

Programme MED 2050

Fiche Variable n° 23

L'économie bleue : opportunités, obstacles et risques

Auteurs

Auteurs : Denis Lacroix, Christophe Le Visage
Contributeurs : Andreas Kraemer, Stella Tsani, Mauro Randone, Arnaud Comolet, Christian Averous

1. Champ couvert par la fiche variable

Le terme d'« économie bleue » est ambigu. Ses définitions possibles doivent être clarifiées.

Définition 1 selon l'OCDE et l'UE

L'économie maritime, parfois confondue avec l'économie « bleue », qui, elle, respecte les principes de durabilité (ex : exclusion de l'exploitation des ressources énergétiques fossiles), a de multiples définitions selon les pays.

L'usage courant est celui des activités ayant un lien direct avec la mer (qui disparaîtraient si la mer n'était plus là), selon une conception traditionnelle de ces secteurs : pêche, aquaculture, transport maritime, ports, tourisme littoral, biotechnologies, ressources minérales et énergétiques (fossiles et renouvelables) et services fournis par les écosystèmes océaniques (puits de CO₂, émission d'oxygène, etc.). L'océan joue donc un rôle croissant dans de nombreux domaines vitaux pour la sécurité économique et environnementale du monde comme l'alimentation, l'énergie ou la régulation des grands équilibres de l'environnement.

L'OCDE a estimé en 2010 le poids de ce domaine à 1500 milliards \$, soit 2,5% de la valeur ajoutée mondiale (GVA). En 2020, une étude de l'UE sur l'économie maritime donne une GVA de **2500 milliards \$, soit l'équivalent de la 7^e puissance économique du monde** (EC, 2020). Le pétrole et le gaz *offshore* totalisent 33% de cette GVA, suivis par le tourisme maritime et côtier (26%), les ports (13%) et l'équipement maritime (11%). L'emploi direct représentait environ 31 millions d'ETP en 2010, pour plus du double en 2020. Les secteurs majeurs d'emploi sont les pêches (36%) puis le tourisme (23%). Le transport maritime permet d'échanger 90% des produits mondiaux et constitue un énorme levier de développement à l'échelle mondiale. Les activités maritimes fournissent un moyen de subsistance à environ 820 millions de personnes.

En France, l'économie maritime représente « 14 % du PIB (270 milliards €/an), 470.000 salariés, 58.000 entreprises, 900 métiers (source : Fondation de la mer / BCG) ». Ce secteur pèserait trois fois le secteur automobile et cinq fois l'aéronautique. Mais son premier moteur est le tourisme, activité vulnérable à bien des crises

Avertissement :

Les appellations retenues dans la présente publication et la présentation des éléments qui y figurent n'impliquent de la part du PNUE, du PNUE/PAM, du Plan Bleu ou des organisations contributives aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones mentionnés ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites. Les opinions exprimées dans cette publication ne reflètent pas nécessairement les vues du PNUE, du PNUE/PAM, du Plan Bleu ou des organisations contributives. L'objectif des hypothèses développées dans ce travail n'est pas de prévoir ou de privilégier un quelconque développement futur, mais d'éclairer les décideurs sur les futurs possibles, renforçant ainsi leur capacité à anticiper et à s'adapter à des futurs différents".

Les projections tendanciennes à 2030 donnent de fortes croissances dans la plupart des secteurs, surtout dans l'énergie éolienne (+24%), l'aquaculture (16% de l'apport protéinique mondial avec une croissance d'environ 7% par an), les biotechnologies marines (+10%/an).

Définition 2 selon l'approche de la durabilité

L'économie verte – « bleue » – quand elle s'applique aux secteurs côtiers, marins et maritimes « promeut le **développement durable** tout en améliorant le bien-être humain et l'équité sociale et en réduisant les risques environnementaux et les pénuries écologiques. Elle vise un développement socio-économique résilient, à faible production de carbone, efficace dans l'utilisation des ressources et socialement inclusif ». (*Stratégie méditerranéenne pour le développement durable 2016-2025 SMDD*).

Définition 3 selon l'approche patrimoniale

L'économie bleue propose ainsi une nouvelle vision de ce secteur, basée sur la valorisation et la **protection du capital maritime** (écosystèmes et patrimoine naturel, ressources marines biologiques, minérales et énergétiques), **et du capital humain et social** (culture et connaissance). Cette approche s'inscrit aussi dans le cadre de la définition de la SMDD : « Une économie bleue favorise le développement durable tout en améliorant le bien-être humain et l'équité sociale, et réduit les risques environnementaux ». Le schéma de cette vision est précisé dans le tableau 1, au début de la partie 5.

Cette évolution des définitions s'appuie sur les **nouvelles possibilités ouvertes par la technologie et sur l'appropriation progressive de la mer**, de son espace et de ses ressources par un nombre croissant d'acteurs. Elle s'accompagne de la **prise de conscience des menaces** et des risques pesant sur ce patrimoine commun liés au développement accéléré des activités humaines depuis le bassin versant jusqu'au large.

La communauté internationale s'est emparée de la question de l'exploitation de la mer depuis la conférence Rio+20 (2012), puis avec l'adoption en 2015 de l'ODD 14 (*Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable*), suivi de la conférence « Océan » des Nations unies (2017). La région méditerranéenne est impliquée via la CdP 19 de la Convention de Barcelone (élaboration de la stratégie méditerranéenne pour le développement durable ou SMDD), l'article 9 du Protocole ICZM, la déclaration ministérielle de 2015 de l'Union pour la Méditerranée.

Dans cette fiche, nous considérons que **l'enjeu central est de passer de l'économie maritime classique à une économie réellement « bleue »** respectant les principes d'une durabilité forte selon la définition de la SMDD.

2. Rétrospective

Jadis surtout fondée sur le transport maritime, la pêche et l'exploitation de quelques ressources côtières (sables, algues...), l'économie maritime s'est modifiée en profondeur depuis un siècle, avec le développement du tourisme, la massification des transports liés à la mondialisation et le développement d'activités nouvelles au large ou côtières dont la technologie a permis d'abord la découverte, puis l'exploitation (ex. hydrocarbures).

La Méditerranée s'est développée depuis 1945 sous l'effet de plusieurs facteurs :

- (1) **L'urbanisation et l'industrialisation** sur les côtes conduisant à une artificialisation croissante du littoral
- (2) Le développement des échanges commerciaux entre l'Europe et l'Asie, moteur de la **croissance du trafic maritime international** notamment dans cette mer.
- (3) La **croissance du tourisme international**, dont la Méditerranée est la 1^{ère} destination
- (4) Le développement de l'exploitation des **hydrocarbures offshore** notamment en Méditerranée orientale (pétrole et surtout gaz : 9 milliards de m³).

Les secteurs de l'économie maritime susceptible d'évoluer en « économie bleue » constituent **une composante centrale de l'économie régionale** et offrent un fort potentiel d'innovation et de prospérité. Avec 46 000 km de côtes et des ressources marines uniques, cette mer représente la 5^{ème} plus grande économie de la région, avec une valeur globale estimée à 4.700 milliards €. Mais il reste beaucoup à faire pour passer d'une économie libérale de marché classique privilégiant la rentabilité de court terme à une économie réellement bleue prenant en compte les enjeux de long terme, garants de la durabilité.

Ainsi, l'accroissement de l'ensemble des activités humaines a conduit à **affaiblir les écosystèmes marins et littoraux**. Malgré les efforts accomplis notamment dans le cadre de la Convention de Barcelone, le patrimoine naturel reste très menacé : destruction d'habitats (particulièrement en zone littorale), perte de biodiversité, espèces invasives, pollutions d'origine terrestre (agriculture, industrie, urbanisation...)

Si la pêche a décliné sur les dernières décennies, car, de fait, 78% des stocks de poissons évalués sont surexploités (RED, 2020), on observe des réussites de protection sélective de certaines espèces comme le thon rouge. L'aquaculture, après 40 ans de progression grâce à la maîtrise de trois espèces « chères » (Bar, Daurade, Thon rouge), marque le pas dans les grands pays aquacoles (Grèce, Espagne, Turquie) mais certains pays ont su exploiter des sites favorables à proximité de marchés porteurs, comme l'Egypte (de 90.000 t. en 1995 à 1,5 millions de t. en 2020) ou la Tunisie (de 1.500 t. en 1997 à 21.000 t. en 2020).

Cependant, le développement du secteur maritime a entraîné **des conflits récurrents** dans l'utilisation de l'espace et l'accès aux ressources d'abord dans les zones côtières, et désormais au large (industrie pétrolière et gazière). En effet, même si le potentiel de développement lié à l'exploitation des hydrocarbures apparaît moins prometteur sur le moyen terme (transition carbone), il reste un vecteur majeur de richesse et de puissance.

Par ailleurs, seule une part limitée de la valeur créée par les activités maritimes en Méditerranée bénéficie aux pays riverains (dont les emplois), une bonne part des bénéfices étant captés hors de la région, ou hors des pays qui fournissent ressources et espace (Ipemed, 2001 ; Medpro, 2013). En revanche, des activités nouvelles émergent (biotechnologies marines, énergies marines...), notamment en croisant de nouveaux matériaux et les nouvelles technologies numériques (Impression 3D, modélisation...) ou en développant le multiusage des infrastructures marines (Lacirignola, 2015).

Ce changement de paradigme (de l'économie maritime traditionnelle vers l'économie bleue) et ces constats (tendances non durables, ruptures) justifient pour la prospective de revenir aux bases de l'économie bleue, c'est-à-dire aux enjeux, plutôt que de décliner une approche traditionnelle par secteur.

3. Les enjeux

Il faut souligner plusieurs caractéristiques importantes de cette mer car elles ont de l'influence sur les scénarios d'évolution à l'horizon 2050 :

Il apparaît un fort contraste entre cette mer biologiquement 'quasi fermée' (renouvellement en environ 80 ans) et très ouverte au plan économique.

La présence maritime militaire est forte notamment en raison de l'importance de ses accès (Bosphore-Dardanelles, Gibraltar, Suez) et des flux maritimes commerciaux via le canal de Suez (30% du trafic mondial)

L'activité commerciale est élevée avec la présence de la plupart des grandes puissances économiques comme l'UE, les USA et la Chine.

Les enjeux de l'économie bleue identifiés à l'horizon 2050 sont : le développement durable de *l'exploitation des ressources marines et les potentiels de création de valeur ajoutée et d'emplois associés*, la *redistribution équitable* du produit de l'exploitation de la mer vers les populations locales , les *modalités équitables d'appropriation et de gestion* des espaces maritimes, la *protection* du patrimoine naturel de la Méditerranée, la *régulation* des activités maritimes et littorales, mais aussi terrestres (pollutions), la maîtrise des *conflits* pour l'espace et les ressources

L'appropriation progressive de la haute mer par les Etats, liée à la création des ZEE, conduit lentement à « paver » la Méditerranée par des juridictions nationales, ce qui est à la fois une opportunité (meilleure protection et gestion, réappropriation des ressources par les riverains) et une menace (compétition accrue, « balkanisation » de la gestion, impacts multipliés, spoliation par des groupes mondialisés). **La planification concertée de l'espace maritime** (« *Maritime Spatial Planning* ») est un instrument privilégié pour le règlement de ces conflits.

Les évolutions technologiques ouvrent la voie à l'exploitation de nouvelles ressources, notamment énergétiques (exploitation du vent, des courants, de la chaleur), minérales (hydrocarbures, métaux, minéraux) et biologiques (cultures marines, molécules nouvelles, bio-procédés). Les modèles de développement actuels ne sont généralement pas durables, et les chaînes de valeur ont tendance à favoriser la captation des bénéfices de cette exploitation par des capitaux souvent extérieurs à la région, avec des retours locaux limités (ex. croisière, hydrocarbures...).

L'exploitation équitable des ressources communes de la mer implique **de reconsidérer la chaîne de valeur** des activités traditionnelles, et de concevoir les activités émergentes dans une approche régionale. Ceci concerne les activités marchandes qui devraient améliorer leur contrôle sur les maillons-clés du développement régional : éducation, recherche, infrastructures.... Le potentiel des synergies est important (technologies *offshore*, plates-formes multiusages au large, valorisation des espaces gagnés par la mer...)

Dans la plupart des Etats méditerranéens, **la régulation des activités maritimes est encore insuffisante**, qu'il s'agisse de législation, de surveillance ou de police. La fragmentation des politiques, y compris au sein de pays de l'UE, et la persistance de normes internationales peu contraignantes, freinent la mise en place des moyens de régulation, de contrôle et de sanction, indispensables à l'exploitation durable de ressources communes.

Les impacts cumulés des activités terrestres et des activités marines **affaiblissent les écosystèmes marins**, érodent leur biodiversité et réduisent leur résilience notamment face au changement climatique et à l'arrivée d'espèces non indigène. Le contrôle de ces impacts cumulés implique une approche régionale, de même que le développement d'un réseau cohérent d'aires marines protégées, une des clés de la protection de la biodiversité régionale.

4. Evolution tendancielle à l'horizon 2050

La Méditerranée se recouvre progressivement des ZEE des Etats riverains, créant un nouveau réseau de frontières, et obligeant à penser la gouvernance maritime méditerranéenne dans toutes ses dimensions, et pas seulement au plan environnemental. L'Union pour la Méditerranée maintient son action en soutien du développement de l'économie bleue, avec l'appui de l'UE et renforce sa dimension environnementale avec l'appui de la Convention de Barcelone et du PAM. La finance « responsable » prend de l'ampleur via un système de taxation qui donne une reconnaissance aux investissements allant au service de l'économie bleue.

Devant la pénurie d'espace littoral et la pression des activités maritimes, **l'occupation permanente de la mer** se développe depuis le littoral jusqu'au large : installations d'îles et ports artificiels, parcs éoliens... Ceci favorise les développements synergétiques de nouvelles chaînes de valeur. Ce secteur, considéré comme d'avenir, attire de plus en plus des financements de type « vert et bleu » ou solidaires, voire du micro-crédit dans les pays du sud et de l'est de la Méditerranée. Le rôle financier de l'UE dans ce domaine s'accroît.

La pression sur les ressources halieutiques reste forte faute d'une régulation efficace ; la pisciculture marine se développe plus lentement faute de modèle économique, social et environnemental adapté à un développement massif ; les cultures d'algues se développent, profitant des infrastructures au large et des systèmes intensifs à terre.

L'exploitation de l'énergie marine se développe à grande échelle : éolien (pour l'essentiel flottant), climatisation au sud, en lien avec le dessalement d'eau de mer et celui des réseaux électriques sous-marins qui couvrent progressivement la Méditerranée.

L'exploitation des ressources minérales continue à se développer (pétrole et gaz) malgré les politiques de lutte contre le changement climatique. L'exploitation des autres ressources minérales augmente (sable, graviers, substances en solution, minerais).

Le tourisme maritime et littoral de masse, considéré comme non durable, voit son pas pris par un tourisme plus écologique, local, équitable, culturel, et à échelle humaine. Mais cette évolution est très progressive et la coexistence des deux formes de tourisme (« de masse » et « à dimension humaine ») se poursuit pendant encore des décennies.

La coopération en matière d'éducation, de formation et de recherche marine se développe à des échelles diverses selon les régions et leur degré de sûreté, notamment grâce aux clusters en réseaux, aux programmes méditerranéens de recherche en lien avec les universités et les instituts de recherche surtout publics.

Le transport maritime évolue lentement vers le « zéro émission ». Les flux en transit se réduisent avec la décroissance du trafic des pétroliers et la montée en puissance de la route maritime de l'Arctique (Asie-Europe et Amérique du Nord). Le cabotage et les flux intra-méditerranéens augmentent avec une conteneurisation et une automatisation de plus en plus poussées. Les ports « industriels » sont éloignés des ports « touristiques » afin de conserver un tourisme de croisière plus haut de gamme (ex. à Gènes). L'influence de la Chine s'accroît notamment dans les grands ports, voie privilégiée de distribution de ses produits (« *Belt and Road Initiative* »).

Le réseau des aires marines protégées se développe sous la pression des ONG et de la montée de préoccupations de protection de la biodiversité. La gestion y devient de plus en plus efficace notamment via l'encadrement de toutes les activités humaines (et notamment de leurs impacts cumulés) par les dispositifs de surveillance et de planification de l'espace maritime (PEM/MSP), jusqu'à une véritable « cadastralisation » en 3D. Ces tendances sont cependant plus marquées sur la côte nord que sur la côte sud. Cependant, même ralenties, la pollution terrigène et par les plastiques et l'artificialisation du littoral se poursuivent, accentuant encore la pression sur les écosystèmes littoraux et méditerranéens.

Les sciences participatives se développent en lien avec les multiples outils et réseaux d'information et de formation continue.

5. Scénarios contrastés à l'horizon 2050

Le tableau 1 présente une approche des grandes variables du système de l'économie bleue en croisant les biens et services d'un côté (marchands ou non-marchands), et les types de capital : humain, naturel, artificiel (ou « construit »). Il est donné une plus grande valeur aux flux qu'aux stocks au sens de Passet (1979)

Tableau 1 : Identification des variables du système « Economie bleue » au sens patrimonial (sens 3) en Méditerranée. On distingue les impacts sur le capital bleu (**en gras noir**) et les activités économiques (**en rouge gras**)

Capital <i>Biens et Services</i>	Humain	Naturel	Anthropisé (« Construit »)
<i>Marchands</i>	Main d'œuvre ; Droits d'exploitation et <i>royalties</i> en mer (pêche, extraction...)	Ressources minérales (granulats, minerais...), énergétiques fossiles et renouvelables et biologiques (algues et poisson, molécules et procédés d'intérêt)	Villes et infrastructures côtières dont ports et marinas ; tourisme et nautisme, croisière, transport maritime, aquaculture, activités et procédés biotechnologiques
<i>Non-marchands</i>	Gouvernance ; Education ; Savoir- faire ; cultures, représentations et création artistique ; systèmes de R&D	Ecosystèmes et services écosystémiques et biogéochimiques associés	Valeur patrimoniale, sociale et immatérielle ; Source de bien-être, d'équilibre, de découverte ; création artistique

Le tableau 2 qui suit présente la matrice des hypothèses pour les variables identifiées à l'aide du tableau 1 et les scénarios pour l'économie bleue en Méditerranée à 2050 en suivant la méthode des scénarios selon l'analyse morphologique (Godet et al, 1991)

Le tableau 1 a ainsi facilité l'identification des variables motrices.

Pour simplifier la lecture du tableau morphologique, c'est le sens 2 de l'économie bleue qui a été retenu. Il retient la définition précise de la stratégie méditerranéenne pour le développement durable.

Tableau des **variables motrices majeures de l'économie bleue en Méditerranée** à l'horizon 2050 et **scénarios induits**

Hypothèse Variable motrice	H1	H2	H3	H4	H5
Niveau de tension interne à la Méditerranée, impact sur l'attractivité économique globale	Faible et stable Très bonne attractivité	Faible mais instable Bonne attractivité	Moyen Attractivité différenciée selon les pays	Fort mais sous contrôle Attractivité faible mais grandes disparités de situations (Bonus zone européenne)	Fort et incontrôlé Attractivité très faible sauf dans les pays « sécurisés »
Gouvernance de la haute mer en Méditerranée	Mosaïques de ZEE nationales ; Coopération forte	Mosaïque de ZEE nationales ; Coopération difficile	Mosaïque de ZEE nationales conflictuelle	Disparité des situations juridiques et conflits récurrents de gouvernance	Méditerranée Ouest pacifiée et Méditerranée Est en tension hors couloir de navigation internationale
Influences UE / externes : Chine, Russie, USA, Monarchies du Golfe	Chine. L'UE reste peu active car divisée	Fortes influences en compétition pour les accès aux pays (ports, gazoducs, rail, autoroutes...)	Influences multiples modérées sans dominance d'aucun bloc ; UE peu présente	Forts contrastes selon pays et guerre d'influences : Russie/Turquie, Chine/Grèce, USA/Israël	UE Leader incontestable, écouté, et « modèle »
Compétences techniques, scientifiques (RDIF), industrielles	Décrochage de la région par rapport au monde (Nord UE, Asie, USA)	Quelques zones d'excellence mais niveau général de moyen à médiocre	Dynamisme stimulé par des flux croisés Nord ⇒ Sud et Sud ⇒ Nord	Développement en réseaux sous leadership UE ; niveau moyen mondial	
Ressources minérales et énergétiques	Persistance d'une exploitation soutenue des carburants fossiles	Déclin progressif pour cause d'épuisement et surtout des pressions de décarbonation	Remplacement accéléré des fossiles par les renouvelables avec transfert de technologies Nord ⇒ Sud	Accélération de l'exploitation des fossiles au motif de la nécessité du développement des PSEM	Déclin du fossile ; Echange de transfert de technologies en énergies renouvelables contre des sites des PSEM
Ressources vivantes Pêche, aquaculture (y.c. algues), biotechnologies maritimes.	Optimisation durable des flux grâce à de hauts niveaux de contrôle et de coopération	Situations contrastées selon les pays et les sites ; controverses et conflits	Déclin continu de la pêche ; émergence d'une aquaculture durable	Déclin/Stabilisation pêches et développement aquacole en eau saumâtre (ex : Egypte)	Réorientation vers de la pêche durable en synergie avec aquaculture, EMR, tourisme
Fonctions écosystémiques dont puits de carbone, résilience biologique...	Déclin plus rapide de ces fonctions en Méditerranée que dans le monde ; des alertes mais peu d'effets	Situations contrastées selon les zones méditerranéennes. Campagnes de lutte mal coordonnées, peu efficaces	Bonne coopération (« union sacrée ») pour sauver la résilience globale ; des résultats	Déclin accéléré de ces fonctions car les priorités sont à la survie des sociétés, des Etats...	
Ports et infrastructures intermodales portuaires (variable composite)	Modernisation générale sous le leadership de l'UE &	Développement hétérogène selon les pays et compétition UE-autres blocs partout	Forts clivages Nord/Sud et Est/Ouest en équipements et modernisation	Sauf certains ports stratégiques, déclassement	Lancement de 2 hubs flottants chinois vs label bleu de l'UE

	innovation technologique : hubs flottants			général des ports méditerranéens	
Tourisme, nautisme, croisière	Déclin général multifactoriel	Reprise du tourisme de masse (+Asie) + défauts	Reprise moyenne via tourisme durable/ « bio »	Reprise via tourisme sélectif haut de gamme	Développement du tourisme domestique / de proximité
Scénarios Economie bleue	1 : Naissance d'une économie bleue (durable) sur le modèle européen	2 : Tensions, crises, conflits... et impuissance	3. Hétérogénéité, compétition et économie « bleu pâle »	4. Jeux de grandes puissances ; l'économie bleue comme <i>soft power</i>	5. Faibles dynamiques et déclin « mou » sans place pour l'économie bleue

Synthèse des hypothèses pour la variable **Economie bleue*** en Méditerranée (*au sens de la durabilité de long terme)

Les « Scénarios » élaborés ici correspondent aux « Hypothèses » de la fiche pour nourrir la matrice du système de variables de la Méditerranée.

Scénario 1 : Naissance d'une économie bleue (durable) sur le modèle européen

L'UE développe un fort partenariat avec la Méditerranée, son flanc sud étant à soutenir pour des raisons économiques, stratégiques et humanitaires. La stabilité politique, les partenariats multiples de long terme et une finance durable (green Deal...) facilitent les investissements pour accompagner la transition des énergies fossiles vers les énergies renouvelables et l'approche en termes de Capital Naturel. La finance « verte et bleue » et/ou solidaire se développe avec le soutien massif de l'UE sous forme de co-développement plutôt que de « plan Marshall ». Dans ce climat général de confiance, le tourisme se développe en prenant de plus en compte des enjeux de durabilité.

Scénario 2 : Tensions, crises et impuissance

L'instabilité générale de la région (conflits armés, explosions sociales, terrorisme...) conduit à de fortes tensions politiques et à des luttes d'influence, parfois armées, pour le contrôle des zones sensibles et/ou richement dotées. La chute de l'attractivité de la région affecte presque toutes les activités maritimes, et notamment les ports, dont le niveau baisse par rapport à la moyenne mondiale. La Méditerranée apparaît comme un espace en déclin, chroniquement conflictuel et en retard dans la plupart des domaines. Les efforts en vue de développer l'économie bleue sont inégaux, variables d'une sous-région à l'autre, et, à l'échelle régionale, inefficaces compte-tenu des urgences du court terme.

Scénario 3 : Hétérogénéité, compétition et économie « bleu pâle »

La région offre de forts contrastes dans tous les domaines en raison d'une compétition généralisée entre pays, voire provinces. Ainsi, si le tourisme de masse décline, le tourisme haut de gamme reste florissant et le tourisme de proximité se développe pour les classes moyennes. L'attractivité globale reste médiocre en raison du déficit de coopération et de coordination sur les grands enjeux collectifs comme la décarbonation de l'économie. Le développement de l'économie bleue reste inégal et globalement lent.

Scénario 4 : Jeux de grandes puissances ; l'économie bleue comme *soft power*

Dans un contexte de jeu des grandes puissances (USA, Russie), la Chine poursuit sa politique d'influence en appui du développement économique des « routes de la soie » et prend le contrôle d'un nombre croissant de ports stratégiques (Grèce, Balkans, Italie...) afin de valoriser ses productions et ses services. Sa marine renforce son poids face aux Russes et aux Américains. Les enjeux d'environnement passent au second plan et les tensions politiques avec l'UE se multiplient. L'économie bleue, présentée comme vecteur de *soft power*, tire profit en partie de ce climat d'investissements compétitifs entre grandes puissances.

Scénario 5 : Faibles dynamiques et déclin « mou » sans place pour l'économie bleue

L'absence de leadership et de « projet » à l'échelle de la région, combiné au déclin des ressources traditionnelles (pêche, hydrocarbures, tourisme...) entraîne progressivement un déclasserement de la plupart des pays sans sursaut coordonné et efficace ni des sociétés ni des élites. Cette spirale du déclin contribue à réduire durablement l'attractivité de la région sans qu'émergent des secteurs porteurs d'avenir, notamment ceux de l'économie bleue.

6. Principales références bibliographiques/Sources d'information

- Albera D., M. Crivello et M. Tozy (coord.), 2016. *Dictionnaire de la Méditerranée*. Actes Sud.
- Commission européenne, 2018. *Blue economy in southern Mediterranean sea: regional outcomes from national assessment*.
([/www.gov.it/BlobFolder/generalpage/eu_union/he/Regional_Outcomes_from_National_Assessments.pdf](http://www.gov.it/BlobFolder/generalpage/eu_union/he/Regional_Outcomes_from_National_Assessments.pdf))
- Comolet A., 2018. *Développement de l'axe Economie bleue au Plan Bleu*. Note stratégique, Plan Bleu, 3 mai 2018.
- Courteau R., 2011. *La pollution de la Méditerranée : état et perspectives à l'horizon 2030*. Rapport de l'office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques N° 3589 Ass. Nat. / N° 652 Sénat. 189 p.
- Euzen A., F. Gaill, D. Lacroix et P. Cury (dir.), 2019. *L'Océan à Découvert* ; CNRS Éditions, (coord. 152 contributions).
- Ipemed, 2001. *Demain la Méditerranée : scénarios et projections à 2030 ; croissance, emploi, migrations, énergie, agriculture*. Coord. par C. Jolly ; Coll. Construire la Méditerranée. 165 p.
- Lacirignola C. (Coord.), 2015. *Terre et mer : ressources vitales pour la Méditerranée*. Ed. L'Harmattan. Paris : 165 p.
- Mancini R., A. Comolet, 2020. *Blue economy in the Mediterranean: Case studies, lessons and perspectives*. Plan Bleu, Paper 19, January 2020.
- MAVA, UNEP/MAP, Plan Bleu, SCP/RAC, PAP/RAC, 2015. *Blue economy for a healthy Mediterranean – Measuring, Monitoring and Promoting an environmentally sustainable economy in the Mediterranean region*, June 2015.
- Medpro, 2013. *Prospective analysis for the Mediterranean region*. Rym Ayari Coord. (www.medproforesight.eu).
- Moatti J.P. et S. Thiébaud, 2018. *The Mediterranean region under climate change*. IRD Editions. 736 p.
- OECD, 2016 *The Ocean Economy in 2030*, OECD Publishing, Paris. 256 p.
- Passet R., 1979. *L'économie et le vivant*. Payot 340 p.
- PAM, Plan Bleu, SCP/RAC et PAP/RAC, 2017. *A Blue economy for a sustainable development of the Mediterranean region*, Conférence de Marseille, 30-31 mai 2017.
- Piante C., Ody D., 2015. *Croissance bleue en Méditerranée : le défi du Bon état écologique*. Projet MedTrends : synthèse. WWF-France. 64 pages.
- PNUE/PAM, 2016. *Stratégie méditerranéenne pour le développement durable 2016-2025*. Valbonne. Plan Bleu, Centre d'Activités Régionales. 90 p.
- RED, 2020. *Rapport sur l'état de l'environnement et du développement en Méditerranée*. PNUE-PAM-Plan Bleu. 340 p.
- Union pour la Méditerranée, 2021. *Vers une économie bleue durable dans la région méditerranéenne* Edition 2021
- Viard Jean, 2018. *Quand la Méditerranée nous submerge*. Ed. de l'Aube