

ATELIER 10

Quelle géopolitique des mers ?

Récit 2040

En 2040, les dynamiques d'urbanisation en espaces littoraux se sont inversées en Europe, dans le prolongement d'une mutation de la dynamique de métropolisation vers un fonctionnement en réseau mieux articulé entre les métropoles, les villes moyennes, les territoires ruraux. Ce rééquilibrage résulte de la conjugaison des risques littoraux, de la multiplication des épisodes caniculaires, particulièrement dans les régions du Sud, en même temps que la tension sur l'approvisionnement en eau potable et l'exigence sociale de préservation des terres agricoles les plus fertiles, pour garantir l'autonomie alimentaire alors que les rendements sont de plus en plus aléatoires. Les décisions relatives à l'aménagement du territoire sont prises au regard des capacités des écosystèmes locaux à subvenir aux besoins de la population. Les îles, à l'échelle desquelles cette notion de capacité d'accueil est plus tangible, sont devenues les laboratoires d'innovation et d'excellence de l'aménagement du territoire, et les politiques continentales sont largement inspirées des connaissances qui y sont acquises. De fait, les schémas d'aménagement ne sont plus régionaux : ils s'élaborent à l'échelle des grands bassins versants fluviaux, en intégrant l'impact des politiques à terre sur les milieux marins, dans le cadre de conseils de gestion de la terre, du littoral et de la mer qui associent pouvoirs politiques, représentants économiques, associatifs, citoyens et scientifiques.

Les espaces littoraux, réputés attractifs, ont vécu un retour de balancier qui remet en lumière les risques et fragilités qu'ils présentent : celle de l'érosion, du risque de submersion. Les politiques d'aménagement s'y conçoivent autour de deux valeurs : habitabilité et hospitalité. Le littoral devient de ce fait un espace plus social, où la ségrégation recule notamment grâce au développement de sociétés citoyennes de portage immobilier qui, sur le modèle de l'habitat participatif, permettent de maîtriser le coût du logement et donc le coût de la vie. Pour faire face aux risques littoraux, les interdictions de construire sont étendues à l'ensemble des espaces proches du rivage, et de vastes ensembles font l'objet de programmes de replis face à la montée des eaux. Ces espaces, dans la période de transition entre leur abandon et leur démolition, forment autant d'espaces laissés à l'expression artistique, à l'expérimentation, à l'éducation, rappelant à chacun la fragilité de l'humanité face aux éléments naturels. Le tourisme littoral a muté vers un slow tourisme, fait de découvertes du

milieu et de valorisation du patrimoine maritime et littoral. En particulier, tous les écoliers de France effectuent, au cours de leur scolarité, une classe de mer.

La sensibilité du public à la protection des milieux marins a largement progressé. Sous la pression des états insulaires, de l'Europe mais aussi des États-Unis alors que des villes telles que Miami sont proches de la submersion, l'ONU a pris des mesures drastiques de protection des océans, déclarés bien commun de l'humanité. Un moratoire sur l'exploitation des grands fonds a été décrété, en même temps que se révèle chaque jour un peu plus le potentiel économique des ressources marines, tant dans le domaine de l'alimentation, de la santé que de la production énergétique via les énergies marines renouvelables. Cette prise de conscience a conduit à ouvrir largement les espaces de gouvernance des mers régionales aux collectivités et aux forces vives des bassins de vie maritime que l'on nomme à présent « merritoires » ; il en résulte une dynamique active de coopérations transfrontalières. En Europe, la politique commune de la pêche garantit des prélèvements pleinement compatibles avec la reconstitution des stocks de poissons, et la directive cadre sur les milieux marins interdit la présence de résidus plastiques et de perturbateurs endocriniens dans les estuaires et les eaux littorales. Les autres formes de pollution sont maîtrisées. « Marée verte » évoque pour le public une série d'anticipation à succès sur le potentiel nourricier des mers, héritière d'un ancien film, « Soleil vert ».

Les ports ont eux aussi changé. L'Europe, aujourd'hui neutre en carbone, n'importe plus d'hydrocarbures. L'économie circulaire s'étant largement développée, le volume de fret entre l'Europe et le reste du Monde s'est également contracté. Les navires, à propulsion décarbonnée (hydrogène vert, solaire, et voile) font davantage de cabotage. Les ports restent des portes ouvertes sur le monde. Des lignes régulières ont été mises en place entre l'hexagone et les Outre-mer, participant d'un tourisme décarboné, et le développement des ports-centers permet de faire de la pédagogie tant sur le fonctionnement de l'économie mondiale que sur le fonctionnement des milieux marins. Les ports, de pivots de l'économie circulante, sont devenus les pivots de l'économie circulaire. Ainsi, les espaces portuaires anciennement dévolus à la gestion des hydrocarbures sont reconvertis pour faire place :

- aux nouvelles industries, accordant une large place à la fabrication numérique, la robotique et la cobotique ;
- aux espaces de reconditionnement, de réemploi, de réparation, de recyclage industriels.

Un peu plus au large, des plateformes offshore se sont développées, à proximité des installations énergétiques, pour assurer l'avitaillement en hydrogène vert. Des fermes aquacoles y sont associées.

Ces infrastructures stratégiques font l'objet d'une surveillance constante, de même que les câbles sous-marins qui structurent toujours les communications numériques mondiales. La Présence de la marine est déterminante pour assurer leur protection et pour veiller au respect des règles internationales de protection des milieux marins. Pour cela, l'Europe s'est dotée d'une fonction de garde-côtes qui, en Méditerranée, reste également très mobilisée par la surveillance des flux migratoires.

Les idées clés qui sous-tendent ce récit :

- Face à l'urgence climatique perceptible en 2020, les littoraux ont réussi une révolution environnementale : restauration des écosystèmes, mesures de protection très fermes, réduction des rejets de déchets et polluants en mer. Zéro artificialisation nette des sols, neutralité carbone (avec notamment développement des énergies marines renouvelables), économie circulaire.
- Rééquilibrage des politiques d'aménagement entre littoral et continent : rééquilibrage impulsé suite aux grandes tempêtes de 2021. Protection des espaces littoraux vulnérables, mutation des espaces portuaires, fonctionnement en réseau avec les villes à l'intérieur des terres. Néanmoins, création d'espaces offshore liés à la production d'EMR et l'avitaillement des navires en hydrogène vert.
- Les littoraux, des lieux de vie : deux valeurs, habitabilité et hospitalité. Moins de ségrégation socio-spatiale grâce aux politiques d'habitat. Développement des lieux d'expression artistique et citoyenne.
- Des modes de vie et des modèles économiques changés : relocalisation et verdissement de l'industrie, l'économie maritime devient symbole de soutenabilité et de solutions innovantes : pour les navires (propulsion voile, biogaz, hydrogène vert, photovoltaïque), le transport maritime autonome grâce à l'IA, le développement du slowtourisme, l'alimentation et la médecine (algues), la production énergétique (plateforme offshore pour les énergies marines renouvelables), moins de fret entre l'Europe et le reste du monde, plus de cabotage.
- Une citoyenneté de la mer : développement de la connaissance et la culture scientifique de la mer et des océans grâce à la médiation scientifique et culturelle proposée dans les ports-centers, les musées maritimes, les aquariums, les classes de mer proposées à tous les jeunes. La voix des scientifiques est mieux entendue et plus écoutée dans les choix économiques et politiques. La co-construction est au cœur du débat public. Les coopérations transfrontalières maritimes se sont développées. La France est devenue un pays de culture maritime, avec un.e ministre de la mer n°2 du gouvernement.
- Un bien commun de l'humanité : l'ONU a déclaré les mers et océans bien communs de l'humanité, avec une gouvernance spécifique et protectrice. Dans le prolongement de l'élaboration des documents stratégiques de façade, la planification de l'aménagement, en Europe s'inscrit dans le cadre de schémas terre-littoral-mer élaborés par des conseils de gouvernance pluri-acteurs à l'échelle des grands bassins fluviaux. Un corps de garde-côtes européen a été créé.

Trajectoires et bifurcations

Au regard des projections actuelles, en 2040, l'humanité devrait compter 9 milliards de personnes, dont 6 milliards sur la bande littorale ou à proximité. Les grandes villes mondiales sont pour la plupart d'importants ports. La poursuite de l'urbanisation et le tropisme littoral devraient augmenter de 2 milliards en 20 ans la population vivant à proximité des littoraux. La croissance et la concentration urbaine, et en particulier sur le littoral, devrait augmenter la dépendance des populations à un apport de ressources provenant de bassins d'approvisionnement de plus en plus grands. Ainsi, l'augmentation de la taille de villes, en particulier littoral, devrait aller de pair avec une croissance du trafic maritime.

Il semble donc que la bifurcation envisagée dans le récit ne peut s'envisager que sous certaines hypothèses :

- Des chocs (climatiques, sanitaires, économiques) conduisant à une prise de conscience de la vulnérabilité de nos sociétés (cf. idée « face à l'urgence climatique ») ;
- Une médiation scientifique et technique donnant à expliciter les mécanismes à l'œuvre, ce qui est en jeu (cf. idée « une citoyenneté de la mer ») ;
- Un débat sociétal sur ce qui fait l'intérêt commun, les valeurs communes à développer (cf. idées « un bien commun de l'humanité » et « deux valeurs, habitabilité et hospitalité ») ;
- L'instauration d'outils puissants de régulation, élaborés dans une dynamique de co-construction avec les parties prenantes, et fixant un cadre tant au développement économique que l'aménagement (cf. idées « rééquilibrage des politiques d'aménagement » et « des modes de vie et des modèles économiques changés ») ;

Dans le même temps, la mise en place de mécanismes d'accompagnement et de solidarité, pour accompagner les mutations (point peu développé dans le récit, qui s'est moins attaché à décrire un chemin qu'un horizon)

Avec les contributions de : Gildas Borel (Brest Métropole), Florence Danhyer (Perpignan Méditerranée Métropole), Antoine Dosdat (IFREMER), Juliette Guirado (AUDeG), Patrick Lambert (CGEDD), Olivier Lemaire (AIVP), Cécile Mezger (Audat), Guillaume Mouchelet (Pas-de-Calais), Ingrid Peuziat (Université de Brest) et Bernard Valero (AVITEM).

Synthétisées par les copilotes : Aurélien Biscout (MOT), Benjamin Grebot (Adeupa), Marianne Malez (Fnau), Olivier Poncelet (Finistère 360) et Raffaele Viaggi (MOT).