

La Méditerranée soutient des millions d'emplois liés au tourisme côtier, le transport maritime ou la pêche. Mais ces activités s'exercent dans un espace surexploité, exposé aux effets du changement climatique et déchiré par les troubles géopolitiques.

Jérémy Fosse, cofondateur et président d'eco-union.

ÉCONOMIE BLEUE : MOTEUR DE CHANGEMENT, D'INTÉGRATION ET DE RÉSILIENCE RÉGIONALE

La Méditerranée est une anomalie économique : une mer relativement petite, caractérisée par une densité exceptionnelle d'utilisations, d'infrastructures, de villes et de voies de communication, ainsi que par une concentration d'activité productive qui lui confère le statut de « cœur bleu » des économies nationales. C'est aussi un point chaud sur le plan écologique : écosystèmes fragiles, pollution environnementale, perte de biodiversité, pression sur le littoral et, de plus en plus, épisodes climatiques extrêmes dus au réchauffement climatique. À ce carrefour, l'économie bleue apparaît comme une promesse de prospérité, mais aussi comme une source de vulnérabilité : combien d'emplois dépendent du bon état de la mer ? Quel est l'impact environnemental de ces activités ? Quels acteurs ont à y gagner ou à y perdre avec la transition écologique ? Et enfin, comment accélérer l'adaptation au changement climatique et renforcer la résilience face aux chocs externes ?

La réponse est que la Méditerranée vit déjà de l'économie bleue, mais qu'elle ne la gouverne ni la gère encore comme un atout essentiel et partagé. Et c'est là que réside l'opportunité : transformer un ensemble disparate de secteurs éco-

nomiques en un levier cohérent pour la transition écologique, le bien-être social et l'intégration économique.

LA VALEUR DE L'ÉCONOMIE BLEUE

Deux concepts financiers permettent de comprendre la valeur économique de la mer : le « produit marin brut » (*gross marine product*), c'est-à-dire la valeur annuelle des activités productives liées à la mer, et le « fonds de richesse partagée » (*shared wealth fund*), compris comme la valeur de l'« actif » naturel de la Méditerranée. Selon cette méthodologie, on estime que les activités liées à la mer Méditerranée génèrent 450 milliards de dollars par an, ce qui en fait la cinquième économie de la région, derrière la France, l'Italie, l'Espagne ou la Turquie. Bien que la Méditerranée ne représente que 1 % de la superficie océanique mondiale, elle concentre environ 20 % du produit marin brut mondial (Randone, 2017).

Si l'on considère la mer comme un actif financier, la richesse partagée de la Méditerranée s'élève à 5 600 milliards de dollars, les côtes productives représentant 83 % de cette valeur. En d'autres termes, la mer Méditerranée

constitue une infrastructure économique essentielle à l'échelle régionale, dont la dégradation a des répercussions directes sur l'emploi, l'investissement et la stabilité territoriale (Randone, 2017).

UN MOTEUR ÉCONOMIQUE SUR UNE MER (SUR)PRESSURISÉE

Au sein de l'UE, les secteurs traditionnels de l'économie bleue employaient 4,82 millions de personnes, généraient 891 milliards d'euros de chiffre d'affaires et 251 milliards d'euros de valeur ajoutée brute en 2022. Le tourisme côtier reste le secteur le plus important, représentant 53 % de l'emploi et 33 % de la valeur ajoutée de l'économie bleue européenne, en pleine reprise après le choc de la pandémie (CE, 2025).

Ce modèle est particulièrement marqué en Méditerranée : l'économie bleue ne se limite pas aux ports ou à la pêche ; il s'agit avant tout d'un mélange de services (tourisme) et d'infrastructures (ports et transports), avec des chaînes de valeur intégrées et mondialisées qui vont de la logistique et de la construction navale à la distribution alimentaire, en passant par la gestion des déchets et le traitement des eaux.

TOURISME CÔTIER ET MARITIME, UN SECTEUR EN DANGER

Le tourisme est un moteur de croissance, mais son succès a deux facettes : il crée des emplois et des revenus, mais il concentre également la pression sur les périodes et les zones de pénurie d'eau, il met à rude épreuve le logement et les services publics, et il dégrade les écosystèmes qui constituent précisément la base de son attrait. En Méditerranée, cela se traduit par une dépendance territoriale : de nombreuses économies locales reposent sur le tourisme, ce qui accroît leur exposition aux chocs externes (événements climatiques, crises géopolitiques) ou internes (pénurie de main-d'œuvre, emplois précaires).

La question économique clé ne porte plus uniquement sur le nombre de touristes, mais aussi sur la valeur qu'ils génèrent et les coûts qu'ils entraînent. En termes de compétitivité, un tourisme qui épuise les ressources en eau, sature les infrastructures et érode le littoral est, à moyen terme, un tourisme qui devient plus coûteux, perd en qualité et réduit la résilience. Sur le plan politique, la transition du tourisme côtier repose sur quatre leviers : la désaisonnalisation, la mobilité à faible empreinte carbone, l'efficacité hydrique et énergétique, et une fiscalité touristique dont les retombées soient visibles en matière d'adaptation et de protection du littoral.

PORTS ET TRANSPORT MARITIME, LES PÔLES DE LA TRANSITION

La Méditerranée est un corridor mondial. Ses ports relient les routes eurasiatiques, les flux énergétiques et les chaînes logistiques. Au-delà du commerce, c'est ici que se joue la transition écologique. L'électrification des quais, l'efficacité énergétique, les carburants alternatifs, la numérisation des opérations, le contrôle des émissions et la qualité de l'air dans les villes portuaires sont au cœur de la durabilité environnementale, économique et sociale.

L'agenda climatique et réglementaire accélère la transition énergétique du transport maritime et favorise les solutions fondées sur la nature pour lutter contre l'érosion côtière. Les ports peuvent être des pôles d'innovation, mais ils peuvent aussi devenir des points de friction si la transition engendre des coûts sans mécanismes de soutien, en particulier sur les rives sud et est, où le coût du capital est plus élevé.

PÊCHE ET AQUACULTURE, CLÉS DE LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE

La pêche contribue moins au PIB que le tourisme ou la logistique, mais elle joue un rôle essentiel pour la cohésion sociale, l'emploi local et la sécurité alimentaire. En Méditerranée, le secteur de la pêche et de l'aquaculture dépasse 1,5 million de tonnes de production totale (55 % de pêche, 45 % d'aquaculture), génère environ 18 milliards d'euros de recettes (40 % de pêche, 60 % d'aquaculture) et soutient plus de 700 000 emplois tout au long de la chaîne de valeur (UpM, 2025).

La durabilité est un atout stratégique : la surexploitation des stocks entraîne une baisse de la *productivité* future, une plus grande volatilité des revenus et une perte du tissu social local. La transition numérique apparaît comme une opportunité d'améliorer la gestion et la valeur ajoutée, en particulier si elle soutient la pêche artisanale, la sécurité alimentaire, l'emploi décent et la cohésion communautaire.

ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES, CROISSANCE ET CONFLITS D'UTILISATION

Les énergies marines renouvelables, en particulier le secteur éolien *offshore*, sont devenues un vecteur économique ayant des répercussions sur l'ensemble de la chaîne de valeur : ingénierie, construction navale, logistique portuaire, exploitation et maintenance, numérisation, formation technique et nouveaux services spécialisés. En Europe, l'essor du secteur est lié à deux objectifs stratégiques : la sécurité énergétique, afin de réduire la dépendance vis-à-vis des combustibles importés, et la décarbonation, afin d'atteindre les objectifs de zéro émission d'ici 2050. Ce double enjeu, à la fois industriel et climatique, permet de justifier les investissements publics, d'accélérer l'octroi des permis et de mobiliser des capitaux privés.

En Méditerranée, cependant, le défi n'est pas seulement technologique, mais aussi territorial. La mer est « occupée » par des routes maritimes, des zones de pêche, des zones à haute valeur écologique, le tourisme côtier, des câbles, des infrastructures, des zones militaires et une multitude d'usages locaux. C'est pourquoi chaque nouveau projet *offshore* rencontre des difficultés pour trouver l'emplacement adéquat, avec des vents suffisants et stables, sans nuire à l'écosystème marin environnant.

Dans un contexte de grande sensibilité écologique et d'économies côtières dépendantes du tourisme et de la pêche, la légitimité sociale s'obtient grâce à des processus de participation inclusifs, des données transparentes et des mécanismes de partage des bénéfices.

DÉCHETS, EAUX ET ÉCONOMIE CIRCULAIRE, LE SECTEUR INVISIBLE

L'économie bleue peut générer des bénéfices économiques, mais aussi des « sous-produits » négatifs : déchets, plastiques, eaux usées, nutriments ou rejets qui sont souvent déversés en mer sans contrôle. Si les coûts environnementaux ne sont pas internalisés, nous payons deux fois. D'abord par la dégradation de l'environnement et la perte d'attractivité, puis par les dépenses publiques nécessaires pour réparer les dégâts. En Méditerranée, où le tourisme concentre une pression saisonnière et où les villes côtières se développent, la gestion des déchets et de l'eau devient un enjeu économique central.

L'économie circulaire est une stratégie de compétitivité. Réduire l'utilisation des plastiques et améliorer la collecte et le recyclage permet de diminuer les déchets marins, mais aussi de réduire les coûts pour les communes touristiques, de protéger des secteurs tels que le tourisme et la pêche, et peut créer des emplois locaux dans les domaines de la logistique, la réparation, la réutilisation et la valorisation. Il en va de même pour l'eau : améliorer le traitement des eaux usées, la réutilisation et l'efficacité hydrique constitue une police d'assurance pour les destinations touristiques situées dans des régions de plus en plus sèches. Dans la pratique, ces projets présentent souvent moins de « glamour » qu'un grand port ou un parc éolien, mais ils présentent des avantages économiques : retombées en matière de santé publique et d'attractivité territoriale, réduction des risques physiques liés au climat, et création d'emplois répartis entre les PME et les services locaux.

UNE MER PARTAGÉE ET GÉRÉE

Le fil conducteur qui relie le tourisme, les renouvelables, la pêche et les ports, c'est l'espace. Dans une mer surchargée, l'économie bleue dépend moins de la croissance secteur par secteur que de la manière dont les usages sont organisés

et les conflits réduits. L'aménagement de l'espace maritime et la gestion intégrée du littoral permettent de réduire l'incertitude, de limiter les litiges, de faciliter l'octroi des permis, d'améliorer la coordination entre les administrations et, en fin de compte, de rendre finançables des projets qui, sans cela, resteraient bloqués entre contestation sociale et risque réglementaire.

Cela revêt une importance particulière en Méditerranée, car la densité des usages et la diversité institutionnelle y sont extrêmement élevées. Une même infrastructure peut être perçue comme une opportunité ou une menace selon le territoire : un parc éolien peut signifier des emplois industriels pour un port, mais une perte de paysage pour une destination touristique ; une zone protégée peut signifier la restauration de la biodiversité, mais des restrictions pour la pêche ; un corridor maritime peut signifier une compétitivité logistique, mais de la pollution atmosphérique dans les villes portuaires. La gouvernance spatiale n'élimine pas ces dilemmes, mais permet de les gérer selon des règles claires : zonage, évaluation des impacts cumulatifs, partage des données et mécanismes de compensation ou de co-bénéfices.

FINANCER LA TRANSITION

Nous savons que la transition écologique coûte cher. L'électrification des ports, les carburants décarbonés, l'adaptation côtière, la restauration des écosystèmes, le traitement des eaux, la circularité des déchets, la numérisation du secteur de la pêche ou la reconversion du secteur touristique nécessitent des investissements massifs et soutenus dans le temps. Rien que dans l'UE, l'effort nécessaire à la transition est estimé à plus de 800 milliards d'euros par an, soit environ 4,9 % du PIB annuel (I4C, 2025). En Méditerranée, le défi est d'ailleurs double : mobiliser des capitaux et le faire de manière convergente entre les rives, en évitant une transition à deux vitesses qui accroîtrait les vulnérabilités là où le coût du capital est déjà plus élevé.

Il convient ici de distinguer trois mécanismes de financement. Le financement public est indispensable pour les biens publics régionaux. Le financement par le marché est essentiel pour les infrastructures et les entreprises, mais il dépend de la stabilité réglementaire, de rendements clairs et de risques maîtrisés. Entre les deux se situe le fi-

ancement hybride (*blended finance*) : il utilise des ressources publiques pour réduire les risques (garanties, tranches *first-loss*, assistance technique) et mobiliser ainsi des investissements privés vers des projets ayant un impact et un retour sur investissement à moyen terme.

Des instruments innovants tels que les obligations bleues et les incitations fiscales vertes et bleues peuvent corriger les défaillances du marché, envoyer des signaux de prix et accélérer les investissements. Mais le véritable goulot d'étranglement est souvent d'ordre opérationnel : il s'agit de mettre en relation les investisseurs avec des projets aboutis. Les idées ne manquent pas ; ce qui manque, ce sont des projets « bancables » dotés de permis, de données, d'indicateurs d'impact, de garanties environnementales et sociales, ainsi que d'une structure financière reproductible. C'est pourquoi les priorités pratiques consistent à constituer des portefeuilles agrégés, à renforcer l'assistance technique pour la préparation des projets, et à établir des cadres de mesure et de vérification qui rassurent les investisseurs. Dans l'économie bleue, financer la transition revient, dans une large mesure, à financer la capacité à transformer de bonnes intentions en projets prêts à être mis en œuvre.

LE VIRAGE VERS LA DURABILITÉ

La Stratégie méditerranéenne pour le développement durable, adoptée dans le cadre de la Convention de Barcelone, marque un tournant décisif : elle place le changement climatique au premier rang des priorités régionales et renforce les axes d'action directement liés à l'économie bleue. Parmi celles-ci, on remarque le déploiement des énergies renouvelables, les solutions fondées sur la nature pour l'adaptation côtière, la planification maritime et la gestion intégrée du littoral, la promotion de modèles circulaires et, de manière de plus en plus centrale, le renforcement du financement durable. La stratégie intègre explicitement l'objectif d'« accélérer la transition vers une économie verte, bleue et circulaire et vers des financements durables », et ouvre la voie à un cadre méditerranéen de financements durables capable de canaliser les capitaux vers des investissements alignés sur la résilience et la protection du capital naturel.

Cette emphase est importante pour deux raisons. La première est d'ordre

conceptuel : elle établit un lien entre l'économie bleue et la résilience, en évitant que le « bleu » ne se réduise à une simple croissance sectorielle et en rappelant que le principal atout économique est la mer elle-même. La seconde est d'ordre géopolitique et distributif : elle met en avant la convergence entre les rives. Si la Méditerranée aspire à la sécurité et à la stabilité, elle doit réduire les asymétries en matière de capacités et de financement : il ne peut y avoir de transition « uniquement au nord » et de vulnérabilité « uniquement au sud », car les risques climatiques et écologiques – et leurs effets économiques – se propagent à l'échelle régionale.

DIPLOMATIE BLEUE

En Méditerranée, la coopération se construit généralement par le biais de projets, plateformes, normes et réseaux. C'est pourquoi la feuille de route de l'Union pour la Méditerranée (UpM) s'avère particulièrement utile : elle recense les initiatives, identifie les lacunes et propose des pistes pour accélérer la mise en œuvre. Le constat est toutefois clair : les projets pilotes et les plateformes abondent, mais la capitalisation reste marginale. Dans une région où les conflits sont de plus en plus fréquents, passer du projet pilote au déploiement est tout aussi important que d'élaborer de bonnes stratégies.

L'économie bleue est également un vecteur de cohésion et d'intégration, car elle impose une coopération transnationale et intersectorielle. La pollution et la perte de biodiversité ne connaissent pas de frontières ; la sécurité maritime, les perturbations logistiques et les événements extrêmes touchent tout le monde ; la pêche dépend de règles communes ; et l'adaptation côtière nécessite une coordination scientifique et un financement soutenu. Même lorsque la géopolitique fait obstacle, la mer impose le pragmatisme : personne ne tire profit d'une Méditerranée dégradée, peu sûre ou économiquement dualisée.

Pour que cette « diplomatie bleue » fonctionne, trois conditions sont nécessaires. La première concerne le partage des données et l'adoption d'indicateurs communs, afin que le débat cesse d'être idéologique et devienne une discussion vérifiable sur les impacts, les coûts et les bénéfices. La deuxième concerne les mécanismes financiers de convergence, qui réduisent les écarts en matière de

coût du capital et de capacité à élaborer des projets bancables — en particulier entre rives. La troisième est la gouvernance spatiale et la participation, car sans légitimité sociale, la transition se transforme en conflit et augmente le risque pour l'investissement. Avec ces trois conditions, l'économie bleue peut se transformer en une forme de diplomatie pratique : moins de déclarations et plus de résultats, mesurables et partagés.

RÉSILIENCE DE L'ÉCONOMIE BLEUE

En Méditerranée, parler de résilience signifie aller au-delà de la simple « adaptation » au climat. Cela implique d'agir sur plusieurs vecteurs qui se renforcent mutuellement : stabilité de l'emploi dans les territoires côtiers, réduction des tensions liées au logement et aux ressources, moindre exposition aux chocs énergétiques et aux interruptions logistiques, coopération en matière de sécurité alimentaire et de réglementation de la pêche, ainsi que capacité à gérer les migrations. La résilience, en somme, est la capacité à maintenir la prospérité et la cohésion sociale dans un contexte de chocs récurrents.

Dans cette optique, l'économie bleue peut renforcer la résilience grâce à trois leviers. Le premier consiste à créer des emplois décents et locaux, en particulier pour les jeunes et les femmes, en réduisant la dépendance vis-à-vis des emplois saisonniers précaires. Cela nécessite des compétences (*blue skills*), une diversification du modèle touristique et de nouvelles chaînes de valeur liées à la transition. Le deuxième levier consiste à éviter la dégradation du capital naturel. Un littoral dégradé n'est pas seulement un problème environnemental : c'est un bilan économique dans le rouge (perte d'attractivité touristique, baisse de la productivité de la pêche, coûts accrus liés aux dommages et à la santé publique), et ces pertes finissent par se traduire par des tensions sociales. Le troisième levier consiste à redistribuer les bénéfices et les coûts. Sans mécanismes de répartition visibles, l'économie bleue est perçue comme extractive et sa légitimité s'érode. Avec ces éléments, en revanche, elle peut devenir un moteur de stabilité territoriale : plus de résilience climatique, plus d'acceptation sociale et moins de conflits autour des usages et des projets.

L'économie bleue est l'économie de l'interdépendance. Et en Méditerranée, apprendre à gérer les interdépendances est la manière la plus réaliste de construire la prospérité et de réduire les conflits

QUATRE PRIORITÉS POUR UNE ÉCONOMIE BLEUE DURABLE

1. *Mesurer plus pour mieux décider.* Sans données solides et statistiques comparables, le « bleu » risque de se transformer en *blue washing*. Améliorer les mesures, grâce à des indicateurs standardisés, des méthodologies compatibles et une transparence institutionnelle, permet d'orienter les investissements, d'évaluer les impacts et d'élaborer des politiques fondées sur les preuves. Cela contribue également à mettre en lumière des coûts aujourd'hui cachés (dégradation de l'environnement, nettoyage, santé publique) et à établir des comparaisons équitables entre les territoires et les secteurs.

2. *Faire mûrir les projets de transition.* La plupart des initiatives restent au stade pilote. Pour passer à l'échelle supérieure, il est essentiel de constituer des portefeuilles de projets (par exemple, adaptation côtière, réutilisation de l'eau, efficacité hydrique dans les destinations touristiques ou économie circulaire des déchets) qui prennent de l'ampleur, réduisent les coûts de transaction et s'avèrent attractifs pour les banques et les investisseurs. Dans ce contexte, la préparation des projets est tout aussi importante que leur financement.

3. *Gérer collectivement l'espace.* La planification spatiale maritime et la gouvernance intégrée du littoral sont indispensables pour concilier les différentes utilisations et éviter les conflits : pêche, tourisme, transport, conservation, énergies renouvelables et urbanisation se disputent le même territoire. Le défi consiste à faire de la planification une pratique courante, avec une participation réelle, un partage des données et une cohérence entre les décisions « à terre » et « en mer », y compris l'évaluation des impacts cumulatifs et des mécanismes de compensation ou de co-bénéfices.

4. *Transformer la transition en convergence.* Il est essentiel de renforcer la coopération transnationale en matière de capacités, de normes, de science, de financement et de prépara-

tion de projets afin de réduire le déficit d'investissement et d'éviter l'émergence de pôles avancés face à des périphéries vulnérables. Sans convergence, les coûts sociaux et géopolitiques augmentent ; avec elle, la transition bleue peut devenir un projet régional de stabilité : plus de résilience, plus d'emplois locaux et moins d'inégalités entre les rives.

UNE TRANSITION INÉVITABLE

L'économie bleue méditerranéenne existe déjà : elle soutient l'emploi, le commerce et les territoires. La question n'est pas de savoir si elle doit se développer, mais quel modèle la guidera. Les données récentes indiquent que l'avenir économique de la région dépend de la santé de la mer et de la capacité à financer la transition. L'OCDE rappelle le poids global de l'océan en termes d'emploi et de valeur ajoutée et met en garde contre des scénarios où les risques climatiques et de productivité pourraient freiner sa croissance. La Commission européenne montre que, même dans les économies avancées, le tourisme côtier domine, mais se contracte plus rapidement que les autres secteurs en raison de sa dépendance vis-à-vis des chocs externes. En Méditerranée, la pêche et l'aquaculture restent essentielles pour la sécurité alimentaire, et la gouvernance côtière devient un outil crucial en raison de la densité des utilisations.

Si la Méditerranée souhaite que l'économie bleue soit un moteur de transformation, de résilience et de paix, elle doit franchir une dernière étape : passer de la simple somme des secteurs à un projet commun. Il ne s'agit pas d'une utopie institutionnelle ; il faut faire preuve de pragmatisme économique : mesurer, planifier, financer, redistribuer et coopérer. Dans une mer où tout est connecté, l'économie bleue est, au fond, l'économie de l'interdépendance. Et en Méditerranée, apprendre à gérer les interdépendances est la manière la plus réaliste de construire la prospérité et de réduire les conflits./