

## La stratégie maritime de la France et ses perspectives

Par Hervé MOULINIER\*

« On ne subit pas l'avenir, on le fait » disait Georges Bernanos. Sans initiative(s) stratégique(s) nationale(s) et mondiale, la conquête spatiale n'aurait pas eu lieu. Sans initiative stratégique, la valorisation de cet immense potentiel que représente la mer risquerait fort d'échouer. Mais cette nouvelle frontière, à la fois proche et mystérieuse, porte une complexité qu'il faut bien comprendre et expliciter. Cette complexité peut être abordée de multiples façons. Le parti pris d'une porte d'entrée par l'économie (l'exploitation des ressources) nous semble le plus propice à faire bouger les lignes vers un développement sans précédent des activités, et donc des emplois maritimes. Nous aborderons successivement dans cet article ce qui caractérise une stratégie maritime, la reconnaissance de ses enjeux et l'affirmation d'une ambition, puis nous approfondirons les raisons de sa complexité. Un panorama des différentes démarches et initiatives illustrera le parcours déjà accompli et celui qu'il reste à faire pour que la stratégie maritime de la France soit *in fine* inscrite dans toutes ses politiques, ce qui implique qu'elle soit pilotée de façon transversale, mais aussi avec vigueur.

### Qu'est-ce qu'une stratégie maritime ? Pourquoi une telle stratégie ?

*Une stratégie, c'est d'abord la reconnaissance de l'existence d'enjeux. En ce qui concerne le maritime, ces enjeux sont maintenant bien compris*

La croissance accélérée de la population de la Terre et celle de la consommation de ressources par habitant font prendre conscience du caractère fini de notre planète. Elle induit la recherche en mer de ressources qui font défaut à terre ; on peut citer les ressources minérales (hydrocarbures sous différentes formes, granulats, et, d'ici à quelques années, minerais métalliques en grande concentration et terres rares), les ressources biologiques (halieutiques, bien sûr, déjà stagnantes aujourd'hui pour de nombreuses espèces, mais aussi les élevages marins et les algues de tout type) et les ressources énergétiques d'origine climatique (comme l'éolien, le houlomoteur et l'énergie thermique des mers, ou encore l'osmotique), mais aussi d'origine gravitationnelle (comme le marémoteur et l'hydrolien). Le lecteur est invité à se rapporter aux chapitres consacrés à ces sujets dans ce numéro de *Responsabilité & Environnement*. La simple constatation du fait que 70 % de

la planète est recouverte par les océans porte en elle-même l'enjeu.

La deuxième grande catégorie d'enjeux est celle de « l'espace de manœuvre », ainsi que le qualifient les militaires. La libre circulation sur les mers, la mer frontière naturelle, mais aussi pont entre les continents et les civilisations, le fait que la très grande majorité des marchandises (en tonnage) soit transportée par la voie maritime en raison du faible coût de ce mode de transport – merci, Archimède ! –, autant d'éléments qui font que la mondialisation est tout autant portée par la mer que par les technologies de l'information et de la communication (TIC). S'y ajoute le caractère stratégique de l'atout maritime : ces libertés et ces ressources doivent être défendues et protégées dans notre zone d'exclusivité économique (ZEE), comme dans tous les passages resserrés actuels et futurs. La mer est aussi, comme souvent par le passé, le théâtre de la guerre symétrique ou asymétrique, de la piraterie, des trafics et autres actions illicites, comme le pillage des ressources. C'est aussi l'espace où se dissimulent les forces de frappe stratégique, le vecteur des opérations militaires de projection pour défendre le droit international et la paix là où ils sont menacés. N'oublions pas pour autant l'enjeu plus souriant des activités récréatives et de loisirs sur lesquelles reposent les secteurs économiques du tourisme et du nautisme.

La troisième catégorie d'enjeu, la plus récemment mise en évidence et encore mal acceptée, car mal connue, est de nature environnementale. La formidable productivité biologique du milieu marin se voit remise en cause par la surpêche mondiale et les pollutions du milieu (majoritairement telluriques), alors qu'à peine 10 % des espèces marines sont aujourd'hui connues, par la menace que fait peser sur le milieu littoral la concentration de la population située à sa proximité, en lien avec les deux catégories d'enjeux précédents, par l'accélération sans précédent des émissions de gaz à effet de serre et du réchauffement climatique, dont les effets sur la montée des eaux, la fonte des glaces et la fréquence d'événements océano-climatiques exceptionnels sont de moins en moins contestés. Plus généralement, le couplage océan-atmosphère, les circulations de courants (générale, méso-échelle et micro-échelle), leur rôle dans la chaîne trophique et dans le puits de carbone que constituent les océans, sont autant d'enjeux que la science révèle progressivement. Aussi grands que soient les océans, le volume d'eau qu'ils contiennent ne représente qu'un cube de 1 100 kilomètres d'arête : on comprend mieux ainsi la fragilité du milieu et la nécessité de le protéger.

### *Une stratégie maritime, c'est ensuite une ambition et l'expression d'une puissance*

Le travail entrepris dans le cadre du projet de recherche « Océanides », qui vise à démontrer scientifiquement la corrélation entre puissance maritime et puissance tout court, sera, n'en doutons pas, un succès, tant les exemples abondent davantage que les contre-exemples dans l'histoire des pays et des civilisations. Les exemples les plus frappants sont ceux des colonisations successives des empires britanniques, espagnols, portugais et français, et celui de l'extraordinaire domination actuelle de la marine militaire des États-Unis d'Amérique par rapport à ses rivales. Celle-ci sera sans doute contestée un jour par la Chine, dont la puissance commerciale sur les océans ne peut que s'accompagner d'une puissance militaire navale (qu'elle est en train de construire à une vitesse hallucinante). Pour un pays comme la France, qui jouit de la deuxième zone d'exclusivité économique au monde, juste derrière celle des États-Unis, et qui est ainsi avec eux la seule puissance de rang mondial présente sur tous les océans, ne pas affirmer son ambition maritime serait commettre un hors-sujet regrettable. Sans stratégie maritime, aucune chance de comprendre et de



© DOD/HANNING-REA

*« La corrélation entre puissance maritime et puissance tout court, sera, n'en doutons pas, un succès, tant les exemples abondent davantage que les contre-exemples dans l'histoire des pays et des civilisations. Les exemples les plus frappants sont ceux des colonisations successives des empires britanniques, espagnols, portugais et français, et celui de l'extraordinaire domination actuelle de la marine militaire des États-Unis d'Amérique par rapport à ses rivales. », arraisonnement par les garde-côtes américains d'un bateau soupçonné d'actes de piraterie.*

partager les enjeux, aucune chance de comprendre que la mondialisation, c'est aussi la maritimisation et que, nous, la France et ses Outre-mer, sommes assis sur un gisement d'or bleu !

### La définition d'une stratégie maritime : un problème complexe

Une stratégie maritime n'est pas qu'une pétition de principe, c'est aussi l'appréhension de la complexité du multi-échelle, du multisectoriel et du multi-temporel.

Première dimension donc, la complexité du multi-échelle : les enjeux environnementaux, comme ceux de sécurité cités plus haut, conduisent la réflexion vers la nécessité de prendre en compte à la fois le caractère global de ces enjeux et leur caractère local. En effet, si le climat est une problématique globale, la géographie fait que le traitement de ses conséquences se situe au niveau local, comme sont locales les problématiques liées à la qualité du milieu aquatique dans les baies et les estuaires. La sécurité de la navigation dans les détroits est une problématique partagée entre les États riverains (enfin..., c'est ce qui serait souhaitable !) La Méditerranée, la Mer Celtique, la Mer Noire et la Baltique ont chacune des problématiques et des enjeux qui leur sont propres ; pour autant les règles liées à la navigation, au droit maritime ou à la pêche vont bien relever d'un corpus commun au niveau mondial et à l'échelon européen. La convention OSPAR découpe d'ailleurs l'espace maritime en bassins pertinents au niveau de l'environnement. Les échelles globale (planète et océan planétaire), moyenne (bassins maritimes) et locale (baies, estuaires) sont *a minima* les échelles pertinentes pour comprendre, d'une part, et maîtriser, d'autre part, les problématiques. S'y superposent, sans nécessairement être cohérents, les différents niveaux politiques de gouvernance. Pour ce qui concerne la France, ces niveaux sont nombreux : Europe, État, régions administratives, régions d'action de l'État en mer, départements, communautés d'agglomérations, « pays » et communes, puisque, sur certains sujets et dans la bande des 12 miles comme sur le littoral, le maire dispose d'une grande partie des pouvoirs et des responsabilités. La complexité liée à la gouvernance est donc bien réelle, et l'intégration des organes et des décisions de gouvernance est une des dimensions de la politique maritime intégrée.

La seconde dimension d'une politique maritime intégrée est sa dimension multisectorielle. Sans entrer dans le débat sur les périmètres de l'économie maritime et des activités maritimes, qui de plus en plus comprennent les activités exercées sur le littoral, une évidence s'impose : les différents usagers de la mer partagent le même milieu. Les tentatives de reproduire en mer la territorialisation (droit de propriété), qui est la règle à terre, sont vouées à l'échec. Si une esquisse de réponse concernant la surface et/ou sa projection sur le fond et le sous-sol peut être imaginée, à qui appartient la colonne d'eau et, d'ailleurs, quelle colonne d'eau ? Et si l'on savait répondre à cette question, qui serait fondé à en limiter l'accès ou à en défendre le droit, et de quelle manière ? Là encore, la pétition de principe liée au

droit historique est-elle suffisante ? La logique britannique du *Crown Estate*, planificateur spatial garant de l'intérêt général, est une voie intéressante, mais insuffisante. À la lumière des projets que nous avons soutenus dans le cadre du pôle MER-Bretagne, il nous apparaît de plus en plus que, non seulement l'intégration multisectorielle des activités est la voie vers des solutions permettant de prévenir les conflits d'usage, mais aussi que la co-activité est une innovation porteuse de différenciation et de compétitivité ; l'implantation des énergies marines renouvelables (EMR) en est un exemple. Une ferme EMR, c'est à la fois une source d'énergie non carbonée disponible à proximité du littoral et une opportunité de stockage ou de transformation en mer (production d'eau douce, d'hydrogène,...), une entrave à la circulation, mais aussi un balisage et un poste de surveillance avancé, une réduction des zones de pêche conventionnelle, mais aussi l'ouverture à d'autres techniques, aux zones de cantonnement ou d'élevage marin. C'est un impact environnemental inévitable, mais c'est aussi une zone préservée particulièrement observable, avec de nouveaux navires, de nouveaux ports, un renouveau pour les activités navales ou, à plus long terme, pour l'*oil & gas*. Terrain d'expérimentation à grande échelle de ce que signifient réellement le développement durable et l'économie circulaire, le domaine maritime, plus que le littoral d'ailleurs, pourra compter sur le support de la communauté maritime qui, à travers le cluster maritime français ou à travers les pôles de compétitivité, par exemple, a démontré sa solidarité et son sens de la mesure et des responsabilités.

La dimension multisectorielle se traduit aussi en termes de gouvernance par le caractère très interministériel des sujets touchant au maritime. Rares sont les ministères qui ne sont pas concernés par le fait maritime. Cette transversalité est une complexité pour décider et avancer, mais il est nécessaire de la prendre en compte ; l'enjeu est davantage de faire pénétrer partout une vision maritime, que d'en sanctuariser, voire d'en ghettoïser la problématique.

La troisième dimension d'intégration dans une stratégie maritime est celle du temps ; elle n'est pas indépendante des deux autres, qui sont elles-mêmes liées entre elles. Mais elle mérite une explicitation. Toute politique publique porte ou devrait porter des arbitrages face aux différentes temporalités qu'elle adresse, et répondre aux contradictions entre le court et le moyen/long terme. Que ce soit le cas pour une politique maritime intégrée aux différentes échelles évoquées plus haut est facile à comprendre.

Dans le temps court, les priorités sont la réponse aux crises, qu'elles soient sanitaires, environnementales, économiques ou sectorielles, le respect de la réglementation, le soutien au développement de nouvelles activités ; dans le temps long, les priorités concernent la planification spatiale, le droit maritime, la compréhension du fonctionnement des écosystèmes et des services qu'ils rendent et, plus généralement, l'accumulation de connaissances, le rapport des activités maritimes à la société, l'éducation. Mais la difficulté de cette prise en compte simultanée de toutes les temporalités est exacerbée par le partage d'un même milieu et par le manque actuel de connaissance et

de maîtrise de ce milieu commun. Ainsi, une crise sanitaire liée à la qualité de l'eau, ou simplement à des toxines, bactéries ou virus, est extrêmement difficile à circonscrire (voir, par exemple, les crises ostréicoles) et demande des mesures rapides et exceptionnelles. À l'inverse, la résolution d'un dérèglement environnemental peut se révéler extrêmement long à traiter, même quand les causes en sont connues (à titre d'exemple, la prolifération de l'ulve marine, la surpêche de la morue, le problème des zones submersibles...).

Une stratégie maritime portant une politique maritime intégrée doit donc répondre non seulement aux trois catégories d'enjeux précités (ressources, espace et environnement), mais aussi à la complexité des trois dimensions mentionnées plus haut (échelle, sectorielle et temporelle), qu'elle doit comprendre et intégrer.

Comme toute stratégie, une stratégie maritime aboutie se formalise par une feuille de route, qui se traduit par une programmation et des plans d'action et de communication sur le court et sur le long terme, et donc une allocation ou au minimum une identification de moyens. Elle se traduit aussi par une gouvernance capable de rendre les arbitrages nécessaires, de piloter l'usage des moyens et d'évaluer l'efficacité des actions.

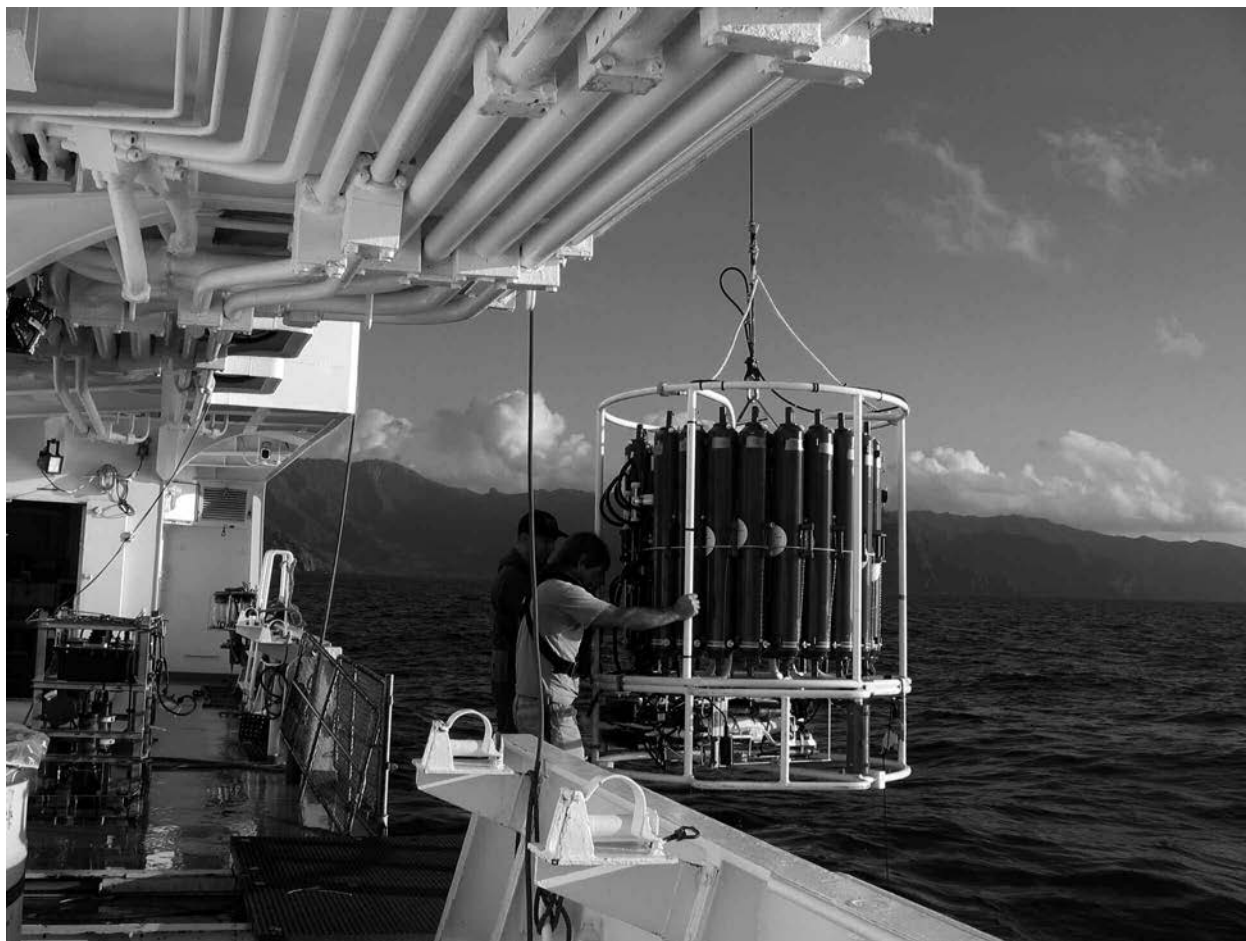
### Les initiatives et les résultats en matière de stratégie maritime

En mai 2004, la conférence des régions périphériques maritimes (CRPM) de l'Union européenne lance un appel à projets pour une politique de la mer cohérente en Europe, en écho à des initiatives étrangères, telles que l'*Ocean Act* adopté en 2000 par les États-Unis, l'*Australia's Ocean Policy* en 1999, la *Japanese ocean policy in the early 21<sup>st</sup> century* en 2002, ou encore la Stratégie sur les océans du Canada adoptée en 2002. Les formes prises par ces initiatives sont variables, mais elles ont toutes en commun d'avoir été précédées d'un riche débat public et de tenter une synthèse entre la valorisation économique et la durabilité.

Dans le même temps, et en écho à cette initiative, la communauté des sciences marines réunie dans EUROCEAN 2004 a émis un *position paper*, la déclaration de Galway.

Des constats et des orientations de cette déclaration ressortent les éléments suivants, qui sont toujours d'actualité :

- ✓ *La moitié du territoire sous juridiction des États membres de l'Union européenne est océanique ; il s'étend de la Baltique à la Mer Noire, en incluant la Mer du Nord, la Manche, l'Atlantique et la Méditerranée.*



© Daniel Vaulot/CNRS Photothèque

« Dans le temps long, les priorités concernent la planification spatiale, le droit maritime, la compréhension du fonctionnement des écosystèmes et des services qu'ils rendent et, plus généralement, l'accumulation de connaissances, le rapport des activités maritimes à la société. », prélèvement d'échantillons d'eau de mer au large des Marquises lors de la campagne Biosope menée fin 2004 dans le Pacifique Sud.

### **La mise en place de la politique des pôles de compétitivité en 2005 a coïncidé avec une accélération de la réflexion stratégique sur le maritime**

Il s'agit bien d'une coïncidence et d'une opportunité, car obtenir la labellisation de deux pôles de compétitivité sur l'économie maritime n'avait rien d'une évidence, en 2005.

Les pôles sont des associations de développement économique par l'innovation coopérative. Ils visent, sur la base d'une forte intensité géographique de connaissances académiques et industrielles, à stimuler la croissance économique par l'innovation, en accélérant le transfert entre la recherche et les entreprises (notamment les PME, qui ont plus de difficulté que les grandes entreprises à bénéficier de ce transfert).

La France n'a pas une conscience très aiguë de sa maritimité, mais, en outre, elle a, d'une part, une approche sectorielle affirmée de l'économie et connaît, d'autre part, une segmentation académique des sciences qui ne facilite pas la transversalité. Il a fallu une forte mobilisation de la communauté maritime, beaucoup d'énergie et une alliance originale entre la région Bretagne et la région Provence Alpes Côte d'Azur, transcendant des clivages politiques et culturels, pour qu'aboutissent les deux projets bâtis sur une réalité indiscutable des forces en présence et sur une vision stratégique maritime.

Après sept années de fonctionnement et de nombreux succès, l'application au maritime de la politique des pôles de compétitivité est plus que jamais à l'ordre du jour. En effet, alors que de plus en plus d'études internationales et nationales mettent en avant le potentiel de croissance de l'économie bleue, les deux pôles ont labellisé plus de 350 projets impliquant leurs 650 membres et représentant plus d'un milliard d'euros d'investissements cumulés soutenus par des partenariats public (30 %) et privé (70 %). Les politiques de « redressement productif », de « pacte de compétitivité », de « priorité donnée à la jeunesse et à l'éducation », vont toutes trouver dans le domaine maritime un écho favorable et une application, mais elles vont également trouver dans les pôles de compétitivité un levier incontournable pour faire émerger et développer de nouveaux secteurs de croissance. C'est même la raison d'être des Pôles.

- ✓ *L'océan joue un rôle déterminant dans l'écosystème planétaire ; il influence le climat et le cycle du carbone, et est le milieu naturel d'une impressionnante diversité de formes vivantes.*
- ✓ *Les océans et mers d'Europe jouent un rôle stratégique dans le développement social et économique de l'Union, ainsi qu'en matière de sécurité.*
- ✓ *Les applications de la science et des technologies aux problèmes maritimes représentent de réelles opportunités économiques et d'innovation.*
- ✓ *Les connaissances et technologies émergentes donnent un accès sans précédent aux ressources marines ; ce qui, par ailleurs, dans le cas d'une exploitation non contrôlée, a un effet négatif sur la pérennité de la ressource.*
- ✓ *La participation des chercheurs européens et de l'Union européenne dans les partenariats de recherche est vitale, si l'on veut comprendre le fonctionnement de l'écosystème [marin].*
- ✓ *La densité et la complémentarité des relations entre, d'une part, le secteur de l'industrie navale (particulièrement les PME/PMI) et, d'autre part, la recherche sont essentielles pour développer de nouvelles technologies et pour assurer la pérennité de la ressource marine et le transfert ou la commercialisation des résultats de la recherche.*
- ✓ *Le développement d'énergies renouvelables d'origine marine pour diversifier les sources d'énergie et contribuer ainsi à l'application de nos engagements sur les accords de Kyoto en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.*
- ✓ *La préservation de la biodiversité marine et son utilisation à des fins sociales et économiques (par exemple, de nouveaux composés pharmaceutiques et industriels...).*
- ✓ *L'introduction d'une approche « écosystème » dans les processus de prise de décision.*

En 2005, le Premier ministre demande au Centre d'Analyse Stratégique et au Secrétariat général de la Mer de piloter une mission de réflexion et d'élaboration de la politique maritime : c'est le groupe et le rapport Poséidon. Ce premier exercice du genre, terminé en décembre 2006, restera lettre morte suite au changement de Premier ministre, mais il permettra de nourrir, en parallèle, la contribution française au Livre vert de la Communauté européenne.

La démarche du Livre vert, pilotée par Joe Borg, aboutit en 2006. Elle examine les débouchés offerts par les océans et les défis à relever pour les exploiter durablement. Ce rap-

port pose les (bonnes) questions intersectorielles, environnementales, sociétales et de gouvernance qui vont permettre de lancer le débat et la consultation, et d'aboutir, fin 2007, à un Livre bleu sur la Politique Maritime Intégrée de l'Union : « *S'inspirant de ces précieuses contributions, la Commission propose une politique maritime intégrée pour l'Union européenne, fondée sur le constat que toutes les questions relatives aux océans et mers d'Europe sont liées entre elles et que les politiques maritimes doivent être élaborées conjointement si nous voulons obtenir les résultats escomptés... Une politique maritime intégrée pour l'UE modifiera la manière dont nous élaborons nos politiques et prendrons nos décisions... [elle] élaborera et mettra en œuvre un programme de travail.* » Ces inflexions, incitations et directives ont effectivement été initiées en 2008. Force est de constater que, malgré la difficulté générale à décliner ce plan d'action en raison d'une inadéquation des moyens par rapport à ses ambitions, cette politique reste valable et en vigueur, mais qu'elle avance beaucoup plus lentement que prévu.

En France, alors que le Grenelle de l'Environnement a superbement ignoré le fait maritime, Jean-Louis Borloo lance le Grenelle de la mer au sortir de l'hiver 2009, qui aboutira après des sessions intenses en groupes de travail à un Livre bleu des engagements du Grenelle de la mer, le 15 juillet 2009. Les travaux sont conclus par un discours fondateur du Président Nicolas Sarkozy, prononcé au Havre le 16 juillet 2009 : « *Je suis venu aujourd'hui au Havre réparer un oubli historique. L'oubli trop long qu'a fait la France de sa vocation maritime !* » Et, plus loin : « *...Je souhaite qu'une grande plateforme technologique soit mise en place sur les énergies marines, avec pour chef de file l'IFREMER. Dans un lieu à déterminer, que j'imagine dans une région littorale, il s'agira de concentrer les moyens de recherche publics et privés, et de valoriser l'innovation au profit des entreprises françaises, les grandes comme les petites. J'attends que cette plateforme technologique unique, qui peut être la première sur le plan mondial, soit constituée d'ici à la fin de cette année* ». Sa localisation à Brest fut effectivement entérinée par François Fillon en décembre 2009 lors des Assises de l'économie maritime, mais elle ne trouvera un instrument financier *ad hoc* que dans le cadre du programme des Investissements d'Avenir, sous la forme d'un Institut d'excellence en énergie décarbonée (l'IEED France Energie Marine)...

L'extraordinaire parcours du combattant qu'il a fallu mener pour mettre en place cet Institut en dit long sur les oppositions de toute nature qu'il a fallu vaincre, mais c'est là une autre histoire.

La stratégie maritime nationale pour la mer et les océans (Livre bleu) fera suite à ce discours, fin 2009. Elle ordonne, met en cohérence et hiérarchise les propositions du Grenelle de la mer. Les COMités OPérationnels ou groupes *ad hoc* créés pour transformer en plan d'action les questions restées sans réponse ont, pour certains d'entre eux, tout juste remis leurs conclusions en 2012. Ce Livre bleu est bien sûr en cohérence avec la politique maritime intégrée européenne et en partage certains des enjeux (c'est bien la moindre

des choses). Mais il aborde aussi de façon nouvelle la gouvernance de la mer. Si le rôle du Secrétariat général de la Mer comme cheville ouvrière de l'interministérialité est majeur et reconnu, de nouveaux instruments et modalités seront mis en place, comme les Conseils Maritimes de Façades, le Conseil National de la Mer et des Littoraux, et les CIMER, ces comités interministériels de la mer qui ne s'étaient plus réunis depuis 2004, sont remis en place.

Lors de la campagne présidentielle de 2012, la mer s'invite dans le débat. Frédéric Cuvillier, l'actuel ministre des Transports, de la Mer et de la Pêche, coordonne pour le candidat François Hollande « Le défi maritime français », un rapport qui propose à son tour une gestion intégrée du littoral, une stratégie portuaire, l'affirmation des enjeux économiques à travers l'exploitation durable des ressources marines, biologiques, énergétiques, minérales, en s'appuyant sur une formation et une recherche de haut niveau. Bref, une politique maritime intégrée dotée d'une nouvelle gouvernance et n'oubliant pas la sûreté et la sécurité maritimes. Tout est dit. Sous une forme différente, certes, mais avec une grande cohérence de problématique et d'objectifs. Ce relatif consensus dans la vision et dans les ambitions, que ce soit au niveau national, européen ou international, est certainement un atout.

D'autres initiatives ou démarches stratégiques enrichissent le corpus de la stratégie maritime : on peut citer, dans le domaine des sciences de la mer, l'Initiative de programmation conjointe OCEANS, qui constituera sans doute le volet maritime de la future programmation européenne Horizon 2020 et qui sera nourrie par la réflexion et les bases du « Programme mer », un travail conduit par le groupe Mer de l'Alliance pour l'environnement (ALLENVI) et validé par le COMité Opérationnel Recherche et Innovation du Grenelle de la mer, ou encore la STRATOM, stratégie territoriale pour les Outre-mer, dont la dimension maritime n'échappera à personne.

### **Une stratégie maritime : un sujet encore en devenir ? Ses difficultés et ses limites, voies de progrès et perspectives**

La première difficulté concerne la mise en œuvre effective du caractère intégré d'une politique maritime. Le ressort de rappel du sectoriel est redoutable, dès que l'on est dans la crise et dans le temps court. Malgré toutes leurs accroches et toutes leurs incidences sur la maritimisation, les énergies marines renouvelables (EMR) sont aussi une question énergétique, de bouquet énergétique, de coût de l'énergie et de la décarbonation de l'économie, et elles sont, dans leur phase d'émergence, un Petit Poucet par rapport aux énergies « terrestres ».

Les biotechnologies bleues sont aujourd'hui vues de Paris (ou même de Rennes) comme incluses ou noyées dans les biotechnologies et, pourtant, la composante liée au milieu leur est essentielle pour la transformation d'une logique de cueillette en une logique d'élevage, ou pour exploiter le bio-mimétisme. D'autres exemples, liés à la crise d'une partie de l'industrie navale et nautique ou d'une

partie de la pêche, pourraient être développés ici, montrant justement la limite des logiques de filière, quand les activités considérées sont à la fois minoritaires dans la filière considérée et fortement dépendantes de leur milieu, c'est-à-dire de leur contexte.

Une fois encore, la réunion dans une « filière maritime » artificielle, car hétérogène, n'est pas la solution. La voie vers la solution nous semble celle qui est suivie par la Commission européenne, à savoir celle de l'intégration des objectifs maritimes dans chacun des compartiments du jeu. Dans le *position paper* que la Commission européenne a transmis aux autorités françaises en novembre 2012, cette stratégie est parfaitement illustrée en soulignant globalement le potentiel de croissance que représente l'économie maritime, en particulier pour l'Outre-mer, mais surtout en précisant pratiquement pour chacun des grands objectifs sa déclinaison maritime.

Par exemple, dans le paragraphe « Objectif thématique : Renforcer la recherche, le développement technologique et l'innovation », on peut lire : « *Dans la recherche sur le milieu marin, procéder de même (collecte de données, observation) pour améliorer la gestion des territoires maritimes et côtiers (traitement et partage de données, Gestion Intégrée des Zones Côtières, surveillance maritime...) pour stimuler l'innovation et accroître l'efficacité des activités marines* » et « *Dans le secteur maritime, garantir l'approvisionnement en ressources essentielles pour les biotechnologies marines et les technologies de l'information, par le biais de projets GIZC visant à l'exploitation et à l'extraction de minéraux des fonds marins, tout en préservant la biodiversité marine.* »

Ou encore, sous le titre « Objectif thématique : Renforcer la compétitivité des PME, y compris dans les secteurs agricole, de la pêche et de l'aquaculture » : « *... Diversifier l'activité économique dans les zones côtières, en particulier en soutenant les start-ups et l'entrepreneuriat, pour accroître la compétitivité, la viabilité et la durabilité des secteurs de la pêche et de l'aquaculture.* »

Et plus loin : « *Utiliser des outils de politique maritime intégrée pour la croissance durable et la compétitivité, ainsi que l'exploration et l'exploitation durable des ressources marines... Réduire la densité du trafic routier par des améliorations structurantes du réseau routier, par le développement d'alternatives en termes de transport en commun, y compris maritimes.* »

Ainsi, une stratégie maritime n'est pas qu'une collection de stratégies sectorielles, ni une unique stratégie intersectorielle : elle est prise en compte dans toute sa complexité

dans chacun des domaines et à chacun des niveaux où elle s'applique.

Ensuite, la réussite d'une stratégie réside davantage dans son exécution que dans sa définition. La deuxième difficulté est donc le fait que l'ampleur des moyens mobilisés et mobilisables est nécessairement limitée par la crise financière actuelle. Néanmoins, cette crise étant aussi une crise de modèle économique et de modèle sociétal, quelques espoirs peuvent être fondés sur la capacité de transformation procurée, d'une part, par de nouveaux gisements de croissance, mais, d'autre part, et surtout, par le modèle de développement durable que la valorisation des ressources océaniques suppose. En effet, la valorisation durable des ressources marines suppose la préservation de la productivité des écosystèmes marins et littoraux, et des services qu'ils rendent. Si protéger pour protéger n'est pas une fin en soi, protéger, c'est aussi surveiller des espaces et des volumes très vastes, c'est alerter, intervenir éventuellement, et c'est remédier. Ce coût ne pourra être supporté que par des transferts de nature fiscale, ce qui est toujours lent et difficile. Ou mieux, et c'est la voie la plus intelligente, par la croissance bleue. Les fermiers allemands sont devenus énergéticiens, et c'est là une des raisons de leur moindre dépendance à l'égard de la PAC. Pourquoi les pêcheurs français ne pourraient-ils pas faire de même ?

Enfin, dans les mécanismes d'appropriation et de réussite d'une politique maritime intégrée, deux autres leviers sont d'une importance primordiale, la formation et la responsabilisation.

L'acculturation maritime et la formation jouent un rôle essentiel dans la compréhension des enjeux et dans les comportements, et aussi dans l'attractivité des activités maritimes pour de jeunes talents. Les Portugais l'ont bien compris, eux qui viennent de relancer une vague très importante de formation par le nautisme, porte d'entrée ludique et attractive pour la jeune population.

La responsabilisation se bâtira sur ce terreau culturel fertile, mais elle procède également d'une autre dimension, celle de la gouvernance multi-échelles. Elle seule permet de mettre en œuvre une politique intégrée à l'échelle locale, comme un contrat de baie ou une politique portuaire. Elle a la force de la subsidiarité et de la décentralisation dans un cadre contractuel stratégique cohérent et stimulant.

### Note

\* Président du pôle de compétitivité Mer-Bretagne.