période. Le contenu du trafic fluvial est composé de matériaux de construction avec un tiers du trafic fluvial en 2007, de produits agricoles avec un quart et de produits énergétiques avec 20%.

## 10. Assurances maritimes

CMF observe qu' « avec plus de 8% de part de marché en 2008, les compagnies françaises d'assurance maritime sont parmi les leaders d'un marché international indépendant et puissant (22,23 milliards de dollars de CA en 2008 – source : IUMI) qui garantit les transporteurs et opérateurs du commerce international vis-à-vis des conséquences financières résultant d'événements survenant aux navires (« corps ») et aux marchandises transportées (« facultés »). » Il s'agit donc de la définition de ce qu'on entend par l'emploi de la notion assurances maritimes.

L'assurance maritime française se positionne à la 3<sup>ème</sup> place mondiale pour l'ensemble « corps » et « facultés ». D'après Kalaydjian (2010), le chiffre d'affaires corps maritimes s'élève à 498 millions d'euros et le chiffre d'affaires facultés maritimes est de l'ordre de 779 millions d'euros pour l'année 2007 avec un emploi total estimé à 4 183 effectifs en 2007 pour l'ensemble de la filière assurances maritimes françaises. En 2007 et 2008, la France se positionnait au 5<sup>ème</sup> rang du marché de l'assurance maritime et de transport. En 2007, elle occupait la 4<sup>ème</sup> place sur le marché de l'assurance corps de navires et la 3<sup>ème</sup> place sur le marché de l'assurance faculté. Enfin, le CMF prétend que le marché français de l'assurance est un marché qui sélectionne avec beaucoup de rigueur les flottes à couvrir, il est fiable et solvable, et par exemple, 80% du total correspond aux risques étrangers souscrits.

## **B. Le secteur public non marchand**

### **1. Marine nationale**

La Marine Nationale déploie ses forces armées navales dans l'objectif de sécurité du territoire ainsi qu'à sa défense. D'après Kalaydjian (2010), ses missions consistent en la dissuasion, la connaissance, l'anticipation, la prévention, la projection, la protection et l'intervention. « Le poids budgétaire des opérations intéressant la Marine Nationale représente historiquement 19 à 20% du budget de la mission défense, investissements sur les programmes d'armement et sur les infrastructures compris » (Kalaydjian, 2010, p 89). Il y a une priorité donnée à la modernisation des équipements pour poursuivre la mission de modernisation de la dissuasion.

En 2009, en France, ce sont 4,57 milliards d'euros qui sont consacrés au fonctionnement de la Marine Nationale dont 38% concernent les rémunérations et 30% la maintenance des matériels, pour exemple (source : état-major de la Marine Nationale), tandis que ce nombre était de 4,51 milliards d'euros en 2008 et les investissements (dissuasion, constructions aéronavales, développement, constructions navales, ...) s'élevaient à 2,36 milliards d'euros. On peut ajouter que plus de 65% du personnel militaire représente les officiers marinières de par le caractère technique des métiers de la Marine Nationale. La Marine Nationale développe des programmes qui ont pour objet la fonction intervention et la fonction protection, le tout pour respecter les nouvelles orientations de la stratégie navale. Il y a une véritable volonté d'agir au niveau européen.

En effet, l'action de la Marine Nationale est de plus en plus intégrée dans de nombreux engagements opérationnels avec les partenaires européens. On le voit très bien avec l'opération Atalanta, qui consiste en la lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden. Ceci montre la volonté d'une action à l'échelle européenne. Ce sont donc des enjeux d'avenir pour l'Europe. Mais dans ce cadre-là, se trouvent aussi la recherche marine et l'océanographie opérationnelle. Il y a ainsi des expertises hydrographiques pour la sécurité de la navigation maritime. Tout ceci dans un souci d'action de l'État en mer dans la surveillance ou encore dans un souci de cartographie du littoral.

D'après CMF, la Marine Nationale française se classe au rang de 6<sup>ème</sup> marine mondiale en tonnage, et elle est la 3<sup>ème</sup> en termes de capacités océanographiques. Comme Kalaydjian (2010) l'a très bien défini, le CMF rappelle que les missions confiées à la marine sont dans le but de tirer le meilleur parti de la mer pour défendre la population et les intérêts de la nation et en empêchant l'adversaire ou l'ennemi de faire la même chose.

### **2. Intervention publique en mer**

L'action de l'État en mer se décompose en plusieurs domaines. Ces domaines sont bien récapitulés au sein du tableau suivant, qui est exposé dans l'étude de Kalaydjian (2010), au niveau de la France.

Tableau 1 : Interventions publiques dans le domaine maritime  
(en millions d'euros)

Action	2006	2007	2008	2009
Sécurité et sûreté maritimes	23,94	27,07	28,78	27,46
Gens de mer et enseignement maritime	10,5	10,91	10,44	11,88
Flotte de commerce	72,71	73,52	75,29	75,72
Action interministérielle de la mer	9,57	9,78	9,6	8,83
Soutien au programme	10,04	10,32	10,38	9,72
Total	126,76	131,6	134,49	133,61

Sources : Direction des Affaires Maritimes/lois de finances initiales (crédits de paiement)

De 2007 à 2009, le soutien à la flotte de commerce a connu une hausse, mais globalement, on peut dire que, dans cette période, les interventions publiques ont augmenté. Cela est dû, en majorité, « au lancement, en 2007, d'un plan pluriannuel de modernisation des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (Cross) et du dispositif outre-mer. » (Kalaydjian, 2010, p 96).

- Sécurité et sûreté maritimes :

Le budget accordé à cette mission s'élève à 27,46 millions d'euros, en 2009, dont 13,11 millions sont consacrés au fonctionnement et 11,62 millions à l'investissement, tandis qu'en 2006 il était de 23,94 millions d'euros, suite à la lecture du tableau 1 (Kalaydjian, 2010) (source :DAM/LFI (crédits de paiement)).

En matière de signalisation, il y a le Service des phares et balises pour atteindre l'objectif de signalisation maritime. Celui-ci compte, pour la France métropolitaine et d'outre-mer, 6 450 établissements de signalisation maritime, parmi lesquels se trouvent 120 phares et 1 381 feux, 2 350 bouées et 2 systèmes de radionavigation. De ce fait, le dispositif de signalisation des côtes est assez complet et performant.

Ensuite, selon Kalaydjian (2010), pour tout ce qui concerne la sécurité, la surveillance et le sauvetage, ce sont les Cross qui sont chargés de ces missions. Ces Cross sont des services spécialisés de la Direction des Affaires Maritimes (DAM). Ils sont chargés, grâce à leurs équipements de détection et de communication, de six missions dont on peut retenir la surveillance de la navigation maritime, des pêches maritimes et des pollutions marines ou encore la recherche et le sauvetage des personnes en détresse en mer.

En ce qui concerne la notion de sauvetage, il faut compter, également, la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) qui est un organisme privé mais d'une utilité publique. Il s'agit, en fait, d'assumer bénévolement une partie importante du sauvetage, sous contrôle des Cross. De plus, la SNSM assure, également, la formation de nageurs-sauveteurs volontaires pour s'occuper de la sécurité des plages. En termes de chiffres, la SNSM comptabilise 223 stations de sauvetage éparpillées sur les côtes métropolitaines et d'outre-mer.

- Gens de mer et de l'enseignement maritime :

Kalaydjian (2010) soutient que le budget en faveur des gens de mer et de l'enseignement maritime est de l'ordre de 11,88 millions d'euros, en 2009, avec une part prédominante du budget consacrée à l'intervention avec 10,84 millions d'euros c'est-à-dire consacrée aux aides économiques et sociales d'accompagnement. Le budget consacré au fonctionnement et à

l'investissement est faible (source :DAM/LFI (crédits de paiement)). De plus, ce budget total était de 10,50 millions d'euros, en 2006 (tableau 1).

Cette mission de l'Etat concerne la formation des marins dans les secteurs comme la pêche, le commerce ou encore l'aquaculture. Tous les niveaux de formations sont offerts, en allant du secondaire au supérieur. Parmi les établissements qui offrent ces formations, on compte les 4 écoles nationales de la marine marchande (ENMM) situées au Havre, Saint-Malo, Nantes et Marseille. Mais il y a aussi des lycées professionnels maritimes (LPM) au nombre de 12. Un des objectifs est d'élargir cette offre de formation et la rendre plus attractive.

- Flotte de commerce :

Le budget d'intervention en matière de flotte de commerce, d'après Kalaydjian (2010), est passé de 72,71 millions d'euros, en 2006, à 75,72 millions d'euros, en 2009, qui est le maximum atteint depuis 2006 (tableau 1). L'intervention pour la flotte de commerce concerne entre autre, pour exemple, des subventions au Pôle Emploi pour une compensation d'exonérations pour les équipages embarqués à bord de navires de commerce battant pavillon français.

- Action interministérielle de la mer :

En 2009, Kalaydjian (2010) estime que cette action représentait un budget de 8,83 millions d'euros avec une part du budget consacré en grande majorité au fonctionnement, mais ce budget est moins élevé qu'en 2006 (9,57 millions d'euros) (tableau 1). Le dispositif de contrôle et de surveillance (DCS), participe à l'action de l'Etat en mer, à la mise en place de plans d'urgence mais aussi des missions dans les activités de navigation maritime ou encore de police de la sécurité des navires et de l'environnement marin. Il y a différents types de moyens utilisés dont, par exemple, des vedettes côtières de 7 à 17 mètres. Ensuite, on peut citer Polmar-Terre qui a pour but de protéger l'environnement littoral et marin.

- Etablissement national des invalides de la marine (Enim) :

L'Enim s'occupe du régime spécial de sécurité sociale et de retraite des marins. Il couvre toutes les branches, excepté la branche famille. D'après Kalaydjian (2010), les assurés sont, entre autre, les marins embarqués sur les navires de commerce et de plaisance ou encore les élèves qui sont dans un cursus d'enseignement maritime. Enfin, on peut dire que pour l'année 2009, le budget de l'Enim est équilibré avec les charges s'élevant à 1,57 milliards d'euros (dont on compte les prestations ou encore les dépenses de personnels), ce qui est le même montant pour les produits (dont on compte les cotisations ou encore la subvention de l'Etat) (source :Enim).

### **3. Protection de l'environnement littoral et marin**

De nombreuses perturbations, d'origine humaine ou naturelle, affectent l'environnement marin et littoral. Des politiques de protection de l'environnement sont donc mises en place. En terme de zone marine, la France possède la deuxième au monde avec près de 11 millions de kilomètres carrés. Cette deuxième zone marine est constituée de 10% des récifs coralliens ou encore 6 % des monts sous-marins et occupe des milieux bien différents, selon Kalaydjian (2010).

En matière de dépenses de protection, toutes les catégories d'agents (entreprises privées, administrations publiques et ménages) y sont concernées. Pour exemple, le fait de respecter

les normes environnementales engendrent des coûts supplémentaires aux entreprises. On peut donc observer plusieurs catégories de dépenses de protection environnementale. Ce classement est opéré par Kalaydjian (2010).

- Dépenses relatives à la gestion durable de l'exploitation des ressources vivantes :

L'intervention des pouvoirs publics est justifiée par la nécessité de mettre en place des mécanismes réglementaires et financiers pour assurer la pérennité de la gestion de l'exploitation commerciale des ressources vivantes. Il y a donc différents coûts dont on peut citer, pour exemple, les coûts de financement des recherches scientifiques pour le besoin de prises de décision.

- Dépenses relatives à la protection de la nature :

Parmi ces dépenses on trouve la préservation du patrimoine naturel c'est-à-dire la protection des écosystèmes côtiers. On trouve la création et l'entretien de parcs et de réserves ou encore des dispositifs de protection foncière. « Le ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer (MEEDDM) est doté d'un budget de 20 milliards d'euros en 2009. Il traduit la priorité donnée aux actions prévues par le Grenelle de l'environnement et le Grenelle de la mer. » (Kalaydjian, 2010, p 107).

En ce qui concerne le Grenelle de la Mer, il s'agit à l'heure actuelle de la publication du deuxième rapport<sup>1</sup>. Le Grenelle de la Mer est un complément du Grenelle de l'Environnement qui est un outil pour définir une stratégie nationale pour une gestion durable de la mer sur tous les horizons temporels (court terme, moyen terme et long terme). Cet outil permettra d'inscrire la France dans une optique d'innovation qui témoigne de la volonté de faire évoluer les mentalités vers un meilleur respect de l'environnement. Ceci témoigne donc des avancées prévues par les objectifs fixés autour de 4 grands axes :

- Un premier axe porte sur la protection et la gestion de la biodiversité marine. Au cœur de cette stratégie figure le développement des aires marines protégées avec la mise en œuvre du réseau Natura 2000, qui correspond à 207 sites entièrement ou partiellement marins (Lenormand, 2012).
- Un deuxième axe s'articule sur la « croissance bleue », c'est-à-dire le fait qu'une économie maritime durable se développe. Dans cet enjeu correspond l'objectif fixé par le gouvernement, soit le fait que, d'ici 2020, l'énergie produite par les énergies marines renouvelables représente 23% de l'énergie totale. Le Grenelle de la Mer prévoit également, dans cet axe, de récompenser les opérateurs qui auront une pêche durable et raisonnée. Enfin, la construction navale devra se conformer aux règles définies par le Grenelle de la Mer et, de ce fait, le démantèlement des navires concrétisera le recyclage en mer.
- Un troisième axe est consacré à la connaissance et la formation afin de mieux identifier l'état du milieu marin.
- Enfin, un quatrième axe concerne le fait d'avoir une véritable planification au moyen d'une gouvernance renouvelée.

Tout ceci permettra de favoriser l'émergence de nombreux emplois durables.

Selon Kalaydjian (2010), la France détient un patrimoine naturel exceptionnel dans ses zones marines d'outre-mer. De ce fait, la France s'engage à l'action menée en vue d'arrêter la perte

---

<sup>1</sup> Publication du deuxième rapport du Grenelle de la Mer : où en sommes-nous ? (2012)

[<http://www.sequovia.com/actualites/9916-publication-du-deuxieme-rapport-du-grenelle-de-la-mer-ou-en-sommes-nous.html>]

de biodiversité. Une autre dépense concerne l'Agence des aires marines protégées (AAMP). Cette création marque la volonté de l'Etat de créer une dizaine de parcs naturels marins. Les principales missions de l'AAMP sont d'animer le réseau des AMP ou encore d'appuyer les politiques publiques pour la création d'AMP. Pour cela, l'AAMP bénéficie en 2009 de 11,96 millions d'euros avec 77 équivalents temps plein.

En matière de réserves naturelles nationales (RNN), on comptait, en mai 2008, près de 327 RNN qui couvraient environ plus de 2 849 242 hectares. En terme de parcs nationaux, à l'échelle nationale, on peut citer le parc national de Port-Cros ou encore celui de Guadeloupe ou encore le parc national de la Réunion. De plus, en ce qui concerne l'acquisition foncière publique, on peut citer le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres (CELRL) qui s'occupe de réhabiliter des terrains menacés pour une ouverture au public. De sa création en 1975 jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2009, le CELRL a obtenu 125 000 hectares en zones côtières sur 600 sites naturels, ce qui représente 1 000 kilomètres de rivages. Ensuite, le réseau Natura 2000 consiste à protéger les habitats et les espèces les plus menacées en Europe. Il comprend 4,6 millions d'hectares terrestres soit 8,39 % du territoire national métropolitain soit l'équivalent de 1 334 sites. Enfin, pour les parcs naturels on trouve des parcs naturels marins (qui devraient être au nombre de dix en 2012) ou encore des parcs naturels régionaux (qui sont au nombre de 10).

Pour la protection de l'environnement littoral, il ne faut pas omettre la lutte contre les espèces invasives qui peuvent engendrer des nuisances pour les usagers du littoral. On peut citer certaines algues, notamment une algue verte d'origine tropicale, *Caulerpa taxifolia*.

- Dépenses pour la prévention et la gestion des pollutions :

Selon Kalaydjian(2010), la sensibilité des eaux littorales aux pollutions a entraîné la mise en œuvre de différentes mesures de protection de la qualité des eaux. On peut citer, dans cet objectif, les réseaux de surveillance des eaux et des ressources littorales. Il y a également le contrôle de la qualité des eaux de baignade réalisé dans 1 760 communes métropolitaines et d'outre-mer, lors de la saison balnéaire. Un des acteurs majeurs de la surveillance des eaux littorales est l'Ifremer avec notamment la production de données de surveillance pour les contaminants chimiques de l'eau tels que métaux lourds. Il y a aussi un réseau mollusques des rendements aquacoles ou encore le réseau de pathologie des mollusques, ... et le coût global annuel du programme complet de surveillance de l'Ifremer est compris entre 10,7 et 12,2 millions d'euros avec en moyenne environ 140 équivalents temps plein.

La lutte contre les marées vertes est aussi à prendre en compte. En effet, la prolifération d'algues macrophytes a des impacts écologiques mais aussi économiques et sociaux, par exemple, pour les loisirs sur le littoral qui sont gênés par cette présence ou encore pour les activités conchylicoles. Il y a aussi une autre forme de lutte, celle contre les pollutions accidentelles dont l'objectif est la mise en place de dispositifs de prévention et de lutte contre la pollution.

D'après Kalaydjian (2010), au total pour les dépenses de protection et d'assainissement des eaux marines en 2007, celles-ci représentent 9 millions d'euros. Elles comprennent les dépenses du Programme Prolittoral contre les marées vertes, Cedre, Polmar-Terre et Polmar-Mer. Il est possible d'affirmer que 70% des dépenses sont détenues par Prolittoral et Polmar-Terre (source :Cedre, Service de l'observation et des statistiques (SOeS)).

Enfin, une dernière lutte est à prendre en compte, celle contre l'érosion côtière. Ceci peut provoquer des problèmes sur les écosystèmes et également des risques économiques dus à la destruction de zones habitables, par exemple. Souvent, le processus d'érosion côtière est empiré par des activités humaines telles que l'urbanisation du littoral ou encore la construction de barrages, pour exemple (Kalaydjian, 2010).

- Dépenses liées à la gestion des déchets :

« Les réseaux hydrographiques constituent un vecteur majeur des phénomènes polluants qui affectent l'environnement littoral et les eaux côtières. L'action des agences de l'eau est donc essentielle dans ce domaine, en amont des problèmes côtiers. » (Kalaydjian, 2010, p 119). De plus, le financement de la gestion des eaux usées est organisé par les ménages, les entreprises, les administrations publiques et des sociétés spécialisées dans la collecte et le traitement des eaux usées. Le produit des redevances, collecté par les agences de l'eau, est réparti en aides aux investissements. Ainsi, (source : projet de loi de finance pour 2008) d'après Kalaydjian (2010), les aides aux investissements de lutte contre la pollution par catégorie d'utilisateurs s'élèvent à 1,07 milliards d'euros.

Enfin, les macrodéchets, dont les plus importants sont les déchets plastiques pouvant engendrer la mort de grands animaux marins par blessure ou ingestion, semblent être les plus répandus en Méditerranée. La seule façon de combattre cette pollution reste le ramassage et le traitement de ces déchets.

#### 4. Recherche marine

La recherche océanographique et marine publique s'organise autour de 5 principaux organismes scientifiques, définis par Kalaydjian (2010), qui contribuent à la connaissance des océans et des ressources qui les occupent mais aussi à l'observation, l'expérimentation et la surveillance du milieu marin et littoral, selon le CMF :

- l'Ifremer (l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer). Il s'occupe de la connaissance des océans et des ressources, de l'observation et de la surveillance du milieu marin et littoral.
- les laboratoires d'océanographie des universités et du Centre national de la recherche scientifique (CNRS)
- le Service hydrographie et océanographie de la marine (Shom)
- l'Institut de recherche pour le développement (IRD)
- l'Institut polaire français Paul-Emile Victor (Ipev ; agence de moyens).

Le CMF estime que, depuis 20 ans, la recherche maritime française est pionnière. L'Ifremer détient le Nautilo qui a la capacité d'opérer à 6 000 mètres de profondeur. A savoir que dans le monde, il n'existe seulement que 3 sous-marins pour l'exploration profonde. La France réussit très bien dans le domaine de la recherche scientifique maritime grâce à une avancée technologique sur les systèmes de mesures de température et de salinité en combinaison avec les informations satellitaires, pour permettre d'observer les fonds marins et les océans.

La France est aussi très efficace dans les domaines de l'écologie marine, de la surveillance de la qualité des milieux marins ainsi que dans l'océanographie côtière, selon le CMF. On peut ajouter que les élites de la flotte mondiale scientifique, détenues et partagées par l'Ifremer et la Marine nationale, sont le Pourquoi Pas ? et le Beautemps-Beaupré. Les efforts de recherche maritime civile et militaire des principaux organismes en 2009 sont de l'ordre de 416,9



millions d'euros, ce qui correspond au total civil et militaire, pour un effectif total de 3 608 personnes, d'après les chiffres du CMF. On peut voir que l'Ifremer détient un effort de recherche de l'ordre de 211 millions d'euros avec 1 555 emplois.

Les dépenses de recherche maritime de l'IRD s'élèvent à 26,5 millions d'euros pour un emploi de l'ordre de 219 personnes, tandis que pour CNRS/INSU-Universités les dépenses sont d'un montant de 100 millions d'euros pour un emploi à hauteur de 1 100 personnes. Enfin, pour le Shom, les dépenses de recherche sont d'un montant de 50 millions d'euros avec 525 emplois. De ce fait, ce sont l'Ifremer et CNRS/INSU-Universités qui, ensemble, représentent plus de 70% du total des dépenses en recherche maritime.

Enfin, le CMF atteste que la France se situe au 2<sup>ème</sup> rang mondial en termes de recherche océanographique avec environ 10% de l'effort de recherche mondial.

En résumé, l'économie maritime française est une composante très importante de l'économie française dont il ne faut pas se détourner. En effet, l'évaluation du fait maritime, par Kalaydjian (2010), porte sur l'année 2007, car c'est la dernière année où toutes les données complètes sont disponibles. Ainsi, sur cette année, l'économie maritime a connu une valeur ajoutée proche de 28 milliards d'euros avec un effectif de près de 486 000 emplois.

Le tourisme détient environ la moitié des emplois maritimes et reste le poste prédominant de l'économie maritime, même si cet agrégat contribue davantage à l'emploi qu'à la valeur ajoutée (contribution à hauteur de 40%), ce qui est l'inverse pour le transport maritime et le parapétrolier offshore.

En deuxième position, par ordre d'importance, se trouvent les transports maritimes et côtiers et les ports maritimes, qui contribuent au quart de la valeur ajoutée totale.

Enfin, la construction navale, les produits de la mer, le secteur public ainsi que le parapétrolier offshore sont des postes fondamentaux dans l'évaluation de l'économie maritime.

Il est possible d'observer des écarts de contribution à l'économie maritime entre toutes ces activités. Selon l'Observatoire National de la Mer et du Littoral, les secteurs tels que le tourisme et le parapétrolier offshore créent de plus en plus d'emplois, tandis que les activités comme la pêche ou encore la construction navale sont en perte de vitesse alors même qu'elles ont construit l'histoire du territoire français et façonné le littoral.

On peut ajouter que sur la période 2005-2007, la valeur ajoutée a connu une forte croissance de l'ordre de +25%, tandis que l'emploi maritime a eu une croissance plus modérée avec +9%.

## C. Répartition géographique de trois principales classes d'activités

Selon l'Observatoire National de la Mer et du Littoral (2010), trois classes d'activités sont essentielles, du point de vue de la valeur ajoutée, mais aussi pour conserver la diversité des activités économiques sur le littoral, hors tourisme :

- Tout d'abord, il y a la classe de la pêche et des produits de la mer qui comprennent des activités telles que l'aquaculture, pêche, production de sel, industrie du poisson.
- Puis, le deuxième secteur est la construction navale avec la construction de navires civils ou encore la réparation navale.
- Enfin, un troisième secteur correspond aux activités portuaires et de transports, telles que le transport maritime, les services portuaires ou encore la location de matériel de transport par eau.

Ces trois classes d'activités engendrent environ 95 000 emplois salariés en équivalent temps plein sur la totalité du territoire français. Neuf emplois salariés en équivalent temps plein sur dix sont situés dans les départements littoraux et les communes littorales regroupent, elles, 67,2% des emplois. Les emplois salariés dans le transport maritime, la manutention portuaire et les services portuaires sont importants dans la façade Manche-mer du Nord, et notamment regroupés dans les grands sites portuaires tels que le Havre, Rouen, Dunkerque et Calais. L'industrie du poisson occupe aussi une place importante sur cette façade.

La façade atlantique est fortement caractérisée par la pêche, l'aquaculture, la construction de navires civils et celle de bateaux de plaisance. La Loire-Atlantique concentre principalement la construction de navires civils et la Vendée, la construction de bateaux de plaisance.

La production de sel (en Camargue), la construction de bâtiments de guerre, la réparation navale et le transport maritime et côtier sont des secteurs majoritairement concentrés dans la façade méditerranéenne.

Enfin, l'Outre-Mer concentre une part importante des emplois salariés dans le transport côtier et la manutention portuaire, et une moindre part (des emplois salariés) dans la pêche, les services portuaires maritimes et fluviaux et le transport maritime.

Parmi les classes d'activités étudiées, quatre regroupent plus de 10 000 emplois salariés en équivalent temps plein :

- l'industrie du poisson avec des activités de conservation ou encore de transformation (13 900 emplois salariés en équivalent temps plein)
- la construction de bateaux de plaisance avec des activités de construction de voiliers, de yachts, ou encore de kayaks (12 100)
- les services portuaires maritimes et fluviaux avec des services de pilotage, de sauvetage en mer ou encore de signalisation par phares et balises (11 600)
- le transport maritime de personnes et de marchandises (11 300).

Dans la période 2005-2007, le nombre d'emploi, dans ces trois classes d'activités, est resté quasi stable et a même légèrement augmenté. Ceci s'explique par deux évolutions en sens inverse. D'une part, l'effectif salarié dans la construction navale a baissé (-20%). D'autre part, le secteur de la pêche et produits de la mer et celui des activités portuaires ont connu une hausse respective de +21% et +12%.

Après avoir vu les différents secteurs qui composent l'économie maritime, il est intéressant de regarder les enjeux de la France dans le domaine maritime, ainsi que la place qui lui est conférée.

## **II. Enjeux et importance de l'économie maritime**

### **A. Une place importante dans l'économie nationale**

Quand on regarde au niveau mondial, on se rend vite compte que la mer est un facteur de croissance. C'est le cas de la Chine où on perçoit très bien que la mer est source de progrès technique car la Chine dispose de 18 000 km de côtes et d'une croissance annuelle d'environ 10% (Badarou-Soule, 2010). La Chine comptabilise plusieurs ports dans le top 10 mondial avec Shanghai qui se classe en 1<sup>ère</sup> position. En plus d'avoir une place prédominante et en pleine expansion dans l'économie mondiale, la Chine a aussi une importance affirmée dans les échanges maritimes. A travers l'exemple de la Chine, on voit explicitement l'importance du fait maritime.

La mer est un facteur de croissance pour la planète. En effet, selon le CMF, les deux tiers de la population mondiale se trouvent dans les régions côtières, c'est-à-dire les régions qui sont à moins de 80 kilomètres de la mer. Ensuite, la mer regorge d'énergie et de richesses avec la détention de 90% des réserves d'hydrocarbures et 84% des réserves de minerais et de métaux rares. Mais il y a également d'importantes possibilités pour implanter des parcs éoliens ou encore des hydroliennes pour la production d'électricité. L'énergie marine présente donc de véritables perspectives d'avenir, selon le CMF et Magueur (2009).

En ce qui concerne le transport maritime, comme le dit précisément Badarou-Soule (2010), 90% du commerce mondial est réalisé par les échanges par voie de mer, faisant ainsi du transport maritime un vecteur important du commerce international. De plus, pour citer un exemple parmi tant d'autres, 5% du commerce mondial représente l'exploitation des navires de commerce. Mais bien d'autres domaines du champ maritime offrent des performances et des projections optimistes. Ensuite, le CMF suppose que « chaque année près d'1,6 milliards de personnes empruntent les navires à passagers dans le monde, soit l'équivalent du transport aérien ». Encore une fois, on peut discerner l'importance de l'économie maritime au sein de l'économie globale.

Du côté de l'environnement, la mer est aussi importante et capitale pour la vie. En effet, 70% de la surface du globe sont composés de mers. Les mers et océans absorbent 80% de la chaleur et 20% des émissions de carbone, ce qui fait de la mer une source primordiale pour la vie sur terre, selon le CMF. Il faut donc protéger cet espace notamment en ayant une exploitation raisonnée des ressources marines ou encore en faisant de la recherche océanographique, car à ce jour, seulement 15% de la faune et de la flore de la mer sont connus. De plus, si on veut améliorer la compétitivité, la croissance à long terme et l'emploi dans l'Union Européenne, il est nécessaire et primordial de conserver l'environnement marin, d'après le CMF ; ce dernier étant, en plus, important pour la vie.

Le transport maritime est une solution soucieuse de l'environnement et du développement durable. Il semble bien que le CMF ait énoncé le constat qu'un navire aurait des émissions de CO<sub>2</sub> entre 5 et 20 fois moins importantes que le transport routier, et même 100 fois moins importantes que le transport aérien. Le transport maritime est donc un fait prépondérant, même si les rares catastrophes maritimes, qui sont fortement médiatisées, ne montrent pas la réalité du transport maritime plus respectueux de l'environnement que les autres modes de transports. De plus, le transport maritime est le mode de transport qui nécessite le moins d'énergie, en consommant environ deux fois moins que le transport ferroviaire et 10 fois moins que le transport routier, selon le CMF. On peut donc dire que le transport maritime peut être une alternative au transport routier.

En fait, de plus en plus de voies de circulation terrestres souffrent de saturation et congestion en Europe comme en France. C'est pourquoi, d'après l'Observatoire National de la Mer et du Littoral (2011), les différentes politiques de transport mettent de plus en plus en avant le transport maritime. Le Transport Maritime à Courte Distance (TMCD) peut être une solution car il représente déjà 40% des échanges de marchandises intra-européens, selon le CMF. Enfin, la France a de précieux atouts dans le domaine du transport maritime tels que le fait d'être présente sur les trois façades maritimes.

Au niveau européen, l'importance de l'économie maritime est également clairement affichée. L'Europe est tournée vers la mer avec 68 000 km d'étendue pour le littoral de l'Union Européenne, ce qui représente 3 fois le littoral des Etats-Unis. On peut ajouter que les régions maritimes européennes contribuent à plus de 40% au PIB de l'Europe, d'après les données du CMF. Par ailleurs, l'Union Européenne figure à la première place des puissances économiques maritimes mondiales et environ 90% de son commerce extérieur et plus de 40% de son commerce intérieur passent et circulent par la mer.

L'importance du fait maritime se dégage clairement pour la France. Avec 5 500km de littoral pour la métropole et grâce aux DOM-TOM, la zone économique exclusive de la France couvre 11 millions de kilomètres carrés, parmi lesquels 400 000 kilomètres carrés correspondent aux plateaux continentaux (CMF). Le territoire maritime français se positionne donc à la 2<sup>e</sup> place mondiale grâce à sa superficie. Le transport maritime est un outil prépondérant pour le commerce extérieur de la France, car celle-ci est la cinquième puissance commerciale du monde. La France doit donc utiliser la mer à son avantage et la respecter comme il le faut. De plus, la France se classe en première position parmi les pays maritimes majeurs de l'Europe, suivi de la Grande-Bretagne et de l'Italie.

Le poids de l'économie maritime dans l'économie globale est un fait important. Le secteur maritime est même plus important que les autres secteurs. Par exemple, le secteur maritime compte plus d'emplois que dans les banques ou encore que dans l'industrie automobile. Puis le secteur maritime a une valeur de production supérieure au secteur aéronautique, selon CMF.

En 2010, le CMF estime les emplois directs du milieu maritime s'élevant à 305 000 personnes avec une valeur de la production de 52,1 milliards d'euros. Ceci a été repris par Jourdaa (2012). On peut donc affirmer, qu'en 2010, 63 ports de pêche peuvent être comptabilisés ainsi que 305 millions de tonnes de marchandises ou encore 1 200 navires. La pêche et produits de la mer emploient le plus de personnes tandis que c'est la flotte de commerce qui dégage le plus de valeur de la production avec 18,5 milliards d'euros. Puis, les ports assurent environ

41% du commerce extérieur total de la France en volume, les instituts de recherche sont bien placés et référencés comme des pôles à grandes profondeurs ou encore on se rend compte que la fonction publique est au service de la mer. On voit donc clairement le poids important de l'économie maritime dans l'économie française.

Enfin, d'après les chiffres du CMF, la population active maritime directe correspond à 1,5% de la population active totale de la France, tandis que la valeur produite par les industries maritimes contribue à 2,5% du PNB. Selon Magueur (2009), le secteur maritime représente plus de 310 000 emplois sans compter les emplois du tourisme littoral et plus de 52 milliards d'euros de valeur de production, d'après le CMF.

Il est donc important de faire circuler le message de l'importance du maritime. Par exemple, Badarou-Soule (2010) prétend que l'Organisation maritime internationale (OMI) collabore avec l'Organisation internationale du travail (OIT) et avec d'autres institutions dans le but de promouvoir les métiers de la mer avec la campagne « Go to Sea » afin de sensibiliser les jeunes sur les métiers de la mer qui sont particulièrement attrayants. Beaucoup de métiers sont en lien avec la mer. De ce fait, la mer, en plus d'être source de croissance et de richesses, est donc également source d'emplois.

Il est aussi nécessaire de noter l'importance des Pôles Mer Bretagne et Pôle Mer PACA. Ils s'occupent de permettre une croissance et un développement durables. Il y a 221 projets qui ont été labellisés par les Pôles Mer. On peut montrer qu'il y a une certaine transversalité dans le travail accompli par les Pôles et on peut aussi voir ce qu'apporte l'effet cluster sur l'économie maritime, car en effet les Pôles Mer sont des regroupements d'entreprises dans le but d'exploiter des synergies. Il est possible de citer un exemple qui illustre la transversalité du travail des Pôles Mer (Economie maritime : situation et perspectives, 2009).

Les Pôles travaillent avec plusieurs sujets en les croisant entre eux, par exemple, sécurité, énergie, environnement, aménagement du littoral, ... dans le cadre de la conception de navire du futur et de pêche durable. On voit donc bien que la valeur ajoutée des pôles de compétitivité réside dans le regroupement intersectoriel qui est facteur d'innovation et de conquête de nouveaux marchés. Enfin, l'innovation est facteur de croissance mais peut aussi permettre de résoudre les conflits d'usage.

En ce qui concerne le Pôle Mer PACA, celui-ci a choisi de s'intéresser et de mettre en avant le développement durable et la sécurité et sûreté maritime en Méditerranée. Le Pôle Mer PACA compte 10 programmes fédérateurs qui abordent les principales problématiques pour lesquelles le pôle a tous les atouts pour en faire des domaines d'excellence. Ces programmes ont pour ambition de soutenir et orienter l'effort d'innovation en faisant participer tous les acteurs du pôle autour d'enjeux technologiques. Parmi les programmes, on compte la protection maritime qui traite des missions en termes de surveillance et d'intervention et traitent les risques et les menaces. Il y a aussi le navire du futur qui doit évoluer vers des navires plus économes plus propres, cela est dû, par exemple, aux contraintes législatives. Puis il y a des programmes concernant l'aquaculture durable ou encore les énergies marines renouvelables.

Ainsi, le pôle est présent sur tous les secteurs et cherche des évolutions au travers du moteur de l'innovation. Le pôle met en place une politique dynamique avec des partenariats avec les chambres de commerce et d'industrie, les agences de développement territorial, ... Ce pôle de compétitivité est ancré dans ses territoires mais est à vocation mondiale et de ce fait il est

tourné vers le monde. Parmi les objectifs, on compte celui d'attirer et de favoriser l'attractivité des territoires du pôle pour les firmes étrangères ou encore celui de s'informer et d'informer (Pôle Mer PACA, 2010).

## **B. Les enjeux maritimes sur le plan sectoriel**

D'après Pujol, Le Lann et Banel (2006), de par sa situation qui repose sur la diversité avec une relation avec l'Océan Atlantique, la Mer Méditerranée et la Manche, la France dispose de réels atouts maritimes mais elle présente aussi des faiblesses dans plusieurs domaines.

### **1. Les enjeux liés au transport maritime et à la construction navale**

Grace à leur expertise et leur professionnalisme, les acteurs français du commerce maritime sont très importants au niveau international. De plus, des entreprises telles que le groupe Bourbon qui travaille sur le remorquage et le secteur offshore avec 248 navires contrôlés, témoigne, à travers sa réussite, de la place des acteurs français maritimes sur la scène internationale (Pujol et al., 2006). Paquebots, ferries, thoniers, navires de soutien, navires de combat fondent les points forts de la construction navale en France.

« La croissance actuelle du trafic maritime mondial est un enjeu majeur qui a des conséquences fortes sur les politiques de sécurité maritime, de développement durable et d'aménagement des Etats côtiers, mais offre aussi des possibilités de développement économique considérables. » (Pujol et al., 2006, p 54).

Au niveau de l'emploi navigant en France, actuellement, on peut noter qu'il y a une pénurie d'officiers français, un turn-over des jeunes officiers important, un raccourcissement des carrières, une difficulté à ouvrir le système de qualifications. C'est vers ces questions que la France doit se tourner.

Pujol et al. (2006) affirment que plusieurs enjeux portuaires sont à privilégier en France. En effet, la France se retrouve au rang de cinquième puissance commerciale du monde et son commerce est largement tourné vers les pays européens, 84% de ses importations et 85% de ses exportations qui circulent par voie maritime sont acheminées par des ports français. De plus, le port du Havre est le premier port français en ce qui concerne le commerce extérieur et le trafic de conteneurs mais c'est aussi le cinquième port européen avec 76 millions de tonnes en 2005 pour le trafic global et il emploie près de 14 000 personnes. Il s'avère alors important de constater la place de la France et des ports français dans les échanges.

Mais les ports français sont à un tournant. Ils sont confrontés à des évolutions majeures telles que le changement dans la propriété des infrastructures, avec une hausse de la part de l'investissement privé, ou la spécialisation des ports pour être capable de faire face à la concurrence ou encore la prise en compte de contraintes environnementales, comme la réglementation des installations de réception des produits polluants. Pour que les activités maritimes soient compétitives, il est impératif de faire des spécialisations régionales fortes. La nécessité que l'articulation du port aux transports terrestres et fluviaux soit de qualité est un

impératif, c'est encore plus vrai quand on regarde une carte européenne et que l'on se rend compte que les ports sont relativement en périphérie des grands axes commerciaux. On peut ajouter que la sûreté portuaire est à l'heure actuelle, un enjeu prédominant, qui est de mieux en mieux pris en compte.

En termes de transport maritime, on entend souvent le terme d'autoroute de la mer. Est-ce donc un mythe ou une réalité ? Cette question a été notamment exposée par Smets (2010). Pour permettre de libérer les routes européennes, les autoroutes de la mer seraient donc une solution, comme le souligne très bien le Livre bleu. C'est une priorité du réseau transeuropéen. La mer est donc une alternative au transport routier pour répondre aux problèmes de congestion des routes et pour faciliter un accès des régions périphériques et insulaires.

Malheureusement, nous n'avons pas encore un véritable envol de ce concept d'autoroute de la mer, il est dur de faire concurrence au transport routier, car ce dernier est très compétitif. Cela vient aussi du fait que les mécanismes d'aides sont très mal adaptés. Tout ceci fait du concept d'autoroute de la mer encore une notion floue et peu réaliste. Pour autant, il faut poursuivre les efforts dans la voie de véritables autoroutes de la mer et ne pas désespérer car certaines expériences entre la péninsule ibérique et l'Europe du Nord ou encore les liaisons entre la Scandinavie et le Benelux ont été concluantes. De plus, le transport maritime peine à être compétitif et attractif à cause de procédures administratives accompagnant le fret maritime qui se révèlent être trop complexes.

Enfin, une des raisons de la difficulté de mettre en place de réelles autoroutes de la mer est que celles-ci sont davantage une solution pour les grands transporteurs et non pas pour les petits qui auraient des problèmes d'assurances et de complexités douanières, par exemple, causés par le passage à bateau. Néanmoins, grâce au succès de l'axe Nantes-Gijon ouvert fin 2010, les autoroutes de la mer engendrent un impact positif, tant sur le plan environnemental et de l'utilité socio-économique<sup>2</sup>. Cela témoigne donc bien en faveur d'une poursuite d'effort dans ce domaine-là.

La filière de la construction et réparation navales est située au 6<sup>ème</sup> rang mondial. C'est donc une position de force pour la France, selon Pujol et al. (2006). La France occupe une très bonne position dans le secteur militaire avec la capacité « d'être présente sur toutes les mers du monde et de déployer l'arme de dissuasion nucléaire. » (Pujol et al., 2006, p 63).

Mais tout ceci a été permis par de gros investissements financiers qui sont désormais anciens. Il est donc impératif de continuer cet effort financier pour permettre à la France de rester efficace et compétitive dans le domaine militaire. On peut souligner l'exemple de l'acoustique sous-marine, qui, par manque d'investissement de recherche et développement, s'est faite dépassée, alors que jadis la France était leader dans ce secteur.

La France est aussi bien placée dans le secteur du nautisme, d'ailleurs elle est le premier pays exportateur mondial de voiliers et de bateaux pneumatiques. La France dispose de 160 000 places au port, ce qui la classe en première position au niveau européen. Toutefois, face à une flotte qui grandit de plus en plus et une offre portuaire de plus en plus dépourvue, il a fallu trouver des solutions pour ne pas freiner ce secteur. Quelques ébauches de réflexions mènent

---

<sup>2</sup> Publication du deuxième rapport du Grenelle de la Mer : où en sommes-nous ? (2012)

[<http://www.sequovia.com/actualites/9916-publication-du-deuxieme-rapport-du-grenelle-de-la-mer-ou-en-sommes-nous.html>]

à plusieurs solutions. Il a été évoqué une extension des ports, le développement d'équipements terrestres avec les ports à secs ou les parcs de gardiennage pour les bateaux, ou encore la naissance de nouveaux sites d'accueil des bateaux au large de la mer (Pujol et al., 2006). Tout ceci doit, bien évidemment, se faire dans un souci de respect de l'environnement.

## **2. Les préoccupations liées à l'espace littoral et marin**

L'espace littoral est très convoité. Pour exemple, aujourd'hui plus de 60% du littoral est artificiel, alors qu'en 1960 le littoral était artificialisé à hauteur de 39%, c'est ce qui a été exposé par Pujol et al. (2006). Un enjeu primordial se trouve dans une nécessité d'occuper le littoral de façon raisonnée car ce lieu de vie devient de plus en plus inaccessible et coûteux pour les agents économiques qui partagent cet espace avec les habitants. Par exemple, la pression immobilière qui s'exerce sur le littoral pousse les personnes les moins aisées à être exclues du littoral et à se replier dans les terres. Il en va de même, qu'un enjeu se dessine clairement, c'est la gestion raisonnée du littoral en vue de protéger les espaces naturels. Il faut donc que ces territoires se développent en harmonie avec les activités qu'ils accueillent, afin que cela bénéficie aux territoires et réduise le plus possible les conflits d'usage.

C'est ce qui est aussi clairement évoqué par Eckstein (2010b).

Suite au naufrage de l'Erika, en 1999, près des côtes de la Bretagne, ceci a rappelé que le transport maritime est loin d'être sûr et qu'il faut mettre en place des mesures dont le but est de sécuriser le transport maritime d'hydrocarbures. D'après Pujol et al. (2006), la France, au même titre que les autres pays du monde qui utilisent la mer notamment pour acquérir une place de plus en plus importante dans le commerce mondial et de ce fait de contribuer à sa croissance, doit se soucier d'enjeux environnementaux. Il faut rappeler que la mer est un espace qui offre de véritables potentialités de développement mais cet espace est vulnérable et peut être endommagé par la conduite abusive de certains acteurs qui ne respectent pas la notion de pérennité des ressources. La mer est donc à protéger des comportements humains et de la pollution. On constate que le public est de plus en plus soucieux de la qualité de l'environnement marin. On observe donc une sensibilisation à l'environnement marin de plus en plus marquée, notamment en termes de pollution. On peut dire que la recherche est tournée vers un objectif de préservation des ressources et de l'environnement, ce qui permet de se focaliser plus précisément sur les règles à respecter pour avoir un environnement préservé et protégé.

Enfin, les acteurs économiques dont leur activité dépend de la qualité de l'environnement, ont aussi pris conscience de cet impératif et ont décidé de protéger cet espace. C'est le cas des activités touristiques par exemple, si les eaux sont sales ou polluées personne ne voudra risquer sa santé en se baignant. Mais si certaines pollutions sont en baisse d'autres prennent plutôt le chemin de la hausse et mettent en danger des ressources vivantes et dégradent certains écosystèmes. C'est le cas des nitrates ou encore des molécules organiques et chimiques. On constate aussi la difficulté de mettre en place des Aires marines protégées pour les écosystèmes marins, malgré une forte sensibilisation du public dans l'impératif de préserver l'environnement. On peut aussi faire appel à l'innovation technologique qui peut être efficace pour protéger l'environnement en passant par la surveillance et la prévention ou encore par une meilleure connaissance du milieu marin.

Mais le milieu marin est particulier et a des caractéristiques spécifiques qui le rendent difficile à être connu comme il le faudrait et donc pouvoir l'aider à se renouveler. De ce fait, une meilleure connaissance permet de mieux le protéger. Des initiatives ont été prises en vue de



prévenir les accidents en mer ou encore de sanctionner les navires qui polluent volontairement. Ainsi, les pays tels que la France ou encore les pays utilisant beaucoup la mer pour les échanges sont concernés par les pollutions marines.

Certaines zones sont davantage sensibles et menacées par les risques de marées noires, notamment l'Atlantique, la Mer du Nord ou encore la Manche par lesquels transitent 70% des transports par pétroliers dans l'Union, et seulement 30% s'effectuent via la Méditerranée. Par conséquent, comme le soulève le Rapport du Groupe Poséidon, tous ces enjeux nécessitent des actions aussi bien préventives que curatives qui font souvent l'objet de grands débats et réflexions. Dans la catégorie des actions préventives, on peut citer des conventions internationales sur les systèmes anti-salissures ou encore la coopération dans le cas de pollution causée par des produits toxiques. Dans la catégorie des actions curatives, on trouve les navires de dépollution qui interviennent en milieu pollué ou encore le traitement des effluents pollués.

Il faut donc que l'Etat porte cet effort sur tous les types de pollution pour que la France se munisse des moyens pour lutter contre les pollutions par substances dangereuses ou nocives, à travers le travail de l'Agence européenne de sécurité maritime sur les pollutions, bien qu'à ce jour, le dispositif français fait partie des dispositifs les plus aboutis (ou performants) en Europe.

Il faut donc une amélioration de la coopération pour faire face aux menaces toujours plus nombreuses. C'est ce qu'expose Ames (2010). En effet, suite au doublement du trafic maritime tous les dix ans depuis 1945, la menace continue d'augmenter. On peut observer plusieurs menaces dont souffre la mer aujourd'hui. Il s'agit de menaces telles que les marées noires, des pirates bloquant des axes de navigation, des clandestins qui embarquent, une baisse des réserves d'espèces marines due à une pêche abusive ou encore des terroristes.

L'histoire des passagers clandestins qui sont une menace et représentent un risque, est très bien évoqué par Maquet et Burtin (2012). Ce risque a révélé qu'il est important d'élargir le champ d'application des dispositifs sécuritaires, par exemple, si un bâtiment maritime embarque, débarque ou dissimule un passager clandestin, ce bâtiment se voit puni de 6 mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende, car se retrouver avec un migrant à bord est synonyme de repréailles. C'est donc un moyen d'éviter cette menace. Un des moyens le plus efficace reste le dispositif de prévention dans le but d'éloigner et de rapatrier les personnes migrantes. Pour cela, les ports deviennent de plus en plus sécurisés. La certification ISPS (International ship and port facility code = code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires), adoptée en 2004, garantit la légalité des navires et des installations portuaires face aux normes de sécurité et avant chaque escale, les officiers de sûreté s'entretiennent pour définir un niveau de surveillance à adopter. A titre d'exemple, avant chaque départ les marins sont tenus de fouiller tout le navire et les procédures de contrôle lorsqu'un individu monte sur le navire sont très strictes. Ceci définit une économie basée sur la prévention migratoire. De ce fait, il est nécessaire que les Etats membres de l'Union Européenne agissent en ciblant ces problèmes de sécurité maritime.

Malheureusement les réponses à une meilleure efficacité en termes de sécurité souffrent d'un manque de communication et de collaboration entre les différents secteurs de l'économie maritime. Selon « les cinq amiraux retraités qui ont conjointement rédigé des recommandations pour une meilleure coopération en matière de surveillance maritime pour soutenir la Politique étrangère et de sécurité commune de l'UE », il faudrait une meilleure transparence, une meilleure communication et un meilleur partage des informations (Ames, 2010). La sécurité passe aujourd'hui par une transparence de plus en plus élevée au lieu de

dissimuler les informations, ce qui a été longtemps le cas pour une sécurité de l'Etat. Seulement, à l'heure actuelle, c'est la sécurité des citoyens qui doit être mise en avant. Pour le partage des informations librement et rapidement, il est nécessaire d'avoir des marines et des agences civiles. Grâce à cela, on peut observer clairement le trafic maritime ou encore voir les dangers qui pourraient s'y confronter. Ces idées développées par les amiraux ont été bien accueillies auprès des décideurs politiques, mais les dispositifs recommandés par les amiraux mettront sans doute plus de temps à voir le jour du fait de certaines réticences à la divulgation d'informations ou encore au changement de mentalités, par exemple.

### 3. Le tourisme, une nécessité d'agir

Pujol et al. (2006) prétendent que le tourisme littoral est très important. En effet, ce dernier représente 45% du chiffre d'affaires des activités maritimes et 44% des activités économiques situées sur le littoral. Mais, on constate que le tourisme est en partie lié aux autres politiques maritimes qui permettent la durabilité des destinations touristiques littorales avec, par exemple, la prévention des risques ou encore la qualité des eaux de baignade. On peut ajouter que l'image et l'attractivité de la mer et du milieu marin donnent au littoral beaucoup d'attrait et d'importance, et le tourisme peut seulement utiliser cette proximité à la mer sans pour autant l'exploiter. Enfin, pour conserver l'attractivité des destinations touristiques et pouvoir, également, toucher une clientèle nouvelle, ces dernières (ces destinations touristiques) doivent inclure des activités liées à la mer parmi la totalité des activités proposées.

Le tourisme littoral fondé longtemps sur le modèle balnéaire qui offrait repos au soleil et en toute convivialité, commence à se démoder. Il faut donc donner un nouveau souffle au tourisme littoral. Il y a un relatif vieillissement des espaces et équipements publics. Dorénavant, le tourisme n'échappe pas à la concurrence. Différents types de concurrence s'observent, en passant de la concurrence interne entre destinations, concurrence extérieure avec les destinations étrangères qui prennent de plus en plus d'ampleur, concurrence entre les différents usages du littoral avec pêcheurs, baigneurs et résidents, ....

Les acteurs du tourisme doivent s'adapter à une demande de moins en moins prévisible et programmable avec les ventes de dernière minute ou encore le fait que la consommation touristique se fasse en dehors des périodes saisonnières, ... Le tourisme est donc au croisement de mutations majeures. Il est donc nécessaire de définir des stratégies territoriales qui associent les professionnels du tourisme et les politiques d'aménagement dans un contexte de transformation de l'espace (conflits d'usage, par exemple) et d'évolution du marché touristique (par ex, clients de plus en plus exigeants).

En effet, ces politiques d'aménagement œuvrent à la restauration ou à la création d'une qualité urbaine, architecturale et du paysage. Tout ceci dans le but de permettre l'exigence de qualité de l'offre touristique via l'amélioration des destinations. De nos jours, le client est de plus en plus exigeant. Il est donc impératif de s'ajuster dans le but de le satisfaire. Ce client, de plus en plus averti, considère tous les éléments du séjour, que ce soit le prix, le service, le patrimoine ou encore les attentes en matière de préservation des milieux.

Ce sont donc de véritables politiques publiques qui doivent se mettre en place, tournées davantage vers le respect de l'environnement et l'exigence de qualité, pour offrir une offre sur mesure plutôt qu'une consommation de masse. Le patrimoine vivant, la bonne surveillance de la qualité des eaux du littoral, etc., sont des atouts précieux de la France. Les grands aquariums ou encore les centres océanographiques remportent un large succès. L'activité

touristique est touchée, directement ou indirectement, par la pression démographique et résidentielle qui affectent les espaces ou encore les paysages. Parfois même le recul des sites marchands au profit des habitations résidentielles peut gravement menacer l'offre touristique. Il est donc nécessaire sur le littoral de mettre en place « des stratégies de développement territorial adaptées aux enjeux du tourisme de demain respectueux des sociétés littorales et des ressources naturelles » (Pujol et al., 2006, p 71). Il faut donc identifier les zones où va se développer le tourisme pour permettre une harmonie entre les différents usages du littoral et le développement du territoire, mais il faut aussi valoriser le littoral français, et surtout l'outre-mer, pour lui donner une image de destination de croisière.

#### **4. La pêche et l'aquaculture : des mutations nécessaires**

D'après Pujol et al. (2006), aujourd'hui si on reste aux seules politiques de soutien aux structures, aux armateurs et aux équipages, cela n'est pas suffisant. Certaines espèces sont atteintes et contaminées par des produits polluants et ces espèces sont susceptibles d'être consommées par l'homme. De plus, un constat est à opérer, c'est celui de la surexploitation d'une grande majorité de la ressource halieutique due aux capacités de pêche (nombre de navires, engins de capture, ...) qui se modernisent au fil des années. Il faut donc adopter une gestion de la ressource pour pouvoir la pérenniser.

Le problème est aussi lié à la demande sur le marché des produits de la mer qui ne fait qu'augmenter car les produits de la mer ont été reconnus pour leurs qualités diététiques. La Commission Européenne intervient donc en imposant toujours plus de contraintes et des limitations à la pêche ce qui engendre des affrontements, notamment entre les pêcheurs et les autorités qui sont en charge de faire respecter les décisions. Ceci entraîne aussi la révolte des pêcheurs, sur lesquels pèsent de lourdes pressions, notamment avec la hausse des prix des carburants ou les réglementations pour la protection de l'environnement car les milieux se dégradent ou encore la situation sociale due à une baisse de l'activité. Il faut donc qu'il y ait une vraie politique européenne des pêches qui se mette en place. Des mesures de contrôle sont donc mises en place dans le but de faire respecter les règles de gestion, notamment le contrôle des quotas de pêche, avec des sanctions à la clé s'il y a non-respect des règles. Mais les objectifs de surveillance ne sont pas toujours faciles à mettre en œuvre.

En France, des enjeux importants se dessinent au niveau du suivi et de l'enregistrement des captures avec la réglementation de tenir un journal de bord électronique. Ceci a été réglementé du fait que certains navires débarquent la marchandise dans des ports étrangers ou encore les amènent à d'autres navires. La filière repose aujourd'hui majoritairement sur la transformation des poissons importés, bien que la pêche y reste une activité importante au sein de cette filière. En outre, la pêche de plaisance devient une activité concurrente à la pêche professionnelle, venant même alimenter une économie parallèle.

Il faudrait que des recherches soient réalisées en vue de concevoir des engins adaptés aux contraintes nouvelles telles que la forte limitation des impacts qui pèsent sur le milieu marin.

Au niveau de tous ces enjeux, beaucoup de débats ont lieu, par exemple sur la question de la réduction ou non des points de débarquement, la question de la modification de la structure de la flotte de pêche ou encore la question de quotas individuels ou non. Tant de questions auxquelles les réponses ne sont pas si simples que cela. Parmi les solutions, on peut trouver le

fait de réaliser un équilibre entre flotte et ressources exploitées ou encore utilisation d'engins plus sélectifs par cette flotte ou même faire évoluer cette flotte vers l'objectif de sécurité.

En termes d'aquaculture, même si la France se positionne bien dans ce secteur, de réelles mutations apparaissent, notamment le fait de la prise en compte des risques et des impacts de cette activité.

La conchyliculture se développe en suivant les exigences de qualité du milieu. Cependant, l'activité conchylicole est sensible au développement de certaines pathogènes, et ceci entraîne donc la nécessité d'appliquer des précautions en la matière. Cette activité inclut aussi les conflits d'usage vu qu'elle se heurte à la concurrence au niveau de l'occupation de l'espace par d'autres acteurs. Beaucoup de recherches sont réalisées sur la conchyliculture, notamment par l'Ifremer, dans le but d'avoir une meilleure connaissance des espèces, de leur croissance et de leur qualité.

Des problèmes se posent aussi sur le fait d'établir de bons protocoles pour la croissance et la reproduction, dans l'activité piscicole. La France possède un bon secteur piscicole, même si ce dernier connaît un frein important qui vient du conflit d'espace avec le tourisme. Il y a aussi la volonté d'introduire de nouvelles espèces et de les faire partager et les inclure dans la consommation de l'homme. Ceci nécessite autant d'informations que possible sur ces nouvelles découvertes gustatives mises à la disposition des consommateurs.

## **5. Le développement des énergies marines: une préoccupation majeure**

Les ressources liées à la mer sont un facteur important pour le développement de nouvelles sources d'énergies. Selon Pujol et al. (2006), l'intérêt de l'exploitation de gisement en mer a été relancé avec les prix du pétrole et la difficulté de trouver des réserves nouvelles. Les énergies marines sont un fort enjeu, bien que celles-ci soient dans un milieu complexe et peu connu, ce qui rend ce domaine plus dur à exploiter et à analyser qu'il y paraît. Mais certaines réticences de la population surviennent, c'est le cas d'éoliennes trop proches de certains rivages. Dans ce cadre, le collectif national PULSE, regroupant des agents tels que pêcheurs, élus, riverains, commerçants, a établi une pétition contre l'éolien en mer (Roparz, 2012). Il y a aussi une nécessité d'arriver à une créativité technologique en adéquation à l'exploitation des ressources d'énergies marines et le développement durable. La compétitivité de l'industrie française ne peut se faire qu'à partir d'une recherche et d'un développement minutieux de ces énergies.

En ce qui concerne le sujet des éoliennes en mer, un premier appel d'offre, de 7 milliards d'euros, a été lancé le 11 juillet 2011, en vue de promouvoir un programme pour développer l'éolien en mer (Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, 2012). Il correspond à une puissance d'environ 2 000 MW répartie sur quatre zones : Saint-Nazaire (Loire-Atlantique) avec une puissance de 480 MW, Fécamp (Seine-Maritime) avec une puissance de 498 MW), Courseulles-sur-Mer (Calvados) avec une puissance de 450 MW et Saint-Brieuc (Côtes d'Armor) avec une puissance de 500 MW. Les trois premières zones, citées précédemment, seraient concédées, dans peu de temps, à l'électricien public, tandis que le sort de Saint-Brieuc n'est pas encore fixé. D'après le Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie (2012), ce programme serait source de création de près 10 000 emplois industriels directs pour le Pays-de-la-Loire, la Bretagne, la Basse-Normandie et la Haute-Normandie. Un autre appel d'offres est prévu pour le deuxième semestre 2012 pour inclure de nouvelles zones de développement pour l'éolien offshore, avec notamment la zone du Tréport et celle de

Noirmoutier. Les énergies marines offrent donc un réel potentiel pour la France qui doit être accompagné et soutenu par la recherche.

En termes de recherche, le manque de coordination et la dispersion constituent les faiblesses de la recherche maritime française, bien que cette dernière soit relativement performante avec des organismes spécifiques. Il y a donc un impératif d'investir dans le domaine de la recherche. Parfois, l'Ifremer, organisme de recherche, se tourne vers la recherche appliquée qui est favorable aux divers acteurs économiques mais du coup, le monde de la pêche et l'aquaculture se retrouve délaissé des missions de base de l'Ifremer, c'est-à-dire au niveau des recherches fondamentales, et surtout dans le fait d'évaluer les stocks de poissons, par exemple.

## **6. Donner un tournant important à la formation maritime**

Dans le domaine de la formation maritime, comme cela a été évoqué précédemment lorsque l'importance du fait maritime a été exposée, la France doit faire la promotion de ses emplois maritimes. Par exemple, il y a une nécessité d'avoir un programme pour faciliter la mobilité des jeunes suivant des formations maritimes, du type « Erasmus maritime »<sup>3</sup>. Ceci répondrait à deux objectifs que l'Europe s'est fixé pour sa politique maritime. Il s'agirait, dans une vision de « croissance bleue » de contribuer à soutenir l'attractivité des métiers de la mer, puis à donner naissance à une identité maritime européenne. En effet, l'enseignement maritime souffre, de nos jours, de deux faiblesses qui sont la dispersion des moyens et une faible attractivité (Pujol et al., 2006). Par exemple, le fait d'être loin de leurs proches est assez mal vécu et accepté par les jeunes Français voire Européens et l'occasion de visiter des lieux insolites est de plus en plus réduite du fait des escales qui durent peu de temps. Par ailleurs, la filière maritime française, même si elle est de qualité, offre peu de possibilités de reconversion vers une seconde carrière après avoir exercé une vocation qui se marie difficilement avec une vie de famille normale et traditionnelle.

La filière de l'enseignement maritime offre de fortes possibilités d'emploi pour les élèves sortant d'une formation maritime ou para-maritime, mais cette filière utilise des moyens limités. Que la filière soit tournée sur une spécificité et peu en ouverture sur le monde extérieur, fait de cette dernière, un facteur d'isolement. Le rapprochement des métiers de la mer avec l'enseignement universitaire avec le système de gradation licence/master/doctorat (LMD), pèse, selon Pujol et al. (2006), sur la crédibilité et la visibilité de cette filière. Il est donc nécessaire d'orienter les efforts vers la création d'un grand établissement à vocation nationale.

## **7. Protection de l'environnement, gestion des conflits d'intérêts et croissance économique**

Selon Eckstein (2010a), beaucoup de pressions sont faites au milieu marin, celles-ci s'exercent au plus près des côtes. En effet, les métiers de la mer augmentent ce qui entraîne une très forte emprise sur l'espace maritime. Il faut donc concevoir le développement de tous

---

<sup>3</sup> « La mer comme une réponse aux défis que nous devons affronter », *Europolitique*, 2010, [<http://www.europolitique.info/dossiers/politique-maritime-int-gr-e/la-mer-comme-une-r-ponse-aux-d-fis-que-nous-devons-affronter-art272187-110.html>]

ces secteurs dans une optique de gestion durable et équitable. La Commission européenne, à travers le « Livre bleu pour une politique maritime intégrée », a développé en 2007 la question sur le fait d'assurer l'exploitation et la gestion durable de la mer tout en engendrant la croissance de l'économie maritime et qui bénéficie aux régions proches de la mer. C'est donc un défi à respecter.

La mer est un ensemble qui regroupe des activités qui interagissent. Il est nécessaire de mettre en place une approche précise qui permettra à chaque secteur de trouver la place qui lui faut en vue d'un objectif de compétitivité et de pérennité du secteur. La Commission a donc opté, afin d'atteindre ses objectifs, pour une approche qui arrive à concilier un développement économique et un environnement viable. Il y a aussi un réel défi dans le fait d'exploiter les synergies entre les différents acteurs qui côtoient la mer et éviter les conflits. Les objectifs définis par le Livre bleu sont, par exemple, d'adopter une exploitation durable des mers compatible avec une croissance maritime ou encore de disposer d'un socle de connaissances pour la politique maritime.

En ce qui concerne les conflits d'intérêt, selon Eckstein (2010c), il est impératif de disposer d'une coordination efficace pour avoir une bonne utilisation, répartition et organisation de la mer. Cela est dû à de nombreux facteurs qui touchent le territoire maritime comme la forte pression de la pêche et de l'aquaculture ou encore une forte hausse du tourisme côtier. Cet objectif semble être une des priorités de la Politique Maritime Intégrée (PMI) qui a été adoptée par l'Union Européenne en décembre 2007. Il est nécessaire de créer des outils pour arriver à cet objectif, notamment la planification spatiale de l'espace maritime, comme l'évoque la Commission.

Ce sont les Etats membres qui sont en charge de la mise en œuvre de la planification de l'espace maritime. Cette dernière devrait permettre de tirer un certain nombre d'avantages à long terme. Il s'agit notamment de l'amélioration de l'efficacité des laboratoires de recherche marine et des centres universitaires ou encore de disposer de règles clairement définies pour les droits et les limitations dans les eaux marines. Cette planification coïncide bien avec la croissance économique, l'emploi et l'environnement. Le problème reste de savoir si tous les Etats côtiers vont mettre en œuvre une planification spatiale basée sur des principes communs. Pour réussir à mener une bonne planification spatiale de l'espace maritime il faut alors adopter une approche qui tienne compte de l'état de l'écosystème des différentes régions.

L'économie maritime a beaucoup d'enjeux dont il faut se préoccuper. Il est nécessaire d'inclure la mer dans les réflexions économiques et politiques. Les candidats l'ont bien compris (Jourdaa, 2012). D'après le président de l'Institut Français de la Mer (IFM), les enjeux maritimes sont de plus en plus pris en compte.

Certains candidats souhaiteraient un ministère de la Mer, c'est le cas de Eva Joly et François Bayrou, tandis que François Hollande plaide pour un renforcement du rôle du Conseil National de la Mer et du Littoral (CNML) et Nicolas Sarkozy voudrait que la stratégie

économique de la France accorde une forte place à la stratégie maritime française. En ce qui concerne les autoroutes de la mer, Bayrou, Hollande et Sarkozy sont pour le développement de ces dernières et que les connexions hinterland (rail/route fluvial) soient renforcées, par différents mécanismes que prônent chaque candidat.

Tous les candidats s'accordent sur le domaine des énergies marines renouvelables. Selon les candidats, ces dernières doivent être développées au détriment de l'énergie nucléaire. C'est donc un secteur de progrès.

Comme cela a été vu, l'économie maritime a une place très importante pour l'avenir de la France, dotée de précieux atouts dont elle ne doit pas se détourner. Ceci était un état des lieux et un descriptif de l'économie maritime au niveau national. Il est donc intéressant aussi de voir ce qui se passe au niveau départemental isolément. Voyons maintenant cette composante économique à l'échelle du Var.

## **PARTIE II : Un exemple d'étude concret : la prise en compte de l'économie maritime varoise**

La mise en œuvre d'une étude sur le poids de l'économie maritime dans le Var a égayé toute la curiosité de l'Agence d'Urbanisme De l'Aire Toulonnaise (AU[dat]). Il sera vu, dans cette partie, le contexte de l'étude et la méthodologie adoptée, puis les principaux résultats qui se dégagent, en termes de structuration de l'économie maritime varoise et de chiffres clés.

### **I. Mise en œuvre de l'étude**

#### **A. Cadre et objectifs**

Longtemps préoccupé et axé sur l'aménagement interne, en passant par le développement urbain jusqu'aux problèmes de transport ainsi que de logement, le département du Var se tourne depuis plusieurs années sur la question du rayonnement maritime et littoral qui représente un véritable enjeu pour celui-ci (car créateur d'emplois et représentant un lourd chiffre d'affaires). Une véritable opportunité dont il ne faut pas se détourner et laisser de côté !

Le Var a un énorme potentiel en terme d'activités liées à la mer, passant du tourisme littoral jusqu'à l'industrie nautique et la défense, du fait de sa façade maritime. La plupart de ses villes littorales ont un pied ferme dans la position maritime, mais les villes plus ancrées à l'intérieur des terres ne s'en détournent pas pour autant. Pour exemple, le constructeur de bateau de plaisance situé à Pierrefeu contribue tout aussi bien à l'économie maritime. Ainsi comme l'évoque la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var (2011b), de par sa façade maritime avec la mer Méditerranée, le département du Var dispose d'atouts géographiques très forts, mais aussi d'atouts touristiques, portuaires, ...

C'est pourquoi l'Agence d'Urbanisme de l'aire toulonnaise (AU[dat]) a décidé de mettre en œuvre une étude pour montrer le rayonnement maritime du département du Var. L'AU[dat], structure d'études dont les membres principaux sont l'Etat, le Conseil Général du Var et la Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, a pour mission de participer à la définition des politiques d'aménagement et de développement et à l'élaboration des documents d'urbanisme et de préparer les projets d'agglomération dans un souci d'harmonisation des politiques publiques. Dans le cadre de son programme d'observation et de compréhension des activités ayant un impact sur les territoires du Var, il est apparu, de ce fait, indispensable de lancer un travail sur l'approfondissement de la connaissance de l'économie liée aux activités maritimes. Cette étude permettra d'améliorer la connaissance du poids que représente cette activité économique à l'échelle du département.

Cette étude, menée pour le département du Var, a donc été établie dans un souci de connaissance des activités qui se déploient sur le territoire varois ainsi que dans le poids de chacune des communes, pour viser comme objectif, de rendre compte de l'impact du champ maritime sur ce département maritime. Il sera aussi très intéressant d'étudier cet impact sur l'emploi dans le département. Et même, c'est un des objectifs principal de la mise en œuvre de cette étude.



Un constat peut être opéré d'entrée de jeu. Des activités sont alors fortement dépendantes de la mer, pour illustration l'exemple de l'activité de la pêche est pris ; s'il n'y a pas la mer, il est difficile que l'activité se développe dans cette zone, d'autres activités entretiennent des liens moins intenses et d'autres encore tirent profit de leur proximité avec la mer, c'est le cas des activités de tourisme par exemple. Ici tout le sens de la notion de proximité du milieu marin prend donc forme (Observatoire National de la Mer et du Littoral, 2010).

Ce constat est aussi fait par Pujol et al. (2006). Il y a un grand nombre et une grande diversité d'activités humaines plus ou moins liées à la mer, et réussir à les réunir sous un « fait » maritime relève d'un idéal. Ainsi, concernant la pêche, l'aquaculture, l'exploitation offshore, le transport de marchandises, la croisière, ... le lieu se trouve explicitement et clairement dans le milieu marin. Puis d'autres activités telles que la construction navale, la thalassothérapie, etc... se trouvent sur l'espace proche de la mer car elles ont une relation avec le milieu marin. Certaines activités se localisent ou se développent grâce à la seule jouissance de la mer, c'est le cas du tourisme littoral ou encore du tourisme résidentiel, par exemple. Le territoire maritime a donc une très grande richesse qui connaît une complexité des dépendances et des liens.

En plus de la notion de proximité, une autre notion est importante, c'est celle de dépendance des activités. Ainsi, il y a un témoignage de l'importance qu'on doit accorder à la dépendance des activités dans l'évaluation de l'économie maritime : « C'est pourquoi, même s'il est tentant de créer un « fait maritime » par l'addition des activités sectorielles dont on peut penser qu'elles touchent à la mer, on ne légitime ce fait que par la prise de conscience des dépendances réciproques de ces activités, entre autres par le partage des mêmes espaces, des mêmes ressources. Il devient ensuite impératif de travailler collectivement sur ces dépendances. » (Pujol et al., 2006, p 30).

Il est possible d'ajouter que les objectifs fixés pour l'étude sur le département du Var se rapprochent fortement de ceux établis au niveau national ou encore sur le Pays de Lorient (pour l'exemple d'une étude aussi réalisée au niveau local). Le développement de la région bretonne est fortement lié à la mer, même si des menaces et des risques existent, comme en témoigne l'échouage du TK Bremen ou encore des algues vertes présentes sur les côtes bretonnes. Le fait maritime breton a, de ce fait, une réelle importance dans l'économie globale, c'est pourquoi il est intéressant de rendre compte de l'économie maritime bretonne et de promouvoir une économie maritime créatrice d'emplois durables<sup>4</sup>.

Au travers de l'étude réalisée par l'Audélor (2010), les analyses en terme d'emplois et concernant l'économie maritime du Pays de Lorient s'inscrivent dans le cadre d'un horizon temporel lointain. Cette analyse fixée dans la durée permet alors de mieux décrire cette composante stratégique de l'économie locale. Derrière tout cela, se cache la notion d'enjeux, car il n'y a que sur le long terme et dans la durée que l'on peut mettre en œuvre des moyens pour tirer le meilleur du domaine maritime.

---

<sup>4</sup> « Le devenir du littoral breton et des activités maritimes en débat le 5 avril à Etel », *Bienvenue sur le blog de Roland Le Sauce*, 2012, [<http://roland-lesauce.elunet.fr/index.php/post/27/03/2012/Le-devenir-du-littoral-breton-et-des-activites-maritimes-en-debat-le-5-avril-a-Etel>]

Les objectifs sont donc clairement exposés. Il s'agit bien de pouvoir acquérir une meilleure connaissance du territoire du Var dans le domaine de l'économie liée à la mer afin de mettre l'accent sur les atouts et les potentialités de ce territoire. Mais la définition et l'évaluation de l'économie maritime se heurtent à des difficultés de mesure.

## **B. Difficulté de mesure**

La définition de l'économie maritime d'un territoire, au sens large, regroupe les activités liées à la mer, créatrices d'emplois et génératrices de chiffre d'affaires, et contribuant à la richesse créée de ce territoire. Mais une fois que l'on a dit cela, on n'a pas vraiment dit grand-chose.

Dans le secteur maritime, non seulement les métiers sur la mer (pêche, transport de marchandises...) y sont compris, mais il y a également les métiers sur terre y attenant (construction navale,...). Ainsi, la difficulté apparait. Que prendre en compte dans ce secteur ? Tout d'abord il y a des évidences, telles que le fait de retenir la pêche, l'aquaculture, les transports de passagers (croisières, ferries, ...), les transports de marchandises, ... Et puis il y a la question de savoir quelles entreprises rentrent dans la construction navale, quel pourcentage de sa production concerne le secteur maritime, est-ce que le réparateur de bateaux et de caravanes situé à l'intérieur des terres doit être intégré dans l'économie maritime ? Jusqu'à quel niveau s'arrête-t-on ?

Par conséquent, la difficulté de mesure vient du fait que l'économie maritime ne peut se définir à partir d'une liste de code APE (code de nomenclature d'activité principale exercée attribué à tout établissement). Elle touche donc de nombreux secteurs d'activités. Par exemple, si on regarde la construction navale, on y trouve différents secteurs comme celui de la construction de bateaux et structures flottantes, la réparation et construction navale, la fabrication d'appareils d'aide à la navigation mais aussi des entreprises de mécanique, d'ingénierie, de peinture... Il en va de même pour la catégorie des produits de la mer, où l'on trouve aussi bien l'aquaculture, la pêche, le commerce de poissons, la transformation et conservation de poissons, ainsi que des études sur les ressources marines, le transport, ... Enfin pour dernier exemple, la vente d'articles de sport nautique, par exemple combinaison de plongée, tuba, palmes,..., figure dans le même code que celui du commerce d'articles de sport. Ceci pose donc un problème d'identification des entreprises liées, non liées ou liées en partie à la mer. L'Observatoire National de la Mer et du Littoral (2010) opère une conclusion qui va également dans cette direction.

On peut souligner que l'Audélor (2010), au cours de son étude, a rencontré les mêmes difficultés de mesure. Comme elle le dit dans son analyse, elle constate que les entreprises liées au secteur du nautisme sont comprises dans plus d'une trentaine de codes APE (ou code NAF) différents. Ceci ne fait que rendre la tâche de définition et d'évaluation de l'économie maritime encore plus difficile que ce qu'elle est. C'est pourquoi il a fallu procéder par étapes pour pouvoir réunir l'ensemble des activités liées à la mer. Pour le moment, le nombre d'entreprises représentent celles qui ont un pourcentage de leur activité liée au domaine maritime équivalent à 100% voire 95%. Mais certaines entreprises ont parfois, au cours de leur évolution, un poids dans l'activité maritime qui croit, d'où une véritable difficulté posée au fil de la recherche pour constituer le fichier entreprises maritimes.

L'AU[dat], au cours de son étude, a donc fait appel à des organismes ayant déjà traité des fichiers sur le nautisme par exemple, pour lui permettre de croiser ces fichiers transmis avec ceux que l'Agence avait déjà constitué, dans un souci toujours d'être le plus exhaustif

possible. Mais cela sera rappelé quand il faudra aborder la méthodologie adoptée dans ce cadre d'analyse. Tant de questions qui ont mis des obstacles et certaines barrières dans la définition de ce thème.

Ainsi, pour faire plus simple, dans un premier temps, cette étude prend en compte, au sein de l'AU[dat], toutes les activités qui avaient un impact direct sur l'économie varoise. Il a donc été écarté, pour le moment, tous les emplois induits tels que restauration de bord de mer, concessions de plage, hôtels proches, dans un certain périmètre, de la mer, camping et commerces de bord de plage et de port. L'approche est plus complexe. En effet, l'Insee a mis en place des outils statistiques spécifiques pour extraire les emplois totalement dédiés au tourisme comme le camping et les emplois générés par la présence touristique comme les commerces (Observatoire National de la Mer et du Littoral, 2010).

Cette décision a été prise pour pouvoir raisonner par étapes et isoler les impacts directs de l'économie maritime, à proprement parlé. Tous ces emplois induits feront l'objet, plus tard, d'une étude et analyse approfondie pour compléter les données figurant sur ce sujet. Il ne faut pas les oublier car ils relèvent du tourisme littoral, ou encore cela peut être nommé économie littorale, et ces activités ont un gros poids dans le département du Var. En effet, quand on regarde les bords de plage, il y a des concessions de plage, restaurants, hôtels, camping, ... qui se dessinent à l'horizon. Tout cela a un rayonnement impressionnant et une forte répercussion en termes d'emploi, comme par exemple l'emploi saisonnier auquel les restaurants de plage font appel pour avoir du renfort. Mais cela n'est qu'un exemple parmi tant d'autres, qui montre l'importance de ne pas omettre l'analyse de cette économie littorale, où le tourisme est un des moteurs de croissance de cette composante économique.

De ce fait, il est important d'adopter une méthodologie appropriée pour l'étude du poids économique du domaine maritime sur le département du Var.

## C. Méthodologie adoptée

Toute étude ou analyse nécessite de conduire une méthodologie pour rendre compte du travail à réaliser. Ceci structure également tout le travail de recherche à effectuer. Dans toute méthodologie, il faut procéder par étapes pour permettre d'aboutir au résultat qu'on souhaite trouver. Il y a donc plusieurs étapes dans une méthodologie. Elles vont donc être mises en évidence.

### 1. 3 étapes fondamentales

Tout d'abord, l'objectif général de cette étude repose sur la caractérisation de l'économie maritime varoise, ce qui permettra d'alimenter le diagnostic du volet maritime du SCoT PM (SCoT Provence Méditerranée) et plus largement d'approfondir la connaissance sur une des composantes structurantes de l'économie du Var. Il faut, tout de même, faire alors un bref rappel sur ce qu'est un SCoT. Notre département est découpé en 7 SCoTs.

Un SCoT<sup>5</sup> est un Schéma de Cohérence Territoriale. Il s'agit d'un document d'urbanisme définissant un projet de territoire, dans un environnement valorisé, pour mettre en évidence et

---

<sup>5</sup> Définition tirée de Wikipédia [[http://fr.wikipedia.org/wiki/Sch%C3%A9ma\\_de\\_coh%C3%A9rence\\_territoriale](http://fr.wikipedia.org/wiki/Sch%C3%A9ma_de_coh%C3%A9rence_territoriale)]

établir une cohérence de l'ensemble des politiques sur le plan de l'urbanisme ou de l'habitat ou encore des déplacements. Il a été instauré par la loi SRU (loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain) qui, elle, est un texte qui a profondément modifié le droit de l'urbanisme et du logement pour la France. « Le SCOT vise la même organisation et la même mise en valeur du patrimoine naturel et du bâti, en mettant l'accent sur les éléments qui vont donner une cohérence au groupement ainsi constitué, notamment à partir d'une analyse du territoire sous toutes ses composantes. Élaboré par un ou plusieurs établissements publics de coopération intercommunal (EPCI), il doit couvrir un territoire continu et sans enclaves. »

Une fois, l'objectif de l'étude fixé, dans le cadre de l'analyse du champ maritime varois, la méthodologie se décline en 3 étapes.

### ⇒ Définition du champ

Il s'agit ici de savoir comment traiter le sujet. Quelles données chercher ? Où chercher ? Que prendre en considération ? Telles peuvent être les questions qu'il est nécessaire de se poser. De ce fait, une recherche bibliographique est réalisée et entreprise sur le thème de la mer. Ici, internet ainsi que des livres ont été très utiles pour la définition de ce thème et pour limiter le champ de ce domaine.

Les études de l'Agence d'Urbanisme déjà réalisées, ainsi que celles de l'IFREMER, de la CCIV (Chambre de Commerce et d'Industrie du Var), du Pôle Mer PACA, du RYN (Riviera Yachting Network), du CMF (Cluster Maritime Français), ... ont servi de base et d'appui dans cette recherche bibliographique. Elles ont permis d'enrichir la connaissance sur le sujet et de mieux cerner ce sujet si vaste. Ceci a donc facilité le recensement des activités économiques liées à la mer.

Une fois cette recherche bibliographique réalisée, il faut procéder à une identification dans la NAF rev.2<sup>6</sup> des activités liées à l'économie maritime. Cela consiste donc à rechercher, par saisie de mots clés, les différents codes NAF liés au domaine maritime. Par exemple, il est évident que le code NAF 0321Z correspondant à « Aquaculture en mer » est compris d'office dans les activités économiques liées à la mer. Ceci est fait dans un souci de bien cibler les activités économiques relatives à l'économie maritime.

Ensuite, la tâche suivante consiste à identifier les activités où seulement une partie est liée à la mer. Il est possible de prendre l'exemple de l'activité ayant le code 4399D qui correspond à « autres travaux spécialisés de construction » qui englobe dans sa définition détaillée « les travaux sous-marins ». C'est pourquoi il ne faut pas seulement s'arrêter à l'intitulé de l'activité NAF mais il faut aussi aller plus loin, en se penchant sur le contenu de la définition de cette activité et ce qu'elle englobe. Cette sélection a pu être faite par le biais de mots clés relevés au cours de la recherche bibliographique, c'est à dire grâce aux diverses études sur le sujet.

Au final, un fichier englobant les différents codes NAF nécessaires pour poursuivre l'étude a été élaboré et mis à disposition.

---

<sup>6</sup> Selon l'INSEE, la nomenclature d'activités françaises est la nomenclature des activités économiques en vigueur en France. La NAF comporte 5 niveaux comprenant respectivement : 21, 88, 272, 615 et 732 postes.

## ⇒ Traitement de la base de données

Il s'agit de la deuxième étape de notre méthodologie. L'outil nécessaire est la base de données SIRENE<sup>7</sup>. Ce fichier met à disposition un code NAF pour chaque établissement, ainsi qu'un code SIREN, sa localisation, sa catégorie juridique, sa raison sociale, son effectif salarié, l'historique des mouvements (création, cessation, ...), ....

Avec la liste d'activités NAF constituée précédemment, une analyse et une sélection de ces dites activités sont effectuées dans la base de données SIRENE afin qu'en découle une liste d'établissements. On observe alors:

- 893 établissements (sièges et établissements secondaires) ont été identifiés comme ayant une activité relevant de l'économie maritime dans le Var
- 539 établissements retenus, après une lecture et une vérification de la liste des établissements dont l'activité principale n'est pas explicitement liée à la mer.

Soit un total pour le moment de 1432 établissements.

Puis, dans le but de retenir tous les établissements appartenant au domaine maritime, la recherche a été étendue au travers d'une analyse des raisons sociales et des sigles des entreprises non retenues par leur activité économique. Cela a permis de comptabiliser 95 établissements supplémentaires.

Vient ensuite le tour de la phase de constitution d'un fichier établissements à partir de la base de données SIRENE, soit 1527 établissements dans le Var auxquels se rajoutent 119 établissements issus de diverses études telles que l'étude des Ports à Sec réalisée par l'AU[dat], le Pôle Mer PACA, l'étude sur la filière économique de Var Accueil Investisseurs, la base Nautisme réalisée par la CCIV, ... soit un total de 1646 établissements.

Enfin, en vue d'établir un fichier établissements le plus complet possible, il faut intégrer à ce fichier précédent tous les emplois publics. Pour y parvenir, un courrier est adressé aux institutions afin qu'elles communiquent leurs effectifs sur leurs structures et territoire.

---

<sup>7</sup> D'après l'INSEE, le Système d'Identification du Répertoire des Entreprises et de leurs Etablissements (SIRENE), est une base de données (millésime juin 2011) qui recense les entreprises sièges et leurs établissements secondaires en activité sur le Var.

Tableau 2 : Nombre d'établissements correspondant aux codes NAF liés entièrement ou en partie à la mer

Code NAF	Intitulé	Liée entièrement ou en partie	Nombre d'établissements dans le Var
0311Z	Pêche en mer	1	173
0321Z	Aquaculture en mer	1	33
0893Z	Production de sel	1	1
1020Z	Transformation et conservation de poissons, de crustacés et de mollusques	1	1
2651A	Fabrication d'équipements d'aide à la navigation	1	3
3011Z	Construction de navires et de structures flottantes	1	13
3012Z	Construction de bateaux de plaisance	1	44
3315Z	Réparation et maintenance navale	1	467
4291Z	Construction d'ouvrages maritimes et fluviaux	1	23
5010Z	Transports maritimes et côtiers de passagers	1	50
5020Z	Transports maritimes et côtiers de fret	1	5
5222Z	Services auxiliaires des transports par eau	1	31
5224A	Manutention portuaire	1	1
7734Z	Location et location-bail de matériels de transport par eau	1	48
1392Z	Fabrication d'articles, textiles, sauf habillement	2	13
2740Z	Fabrication d'appareils d'éclairage électrique	2	1
3230Z	Fabrication d'articles de sport	2	3
3311Z	Réparation d'ouvrages en métaux	2	2
3319Z	Réparation d'autres équipements	2	2
4222Z	Construction de réseaux électriques et de télécommunications	2	1
4399D	Autres travaux spécialisés de construction	2	3
4614Z	Intermédiaires du commerce en machines, équipements industriels, navires et avions	2	4
4642Z	Commerce de gros (commerce interentreprises) d'habillement et de chaussures	2	3
4764Z	Commerce de détails d'articles de sport en magasin spécialisé	2	181
5229B	Affrètement et organisation des transports	2	3
7112B	Ingénierie, études techniques	2	23
7219Z	Recherche-développement en autres sciences physiques et naturelles	2	2
7721Z	Location et location-bail d'articles de loisirs et de sport	2	67
8422Z	Défense	2	1
8551Z	Enseignement de disciplines sportives et d'activités de loisirs	2	43
8553Z	Enseignement de la conduite	2	27
9312Z	Activités de clubs de sport	2	132
9319Z	Autres activités liées au sport	2	6
9329Z	Autres activités récréatives et de loisirs	2	22
			<b>TOTAL :</b> 1432
<b>LEGENDE:</b>			
1: activité NAF liée entièrement à la mer			
2: activité NAF dont une partie de l'activité est liée à la mer			

Source : SIRENE

Ce tableau 2 résume les 1432 établissements trouvés avec les codes NAF des activités totalement liées à la mer et ceux des activités dont une partie seulement est liée à la mer. On retrouve les 893 établissements identifiés comme ayant une activité relevant de l'économie maritime dans le Var et les 539 établissements retenus, après une lecture et une vérification de la liste des établissements dont l'activité principale n'est pas explicitement liée à la mer. Soit un total de 1432 établissements. Ces établissements ont pu être trouvés grâce à un travail de recherche effectué par les soins de l'AU[dat]. Le tableau 2 montre le nombre d'établissements issus de la base de données SIRENE présents dans chaque code NAF. Il apparaît ainsi, par exemple, que l'activité « Réparation et maintenance navale » comprend le plus grand nombre d'établissements soit 467.

Tableau 3 : Nombre d'établissements maritimes répartis par catégorie NAF non liée à la mer

Code NAF	Intitulé	Nombre d'établissements dans le Var
0322Z	Aquaculture en eau douce	1
2229A	Fabrication de pièces techniques à base de matières plastiques	2
2511Z	Fabrication de structures métalliques et de parties de structures	1
2562B	Mécanique industrielle	1
2599B	Fabrication d'autres articles métalliques	3
2612Z	Fabrication de cartes électroniques assemblées	1
2630Z	Fabrication d'équipements de communication	1
2811Z	Fabrication de moteurs et turbines, à l'exception des moteurs d'avions et de véhicules	1
3314Z	Réparation d'équipements électriques	1
3320A	Installation de structures métalliques, chaudronnées et de tuyauterie	2
4120B	Construction d'autres bâtiments	1
4339Z	Autres travaux de finition	1
4399C	Travaux de maçonnerie générale et gros œuvre de bâtiment	1
4520A	Entretien et réparation de véhicules automobiles légers	3
4531Z	Commerce de gros d'équipements automobiles	1
4540Z	Commerce et réparation de motocycles	1
4618Z	Intermédiaires spécialisés dans le commerce d'autres produits spécifiques	7
4619B	Autres intermédiaires du commerce en produits divers	3
4649Z	Commerce de gros (commerce interentreprises) d'autres biens domestiques	15
4651Z	Commerce de gros (commerce interentreprises) d'ordinateurs, d'équipements informatiques périphériques et de logiciels	1
4652Z	Commerce de gros (commerce interentreprises) de composants et d'équipements électroniques et de télécommunication	2
4669B	Commerce de gros (commerce interentreprises) de fournitures et équipements industriels divers	3
4669C	Commerce de gros (commerce interentreprises) de fournitures et équipements divers pour le commerce et les services	4
4690Z	Commerce de gros (commerce interentreprises) non spécialisé	4
4711B	Commerce d'alimentation générale	1
4719B	Autres commerces de détail en magasin non spécialisé	4
4743Z	Commerce de détail de matériels audio et vidéo en magasin spécialisé	1
4752A	Commerce de détail de quincaillerie, peintures et verres en petites surfaces (moins de 400 m2)	1
4761Z	Commerce de détail de livres en magasin spécialisé	1
4771Z	Commerce de détail d'habillement en magasin spécialisé	2
4778B	Commerces de détail de charbons et combustibles	2
4778C	Autres commerces de détail spécialisés divers	8
4779Z	Commerce de détail de biens d'occasion en magasin	1
4941A	Transports routiers de fret interurbains	1
5040Z	Transports fluviaux de fret	1
5210B	Entreposage et stockage non frigorifique	1
5221Z	Services auxiliaires des transports terrestres	1
5224B	Manutention non portuaire	1
5229A	Messagerie, fret express	1
6202A	Conseil en systèmes et logiciels informatiques	2
6420Z	Activités des sociétés holding	4
6619A	Supports juridiques de gestion de patrimoine mobilier	1
6621Z	Évaluation des risques et dommages	1
6622Z	Activités des agents et courtiers d'assurances	4
6820B	Location de terrains et d'autres biens immobiliers	3
7010Z	Activités des sièges sociaux	11
7022Z	Conseil pour les affaires et autres conseils de gestion	5
7120B	Analyses, essais et inspections techniques	1
7312Z	Régie publicitaire de médias	1
7420Z	Activités photographiques	1
7490B	Activités spécialisées, scientifiques et techniques diverses	8
7729Z	Location et location-bail d'autres biens personnels et domestiques	37
7739Z	Location et location-bail d'autres machines, équipements et biens matériels n.c.a.	1
7830Z	Autre mise à disposition de ressources humaines	1
7911Z	Activités des agences de voyage	2
8129B	Autres activités de nettoyage n.c.a.	2
8211Z	Services administratifs combinés de bureau	1
8299Z	Autres activités de soutien aux entreprises n.c.a.	6
8531Z	Enseignement secondaire général	1
8559A	Formation continue d'adultes	1
8559B	Autres enseignements	3
8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	1
9103Z	Gestion des sites et monuments historiques et des attractions touristiques similaires	2
9104Z	Gestion des jardins botaniques et zoologiques et des réserves naturelles	1
9311Z	Gestion d'installations sportives	7
9412Z	Activités des organisations professionnelles	1
9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	16
9601B	Blanchisserie-teinturerie de détail	1
	<b>TOTAL:</b>	<b>214</b>

Source : SIRENE

A l'issu de ce tableau 3 il est alors possible de constater qu'une multitude de codes NAF, soit exactement 68 codes NAF, apparaissent.

Certaines activités sont référencées dans des codes NAF qui ne sont, ni par leur intitulé ni par leur contenu d'activité, explicitement liés à la mer. C'est par exemple le cas du code NAF 7729Z «Location et location-bail d'autres biens personnels et domestiques» qui va comprendre des établissements qui louent du matériel pour aller sur l'eau comme les canoës kayak, entre autres. Par conséquent, le travail de recherche d'établissements est parfois plus complexe qu'on pourrait le penser, car certains établissements liés au domaine maritime n'ont pas une activité NAF référencée en tant que telle.

Cela peut expliquer que certains établissements, au cours de leur évolution, ont débuté en ayant une activité industrielle, par exemple, et au fil du temps, ont orienté leur activité du côté du domaine maritime sans changer pour autant leur catégorie NAF. D'où une difficulté à repérer ces établissements par seule analyse des fichiers de l'INSEE. Parfois, cela nécessite des enquêtes pour pouvoir cerner explicitement et définitivement leur activité réelle. C'est pourquoi le fichier « base nautisme » de la CCIV a permis de repérer certains établissements non retenus jusqu'à présent et réciproquement, ceci a donc donné la possibilité à un double échange de données car l'AU[dat] a pu communiquer certains établissements que la CCIV n'avait pas pris en compte.

Dans le tableau 3, sont alors représentés les 95 établissements retenus après analyse de leurs raisons sociales ainsi que les 119 établissements récupérés grâce aux diverses études sur le sujet. Par exemple, un établissement, situé à la Londe les Maures, est référencé dans la catégorie d'activité NAF intitulée «Travaux de maçonnerie générale et gros œuvre de bâtiment». Rien ne peut faire penser que cet établissement puisse appartenir au domaine maritime. Or, une étude sur les Ports à sec réalisée par l'AU[dat] dans le courant de l'année 2010-2011, a permis de repérer cet établissement comme faisant une activité de garage, hivernage bateau. Ceci témoigne de l'importance de se nourrir d'autres études pour rester dans l'objectif d'un fichier d'établissements maritimes le plus exhaustif possible.

Enfin, dans un souci de méthodologie, certains codes NAF ont demandé réflexion. Il s'agit notamment des codes NAF suivants référencés dans le tableau 4. En effet, il a fallu se demander s'il était judicieux de les prendre en compte dans les activités économiques maritimes du territoire du Var. Il s'agit bien de produits de la mer car ce sont des poissons, des crustacés et des mollusques mais rien ne prouve que ces produits de la mer aient été récupérés sur le territoire varois. Bien qu'ils représentent 55 établissements, il est préférable de ne pas les inclure dans les établissements ayant une activité économique maritime varoise.

Tableau 4 : Nombre d'établissements pour 2 codes NAF particuliers

Code NAF	Intitulé NAF	Nombre d'établissements dans le Var
4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	47
4638A	Commerce de gros (commerce interentreprises) de poissons, crustacés et mollusques	8
		TOTAL: 55

Source : SIRENE



Tableau 5 : Les 55 établissements ayant pour code NAF 4723Z et 4638A sur le département du Var

COMMUNE	CODE NAF	INTITULE NAF	NOMBRE D'ETABLISSEMENTS
BANDOL	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	1
BORMES LES MIMOSAS	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	1
CARQUEIRANNE	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	1
CAVALAIRE SUR MER	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	1
COGOLIN	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	1
CUERS	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	1
FREJUS	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	2
GAREOULT	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	1
HYERES	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	1
LA CRAU	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	1
LA SEYNE SUR MER	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	5
LA SEYNE SUR MER	4638A	Commerce de gros (commerce interentreprises) de poissons, crustacés et mollusques	1
LA VALETTE DU VAR	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	1
LE MUY	4638A	Commerce de gros (commerce interentreprises) de poissons, crustacés et mollusques	1
LE PRADET	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	1
LES ARCS	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	3
PIERREFEU DU VAR	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	2
PUGET SUR ARGENS	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	1
PUGET SUR ARGENS	4638A	Commerce de gros (commerce interentreprises) de poissons, crustacés et mollusques	1
RAMATUELLE	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	1
SAINT CYR SUR MER	4638A	Commerce de gros (commerce interentreprises) de poissons, crustacés et mollusques	2
SAINT CYR SUR MER	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	2
SAINT RAPHAEL	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	3
SAINTE MAXIME	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	3
SANARY SUR MER	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	2
SIGNES	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	1
SIX FOURS LES PLAGES	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	3
ST MAXIMIN LA SAINTE BAUME	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	1
TOULON	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé	7
TOULON	4638A	Commerce de gros (commerce interentreprises) de poissons, crustacés et mollusques	3

Source : SIRENE

Il a donc fallu se demander si la poissonnerie située à Pierrefeu, par exemple, avait du poisson frais provenant de nos côtes ou plutôt des poissons issus d'importation d'autres territoires.

C'est pourquoi ces activités représentent en termes de nombre d'établissements, 55, mais, ils ne seront pas pris en compte dans cette analyse. Le tableau 5 référence donc tous les établissements présents sur le territoire varois ayant comme activité économique les deux codes NAF précédents. Avec ce tableau, on s'aperçoit que ces établissements sont situés un peu partout, en passant par Pierrefeu, Toulon ou encore Six-Fours, pour exemple.

Ainsi, dans le tableau 5, les 55 établissements relatifs aux deux codes NAF qui ont demandé réflexion, ont été, par la suite, exclus de l'analyse économique maritime sur le Var. Dans ce tableau, figure en première colonne la commune de chaque établissement donc il s'agit de la localisation. Dans les trois dernières colonnes, figurent respectivement le code NAF, l'intitulé NAF de chaque établissement et le nombre d'établissements situés sur une même commune et référencés dans le même code d'activité.

### ⇒ Analyse des données

Il s'agit, enfin, de la troisième étape méthodologique. Après avoir référencé tous les établissements maritimes dans le fichier établissements, il faut maintenant traiter tout ceci. Il

faut donc extraire les données relatives au poids économique, c'est-à-dire le chiffre d'affaire de chaque établissement, et en terme d'emploi, en récoltant l'effectif de chaque établissement. Cette étape consiste en la mesure du poids de l'activité maritime dans le Var, puis dans les SCoTs littoraux au travers de l'emploi direct (ici, l'emploi induit ne sera pas traité, car cela nécessite une étude plus poussée) et des chiffres d'affaires. Pour cela, l'utilisation des bases de données SIRENE et RISK est nécessaire (cette dernière référence les données financières dont nous avons besoin).

Puis il s'agit de faire une analyse statistique au niveau de chaque SCoT, activité, tranche d'effectif, ...

A l'heure de la rédaction de ce document, la base de données RISK n'a pas pu être encore exploitée suite à un problème d'installation. Mais cela devrait être fait d'ici aout 2012 pour rendre compte du poids économique de ces activités liées à la mer.

Ensuite, une dernière chose est à réaliser : c'est la schématisation de ce qu'est l'économie maritime. C'est-à-dire le fait de regrouper les activités par pôles/secteurs, faire apparaître leur poids respectif et leur intersection, .... Au niveau de la schématisation de l'économie maritime, l'Audélor (2010) a ainsi effectué une schématisation comme l'AU[dat] souhaite le faire.

## **2. Le schéma méthodologique**

Après avoir présenté la méthodologie adoptée, un récapitulatif de cette méthodologie est réalisé sous forme de schéma. Souvent, le fait de montrer les choses sous forme de schéma permet de les percevoir et de les appréhender beaucoup mieux, à leur juste valeur.

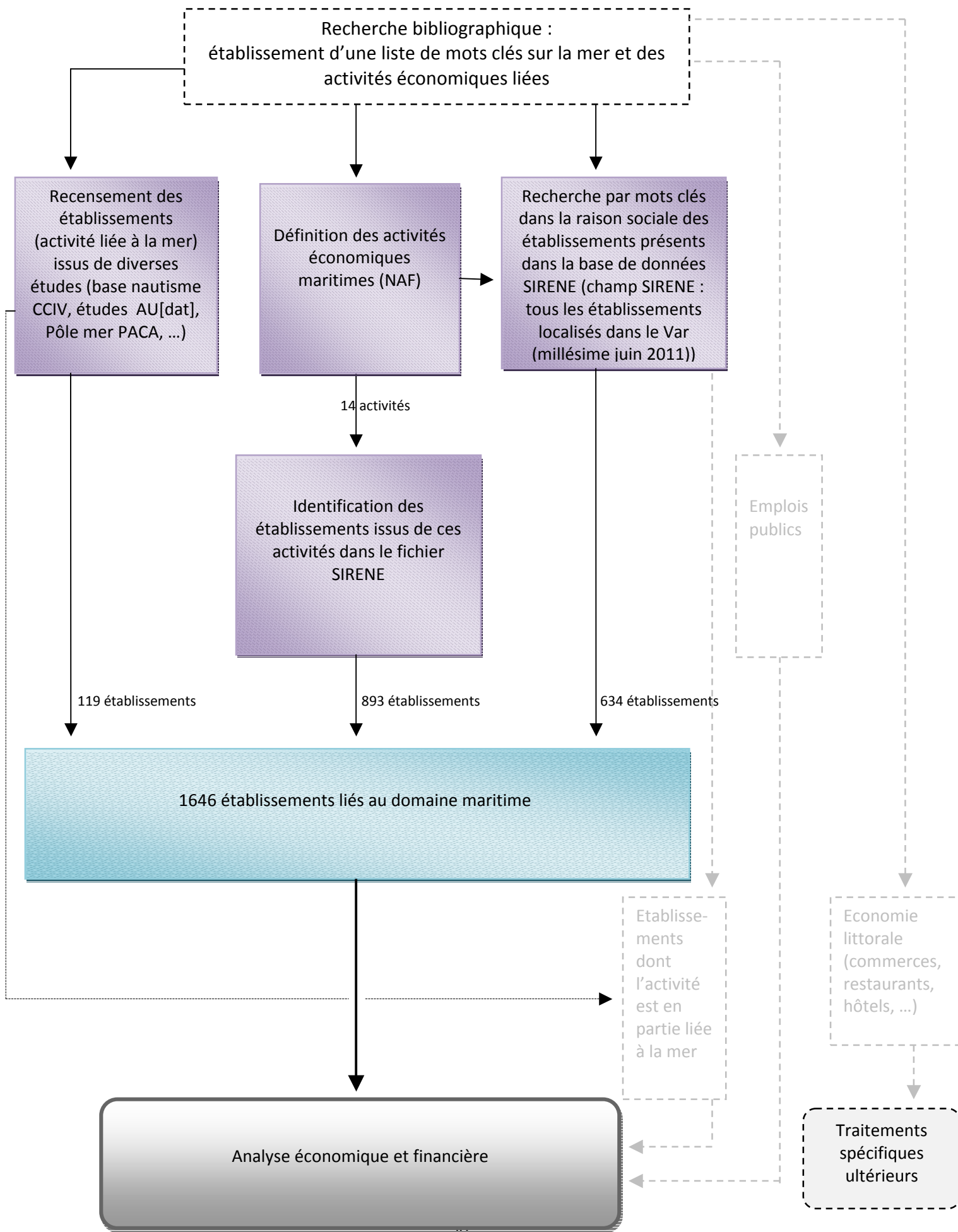
Ce schéma a été réalisé par mes soins (Clémence Varachaud), en collaboration avec Marion Bagnis et Marc Esponda de l'AU[dat]. Il retrace la méthodologie adoptée. En effet, il apparaît clairement, avec la schématisation, que le début de l'étude a été fait par une recherche bibliographique pour en sortir les mots clés et les activités s'apparentant au milieu maritime. Par la suite, trois tâches ont été réalisées parallèlement. La première tâche a été un travail de recherche combiné à un travail d'analyse. Il a fallu, dans un premier temps, définir les activités économiques maritimes avec la base NAF. Puis dans un deuxième temps, il a fallu rechercher les établissements correspondant à ces codes NAF, dans la base SIRENE. Ceci a donné lieu à la prise en compte de 893 entreprises. Une deuxième tâche a consisté à recenser les établissements maritimes par le biais de diverses études. Il en est ressorti 119 établissements. Enfin, la troisième tâche a consisté en l'analyse des raisons sociales et des sigles d'établissements non retenus, jusqu'à présent, dans le nombre d'établissements maritimes. Il en est ressorti 634 établissements. Cette tâche a été une des plus longues car il a fallu regarder à la « loupe » chaque établissement.

Ces trois tâches forment donc un fichier final de 1646 établissements qui devront être, ensuite, traités dans une analyse économique et financière, afin de faire ressortir le poids économique de ce domaine maritime varois.

On peut ajouter aussi, que lors de la deuxième tâche, c'est-à-dire lors du recensement des établissements maritimes par le biais de diverses études sur le sujet, certains établissements ont été isolés dans un autre fichier, qui sera par la suite pris en compte. Ce fichier constitue

des établissements dont une partie est liée à la mer. Prenons le cas d'une entreprise qui fait de la peinture pour voiture et pour bateau. En effet, son activité est en partie liée à la mer. Par la suite, ce fichier viendra alimenter l'analyse économique et financière.

Enfin, à la suite de la recherche bibliographique, les activités d'économie littorale ont été déterminées, c'est-à-dire tous les commerces de bords de plage ou encore les hôtels ou encore les restaurants, ... qui mériteront une attention toute particulière par la suite et qui feront l'objet d'un traitement spécifique. Des emplois publics directement liés au domaine maritime ont été également déterminés et ils doivent être pris en compte pour l'analyse économique et financière. C'est pourquoi, comme il a été dit précédemment, un courrier a été adressé aux institutions publiques pour que celles-ci communiquent leur effectif.



Pour conclure, l'analyse de l'économie maritime varoise a pour objectif de mieux connaître et cerner une des composantes structurantes de l'économie. Il est donc important de réaliser une étude pour rendre compte du poids de ce domaine maritime. Mais ce n'est pas chose facile. Cette analyse rencontre des difficultés de mesure qui relèvent parfois de la classification des établissements. Ainsi de nombreux établissements sont éparpillés dans des codes d'activités qui ne sont pas explicitement liés à la mer. Ceci rend donc la tâche d'étude du domaine maritime assez difficile.

Mais pour sortir la tête de l'eau, il est nécessaire, comme pour toute étude, d'adopter une méthodologie adéquate pour ne pas s'éparpiller et pour aboutir au but fixé au départ. L'étude aboutit donc sur un nombre d'établissements relatifs à la mer sur le territoire varois. Maintenant il faut regarder comment l'économie maritime peut se structurer et quels sont les chiffres clés qui en ressortent.

## **II. Mesure de l'économie maritime varoise**

### **A. Une économie structurée en plusieurs pôles**

L'économie maritime du département du Var, comme cela a été vu précédemment, est un ensemble hétérogène. Des établissements de différents secteurs se côtoient sur un même territoire. L'économie maritime est composée de grands pôles/secteurs différenciés et relativement indépendants. Chaque secteur utilise des compétences différentes et ne se trouvent pas sur un même marché. Après l'élaboration de la liste d'établissements, précédemment énoncée, il est possible de tenter de les regrouper par secteur pour voir le poids de chacun dans l'économie maritime du Var.

Néanmoins, il faut préciser qu'ici les effets de productivité des pôles n'ont pas été traités. Il aurait pu y avoir cette analyse en économie géographique de l'innovation pour montrer les liens entre les établissements et la recherche dans les pôles de compétitivité.

Cette composition de ces différents groupes/secteurs relève de la décision de l'AU[dat]. Mais en procédant ainsi, au travers de la recherche bibliographique (Audélor, IFREMER, ...), une composition similaire de prise en compte de l'économie maritime a été constatée, à la différence de la caractérisation du territoire. Par exemple, Lorient est un bassin beaucoup plus industriel alors que le Var ou encore l'aire toulonnaise est beaucoup plus militaire, commercial et touristique.

#### **1. Les 7 pôles de l'économie maritime varoise**

7 pôles sont alors représentatifs du département du Var :

- Pêche et produits de la mer :

Ce pôle comprend toutes les activités de pêche professionnelle, de cultures marines, c'est-à-dire toutes les activités d'aquaculture telles que la pisciculture (élevage de poissons), la conchyliculture (élevage de coquillage) qui comprend entre autre la mytiliculture (élevage de moules), par exemple, l'algoculture (culture des algues), ... Enfin, dans ce pôle, sont aussi comprises toutes activités de transformation et de

conservation de produits de la mer. Les entreprises telles que SNC Aqua Bandol ou L'Algue bleue du Var ou encore Fishmania organisation sont référencées dans ce pôle.

- Tourisme et loisirs :

Ceci ne se réfère pas au tourisme littoral ou encore à l'économie littorale. Ainsi, tous les hôtels, restaurants, ... n'en font pas partie. Ce pôle comprend donc toutes les activités telles que croisières, transports de passagers dans le cadre du tourisme, puis toutes les activités sportives et de loisirs telles que, pour exemple, les clubs de sports comme le kayak, la voile, ... c'est-à-dire tous les centres nautiques et les écoles de permis bateaux. On peut aussi y compter la location et/ou vente de bateaux ainsi que les activités d'accastillage. On peut donc citer Mondial pêche ou encore Centre de plongée bandolais qui rentrent dans cette catégorie.

- Ingénierie :

On y compte les activités de recherche et développement, les bureaux d'études, les conseils d'expertise, les activités d'archéologie et de fouilles sous-marines, ainsi que les entreprises faisant partie de Pôle Mer PACA. Il peut enfin y avoir les activités de conception. On peut donc citer, l'institut Paul Ricard ou encore des entreprises d'acoustique sous-marines, par exemple.

- Industrie :

Cette catégorie englobe toutes les activités ayant trait à la construction et réparation navale, ainsi que celles liées à l'électricité marine, l'électronique marine, les chantiers navals. Cette catégorie regroupe aussi beaucoup de petites entreprises participant activement dans les différentes composantes de la fabrication de bateaux de plaisance, par exemple, électricité marine, électronique marine, voilerie, chantiers navals, ... On compte aussi les établissements de fabrication de navires civils tels que commerce, passagers, ... On peut citer Alpha travaux sous-marins, Absolute 4 Yachting ou encore Mer sea services.

- Activités portuaires :

Il s'agit des activités de transports et de services portuaires maritimes incluant la manutention portuaire, les services d'entretien et maintenance (hors réparation) des navires, les services de signalisation par phares et balises, le sauvetage en mer, ... mais il y a aussi les ports à sec qui sont des emplacements terrestres pour accueillir des bateaux, c'est donc une solution pour stationner et garder les bateaux sur terre, de la même manière que dans un port à flot. Port Pin Rolland, Armement Maritime Méridional, ... sont des établissements référencés dans cette catégorie-ci.

- Défense :

Ce pôle fait référence à la surveillance et sécurité en mer pour protéger le territoire. Toulon représente le port militaire principal de la Marine, d'après Bagnis, Garnier et Millau (2011). Le centre d'instruction naval de Saint-Mandrier fait donc partie de cette catégorie.

- Administration :

Ce sont tous les services et administrations liés à la mer. On peut compter les assurances maritimes, la préservation du littoral et des milieux marins, l'éducation à

l'environnement marin, les institutions publiques comme les mairies, les EPCI, les syndicats mixtes, ... Pour exemple, Port Cros fait partie de cette catégorie.

On aurait pu faire un huitième pôle avec les commerces de poissons et poissonneries. Mais comme cela a été vu précédemment, cette catégorie pose comme difficulté l'origine du poisson, est-ce du poisson pêché par les agents varois ? Il semble alors judicieux d'exclure ces commerces de poissons car l'origine du poisson peut être ailleurs et en dehors de l'aire toulonnaise. On peut constater également, par exemple, que dans le Centre de la France nous avons des poissonneries. D'où la décision d'exclusion et de non prise en compte de ces commerces de poissons dans l'économie maritime du Var.

Enfin, il aurait été aussi intéressant de voir s'il était possible de réaliser une typologie sectorielle avec une distinction des établissements qui opèrent dans les services, par exemple.

## **2. Comparaison avec la structure de l'économie maritime du pays de Lorient**

Il semble que l'Audélor (2010) ait opéré de la même façon, c'est-à-dire en constituant des secteurs pour le regroupement des entreprises. Sur ce territoire, il y a 6 pôles qui sont :

- pêche et produits de la mer, similaire au regroupement d'activités réalisé sur le Var
- construction navale, qui regroupe les activités de conception et de construction de navires civils et militaires
- industrie nautique, regroupant les activités de fabrication de bateaux de plaisance
- tourisme littoral, comprenant les activités de loisirs et de tourisme découlant de la proximité avec le littoral, c'est-à-dire, tous les centres nautiques, hôtels, restaurants, ...
- défense-Marine nationale
- ports de Commerce et services transversaux, composé des activités telles que assurance, formation, administration, ...

Sur le Pays de Lorient, il y a eu l'adoption d'une structure par secteur, mais celle-ci n'a pas été réalisée ni prise en compte de la même manière. Par exemple, ils ont inclus tout ce qui est tourisme littoral en plus des loisirs, chose que sur le territoire varois, la décision a été de traiter, bien dans son détail, plus tard, l'ensemble du tourisme lié au littoral. Ensuite, ils ont distingué construction navale et industrie nautique, tandis qu'il a été retenu sur le Var de regrouper les deux au sein du pôle industrie.

Ceci, n'est donc qu'un choix opéré par chacun et surtout en fonction des caractéristiques qui définissent chaque territoire.

Enfin, un constat important a été fait pour le Pays de Lorient. Il s'agit du fait que les emplois maritimes sont surtout situés à terre. Cela s'observe notamment dans le domaine de la construction navale et/ou de l'industrie nautique. Ce constat peut alors être fait, également, sur le territoire du Var. En effet, beaucoup d'entreprises du domaine de l'industrie sont des emplois terrestres.

### 3. Schéma de répartition par pôles d'activités en termes de nombre d'entreprises

L'établissement de pôles d'activité différenciés a été réalisé sur le département du Var. Pour chaque pôle, sont référencées des entreprises ayant des codes NAF différents. Pour se faire il a été nécessaire, pour certaines entreprises, d'entreprendre des recherches sur leur véritable vocation et savoir-faire, pour les référencer dans les pôles appropriés. Certaines entreprises n'ont pas nécessité ce travail, comme les entreprises qui ont comme code d'activité « Pêche en mer » ou encore « Aquaculture en mer », car d'avance elles figurent dans le pôle Pêche et produits de la mer. Puis certaines entreprises ayant pour code NAF « Réparation et maintenance navale » figurent d'emblée dans le secteur Industrie, mais d'autres figurent, elles, dans le pôle Activités portuaires. L'explication déjà énoncée auparavant, est qu'au cours de sa vie, une entreprise peut changer d'activité ou encore se diversifier.

Tout le travail d'analyse et de recherche entrepris a permis de déterminer les entreprises du secteur marchand. Il faudra donc bien entendu, par la suite, y incorporer le poids du secteur non marchand.

Nous avons donc :

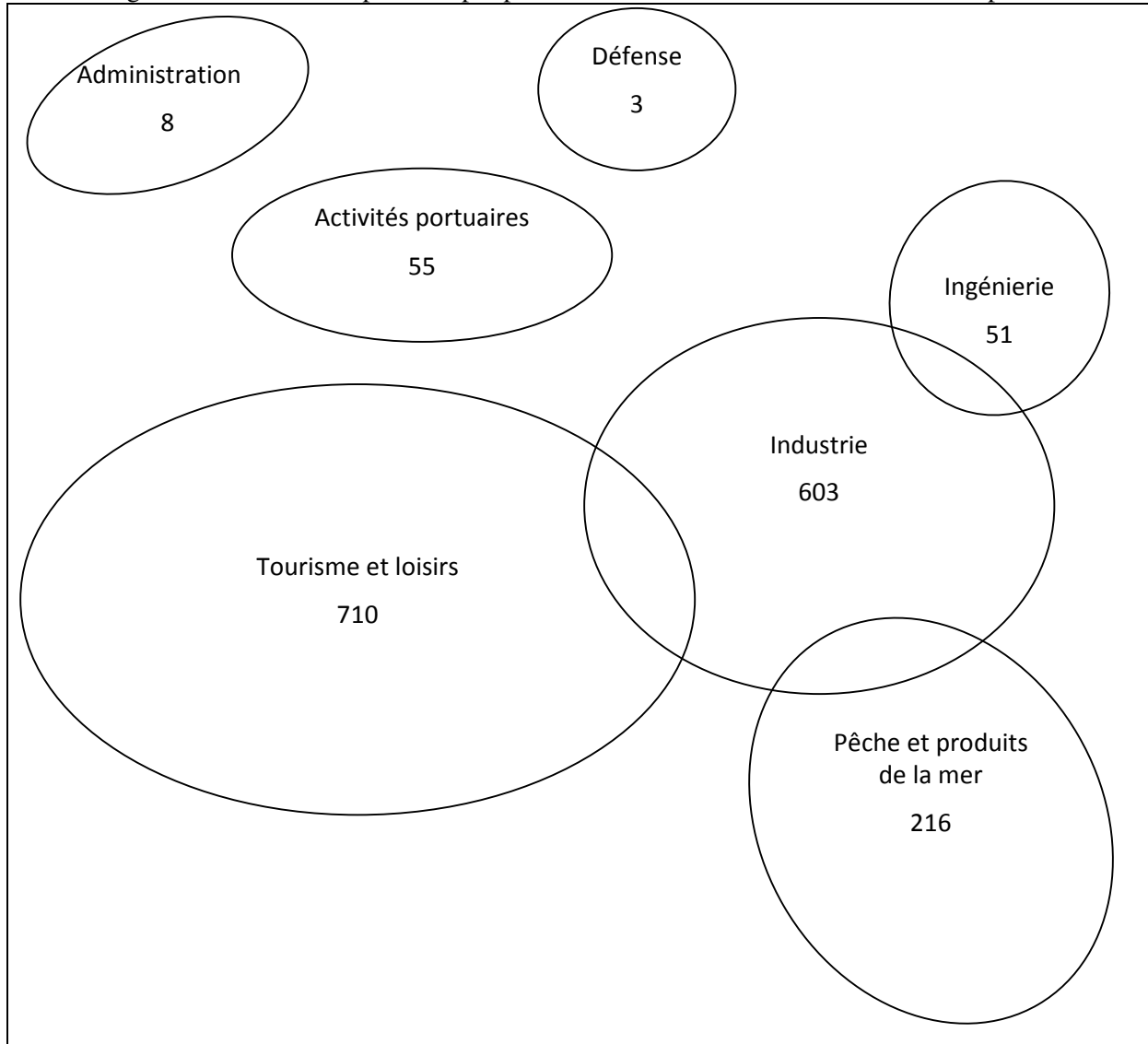
- 3 établissements dans le pôle Défense
- 216 établissements dans le pôle Pêche et produits de la mer
- 710 établissements dans le pôle Tourisme et loisirs
- 51 établissements dans le pôle Ingénierie
- 603 établissements dans le pôle Industrie
- 55 établissements dans le pôle Activités portuaires
- 8 établissements dans le pôle Administration.

On peut, ensuite, ajouter que le schéma de répartition suivant n'est qu'une représentation de ces pôles uniquement en termes de nombre d'entreprises. Ainsi, en prenant en compte le chiffre d'affaires et l'emploi, ce qui sera fait par la suite, cette représentation peut être changée. C'est pourquoi cette figure 1 ne représente qu'une partie de la réalité. C'est un préalable pour l'analyse économique et financière. Il sera alors plus facile, dès que les données financières nécessaires seront disponibles, de pouvoir analyser concrètement le poids économique du domaine maritime varois.

A la suite de ce schéma (figure 1), on constate qu'il y a certaines intersections entre différents pôles. Une première intersection figure entre Ingénierie et Industrie. En fait, se trouve à cette intersection, des entreprises qui travaillent pour ces deux pôles. C'est le cas d'entreprises qui font de la conception et de la construction. Ensuite, une deuxième intersection se situe entre Industrie et Tourisme et loisirs, il s'agit d'entreprises qui font de la construction et fabrication de bateaux de plaisance ou encore d'autres matériels de loisirs. Enfin, notre troisième intersection détermine la construction de bateaux de pêche, c'est pourquoi elle se situe à la croisée du pôle Pêche et produits de la mer et du pôle Industrie.



Figure 1 : Schéma de répartition par pôle d'activités en termes de nombre d'entreprises



Sources : AU[dat] (Marc Esponda et Marion Bagnis) et Clémence Varachaud

On peut constater que l'Audélor (2010) a réalisé aussi un schéma représentatif de l'économie maritime sur le Pays de Lorient, à la différence qu'il référence les emplois salariés maritimes pour chaque pôle d'activités. L'Audélor (2010) fait aussi le constat qu'il existe des points d'intersection entre les différents pôles et elle emploie même la notion de points de convergence porteurs de synergie et contribuant à la dynamique locale. Sur le Pays de Lorient, il y a 3 points de convergence. Le premier est entre Produits de la mer et Construction navale pour représenter les établissements réparant des bateaux de pêche. Ensuite le deuxième point de convergence se situe à la croisée du pôle Construction navale et Industrie nautique pour faire figurer tous les établissements dans le domaine des bureaux d'étude, d'ingénierie, d'électronique marine et de dessinateurs. Enfin, le dernier point d'intersection se trouve entre Industrie nautique et Tourisme littoral. En effet, l'industrie nautique locale vit de l'activité des ports de plaisance.

Au travers des comparaisons entre ces deux études, on constate des similitudes dans la démarche de chaque étude.

Voyons maintenant les différents chiffres qui ressortent de l'étude maritime varoise en termes d'entreprise.

## B. Chiffres clés du territoire du Var

Après avoir posé les bases de l'analyse et les premiers résultats en termes de nombre d'entreprises, quelques premiers chiffres peuvent se dégager. Avant d'exposer les chiffres importants sur le territoire du Var, il faut expliquer/clarifier une notion. En effet, précédemment, il a été exposé que le traitement de l'analyse économique maritime varoise repose, ici, uniquement sur le nombre d'établissements car il n'y a pas de données précises sur les effectifs. Toutefois, dans la base de données SIRENE, il existe un élément nommé EFFETCENT, il s'agit des tranches d'effectif pour chaque entreprise. Cela donne un premier aperçu des effectifs sans toutefois être réellement précis.

Le tableau 6 suivant explique donc la signification de chaque catégorie.

Tableau 6 : Les tranches d'effectif

NN	- Unités non employeuses (pas de salarié au cours de l'année de référence et pas d'effectif au 31/12). Cette tranche peut contenir quelques effectifs inconnus
0	- 0 salarié (n'ayant pas d'effectif au 31/12 mais ayant employé des salariés au cours de l'année de référence)
1	- 1 à 2 salariés
3	- 3 à 5 salariés
6	- 6 à 9 salariés
10	- 10 à 19 salariés
20	- 20 à 49 salariés
50	- 50 à 99 salariés
100	- 100 à 199 salariés
200	- 200 à 299 salariés
.../...	- de 100 en 100 jusqu'à 999 999 salariés

Source : SIRENE

Par exemple, la catégorie 50 correspond à la tranche d'effectif de 50 à 99 salariés, d'après le tableau 6.

### 1. Analyse par SCoTs

Tableau 7 : Effectifs par SCoT

Nombre d'établissement SCOTS	Effectif											Total général	Poids dans l'économie maritime	Nombre total d'entreprises varoises, tout domaine confondu	Poids des entreprises maritimes dans le total des entreprises varoises	
	0	1	3	6	10	20	50	100	700	1100	NN					
0				1									1	0%	2874	0%
SCOT Canton de Fayence	10	2											2	1%	3151	0%
SCOT Cantons de Grimaud et de St-Tropez	212	62	26	13	9	5		1					39	22%	11960	3%
SCOT Coeur du Var	12	1	2										3	1%	4195	0%
SCOT Draguignan	12	4	1										3	1%	10219	0%
SCoT Pays Aubagne et Etoile	1												1	0%	341	0%
SCOT Provence Méditerranée	607	162	63	47	21	13	3	1	1	1	72		991	60%	57370	2%
SCOT Provence verte	10	2		1									3	1%	10962	0%
SCOT Var Est	130	43	13	4	7								21	13%	14443	2%
<b>Total général</b>	<b>994</b>	<b>276</b>	<b>105</b>	<b>66</b>	<b>37</b>	<b>18</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>143</b>		<b>1646</b>	<b>100%</b>	<b>115887</b>	<b>1%</b>

Source : SIRENE

Le Var est décomposé en SCoTs. Dans le tableau 7, figurent ces SCoTs-ci. Un premier constat est à noter : la colonne « Poids dans l'économie maritime » représente des pourcentages de répartition de l'activité économique maritime varoise. Ce sont des entiers et

non des décimaux. De ce fait, si on additionne tous ces pourcentages tels quels on trouve 99% et non 100%. Cela vient de la non prise en compte de décimaux car ces nombres ont été arrondis à l'unité. Toutefois, ces pourcentages ont été trouvés en divisant les nombres figurant dans la colonne « Total général » par le nombre total d'entreprises maritimes varoises, soit 1646.

A la vue de ce tableau 7, on constate que les entreprises maritimes sont situées principalement sur 3 SCoTs principaux. Il s'agit du SCoT Provence Méditerranée qui regroupe 991 établissements maritimes soit 60% du total des entreprises maritimes varoises. Ensuite, le SCoT Cantons de Grimaud et de St-Tropez détient 367 entreprises maritimes, soit 22% de l'activité économique maritime varoise. Enfin, le troisième SCoT est le SCoT Var Est qui réunit 218 entreprises maritimes soit 13% de l'activité maritime sur le département du Var.

A eux seuls, ils représentent 95% du total des entreprises maritimes. Ce sont donc les SCoTs qui auront le plus gros poids économique dans le domaine de l'activité liée à la mer.

Ensuite, la base SIRENE sur le territoire du Var, regroupe 115 887 entreprises tout domaine confondu. Mais les entreprises maritimes sur le Var ne sont qu'au nombre de 1646. De ce fait, celles-ci ne représentent que 1% du total des entreprises varoises, suite à la lecture du tableau 7. Ceci paraît très peu, mais il faut toutefois rappeler que ces chiffres sont en termes de nombre d'entreprises. D'après ce que l'on sait au niveau national, le domaine maritime a un gros poids en termes de chiffre d'affaires et d'emplois. Ce qui voudrait dire qu'un grand chiffre d'affaire et un grand nombre d'emplois sont regroupés entre un petit nombre d'entreprises. Les entreprises maritimes situées sur le SCoT Cantons de Grimaud et de St-Tropez représentent seulement 3% du tissu productif total de ce SCoT.

Toujours d'après le tableau 7, au regard des effectifs, on peut enfin faire plusieurs constats. Tout d'abord, on s'aperçoit que le SCoT Provence Méditerranée regroupe le plus grand nombre d'entreprises qui ont 0 salarié (soit 607 établissements) c'est-à-dire n'ayant pas d'effectif au 31/12 mais qui ont tout de même employé au cours de l'année de référence. Ensuite, le SCoT Cantons de Grimaud et de St-Tropez réunit 5 établissements ayant entre 20 à 49 salariés, tandis que le SCoT Provence Méditerranée en regroupe 13. Enfin, le SCoT Provence Méditerranée est le seul SCoT à avoir une entreprise ayant entre 700 et 799 salariés et une autre entreprise entre 1100 et 1199 salariés.

Pour poursuivre l'analyse par SCoT, un tableau 8 va être utilisé qui répertorie le nombre d'établissements par commune. Après lecture de ce tableau 8, il en ressort que 6 communes regroupent à elles seules 44% de l'activité économique maritime varoise. Grimaud possède 102 entreprises maritimes, soit 6% du total des entreprises maritimes sur le territoire varois, alors même que celles-ci ne représentent que 7% du tissu total d'entreprises situées sur Grimaud, tout domaine d'activité économique confondu. Fréjus et Saint-Raphaël regroupent chacun 85 établissements, soit 5% des entreprises maritimes varoises, alors même que celles-ci ne représentent que 1% du tissu productif total pour Fréjus et 2% pour Saint-Raphaël. Ensuite, Toulon et La Seyne-sur-Mer représentent, chacune, 7% du nombre total d'entreprises maritimes varoises. Enfin, Hyères est la commune qui contribue le plus à l'activité économique maritime varoise, en termes de nombre d'entreprises. Elle regroupe 238 entreprises maritimes, soit 14% du tissu productif maritime varois.

On peut ajouter enfin, que les entreprises maritimes de Saint-Mandrier pèsent pour 13% du total du nombre d'entreprises, alors que ces dernières ne représentent que 3% du total des entreprises maritimes varoises.

Un tableau 9 peut être exposé, portant sur les établissements varois de 20 salariés ou plus, pour achever notre analyse par SCoT. On observe que seuls le SCoT Cantons de Grimaud et de St-Tropez ainsi que le SCoT Provence Méditerranée comportent des établissements de 20 salariés et/ou plus. On peut constater que 6 de ces 25 entreprises correspondent au code d'activité « Réparation et maintenance navale ». Parmi ces 6 établissements, 2 se trouvent à Saint-Mandrier, 2 à Sanary-sur-Mer, 1 à Cogolin et 1 à Grimaud.

Il a été dit, auparavant, que, le SCoT Provence Méditerranée est le seul SCoT à avoir une entreprise ayant entre 700 et 799 salariés et une autre entreprise entre 1100 et 1199 salariés. Ces 2 établissements sont réunis sur la commune de Toulon et correspondent tous les deux au code d'activité ayant pour intitulé « Construction de navires et de structures flottantes ». Enfin, 2 établissements compris aussi dans le code d'activité précédent, ayant entre 100 et 199 salariés sont situés à St-Tropez et à La Garde.

Tableau 8 : Nombre d'établissements par commune

SCoTS	COMMUNES	Nombre d'établissements maritimes	Poids dans l'économie maritime	Nombre total d'entreprises varoises, tout domaine confondu	Poids des entreprises maritimes dans le total des entreprises varoises
0	SALERNES	1	0%	562	0%
SCOT Canton de Fayence	CALLIAN	3	0%	479	1%
	FAYENCE	2	0%	647	0%
	MONS	1	0%	104	1%
	MONTAUROUX	6	0%	796	1%
	TOURRETTES	2	0%	501	0%
SCOT Cantons de Grimaud et de St-Tropez	CAVALAIRE SUR MER	43	3%	1076	4%
	COGOLIN	63	4%	1641	4%
	GASSIN	6	0%	681	1%
	<b>GRIMAUD</b>	<b>102</b>	<b>6%</b>	<b>1457</b>	<b>7%</b>
SCOT Coeur du Var	LA CROIX VALMER	9	1%	598	2%
	LA GARDE FREINET	5	0%	359	1%
	LA MOLE	7	0%	157	4%
	LE PLAN-DE-LA-TOUR	5	0%	515	1%
	RAMATUELLE	11	1%	698	2%
	SAINT TROPEZ	63	4%	2126	3%
	SAINTE MAXIME	53	3%	2547	2%
	CARNOULES	2	0%	280	1%
	FLASSANS SUR ISSOLE	1	0%	378	0%
	GONFARON	1	0%	453	0%
	LE CANNET DES MAURES	2	0%	523	0%
	LE LUC	3	0%	923	0%
	LE THORONET	1	0%	270	0%
SCOT Draguignan	PIGNANS	6	0%	315	2%
	PUGET VILLE	2	0%	442	0%
	CALLAS	1	0%	214	0%
	CLAVIERS	1	0%	70	1%
	DRAGUIGNAN	10	1%	3899	0%
	LE MUY	2	0%	1048	0%
	LES ARCS	1	0%	809	0%
	LORGUES	1	0%	974	0%
	TARADEAU	1	0%	185	1%
	TRANS EN PROVENCE	1	0%	550	0%
	VIDAUBAN	2	0%	1006	0%
SCoT Pays Aubagne et Etoile	SAINT ZACHARIE	1	0%	341	0%
SCOT Provence Méditerranée	BANDOL	64	4%	1484	4%
	BORMES LES MIMOSAS	51	3%	1158	4%
	CARQUEIRANNE	33	2%	1024	3%
	COLLOBRIERES	1	0%	258	0%
	CUERS	2	0%	1141	0%
	EVENOS	2	0%	224	1%
	<b>HYERES</b>	<b>238</b>	<b>14%</b>	<b>6559</b>	<b>4%</b>
	LA CADIERE D'AZUR	7	0%	644	1%
	LA CRAU	17	1%	1540	1%
	LA FARLEDE	9	1%	975	1%
LA GARDE	21	1%	2556	1%	
LA LONDE LES MAURES	38	2%	1205	3%	
<b>LA SEYNE SUR MER</b>	<b>113</b>	<b>7%</b>	<b>5301</b>	<b>2%</b>	
SCOT Provence verte	LA VALETTE DU VAR	6	0%	2225	0%
	LE BEAUSSET	8	0%	994	1%
	LE LAVANDOU	51	3%	1317	4%
	LE PRADET	16	1%	997	2%
	OLLIOULES	13	1%	1627	1%
	PIERREFEU DU VAR	1	0%	552	0%
	SAINT CYR SUR MER	21	1%	1444	1%
	SAINT MANDRIER SUR MER	52	3%	411	13%
	SANARY SUR MER	41	2%	2238	2%
	SIGNES	2	0%	410	0%
	SIX FOURS LES PLAGES	56	3%	3513	2%
	SOLLIES TOUCAS	4	0%	361	1%
	SOLLIES VILLE	3	0%	200	2%
	<b>TOULON</b>	<b>121</b>	<b>7%</b>	<b>14763</b>	<b>1%</b>
	BRIGNOLES	2	0%	2156	0%
	BRUE AURIAC	1	0%	115	1%
	CORRENS	1	0%	139	1%
	ENTRECASTEAUX	1	0%	157	1%
	FORCALQUEIRET	2	0%	202	1%
	FOX AMPHOUX	1	0%	93	1%
LA CELLE	1	0%	147	1%	
LE VAL	1	0%	340	0%	
MONTFORT SUR ARGENS	1	0%	168	1%	
MONTMEYAN	1	0%	72	1%	
PONTEVES	1	0%	92	1%	
SAINTE MARTIN	1	0%	23	4%	
TOURVES	1	0%	466	0%	
VINS SUR CARAMY	1	0%	52	2%	
SCOT Var Est	BAGNOLS EN FORET	5	0%	234	2%
SCOT Var Est	<b>FREJUS</b>	<b>85</b>	<b>5%</b>	<b>6196</b>	<b>1%</b>
	LES ADRETS DE L'ESTEREL	3	0%	272	1%
	PUGET SUR ARGENS	14	1%	1142	1%
	ROQUEBRUNE SUR ARGENS	26	2%	1860	1%
	<b>SAINT RAPHAEL</b>	<b>85</b>	<b>5%</b>	<b>4739</b>	<b>2%</b>
<b>Total général</b>		<b>1646</b>	<b>100%</b>	<b>115887</b>	<b>1%</b>

Source : SIRENE

Tableau 9 : Etablissements maritimes de 20 salariés ou plus sur le département du Var

Nombre d'établissements	COMMUNE	INTITULE NAF	EFFECTIF					Total général
			20	50	100	700	1100	
SCOT Cantons de Grimaud et de St-Tropez	COGOLIN	Autres activités récréatives et de loisirs	1					1
		Réparation et maintenance navale	1					1
	GRIMAUD	Construction d'ouvrages maritimes et fluviaux	1					1
		Réparation et maintenance navale	1					1
	SAINT TROPEZ	Construction de navires et de structures flottantes			1			1
		Services auxiliaires des transports par eau	1					1
SCOT Provence Méditerranée	HYERES	Commerce de détail d'articles de sport en magasin spécialisé	1					1
	LA FARLEDE	Construction de bateaux de plaisance	1					1
	LA GARDE	Commerce de gros (commerce interentreprises) d'autres biens domestiques	1					1
		Construction de navires et de structures flottantes			1			1
	LA SEYNE SUR MER	Construction de réseaux électriques et de télécommunications		1				1
		Fabrication de structures métalliques et de parties de structures	1					1
		Fabrication d'équipements de communication	1					1
		Réparation d'ouvrages en métaux	1	1				2
		Services auxiliaires des transports par eau	1					1
		Transports maritimes et côtiers de fret	1					1
	OLLIOULES	Commerce de détail d'articles de sport en magasin spécialisé	1					1
	SAINT MANDRIER SUR MER	Enseignement secondaire général		1				1
		Réparation et maintenance navale	2					2
	SANARY SUR MER	Réparation et maintenance navale	2					2
	TOULON	Construction de navires et de structures flottantes				1	1	2
<b>Total général</b>			<b>18</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>25</b>

Source : SIRENE

## 2. Analyse par catégorie NAF

Quand on lit le tableau 10 correspondant au nombre d'établissements selon la catégorie NAF, plusieurs constats apparaissent.

Tout d'abord, seulement 3 catégories NAF comprennent 50% de l'activité économique maritime varoise. Il s'agit des entreprises répertoriées dans la catégorie « Commerce de détail d'articles de sport en magasin spécialisé » qui représentent 11% du total des entreprises maritimes varoises. Ensuite, la catégorie « Réparation et maintenance navale » détient 28% des entreprises maritimes varoises. Enfin, la troisième catégorie est la catégorie « Pêche en mer » qui détient, elle, 11% des entreprises maritimes varoises. Ainsi, la moitié des entreprises maritimes varoises sont répertoriées dans seulement 3 catégories d'activité différentes.

Un deuxième constat peut être mis en évidence. Pour les 15 catégories NAF suivantes, la totalité des entreprises répertoriées sont des entreprises maritimes :

- Pêche en mer
- Aquaculture en mer
- Production de sel
- Transformation et conservation de poissons, de crustacés et de mollusques
- Fabrication d'équipements d'aide à la navigation
- Fabrication de moteurs et turbines, à l'exception des moteurs d'avions et de véhicules
- Construction de navires et de structures flottantes
- Construction de bateaux de plaisance
- Réparation et maintenance navale
- Construction d'ouvrages maritimes et fluviaux
- Transports maritimes et côtiers de passagers
- Transports maritimes et côtiers de fret
- Transport fluviaux de fret
- Manutention portuaire
- Défense

Mais à la lecture de ces différentes catégories, cela paraît logique que la totalité des entreprises présentes dans ces catégories soient en référence au domaine de la mer.

Tableau 10 : Nombre d'établissements par catégorie NAF

Code NAF	Intitulé NAF	Nbr d'ets	Poids dans l'économie maritime	Nombre total d'entreprises varoises, tout domaine confondu	Poids des entreprises maritimes dans le total des entreprises varoises
0311Z	Pêche en mer	173	11%	173	100%
0321Z	Aquaculture en mer	33	2%	33	100%
0322Z	Aquaculture en eau douce	1	0%	13	8%
0893Z	Production de sel	1	0%	1	100%
1020Z	Transformation et conservation de poisson, de crustacés et de mollusques	1	0%	1	100%
1392Z	Fabrication d'articles textiles, sauf habillement	13	1%	81	16%
2229A	Fabrication de pièces techniques à base de matières plastiques	2	0%	23	9%
2511Z	Fabrication de structures métalliques et de parties de structures	1	0%	59	2%
2562B	Mécanique industrielle	1	0%	54	2%
2599B	Fabrication d'autres articles métalliques	3	0%	19	16%
2612Z	Fabrication de cartes électroniques assemblées	1	0%	7	14%
2630Z	Fabrication d'équipements de communication	1	0%	9	11%
2651A	Fabrication d'équipements d'aide à la navigation	3	0%	3	100%
2740Z	Fabrication d'appareils d'éclairage électrique	1	0%	31	3%
2811Z	Fabrication de moteurs et turbines, à l'exception des moteurs d'avions et de véhicules	1	0%	1	100%
3011Z	Construction de navires et de structures flottantes	13	1%	13	100%
3012Z	Construction de bateaux de plaisance	44	3%	44	100%
3230Z	Fabrication d'articles de sport	3	0%	10	30%
3311Z	Réparation d'ouvrages en métaux	2	0%	24	8%
3314Z	Réparation d'équipements électriques	1	0%	27	4%
3315Z	Réparation et maintenance navale	467	28%	467	100%
3319Z	Réparation d'autres équipements	2	0%	19	11%
3320A	Installation de structures métalliques, chaudronnées et de tuyauterie	2	0%	69	3%
4120B	Construction d'autres bâtiments	1	0%	143	1%
4222Z	Construction de réseaux électriques et de télécommunications	1	0%	18	6%
4291Z	Construction d'ouvrages maritimes et fluviaux	23	1%	23	100%
4339Z	Autres travaux de finition	1	0%	655	0%
4399C	Travaux de maçonnerie générale et gros œuvre de bâtiment	1	0%	3960	0%
4399D	Autres travaux spécialisés de construction	3	0%	225	1%
4520A	Entretien et réparation de véhicules automobiles légers	3	0%	1180	0%
4531Z	Commerce de gros d'équipements automobiles	1	0%	49	2%
4540Z	Commerce et réparation de motocycles	1	0%	204	0%
4614Z	Intermédiaires du commerce en machines, équipements industriels, navires et avions	4	0%	22	18%
4618Z	Intermédiaires spécialisés dans le commerce d'autres produits spécifiques	7	0%	292	2%
4619B	Autres intermédiaires du commerce en produits divers	3	0%	1671	0%
4642Z	Commerce de gros (commerce interentreprises) d'habillement et de chaussures	3	0%	113	3%
4649Z	Commerce de gros (commerce interentreprises) d'autres biens domestiques	15	1%	205	7%
4651Z	Commerce de gros (commerce interentreprises) d'ordinateurs, d'équipements informatiques périphériques et de logiciels	1	0%	74	1%
4652Z	Commerce de gros (commerce interentreprises) de composants et d'équipements électroniques et de télécommunication	2	0%	50	4%
4669B	Commerce de gros (commerce interentreprises) de fournitures et équipements industriels divers	3	0%	125	2%
4669C	Commerce de gros (commerce interentreprises) de fournitures et équipements divers pour le commerce et les services	4	0%	115	3%
4690Z	Commerce de gros (commerce interentreprises) non spécialisé	4	0%	286	1%
4711B	Commerce d'alimentation générale	1	0%	507	0%
4719B	Autres commerces de détail en magasin non spécialisé	4	0%	157	3%
4743Z	Commerce de détail de matériels audio et vidéo en magasin spécialisé	1	0%	36	3%
4752A	Commerce de détail de quincaillerie, peintures et verres en petites surfaces (moins de 400 m2)	1	0%	241	0%
4761Z	Commerce de détail de livres en magasin spécialisé	1	0%	102	1%
4764Z	Commerce de détail d'articles de sport en magasin spécialisé	181	11%	484	37%
4771Z	Commerce de détail d'habillement en magasin spécialisé	2	0%	2089	0%
4778B	Commerces de détail de charbons et combustibles	2	0%	65	3%
4778C	Autres commerces de détail spécialisés divers	8	0%	1500	1%
4779Z	Commerce de détail de biens d'occasion en magasin	1	0%	319	0%
4941A	Transports routiers de fret interurbains	1	0%	154	1%
5010Z	Transports maritimes et côtiers de passagers	50	3%	50	100%
5020Z	Transports maritimes et côtiers de fret	5	0%	5	100%
5040Z	Transports fluviaux de fret	1	0%	1	100%
5210B	Entreposage et stockage non frigorifique	1	0%	52	2%
5221Z	Services auxiliaires des transports terrestres	1	0%	93	1%
5222Z	Services auxiliaires des transports par eau	31	2%	32	97%
5224A	Manutention portuaire	1	0%	1	100%
5224B	Manutention non portuaire	1	0%	11	9%
5229A	Messagerie, fret express	1	0%	35	3%
5229B	Affrètement et organisation des transports	3	0%	24	13%
6202A	Conseil en systèmes et logiciels informatiques	2	0%	396	1%
6420Z	Activités des sociétés holding	4	0%	988	0%
6619A	Supports juridiques de gestion de patrimoine mobilier	1	0%	270	0%
6621Z	Évaluation des risques et dommages	1	0%	36	3%

6622Z	Activités des agents et courtiers d'assurances	4	0%	727	1%
6820B	Location de terrains et d'autres biens immobiliers	3	0%	705	0%
7010Z	Activités des sièges sociaux	11	1%	858	1%
7022Z	Conseil pour les affaires et autres conseils de gestion	5	0%	1999	0%
7112B	Ingénierie, études techniques	23	1%	937	2%
7120B	Analyses, essais et inspections techniques	1	0%	158	1%
7219Z	Recherche-développement en autres sciences physiques et naturelles	2	0%	56	4%
7312Z	Régie publicitaire de médias	1	0%	107	1%
7420Z	Activités photographiques	1	0%	330	0%
7490B	Activités spécialisées, scientifiques et techniques diverses	8	0%	347	2%
7721Z	Location et location-bail d'articles de loisirs et de sport	67	4%	159	42%
7729Z	Location et location-bail d'autres biens personnels et domestiques	37	2%	188	20%
7734Z	Location et location-bail de matériels de transport par eau	48	3%	49	98%
7739Z	Location et location-bail d'autres machines, équipements et biens matériels n.c.a.	1	0%	90	1%
7830Z	Autre mise à disposition de ressources humaines	1	0%	38	3%
7911Z	Activités des agences de voyage	2	0%	179	1%
8129B	Autres activités de nettoyage n.c.a.	2	0%	183	1%
8211Z	Services administratifs combinés de bureau	1	0%	133	1%
8299Z	Autres activités de soutien aux entreprises n.c.a.	6	0%	515	1%
<b>8422Z</b>	<b>Défense</b>	<b>1</b>	<b>0%</b>	<b>1</b>	<b>100%</b>
8531Z	Enseignement secondaire général	1	0%	116	1%
8551Z	Enseignement de disciplines sportives et d'activités de loisirs	43	3%	830	5%
8553Z	Enseignement de la conduite	27	2%	284	10%
8559A	Formation continue d'adultes	1	0%	879	0%
8559B	Autres enseignements	3	0%	485	1%
8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	1	0%	633	0%
9103Z	Gestion des sites et monuments historiques et des attractions touristiques similaires	2	0%	36	6%
9104Z	Gestion des jardins botaniques et zoologiques et des réserves naturelles	1	0%	12	8%
9311Z	Gestion d'installations sportives	7	0%	164	4%
9312Z	Activités de clubs de sports	132	8%	1744	8%
9319Z	Autres activités liées au sport	6	0%	147	4%
9329Z	Autres activités récréatives et de loisirs	22	1%	597	4%
9412Z	Activités des organisations professionnelles	1	0%	28	4%
9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	16	1%	4991	0%
9601B	Blanchisserie-teinturerie de détail	1	0%	277	0%
<b>Total général</b>		<b>1646</b>	<b>100%</b>	<b>115887</b>	<b>1%</b>

Source : SIRENE

### 3. Analyse par secteur d'activité

Tableau 11 : Nombre d'établissements et effectif par pôle d'activité

Nombre d'établissements	Effectif											Total général	Poids dans l'économie maritime
	0	1	3	6	10	20	50	100	700	1100	NN		
Activités portuaires	19	10	2	5	4	7					8	55	3%
Administration	4	1			1						2	8	0%
Défense	1			1			1					3	0%
Industrie	345	98	48	30	15	10	2	2	1	1	51	603	37%
Ingénierie	27	9	3	2	6						4	51	3%
Pêche et produits de la mer	189	9	1	2	1						14	216	13%
Tourisme et loisirs	409	149	51	26	10	1					64	710	43%
<b>Total général</b>	<b>994</b>	<b>276</b>	<b>105</b>	<b>66</b>	<b>37</b>	<b>18</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>143</b>	<b>1646</b>	<b>100%</b>

Source : SIRENE

Cette fois-ci l'analyse porte sur les pôles d'activité exposés auparavant. On retrouve les 7 pôles d'activité avec le total des entreprises comprises dans chacun de ces secteurs, dans ce tableau 11.

Une première chose à noter, est que l'on trouve, une fois de plus, les deux établissements qui ont les plus gros effectifs. Ils se situent, comme il a été dit précédemment, dans le SCoT Provence Méditerranée et plus précisément à Toulon, de plus, ils figurent dans la catégorie « Construction de navires et de structures flottantes ».

On peut désormais ajouter que ces entreprises sont référencées dans le pôle d'activité Industrie. Rappelons, que le nombre d'établissements exposés dans l'étude représente le



secteur marchand. De ce fait, un certain nombre d'établissements n'y figurent pas, c'est notamment le cas de toute forme d'intervention de l'Etat.

Prenons le cas du pôle Défense : dans ce secteur, ainsi que dans le secteur Administration, à la fin de l'étude complète, le nombre d'établissements sera beaucoup plus important. En effet, ceci a été mis en relief par Bagnis et al. (2011). Ainsi, Toulon est un espace stratégique de la Marine nationale. Par ailleurs, Toulon constitue le port militaire principal de la Marine avec environ 3400 entrées et sorties de bateaux militaires français en 2009. Ensuite, d'après un tableau des effectifs présenté dans cette étude, on peut comptabiliser 25474 effectifs de la Défense dans l'Aire toulonnaise. De plus, le premier département militaire français se trouve être le Var. On peut ainsi considérer que le ministère de la Défense est l'employeur principal dans le Var et notamment dans le SCoT Provence Méditerranée. On peut aussi ajouter que l'étude du Ministère de la Défense (2012) témoigne de l'importance du secteur de la Défense au niveau national, et non au niveau régional. Cette étude distingue alors les entreprises de la Défense, à proprement parlé, et celles qui fournissent des biens et services que la communauté de la Défense utilise. Il aurait été alors intéressant d'avoir des données régionalisées.

Afin de poursuivre l'analyse par secteur d'activité, on remarque que le pôle Tourisme et loisirs détient 43% des entreprises maritimes dans le Var, le pôle Pêche et produits de la mer en regroupe 13% et le secteur Industrie 37%. Ainsi, 93% du nombre total d'entreprises maritimes varoises sont retenues dans 3 pôles d'activités sur les 7 exposés. Rappelons encore une fois, qu'il ne s'agit que du nombre d'établissements et surtout qu'il s'agit uniquement des établissements référencés dans la base de données SIRENE, donc ce sont uniquement des entreprises du secteur marchand.

Enfin, pour parler de Tourisme et loisirs, c'est le pôle qui regroupe le plus d'établissements. Dans ce pôle, figurent également les activités de croisières. Colleoni et Mezger (2010) constatent que Toulon est un des acteurs principaux dans les croisières. Toulon possède dix compagnies, dont deux principales, 17 paquebots, 110 escales et 251 000 passagers en transit. Toulon enregistre alors une réussite économique. En effet, les retombées étaient de 3 millions d'euros environ, en 2007, et elles devraient être de près de 14 millions en 2010. On peut donc dire que la ville de Toulon possède de réels atouts pour séduire les croisiéristes et les convaincre de descendre du bateau.

La Chambre de Commerce et d'Industrie du Var (2011a) opère le même constat d'attractivité du port de Toulon. En effet, en 2010, le port de Toulon a enregistré une hausse de 43% du nombre d'escales, passant de 937 en 2009 à 1337 en 2010. Il a donc connu une des plus fortes progressions et croissances parmi les ports maritimes français. De plus, il est prévu qu'une nouvelle gare maritime soit créée sur l'ancien môle d'armement de la Seyne-sur-Mer fin 2013, pour accueillir des bateaux de croisières. En attendant, une gare provisoire sera opérationnelle en avril 2012 (Toulon.La Seyne-sur-Mer.CCIV : Une nouvelle gare maritime pour fin 2013, 2012). En outre, le port de Toulon devient un acteur important en Méditerranée pour la destination vers la Corse, du point de vue du trafic de passagers ou encore du fret roulier.

Le Var, avec ses 42 kilomètres de côte ouverte sur la mer, est, de ce fait, principalement tourné vers la grande bleue. Ce département est avant tout une destination nautique à ne pas laisser de côté, de par le charme et la qualité de ses paysages et fonds marins. C'est donc ce qui est énoncé par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var (2011b), qui expose clairement que le Var possède de réels atouts géographiques, touristiques et portuaires. Le

chiffre de 8400 passagers qui partent en croisières en 2012 est à retenir pour montrer l'importance du potentiel de Toulon au niveau des croisières<sup>8</sup>. Ceci appuie davantage la place nouvelle de Toulon dans le monde de la croisière, grâce notamment à la décision du deuxième opérateur mondial dans le monde de la croisière, la Royal Caribbean Cruise Lines, de faire de la ville de Toulon, un des acteurs pour ses croisières en Méditerranée.

Dans l'étude sur l'économie maritime du Var, le choix de laisser de côté tout ce qui était lié au tourisme littoral a été opéré, c'est-à-dire, tous les bords de plages, les restaurants, les hôtels, etc... pour les étudier isolément dans une étude complémentaire, afin de mettre en évidence le rayonnement du Var en terme d'économie maritime associée à l'économie littorale. Colleoni et Mezger (2010) estime que cette économie littorale est un véritable atout des communes littorales car cela leur confère une image de lieux de modernité, de créativité et de concentré d'offres et de décisions.

Le Var a donc de forts atouts touristiques notamment, grâce à une diversité de sites touristiques et d'un important patrimoine culturel mais aussi un fort potentiel en termes de possibilités et d'opportunités d'excursions (Chambre de Commerce et d'Industrie du Var, 2011a). Enfin, le port de Toulon, situé en centre-ville est un véritable atout, car il y a une accessibilité aux commerces à pied en quelques minutes, ce qui représente une situation unique dans la région Provence Alpes Côte d'Azur.

L'étude du tourisme dans le cadre de l'économie maritime varoise est très importante : « L'Ifremer estime ainsi que le tourisme génère près de 50% de la valeur ajoutée de l'économie maritime métropolitaine (pêche, aquaculture, construction navale, transport maritime, marine nationale...). L'arrivée massive de population de passage génère une demande locale de biens et services, et anime le marché de l'emploi. La fréquentation touristique a un impact direct sur l'emploi salarié de ces territoires. » (Observatoire National de la Mer et du Littoral, 2004, p 14). Le tourisme littoral apparaît comme un élément fondamental du territoire varois. Ce constat a été également opéré à l'échelle nationale pour le territoire français.

## CONCLUSION

---

<sup>8</sup> « Croisières 8400 passagers embarquent à Toulon en 2012 », *Métropole n°153*

L'économie maritime est une composante économique fondamentale pour l'économie globale française, qui regroupe diverses catégories d'activités. Comme on a pu le voir, le domaine maritime compte près de 500 000 emplois et une production d'environ 50 milliards d'euros. Les activités générant le plus d'emplois et de valeur ajoutée, hors tourisme, sont la catégorie des produits de la mer, la construction navale et les activités portuaires. Ce sont donc des secteurs dans lesquels il est impératif d'investir beaucoup d'efforts afin de contribuer à la croissance économique.

De plus, en France, chaque territoire, pourvu d'un potentiel maritime, est spécifique. En effet, la façade méditerranéenne est davantage marquée par le transport maritime ou encore la production de sel, tandis que la façade atlantique a un fort avantage dans la pêche, l'aquaculture ou encore dans la construction de bateaux de plaisance. La France est donc bien un territoire hétérogène, à ce niveau-là.

Néanmoins, la France occupe une bonne place dans le domaine maritime avec, par exemple, le 6<sup>ème</sup> rang mondial pour la filière de la construction et réparation navales ou encore la place de leader mondial dans le secteur de l'offshore pétrolier. De ce fait, on peut conclure que la mer est un facteur de croissance pour la planète, en créant emplois, valeur ajoutée et richesse, à travers les activités qui tirent profit de cette dernière. De nombreux enjeux sont à considérer pour poursuivre le rayonnement de la composante économique maritime, en passant par des préoccupations liées à la pêche, le transport maritime, la formation maritime ou encore la protection de l'environnement. De plus, à l'heure des débats politiques sur le développement des énergies renouvelables, le secteur maritime est alors au cœur de la politique française, d'où l'intérêt d'étudier l'économie maritime.

Toutefois, on se rend vite compte que l'étude et la mesure de l'économie maritime n'est pas si simple que cela, notamment en raison de la classification des activités et des établissements. Cela se voit à travers la prise en compte de l'économie maritime à l'échelle du département varois.

Le Var est un département largement tourné vers la mer et les activités liées à la mer, d'où l'intérêt de découvrir ce territoire. Il est essentiel de mettre en place et de construire une méthodologie pas à pas afin d'analyser les données et d'en dégager les principaux chiffres qui caractérisent le territoire varois, vu la complexité et la difficulté de la réalisation de ce travail. On peut alors identifier des pôles de regroupement de secteurs d'activités, comme cela a été fait sur le pays de Lorient, à la différence près que certains pôles sont différents en raison de spécificité de chaque territoire. Il en ressort, entre autre, pour le Var, que trois principaux SCoTs réunissent les établissements maritimes et trois catégories NAF regroupent à elles-seules 50% de l'activité économique maritime varoise.

Cependant, ce ne sont que des résultats théoriques, étant donné qu'ils sont exprimés en termes de nombre d'établissements. Il faudrait donc des résultats opérationnels du point de vue du chiffre d'affaires, de l'emploi et de la valeur ajoutée pour compléter ce travail d'analyse. Il aurait fallu des données encore plus récentes pour pouvoir rendre compte de l'évolution du domaine maritime.

En dernier lieu, il serait intéressant d'appuyer l'étude sur le tourisme, car ce dernier génère beaucoup d'emplois et de valeur ajoutée, ainsi que d'examiner et d'explorer l'économie littorale et les emplois induits par la mer.

## **BIBLIOGRAPHIE**

AMES P. (2010), « Il faut améliorer la coopération face aux menaces grandissantes », *Europolitique*,  
[<http://www.europolitique.info/dossiers/politique-maritime-int-gr-e/il-faut-am-liorer-la-coop-ration-face-aux-menaces-grandissantes-art272199-110.html>]

AUDELOR (2010), *Communication n°34-Les emplois maritimes du pays de Lorient : Evolution 2003-2010 et difficultés de recrutement*,  
[[http://www.audelor.com/uploads/tx\\_gsgestiondoc/communication34.pdf](http://www.audelor.com/uploads/tx_gsgestiondoc/communication34.pdf)]

BADAROU-SOULE I. (2010), « Tribune : L'économie maritime, une valeur ajoutée au développement national », *Nouvelles mutations*,  
[<http://www.nouvellesmutations.com/?p=4991>]

BAGNIS M., GARNIER X., MILLAU G. (2011), « L'impact économique de la Défense dans l'aire toulonnaise », *AU[dat]*,  
[<http://www.audat.org/pdf/productions/publications/11%20-%20def.pdf>]

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU VAR (2011a), *Activités maritimes de la CCIV : Toulon a la cote*,  
[[http://www.var.cci.fr/fr/site\\_entreprise/contenu/espace\\_presse/activite\\_maritime/activites\\_maritimes\\_dossier\\_de\\_presse](http://www.var.cci.fr/fr/site_entreprise/contenu/espace_presse/activite_maritime/activites_maritimes_dossier_de_presse)]

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU VAR (2011b), *Toulon : un port d'escale de croisière majeur en méditerranée*,  
[[http://www.var.cci.fr/site\\_entreprise/contenu/espace\\_presse/activite\\_maritime/toulon\\_un\\_port\\_d\\_escale\\_de\\_croisiere\\_majeur\\_en\\_mediterranee](http://www.var.cci.fr/site_entreprise/contenu/espace_presse/activite_maritime/toulon_un_port_d_escale_de_croisiere_majeur_en_mediterranee)]

CMF-LE CLUSTER MARITIME FRANÇAIS,  
[<http://www.cluster-maritime.fr>]

COLLEONI D. et MEZGER C. (2010), « Atelier 3 : Tourisme et métropoles littorales : Quelles cartes à jouer », *AU[dat]-Les ateliers métropolitains*,  
[[http://www.audat.org/pdf/productions/PM/atelier3\\_synthese.pdf](http://www.audat.org/pdf/productions/PM/atelier3_synthese.pdf)]

ECKSTEIN A. (2010a), « Concilier croissance économique et protection de l'environnement », *Europolitique*,  
[<http://www.europolitique.info/dossiers/politique-maritime-int-gr-e/concilier-croissance-conomique-et-protection-de-l-environnement-art272195-110.html>]

ECKSTEIN A. (2010b), « Le développement durable des mers repose sur un milieu marin sain », *Europolitique*,  
[<http://www.europolitique.info/dossiers/politique-maritime-int-gr-e/le-d-veloppement-durable-des-mers-repose-sur-un-milieu-marin-sain-art272185-110.html>]

ECKSTEIN A. (2010c), « Mieux partager l'espace maritime pour éviter les conflits d'intérêts », *Europolitique*,  
[<http://www.europolitique.info/dossiers/politique-maritime-int-gr-e/mieux-partager-l-espace-maritime-pour-viter-les-conflits-d-int-r-ts-art272202-110.html>]

ECONOMIE MARITIME : SITUATION ET PERSPECTIVES (2009), *Economie de la mer*,  
[<http://economiedelamer.com/uploads/contents/77167/File/29924/economiamaritimesituationetperspectives.pdf>]

JOURDAA F. (2012), « La mer, enjeu économique pour les candidats », *Ouest France Entreprises*,  
[<http://www.entreprises.ouest-france.fr/article/mer-enjeu-economique-pour-candidats-10-04-2012-51618>]

KALAYDJIAN R. (2010), *Données économiques maritimes françaises 2009*, Collection Matière à décider, Editions Quae

LENORMAND A. (2012), « Le Grenelle de la mer en vitesse de croisière », *Localtis.info*,  
[<http://www.localtis.info/cs/ContentServer?pagename=Localtis/LOCActu/ArticleActualite&cid=1250263462300>]

MAGUEUR C. (2009), « Brest. Les assises de le mer ouvrent aujourd'hui [Les chiffres] », *Le Télégramme.com*,  
[<http://www.letelegramme.com/ig/generales/economie/brest-les-assises-de-le-mer-ouvrent-aujourd-hui-les-chiffres-01-12-2009-678500.php>]

MAQUET P. et BURTIN J. (2012), « Les passagers clandestins sur les navires de marine marchande : de la gestion d'un événement à la production d'un risque », *L'Espace Politique*,  
[<http://espacepolitique.revues.org/index2279.html>]

MINISTERE DE L'ECONOMIE DES FINANCES ET DE L'INDUSTRIE (2012), *Eolien en mer : une nouvelle filière industrielle en France*,  
[<http://www.economie.gouv.fr/eolien-mer-nouvelle-filiere-industrielle-france>]

MINISTERE DE LA DEFENSE (2012), *EcoDef n°58, Le bulletin de l'observatoire économique de la défense*,  
[<http://www.defense.gouv.fr/sga/le-sga-en-action/economie-et-statistiques/ecodef>]

OBSERVATOIRE NATIONAL DE LA MER ET DU LITTORAL, *Economie maritime et des territoires littoraux*,  
[<http://www.onml.fr/themes-detudes/activites-economiques-littorales-et-maritimes/economie-maritimes-et-des-territoires-littoraux/>]

OBSERVATOIRE NATIONAL DE LA MER ET DU LITTORAL (2010), *Indicateur : emploi dans les trois principaux secteurs de l'économie maritime, hors tourisme*,  
[[http://www.onml.fr/onml\\_f/fiches/Emploi\\_salarie\\_dans\\_les\\_trois\\_principaux\\_secteurs\\_de\\_leconomie\\_maritime\\_hors\\_tourisme/eco\\_maritime.pdf](http://www.onml.fr/onml_f/fiches/Emploi_salarie_dans_les_trois_principaux_secteurs_de_leconomie_maritime_hors_tourisme/eco_maritime.pdf)]

OBSERVATOIRE NATIONAL DE LA MER ET DU LITTORAL (2011), *Indicateur : trafic de marchandises dans les ports français*,  
[[http://www.onml.fr/onml\\_f/fiches/Trafic\\_de\\_marchandises\\_dans\\_les\\_ports\\_francais/marchandises.pdf](http://www.onml.fr/onml_f/fiches/Trafic_de_marchandises_dans_les_ports_francais/marchandises.pdf)]

OBSERVATOIRE NATIONAL DE LA MER ET DU LITTORAL (2004), *L'Observatoire du littoral : Démographie et économie du littoral*,  
[[http://www.onml.fr/uploads/media/la\\_demographie\\_et\\_l\\_economie\\_du\\_littoral\\_metropolitain.pdf](http://www.onml.fr/uploads/media/la_demographie_et_l_economie_du_littoral_metropolitain.pdf)]

PÔLE MER PACA (2010), *Pôle de compétitivité à vocation mondiale : Sécurité & Sûreté maritimes*, Annuaire 2010

PUJOL J.L, LE LANN G., BANEL E. (2006), *Une ambition maritime pour la France, Rapport du Groupe Poséidon « Politique maritime de la France »*, La Documentation Française,  
[<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/064000881/index.shtml>]

ROPARZ M. (2012), « Le collectif PULSE se mobilise contre l'éolien en mer », *Marine & Océans*,  
[<http://www.marine-oceans.com/economie-maritime/2481-le-collectif-pulse-se-mobilise-contre-leolien-en-mer>]

SMETS I. (2010), « Les autoroutes de la mer : encore loin de la réalité », *Europolitique*,  
[<http://www.europolitique.info/dossiers/politique-maritime-int-gr-e/les-autoroutes-de-la-mer-encore-loin-de-la-realite-art272189-110.html>]

TOULON. LA SEYNE-SUR-MER. CCIV : Une nouvelle gare maritime pour fin 2013 (2012), *C toulon magazine*,  
[<http://www.ctoulon.com/actu/ville-de-toulon/transports/cciv-une-nouvelle-gare-maritime-pour-fin-2013>]