

Concours article 4-1 du décret 2012-1546 externe d'élève administrateur(trice) des affaires maritimes de 2ème

classe

aam41-60-composition écrite matière à option sciences économiques (épreuve écrite à option/au choix du

candidat/choix épreuve écrite à option)

Note de délibération : 18 / 20

---



(Remplir cette partie à l'aide de la notice)

Concours / Examen : AAM41 ..... Section/Specialité/Série : .....

Epreuve : Économie ..... Matière : ..... Session : 2024 .....

**CONSIGNES**

- Remplir soigneusement, sur CHAQUE feuille officielle, la zone d'identification en MAJUSCULES.
- Ne pas signer la composition et ne pas y apporter de signe distinctif pouvant indiquer sa provenance.
- Numéroté chaque PAGE (cadre en bas à droite de la page) et placer les feuilles dans le bon sens et dans l'ordre.
- Rédiger avec un stylo à encre foncée (bleue ou noire) et ne pas utiliser de stylo plume à encre claire.
- N'effectuer aucun collage ou découpage de sujets ou de feuille officielle. Ne joindre aucun brouillon.

Sujet :

Contraintes et enjeux économiques  
de la mer et des océans

En juin 2025, à Nice, la France accueillera, conjointement avec le Costa Rica, la troisième Conférence des Nations-Unies sur l'océan. L'objectif de ce sommet est de faire progresser les différents objets diplomatiques portant sur les espaces marins, plus particulièrement sur les enjeux du plastique, de l'exploitation des grands fonds marins, de la protection de la haute-mer ou encore de la lutte contre la pêche illégale, illicite et non-réglementée (INN). L'ambition de cette conférence est donc de renforcer les cadres de protection de l'océan, tout en créant les conditions propices au développement d'une économie maritime, dite bleue, respectueuse du milieu marin.

~~Les~~ L'économie maritime se caractérise en effet par des enjeux et contraintes spécifiques. Au sens économique, une contrainte est un élément qui empêche le libre ajustement du prix ou des quantités échangées sur un marché. Il peut s'agir d'une contrainte en termes de disponibilité ou de rareté d'une ressource, Adam Smith définissant l'économie comme "la science de l'allocation des ressources en 1776 dans le Recherche sur la nature et les causes de la richesse des nations. La contrainte économique peut dès lors constituer une entrave aux échanges ou une défaillance de marché, justifiant l'intervention de l'État sur le marché. Enfin, la contrainte économique peut être une limite à l'image d'une surexploitation des ressources ou la dégradation d'un milieu

! / 8

naturel rendant des services écosystémiques. Quant ~~aux enjeux~~ à la notion d'enjeu au sens économique, celle-ci peut être multi-dimensionnelle. Le développement d'activités source de croissance économique est un enjeu fondamental, de même que la préservation des conditions favorables aux échanges économiques telles que des institutions stables (North). La préservation et la gestion durable des ressources constituent également des enjeux par la soutenabilité à long-terme des activités économiques. Les notions de mer et d'océans sont à distinguer d'un point de vue juridique. La mer en tant qu'espace territorial fait l'objet d'une gouvernance particulière fondée sur la définition de plusieurs zones, la mer territoriale, la zone contiguë et la zone économique exclusive (ZEE) aux quelles sont associées des droits et des devoirs spécifiques par les États. Par ailleurs, le terme de "mer" renvoie à un imaginaire collectif, une dimension de proximité et paradoxalement de désintérêt par certains, selon l'expression d'Eric Tabarly : "La mer, c'est ce que les français ont dans le dos quand ils regardent la plage." À contrario, l'océan mondial, ou les cinq océans du globe, sont relativement peu réglementés en l'absence de réelle gouvernance mondiale. Si le droit de la mer s'est progressivement structuré depuis la convention de Montego Bay en 1981, la haute-mer demeure un espace de liberté où les activités économiques sont peu encadrées.

La mer et les océans, en tant qu'espace, ont été et demeurent au cœur des flux marchands mondiaux et de la mondialisation de l'économie. Aujourd'hui, le transport maritime prend en charge plus de 90% des échanges marchands. Ce développement du commerce international a permis d'accroître les débouchés (Say) et d'engendrer une spécialisation des économies avec la constitution d'avantages comparatifs (Ricardo). Par ailleurs, plusieurs secteurs économiques sont fondés, au-delà du transport, sur le milieu marin. Ils sont regroupés sous la catégorisation globale d'économie maritime. Ce pan de l'économie se développe à partir d'un environnement marin

caractérisé par sa fragilité et son exposition aux pressions anthropiques.

En bref, les structures de l'économie maritime sont-elles contraintes par les limites naturelles du milieu marin ?

Les différents secteurs de l'économie maritime génèrent de fortes pressions sur le milieu marin (I). Si la gouvernance mondiale ~~des mers et~~ de la mer et des océans reste à approfondir, les politiques publiques maritimes créent les conditions favorables au développement de l'économie bleue (II).

Les différents secteurs de l'économie maritime génèrent de fortes pressions sur le milieu marin. (I)

Si l'économie maritime est par nature multi-dimensionnelle, sa composante énergétique est au cœur de la stratégie de décarbonation de l'Union Européenne (UE) (I.A)

L'économie bleue représente, en France, un secteur économique regroupant des activités de natures très différentes. Tout d'abord, il s'agit d'une économie dont les activités sont inégalement réparties sur le territoire car elles se concentrent, avec biologiquement, sur le littoral. Cela implique notamment la contribution de bassins d'emplois spécifiques, à l'image des pêcheurs sur la côte atlantique et des ouvriers et ingénieurs dans les chantiers navals de Saint-Nazaire ou de Cherbourg. Par ailleurs, une telle concentration entraîne une démultiplication des conséquences des chocs au niveau local. La fermeture des zones de pêche britanniques à la suite du Brexit a par exemple eu des effets économiques négatifs démultipliés dans le département du Pas-de-Calais.

Ainsi, l'économie maritime est composée d'activités de pêche, d'aquaculture et d'élevages marins d'une part. Elle compte également un volet qui relève d'activités industrielles avec la production d'électricité par les énergies marines renouvelables mais aussi l'extraction d'hydrocarbures offshore. L'extraction

de ressources minérales contribue une part importante de l'économie extractive. Le Comité interministériel de la mer (CIRM) 2023 prévoit notamment deux mesures pour la collecte de données en vue de l'extraction de granulats marins au large de la Guyane et en Manche. Enfin le transport maritime, la construction navale et les câbles sous-marins sont des activités industrielles très dynamiques.

L'activité de production d'électricité d'origine marine constitue un enjeu de souveraineté particulièrement stratégique pour l'UE et la France. En 2019, l'UE annonçait à travers le Green Deal son objectif de parvenir à la neutralité carbone d'ici 2050. Cette ambition s'accompagne nécessairement de transformations profondes à effectuer dans les moyens de production énergétique. Concernant la production d'électricité par des énergies marines renouvelables, l'objectif de l'UE est de produire 300 GW d'électricité issue de l'éolien en mer en 2050. En 2023 à Ostende, neuf pays riverains de la mer du Nord se sont engagés à atteindre à eux seuls cet objectif. La France, signataire de l'accord d'Ostende, a également fixé des objectifs nationaux en termes de production d'énergie marine renouvelable (EMR). En 2022 lors du discours de Belfort, le président de la République annonçait l'objectif de 40 GW d'EMR en 2050, objectif depuis réhaussé à 45 GW. Cela nécessite l'ouverture d'une trentaine de parc éolien près des côtes françaises métropolitaines. Aujourd'hui, seul le parc éolien de Saint-Nazaire est en service avec une production inférieure à un GW.

Le développement des technologies EMR ont permis une baisse des coûts significatives. Concernant l'éolien, deux technologies sont disponibles. L'éolien posé demeure la technologie la moins coûteuse tandis que l'éolien flottant est encore plus cher. Cette dernière technologie est néanmoins mobilisée pour différents projets notamment en Méditerranée. Les autres ~~autres~~ technologies comme les usines hydroélectrique ou marémotrice sont moins ~~de~~ matures. Par conséquent elles ne sont par le moment pas déployées massivement.

Ainsi ces différentes activités qui structurent l'économie maritime se développent dans un environnement naturel contraint.

(Remplir cette partie à l'aide de la notice)

Concours / Examen : AA141 Section/Spécialité/Série : .....Epreuve : Économie Matière : ..... Session : 2024**CONSIGNES**

- Remplir soigneusement, sur CHAQUE feuille officielle, la zone d'identification en MAJUSCULES.
- Ne pas signer la composition et ne pas y apporter de signe distinctif pouvant indiquer sa provenance.
- Numéroté chaque PAGE (cadre en bas à droite de la page) et placer les feuilles dans le bon sens et dans l'ordre.
- Rédiger avec un stylo à encre foncée (bleue ou noire) et ne pas utiliser de stylo plume à encre claire.
- N'effectuer aucun collage ou découpage de sujets ou de feuille officielle. Ne joindre aucun brouillon.

L'approche de marché conduit à une allocation des ressources sous-optimale par le milieu marin (I.3)

Les mécanismes de marché entraînent une allocation des ressources qui n'est pas un équilibre de Pareto.

L'économie maritime fait l'objet de deux défaillances de marché qui justifient l'intervention de l'État. Premièrement, les ressources biologiques et minérales des milieux marins sont, selon la classification des biens de Samuelson en fonction de la rivalité et de l'exclutabilité, des biens communs. Il n'est pas possible d'exclure les consommateurs par le prix et la consommation d'une unité du bien empêche sa consommation par un tiers. Ce type de biens est concerné par les problématiques de surexploitation, décrites par Garrett Hardin en 1968 (The tragedy of the commons). La préservation de ces ressources à travers la mise en place d'une gestion durable nécessite l'action de l'État selon Elinor Ostrom, prix Nobel d'économie en 2009. Dans Governing the commons en 1990, elle envisage trois solutions au problème des communs : la première est la nationalisation des biens, la seconde leur privatisation et la troisième voie est celle de la gestion collective locale. Cette dernière solution est notamment inspirée du modèle de gestion durable de la ressource halieutique d'une communauté littorale turque. Par ailleurs, selon Nordhaus, la fixation d'un prix à une ressource limitée permet de la préserver de l'extinction, à l'image du pétrole.

Les milieux marins sont également impactés négativement par une autre forme de défaillance de marché incarnée par la production d'ext pollution. En effet, la pollution est une externalité négative, c'est-à-dire une conséquence de l'activité économique à laquelle

le marché n'associe pas de coût. Cette absence de tarification entraîne un décalage entre le coût privé et le coût collectif de l'externalité. Dans cette situation, l'État doit intervenir pour faire en sorte que le coût de l'externalité soit internalisé dans la fonction de coût de production de l'entreprise. Cela peut prendre la forme d'une taxe pollueur-payeur (Pigou) qui a l'avantage de générer un double dividende ou par la mise en place d'une norme, comme c'est le cas à l'Organisation maritime internationale (OMI) avec la fixation de normes d'émissions par les navires. Par ailleurs, l'exemple de la pollution biologique par les eaux de ballast qui introduisent des espèces invasives dans des milieux marins fragiles illustre parfaitement cette notion d'externalité.

Si la gouvernance mondiale des mers et océans reste à approfondir, les politiques publiques maritimes créent les conditions favorables au développement de l'économie bleue. (II).

La conduite de politiques publiques adaptées, menées à différentes échelles, est nécessaire pour assurer la conciliation des activités économiques et préservation du milieu marin (II.A)

Tout d'abord au niveau international, les coalitions et accords en faveur de la protection du milieu marin se renforcent. Ainsi, la France est chef de file du mouvement en faveur d'un moratoire international sur l'exploitation des grands fonds marins. La réglementation propre aux fonds marins est élaborée par l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM) basée à Kingston. De la même façon, l'élaboration en 2023, après des années de négociation de l'accord Biodiversity beyond national jurisdiction (BBNJ) pour la protection de la haute-mer représente une avancée historique sur la gouvernance mondiale des océans.



À l'échelle de l'UE, certaines activités comme la pêche et l'aquaculture font l'objet de politiques communautaires dédiées. Créée en 1983, la politique commune de la pêche vise à uniformiser l'activité à l'échelle de l'UE en garantissant la gestion durable des stocks ou encore l'encadrement des zones et des méthodes de pêche. La PCP est en partie financée par le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMPA).<sup>(1)</sup> Le plus, le plan de relance post-Covid Next Generation EU abondé de 750 milliards d'euros, prévoit le fléchage d'une partie de ses crédits pour le développement des EMR et le verdissement de l'industrie.

Au niveau national et en application des directives européennes, une Stratégie nationale pour la mer et le littoral <sup>(SNML)</sup> est ébauchée pour une durée de six ans. La SNML a été révisée en 2023 et planifie les usages des espaces maritimes afin de concilier préservation de l'environnement marin et activités économiques. Afin S'inscrivant dans les objectifs de croissance économique inclusive énoncés par l'UE, le CFR 2023 porte également une mesure relative à l'amélioration de l'égalité femme-homme dans le secteur maritime. Enfin, dans une logique d'arbitrage entre protection de la biodiversité marine et continuité de l'activité de pêche, le Golfe de Gascogne a été fermé à la pêche pendant un mois en janvier 2024 par une décision du Conseil d'Etat pour ~~protéger~~ limiter les risques de collisions mortelles entre bateaux de pêche et ultra-cs. Cela traduit un renforcement de la prise en compte des enjeux environnementaux face aux arbitrages économiques.

Un renforcement de la gouvernance mondiale des mers et océans ainsi qu'un approfondissement de la connaissance scientifique sont indispensables au développement d'une économie bleue durable (I.3)

La gouvernance de l'océan est aujourd'hui morcelée à travers plusieurs accords et instances. Il pourrait être bénéfique de faire converger tous les accords en un accord global permettant une meilleure appréhension des enjeux de protection.

Le lien entre la science et les décideurs doit être

7.1.8

renforcé afin d'éclairer les prises de décision. Un tel projet est notamment porté par la scientifique Françoise Gail à travers la création de l'International panel for ocean sustainability (IPOS) qui est envisagé comme un Groupe international d'experts sur le changement du climat (GIEC) de l'océan.  
l'évolution

Investir dans la recherche scientifique doit constituer une priorité car seule une meilleure connaissance de l'océan permettra d'optimiser sa protection. Aujourd'hui, davantage de données ont été collectées sur la surface de la Lune qu'au fond des océans. C'est pourquoi le soutien aux instituts de recherche océanographique comme l'IFREMER est essentiel. En ce sens, un milliard d'euros ont par exemple été promis à la recherche scientifique polaire en novembre 2023 à l'occasion du One Planet Polar Summit qui s'est tenu à Paris. Un nouveau navire d'exploration polaire, le Michel Lebré, doit par ailleurs rejoindre la flotte océanographique française. De plus, le plan France 2030 doté de 54 milliards d'euros finance certaines recherches océanographiques.

Pour conclure, les secteurs de l'économie maritime sont tenus d'orienter le développement de leurs activités vers davantage de durabilité afin de tenir compte des limites naturelles des milieux marins. Ces modèles d'économie régénérative pourraient être développés à l'image de la philosophie véhiculée par la mise en place d'un parcours dédié aux enjeux océaniques de la Convention des entreprises pour le climat (CEC) cette année à l'occasion de l'Année de la mer annoncée par le président de la République.