

La mer, ce gisement dynamique d'activités, de richesses et de croissance

Par Francis VALLAT*

Cet article n'est pas celui d'un scientifique ou d'un expert, mais se veut simplement être la contribution d'une organisation, le Cluster Maritime Français, qui est totalement engagée dans le combat en faveur des deux dimensions du développement durable : l'économie et l'écologie. Il s'intéresse à la problématique contemporaine des ressources des océans, émergentes ou traditionnelles, menacées d'épuisement ou d'asphyxie pour certaines d'entre elles, et enjeux de développements nouveaux ou croissants pour d'autres. Mais il s'intéresse aussi à la mer-ressource en elle-même, en tant que vecteur croissant de nombre d'activités humaines : du transport à toutes les formes d'exploitation marine et sous-marine. Dans un esprit aussi constructif que possible, il cherche à identifier les défis majeurs auxquels il faut absolument répondre pour que cette mer – qui est un monde fragile en même temps qu'une puissance nourricière – soit bien l'avenir de la Terre. Enfin, il n'oublie pas la place que la France peut ou doit avoir dans les évolutions en cours.

Le XXI^e siècle sera le plus maritime de toute l'histoire de l'humanité, plus encore que le XVI^e siècle lui-même et ses grandes découvertes. En effet, la mondialisation est en marche, et avec elle la maritimisation de l'économie, avec 90 % des marchandises transportées par voie de mer, à l'international bien sûr, mais aussi avec bien d'autres phénomènes en cours.

Par exemple :

- ✓ les activités maritimes, avec 1 500 milliards d'euros de chiffre d'affaires, sont déjà le deuxième secteur économique mondial après l'agroalimentaire (2 000 milliards), bien avant les télécoms (800 milliards) et l'aéronautique (600 milliards). Or, leur chiffre d'affaires est appelé à passer à plus de 2 500 milliards d'euros dans les dix années à venir, soit 1 000 milliards de plus, dont au moins 500 milliards venant de ce que l'on appelle la « Nouvelle industrie de la mer » (notamment les énergies marines renouvelables et l'exploration/exploitation des grands fonds sous-marins) ;
- ✓ la pêche et l'aquaculture mondiales produisent 160 millions de tonnes de poissons et de crustacés par an. 43,5 millions de personnes vivent de la pêche, tandis que la FAO prévoit que la part de l'aquaculture, actuellement de 60 millions de tonnes, devrait doubler d'ici à 2030 ;
- ✓ les flux de cargaisons transportées par voie de mer ont déjà été multipliés par cinq ces trente dernières années et représenteront, en 2020, de 14 à 16 mil-

liards de tonnes (contre environ 8 milliards, aujourd'hui). La croissance exponentielle des transports maritimes est ainsi l'une des données les plus sûres de ce siècle. Et l'on assistera simultanément à l'ouverture ou à la modification profonde de routes maritimes essentielles (celles passant par le Pôle Arctique, par exemple, même si les véritables grandes voies maritimes internationales nouvelles n'existeront probablement pas avant une trentaine d'années, sauf pour le transport de minerais « locaux » ; ou encore celles que générera la transformation quasiment terminée du Canal de Panama) ;

- ✓ environ 50 000 navires de commerce sillonnent aujourd'hui les mers (soit une progression de 40 % en dix ans), employant plus de 1 500 000 marins ;
- ✓ chaque année, près de 1,6 milliard de personnes empruntent les navires à passagers, soit l'équivalent du transport aérien international ;
- ✓ on transporte une tonne par homme et par an sur 7 500 kilomètres (plus de 99 % de ces marchandises arrivant à bon port) ;
- ✓ le coût moyen de l'acheminement de 20 tonnes de marchandises d'Asie vers l'Europe est significativement inférieur au prix du billet avion « éco » d'un passager sur la même distance (ce qui veut dire que le coût du transport ne représente que quelques centimes du prix d'une paire de chaussures et que quelques euros pour un réfrigérateur, par exemple).



© Marc Fourmy/ANDIA

« En effet, la mondialisation est en marche, et avec elle la maritimisation de l'économie, avec 90 % des marchandises transportées par voie de mer. », porte-conteneurs de l'armateur sud-coréen Hanjin.

C'est dire la puissance admirable – dévastatrice pour certains – de l'outil maritime. Puissance sans cesse accrue depuis la démonstration apportée par Vasco de Gama en passant le Cap de Bonne-Espérance et marquant, par là même, la fin de la puissance vénitienne (tout simplement du fait qu'à l'époque, et d'un seul coup, les produits importés de Chine (oui, déjà...) valaient cinq fois moins cher à Lisbonne qu'à Venise !). En fait, il s'agit d'un cycle d'augmentation continue de l'efficacité du transport maritime (par rapport à tous les autres modes de transport), un cycle véritablement amorcé au Moyen Âge, avec l'apparition des premiers services réguliers de cabotage (par exemple, entre le Portugal et les Pays-Bas), – qui, eux, tuèrent la suprématie commerciale que la « France » affichait jusque-là à travers ses grandes foires (de Champagne ou d'ailleurs) ;

- ✓ autre exemple très significatif : le transport d'un réfrigérateur de Shanghai à Anvers ou au Havre est aujourd'hui beaucoup moins cher que le même transport d'Anvers à Paris ou à Lyon... Oui : la Chine est vraiment à notre porte ;
- ✓ enfin, d'autres domaines très différents, mais liés à la mer, « explosent » eux aussi : par exemple, les câbles sous-marins permettent beaucoup plus de communications que tous les satellites réunis ; ou encore 37 %

des réserves de gaz naturel connues se situent en mer...

Tout cela sans tenir compte du fait que la mer est l'avenir de la Terre pour l'énergie (les EMR – Énergies marines renouvelables), l'alimentation, la recherche pharmaceutique, ainsi que pour nombre de minerais... Et on ne connaît qu'environ 10 % de la flore et de la faune marines (1 600 espèces marines nouvelles sont, en moyenne, découvertes chaque année) et 5 % du sol marin. Ce qui est d'ailleurs l'un des atouts essentiels de notre Terre menacée par l'explosion de sa démographie, comme par l'épuisement de certaines ressources « traditionnelles ». Et c'est aussi un atout de la France, avec ses 11 millions de kilomètres carrés de zone économique exclusive (ZEE), bientôt augmentés d'environ 10 % avec Extraplac – le programme français d'extension du plateau continental –, sous réserve que la France en fasse quelque chose, comme c'est actuellement le cas par exemple à Wallis & Futuna, et qu'elle le fasse en respectant l'environnement et en se donnant – sans « territorialisation » cependant – les moyens d'assurer la sécurisation et la protection, à tous points de vue, des activités maritimes concernées.

Est également démonstratif le fait que commence à se dessiner vraiment, y compris en haute mer – et là c'est une véritable « nouvelle frontière » ! – un accès possible et réaliste aux richesses des grands fonds : mélanges sulfurés,

terres rares, métaux de toutes sortes, avec des indices de concentration souvent supérieurs à ceux que l'on trouve dans les mines terrestres (possibilité bien plus prometteuse que ne le fut jamais l'espoir, au demeurant pas tout à fait abandonné, représenté par l'exploitation des nodules polymétalliques). On peut citer, à cet égard, la cinquantaine de parcelles d'un million de kilomètres carrés « à réserver » (moyennant certains engagements concernant aussi bien l'exploration/exploitation que le respect de contraintes environnementales, de durée, de partage...), ces parcelles étant placées sous la responsabilité de gestion de l'Autorité Internationale des Grands Fonds, et se situant, pour l'essentiel, là où se rencontrent les plaques tectoniques. D'ailleurs, et cela est plus que symbolique, après la Russie et la Chine, un certain nombre de pays ont fait ou font mouvement pour obtenir le « contrôle » de certaines de ces zones, comme la France, la Corée, bientôt l'Allemagne et d'autres encore (les États-Unis étant pour l'instant « hors jeu » pour des questions de non ratification de certaines conventions internationales).

À ce stade, il est important de noter, en ce qui concerne la France, qu'outre les chances très sérieuses de trouver à terme de nouvelles ressources nationales sur les parcelles réservées par notre pays, ces richesses sont une opportunité extraordinaire pour nos grands acteurs spécialisés dans l'*offshore* et les travaux marins ou sous-marins (IFREMER, Technip, CGG Veritas, Bourbon, Total, Louis-Dreyfus Armateurs, Eramet...), auxquels les autres pays feront inmanquablement appel tant les compétences de ces champions français internationaux sont reconnues au niveau mondial et seront incontournables s'ils s'organisent en *consortia* pour chaque phase des travaux (le marché étant estimé de 5 à 10 milliards d'euros au titre de la prochaine décennie).

NB : un processus important est d'ailleurs en train de se réaliser, dans le cadre du groupe de travail spécialisé du Cluster Maritime Français, avec pour objectif la constitution d'une filière française complète allant de l'exploration à l'exploitation. Mais il est plus que temps que l'État s'y intéresse concrètement, car l'immobilisme des pouvoirs publics règne depuis la signature de notre engagement national sur deux des parcelles concernées ! Et ce n'est pas la perspective annoncée « administrativement » d'une campagne d'un mois tous les cinq ans qui pourrait constituer une politique digne de ce nom (l'espoir étant que ce sujet soit traité... au fond, lors du prochain Conseil interministériel de la Mer, espéré, au plus tard, pour la fin du premier semestre 2013).

La mer : une ressource et un milieu fragiles

Quoi qu'il en soit, toutes ces opportunités accroissent évidemment la contrainte environnementale et donc la nécessité absolue de protéger les océans. Le défi majeur étant que la quête du « développement durable » concilie entre eux les deux impératifs que sont le développement et la durabilité, au lieu de les opposer en permanence, par idéologie. Une contrainte environnementale qui n'est vrai-

ment pas un vain mot lorsque l'on réalise que le volume total des mers – qui est certes impressionnant et qui fait de notre Terre la planète bleue, les océans recouvrant 70 % de sa surface – tiendrait en fait dans un cube de 1 100 kilomètres d'arrête, un volume donc limité faisant des mers un milieu forcément fragile. S'ajoute à cela le fait que 6 millions de tonnes de déchets pétroliers y sont déversés chaque année (provenant d'ailleurs de la terre, *via* les fleuves, pour au moins 75 %), que 50 millions de tonnes de déchets (à 80 % individuels) souillent le Golfe de Gascogne et que l'on évalue ce type de déchets à 3 milliards de tonnes en Méditerranée, et que toute cette pollution tue à l'échelon mondial un million d'oiseaux et cent mille mammifères marins chaque année. On peut citer à cet égard les propos de l'Amiral Pierre-François Forissier, ancien Chef d'état major de la Marine, qui a fait toute sa carrière dans les sous-marins et qui racontait qu'à chaque fois qu'il montait son périscope, il voyait au moins un morceau de plastique flotter, ou immergé !

Et puis, il y a l'inévitable contrepartie de l'inflation du transport maritime qui pose naturellement dans nombre de zones, et en particulier dans les grands détroits, la lourde question de la sécurité maritime et des risques de pollution, tant les concentrations de navires peuvent y être proches de la limite du raisonnable. C'est ainsi, par exemple, que, chaque année, 60 000 navires empruntent le rail d'Ouessant dans tous les sens, le nombre des *near miss* (les accidents évités *in extremis*) croissant à une vitesse impressionnante et frôlant l'inacceptable.

Les ressources de la mer : une chance pour la France

Face à ces enjeux, à ces défis, ces risques et ces contraintes, la France, cinquième puissance économique mondiale – où un bateau touche un port toutes les six minutes –, dispose d'atouts considérables. Ces atouts doivent lui permettre de saisir les opportunités qu'offre la mondialisation et de compenser ainsi les délocalisations dont elle souffre comme beaucoup d'autres pays. Cela non seulement du fait de l'étendue remarquable de sa ZEE (comme nous l'avons mentionné plus haut) et de ses atouts en matière de grands fonds, mais aussi, et surtout, parce que son secteur économique maritime :

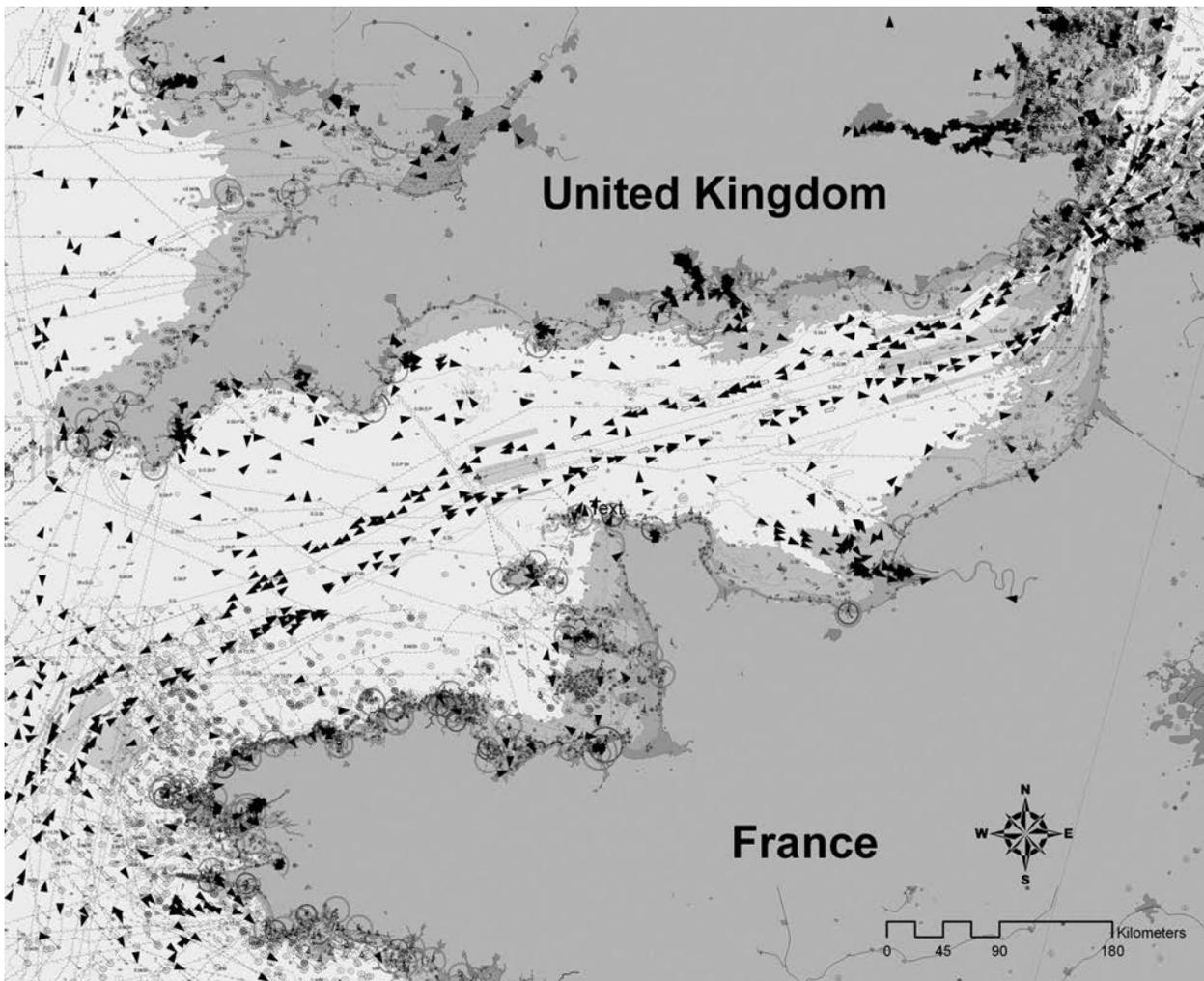
- ✓ pèse plus de 300 000 emplois directs (hors tourisme littoral et industries portuaires), soit plus que l'automobile (équipementiers inclus) et bien plus que le vin, l'industrie pharmaceutique, la banque et l'aéronautique (dont le spatial)... ;
- ✓ génère au minimum 52 milliards d'euros de valeur de production ;
- ✓ compte onze fleurons et leaders maritimes mondiaux tant sur le plan quantitatif que qualitatif, en matière notamment de recherche océanographique (qui est la deuxième du monde et mobilise 10 % des investissements mondiaux) – avec l'IFREMER, le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE), le

service hydrographique et océanographique de la Marine (SHOM) et d'autres encore –, en matière de construction nautique (avec les efforts énormes actuellement déployés pour réduire l'impact de la déconstruction (une activité très polluante) et veiller au respect de la mer), de construction navale à forte valeur ajoutée (ses navires étant parmi les plus écologiques au monde), d'assurances maritimes (qui figurent au plan international parmi les plus exigeantes quant à la qualité de leurs assurés), mais aussi ses services de classification (le Bureau Veritas est leader, au sein de l'*International Association of Classification Societies*, de tous les progrès accomplis ces dernières années en matière de rigueur), son courtage maritime (l'un des plus fiables au niveau international), son *offshore* pétrolier, sa prospection sismique (avec des groupes leaders universellement reconnus tant pour leur éthique que pour leur compétence), son armement de ligne (avec des navires pionniers en matière de protection de l'environnement) et, enfin, la Marine nationale (qui n'a pas attendu d'y être obligée pour

s'aligner sur les normes environnementales les plus strictes, y compris sur le plan qualitatif).

En outre, il est notable que dans bien des cas les acteurs économiques français ont conquis ces positions mondiales par leurs propres moyens, dans une période assez récente, « à la loyale » contre une concurrence souvent très dure (c'est le cas, par exemple, de Bourbon et de Technip pour l'*offshore*, de Louis Dreyfus Armateurs pour la pose de câbles sous-marins, de CGG Veritas pour le sismique, ou encore d'Axa, pour l'assurance maritime).

Et même là où elle n'est pas leader, l'économie maritime française peut faire valoir des lettres de noblesse qui constituent elles aussi des atouts et une fierté. On peut citer à cet égard le classement réalisé chaque année – résultant du croisement des statistiques des *Port State Control* du monde entier – qui place systématiquement les armateurs français au top de la qualité mondiale ; ou encore la volonté opiniâtre affichée depuis des années par les dirigeants professionnels de la pêche française dans leur lutte en faveur d'une pêche durable et responsable, c'est-à-dire pour une exploitation équilibrée des ressources halieutiques.



© EMSA

« L'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM) gère les systèmes Safeseanet et Cleanseanet (contrôle du trafic et contrôle de la qualité de l'eau) pour le compte de l'Union européenne », suivi de navires navigant en Manche, dans le cadre de Safeseanet.

NB : Une attitude d'ailleurs tout à leur honneur, mais qui n'est pas assez suffisamment reconnue, bien souvent du fait de commentaires acerbes d'origine anglo-saxonne, alors que, récemment, un rapport sur le Blue charity business a apporté quelques éclairages intéressants et nouveaux. En effet, cet ouvrage, qui considère que les ressources halieutiques sont un bien public de l'humanité, qui a été porté par l'ONG « Pêche et Développement », qui n'est pas une attaque contre les ONG et qui a d'ailleurs reçu le soutien de nombre d'entre elles, est en fait une demande de transparence. Il analyse la dépendance financière de certaines ONG vis-à-vis d'un nombre restreint de fondations caritatives internationales – souvent contrôlées par des intérêts américains (Piew, Oak, et deux ou trois autres encore) – qui se situent hors du cadre de la simple défense de la pureté écologique et qui ne sont pas neutres au regard d'intérêts pétroliers US off-shore ou d'autres industries d'outre-Atlantique. Tout en dénonçant le fait que les mécanismes de lobbying à l'œuvre sont opaques, discrets et qu'ils doivent être décodés, cet ouvrage montre toute leur puissance et leur efficacité à engager des fonds importants, dans lesquels ils voient un investissement.

Surtout, il indique que depuis 2000, ces fondations sont très fortement intervenues à Bruxelles via différents groupes de pression pour influencer les négociations de la réforme de la Politique Commune des Pêches (PCP). Elles auraient ainsi investi au minimum 75 millions de dollars depuis des années dans du lobbying « orienté ».

La mer : un avenir équilibré est possible

Qu'il me soit permis de dire ici, en élargissant le débat et en concluant sur une note plus personnelle, qu'à côté des mille bonnes raisons de craindre pour l'environnement marin et de lutter contre les criminels de la pollution, il y en a mille autres d'espérer et de penser que l'homme – qui prend de plus en plus conscience de sa responsabilité vis-à-vis de la planète et de la façon dont vivrons ses enfants et arrière-arrière-petits-enfants – n'est heureusement pas qu'un prédateur.

C'est ce dont je témoignais récemment à la Fondation Maud Fontenoy, par exemple. Il y a certes ceux qui continuent à mal se comporter, mais il y a aussi tous ceux qui



© EMSA-ESA

« L'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM) gère les systèmes Safeseanet et Cleanseanet (contrôle du trafic et contrôle de la qualité de l'eau) pour le compte de l'Union européenne », repérage d'une nappe d'hydrocarbure dérivant au large des Canaries, dans le cadre de Cleanseanet.



© EMSA

« L'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM) gère les systèmes Safeseanet et Cleanseanet (contrôle du trafic et contrôle de la qualité de l'eau) pour le compte de l'Union européenne », le satellite RADARSAT participe à l'observation de la Terre dans le cadre de Cleanseanet.

s'engagent pour le développement durable, qui croient au concept de la *Blue Society* qui est en train d'émerger et qui recherchent en permanence l'équilibre entre la vie des générations présentes (qui ne sont pas coupables de chercher à vivre le mieux possible et qui ont besoin de se nourrir, de travailler, d'échanger...) et la sauvegarde des générations futures.

Ces acteurs souvent méconnus sont aujourd'hui tous les travailleurs de qualité de l'économie maritime, dont beaucoup sont rassemblés dans le Cluster Maritime Français, et dont l'honneur est de ne pas céder à la tentation de la facilité, du moins cher, du gâchis, et qui, donc, affrontent la concurrence en acceptant les surcoûts de la qualité. Ce sont aussi tous ceux qui veillent et surveillent, et qui arrivent peu à peu à corriger les excès de l'homme, même si la route est encore longue. Un exemple ? Beaucoup pensaient, il y a encore dix ans, que jamais, nulle part, on n'arriverait à empêcher les bateaux d'agresser la faune et la flore marines et sous-marines par leurs rejets de déchets ou d'eaux mazoutées. Or, aujourd'hui, ce phénomène a quasiment disparu des eaux européennes, ce qui montre que l'on peut « y arriver » si on le veut.

Et la bonne nouvelle est que les bons professionnels en ont de plus en plus assez d'être concurrencés par les mauvais qui supportent moins de charges. Du coup, il y a une solidarité effective, de plus en plus puissante, qui s'instaure entre les responsables de bonne volonté de l'économie maritime, et ceux de l'écologie... Et c'est bien pour cela que je suis convaincu que « Notre politique maritime doit être optimiste et dynamique, et peut et doit allier développement économique et préoccupations écologiques ». Mais cela demande beaucoup de rigueur. Par exemple, on peut légitimement se demander si le « Grenelle de la Mer » n'aurait pas imprudemment pris le risque de tout noyer, en mettant tout au même niveau : le prioritaire et ce qui l'est moins, l'utopique et le réaliste, les représentants de l'intérêt général et ceux d'intérêts particuliers. En espérant que notre nouveau débat sur la transition énergétique ne souffrira pas des mêmes faiblesses...

En fait, je pense qu'il est très important pour tous, mais en particulier pour tous ceux qui doutent, ironisent, voire font du catastrophisme leur fond de commerce :

- ✓ de connaître et de faire connaître les avancées que tant les États que les bons professionnels ont voulues,

soutenues et accompagnées, alors que beaucoup d'observateurs étaient sceptiques, découragés pour ceux qui se battaient. Je citerai, par exemple, les performances de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM) : inspections des sociétés de classification (siège, bureaux, navires), inspections d'institutions de formation maritime dans une trentaine de pays, création du *PSC rule check* qui a permis l'harmonisation des contrôles portuaires (condition essentielle de la sécurité), du *Safety standards double hull*, du *Marine Safety Service* (MSS) constitué de vingt-six personnes travaillant sept jours sur sept et vingt-quatre heures sur vingt-quatre, et qui gère les systèmes Safeseanet et Cleanseanet pour le compte de l'Union européenne, ou encore l'affrètement de la petite vingtaine de navires antipollution mobilisables, avec un faible préavis, tout au long des côtes de notre continent ;

- ✓ de souligner la mise en œuvre progressive (certes trop lente, mais effective) des « quatre harmonisations » (harmonisation des règles, harmonisation de l'application des règles, harmonisation du contrôle de cette application et, harmonisation des sanctions) avec le recours à de nombreux outils efficaces et novateurs, comme, par exemple, les fameuses listes noires, ou listes de la honte (de navires et d'armateurs « substandard »), qui sont désormais publiées régulièrement ;
- ✓ de signaler les premières écorchures au principe de l'irresponsabilité des États en matière de pavillon (encore démontrée pour Malte, dans l'affaire de l'Erika), alors que la France a réussi à faire adopter une mesure phare à ce sujet dans le « troisième paquet », juste avant la fin de sa présidence de l'Union européenne, en 2009. C'est en effet là un domaine dans lequel la marche de l'histoire s'accélère, comme l'a démontré encore le récent arrêt de la Cour de Cassation française dans cette même affaire ;
- ✓ de mentionner tous les progrès réalisés ou en cours de réalisation dans des domaines connexes, tel que (référence parmi d'autres) celui de la déconstruction des navires, où la convention de Hong-Kong représente une avancée très importante.

Tout cela nous amène à un constat raisonnablement encourageant et simple : le combat pour une croissance durable assise sur le gisement de richesses de la mer et/ou sur les activités maritimes traditionnelles ou émergentes – croissance obligatoirement respectueuse de l'environnement – est un défi à la fois nécessaire et raisonnable. Et même si ce combat est (et sera) toujours jalonné de doutes, d'échecs, de menaces, il vaut quand même le coup d'être mené, car il a déjà permis par le passé, permet encore aujourd'hui et permettra à l'avenir, de remporter des victoires significatives, de mettre en œuvre des avancées considérables. En un mot, la voie de la sagesse et celle de l'action sont indissociables, car elles sont liées au respect d'une évidence aveuglante : l'avenir de la Terre, autant dire de notre humanité, dépend à la fois de l'exploitation et de la préservation de la mer. D'ailleurs, le concept récent de *blue growth* et la déclaration dite de Limassol ne disent pas autre chose.

Un autre constat, quant à lui, d'une nature tout à fait différente, soutient cette approche raisonnablement optimiste : celui que le terrorisme intellectuel a changé de camp, en quelques décennies. De fait, dans les années 1980 encore, la plupart des colloques, des articles, des déclarations et des décisions ne se référaient qu'à la meilleure façon d'écraser la concurrence, de conquérir des marchés à tout prix, de réduire les coûts quelles qu'en soient les conséquences. Aujourd'hui, ceux qui « tiennent le micro », qui s'expriment publiquement, ne peuvent le faire sans intégrer (souvent au premier chef) la dimension qualitative et/ou environnementale. C'est là, à mes yeux, un signe qui ne trompe pas. Certes, d'aucuns peuvent dénoncer l'hypocrisie de nombre de ces déclarations, et ils ont probablement raison, dans bien des cas, mais, au fond, peu importe, car, comme le disait La Rochefoucauld : « L'hypocrisie est un hommage que le risque rend à la vertu », autrement dit, l'hypocrisie de certains est le signe que les choses ont basculé et que le sens de l'histoire a opté pour la longue marche de la vertu.

Note

* Président du Cluster Maritime Français.