

L'économie bleue en Tunisie : Enjeux et perspectives

Pr. Kamel GHAZOUANI

Economiste -IHEC Carthage (Lab.VPNC Jendouba),
Délégué régional CEDIMES Carthage (Tunisie), kamel.ghazouani@ihed.rnu.tn

Résumé : Cet article s'attarde sur la problématique de l'économie bleue en Tunisie. Ce sujet est d'actualité dans la rive Sud de la Méditerranée, rive qui partage avec la Tunisie le même écosystème marin. Avec le concours de l'Union Européenne, la Tunisie a réalisé des acquis en termes de rattrapage écologique maritime mais le chemin est encore long. Nous dresserons dans cette note l'état des lieux de la gouvernance de l'économie bleue en Tunisie et de la gestion intégrée des espaces marins : Les études documentaires ont montré que la gestion intégrée des zones côtières est confrontée à des défis réglementaires, institutionnels et quantitatives qui se manifestent par la multitude de Plans sectoriels et d'acteurs impliqués en la matière, et dont les rôles ne sont pas clairement définis. Une série de recommandations par échéance est ainsi avancée afin de lever l'un des défis futurs consistant à harmoniser une série de textes réglementaires avec les dispositions prévues par les conventions internationales.

Mots clés : Economie bleue, gouvernance, institution, espace maritime

Abstract : This article focuses on the issue of the blue economy in Tunisia. This subject is topical on the southern shore of the Mediterranean, a shore that shares the same marine ecosystem with Tunisia. With the help of the European Union, Tunisia has made progress in terms of maritime ecological catch-up, but there is still a long way to go. In this paper, we will draw up (i) the inventory of the blue economy governance and, (ii) the integrated marine areas management in Tunisia. The documentary studies have shown that the integrated management of coastal zones is confronted with regulatory, institutional and Quantitative which is manifested by the multitude of Sectoral Plans and actors involved in the matter, and whose roles are not clearly defined. A series of recommendations by deadline is thus advanced.

Key words: Blue economy, governance, institution, maritime space

Classification JEL : N77, O22, P, Q, Z3

1. Introduction

En osmose avec l'économie verte et l'économie circulaire, le concept d'économie bleue a été initié dans les années 90 par Gunter Pauli¹ qui a défini l'économie bleue comme une économie de transition vers une économie écologique qui s'inspire de la nature. Cependant, le modèle économique actuel produit de grande quantité de déchets et est émetteur de polluants, par contre la nature ne

¹ https://www.editions-observatoire.com/Auteur%3AGunter_Pauli#bibliographie.

L'économie bleue, un modèle s'inspirant de la nature. <https://www.ecolive.com/fr/greenactu/economie-bleue-modele-sinspirant-nature/>

produit pas de déchets, c'est-à-dire, ce qui est produit est réutilisé. D'après lui, l'économie bleue sert à créer de la valeur ajoutée, on utilise ce qui est localement disponible et on génère des plus-values pour répondre aux besoins de base de tout le monde. Ces besoins de base sont l'eau, la santé, l'hébergement, le travail et l'énergie.

L'économie bleue selon la Banque mondiale (2017) est « l'utilisation durable des ressources océaniques en faveur de la croissance économique, l'amélioration des revenus et des emplois, et la santé des écosystèmes océaniques ». L'économie bleue a diverses composantes, y compris les industries océaniques traditionnelles établies telles que la pêche, le tourisme et le transport maritime, mais aussi des activités nouvelles et émergentes, telles que les énergies renouvelables offshore, l'aquaculture, les activités d'extraction des fonds marins, la biotechnologie marine et la bio-prospection. Un certain nombre de services fournis par les écosystèmes océaniques, et pour lesquels il n'existe pas de marchés, contribuent également de manière significative à l'activité économique et à d'autres activités humaines telles que la séquestration du carbone, la protection des côtes, l'élimination des déchets et l'existence de la biodiversité.

L'importance des océans pour le développement durable est largement reconnue par la communauté internationale et a été incarnée, entre autres, dans l'Agenda 21, le Plan de mise en œuvre de Johannesburg, diverses décisions prises par la Commission du développement durable, le document final de Rio+20 *The Future We Want*, et l'Agenda 2030 pour le développement durable. La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982 (UNCLOS), ainsi que ses accords d'application (Annexe 1) - l'Accord de 1994 relatif à l'application de la partie XI de l'UNCLOS et l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons de 1995 - définissent le cadre juridique dans lequel toutes les activités dans les océans et les mers doivent être menées et revêtent une importance stratégique en tant que base de l'action et de la coopération nationales, régionales et mondiales dans le secteur marin. Cela inclut la conservation et l'utilisation durable de toutes les zones des océans et de leurs ressources.

La combinaison d'activités océaniques varie dans chaque pays, en fonction de leur situation nationale unique et de la vision nationale adoptée pour refléter leur propre conception d'une économie bleue. Pour être considérées comme des composantes d'une économie bleue, telle qu'elle est entendue ici, les activités doivent :

- Apporter des avantages sociaux et économiques aux générations actuelles et futures
- Restaurer, protéger et maintenir la diversité, la productivité, la résilience, les fonctions essentielles et la valeur intrinsèque des écosystèmes marins.
- Reposer sur des technologies propres, des énergies renouvelables et des flux de matières circulaires qui réduiront les déchets et favoriseront le recyclage des matériaux.

Pour les pays avancés, pour ne citer que l'Union Européenne, l'ensemble des rapports relatifs à l'économie bleue pour les secteurs « établis » présentaient en 2018 un chiffre d'affaires global de 750 milliards d'euros et une valeur ajoutée de 218 milliards. Ils occupaient de plus en plus de personnes, soit 5 millions de personnes en 2018 contre 4.5 millions en 2017.

Les pays les moins avancés sont les pays les plus pauvres. Leur faible niveau de développement socioéconomique se caractérise par de faibles capacités humaines et institutionnelles, des revenus faibles et inégalement répartis et une rareté des ressources financières nationales. Ils souffrent souvent de difficultés de gouvernance, d'instabilité politique et, dans certains cas, de conflits internes et externes. Leurs économies largement agraires sont affectées par un cercle vicieux de faible productivité et de faibles investissements. Ils dépendent de l'exportation de quelques produits de base comme principale source d'exportation et de recettes budgétaires, ce qui les rend très vulnérables aux chocs externes des termes de l'échange.

Disposant de plus de 1 600 km de côte et plus de 10 ports (Figure 1) et conscient que l'économie bleue est une nouvelle source de création de richesses et d'emploi et peut pallier aux difficultés qui caractérisent les pays en développement, il est proposé dans ce papier de revenir sur les difficultés de ce secteur économique en Tunisie afin qu'il puisse être durable et inclusif et puisse

jouer son rôle de locomotive pour d'autres activités connexes. La réponse est en apparence si simple : Le développement du secteur passe par (i) une planification spatiale judicieuse du littoral et (ii) une bonne gouvernance. Ces deux idées sont à mettre en place et/ou éventuellement à revoir. Avant de ce faire et en fonction des données que nous avons collectées, nous essayerons de dresser un état des lieux quantitatif de l'économie bleue en Tunisie.

Figure 1 : Ports de pêche et côtes tunisiennes



Source : <http://www.apip.nat.tn>

2. L'économie bleue en chiffres

Il s'agit à ce niveau de passer en revue, en fonction de la disponibilité des données, l'évolution des agrégats relatifs à (i) la production et à la Valeur Ajoutée (VA) des produits des côtes tunisiennes, (ii) les unités de pêche, (iii) l'emploi et (iv) le concours de l'Etat à l'économie bleue.

2.1. La production et la VA

L'exploitation des côtes tunisiennes par la pêche permet de créer en moyenne une valeur ajoutée, sur la période 2010-2020, de l'ordre de 607.62 Millions de Dinars Tunisiens (MDT) ; cette valeur ajoutée a tendance à croître d'une année à une autre en passant de 325.6 MDT en 2010 à 1163.1 MDT dix ans après. Cette augmentation de la VA s'explique par l'augmentation de la production totale des produits de la pêche et notamment celle des poissons bleus. Le tableau 1 reprend en détail ces données. Ces chiffres dénotent bien l'importance de l'exploitation des mers dans la création de la richesse au niveau national : Cette part s'élève en moyenne à 1.5 % du PIB.

Tableau 1. Evolution de la production et de la VA de la pêche entre 2011 et 2020

Année	Quantité (En Tonnes)	Valeur (En MDT)	Quantité poissons bleus (En Tonnes)	Valeur poissons bleus (En MDT)	La VA (En MDT)
2010	102 066	397	44 208	71.125	325,6
2011	109 160	410	50 863	84.654	320,4
2012	117 637	475	51 439	100. 748	366,6
2013	122 181	540	51 833	106. 072	418
2014	126 512	637	52 480	117. 688	498,4

2015	131 705	736	54 487	136. 241	575,2
2016	126 528	828	47 378	118. 778	651,6
2017	130 289	1015	49 855	179. 949	796,9
2018	133 972	1221	48 453	238. 925	960,4
2019	150 890	1387	47 592	207. 862	1163,1
2020	137 470	1 448	45 439	195. 418	-----
Moyenne	126 219	826	49 457	141 587	607.62

Source : Direction générale de la Pêche et de l'aquaculture

2.2. Les unités de pêches

L'exploitation des produits de la mer dépend fortement du nombre et de la capacité des unités de pêches utilisées. On dénombre en 2020 plus de 13 000 unités dont 408 chalutiers, 6 492 bateaux de pêche côtière sans moteur et 392 unités de pêche de poissons bleus. L'utilisation de bateaux de pêche à moteur est en croissance importante comparé aux autres formes de bateaux dédiés à la pêche. Les statistiques des unités impliquées dans la pêche figurent dans le tableau 2.

Tableau 2. Evolution des unités de pêche entre 2010 et 2020 (en unités)

	Nombre d'unités	Nombre de chalutiers	Nombre d'unités poissons bleus	Nombre de bateau de pêche côtière (BNM)	Nombre de bateau de pêche côtière (BM)
2010	11228	411	373	5820	4579
2011	11483	409	354	6060	4618
2012	11905	403	348	6508	4602
2013	12060	393	329	6638	4625
2014	12829	383	349	7126	4368
2015	12890	398	354	6576	5330
2016	12775	402	373	6690	5037
2017	13702	418	381	7079	5570
2018	13541	396	385	6728	5761
2019	12 993	441	382	6 338	5 597
2020	13 346	408	392	6492	5741
Moyenne	12 613	405	365	6550	5075

Source : Direction générale de la Pêche et de l'aquaculture

2.3. L'emploi

Le secteur de la pêche, composante importante de l'économie bleue, occupe en moyenne 50 427 personnes par an. Ces employés sont répartis sur les côtes (35 509 employés). Les chalutiers et la main d'œuvre occupée dans la pêche des poissons bleus occupent ensemble environ 11 000 travailleurs. Les détails figurent dans le tableau 3.

Tableau 3. L'économie bleue et l'emploi

	Main d'œuvre	Main d'œuvre filière poissons bleus	Main d'œuvre chalutiers	Main d'œuvre pêche côtière
2010	54088	5891	6298	34847
2011	54694	5521	6063	36115
2012	53781	5051	6210	35224
2013	53372	5396	4962	35442
2014	53138	5586	4881	34366
2015	53977	5708	5032	35336
2016	51261	4843	4886	34352
2017	51565	5651	5176	35625
2018	50201	5501	5330	36632
2019	50 621	5 629	6 323	36 147
2020	49 999	5 650	5 036	36 515
Moyenne	52 427	5 493	5 472	35 509

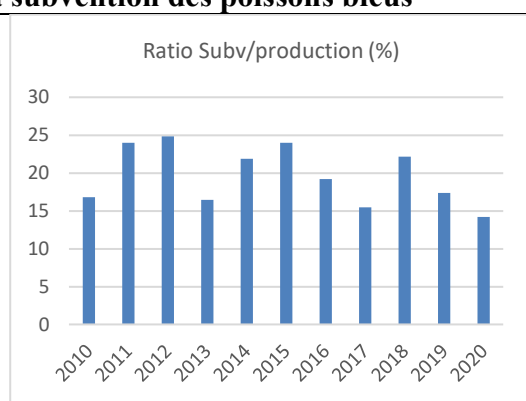
Source : Direction générale de la Pêche et de l'aquaculture

Les Subventions et le concours de l'Etat

L'Etat tunisien n'a pas cessé d'apporter son concours aux pêcheurs en leur accordant des privilèges et des avantages sous forme de prise en charge d'une partie de la consommation des hydrocarbures et / ou en leur accordant des primes d'acquisitions de moteurs ou filets de pêches. L'Etat supporte environ 20 % de la production de poissons bleus destinés à la transformation, autrement dit, il supporte la charge de 1 150 tonnes de poisson bleus destinés à la transformation et donc à l'exportation principalement. Le ratio subvention par rapport à la production évolue en dents de scie, reflétant ainsi l'état de la production et par conséquent de la transformation de poissons bleus qui, elle-même, est fonction de l'écosystème maritime. La production ou la pêche elle-même fluctuait : la production maximale étant observée en 2015 avec 54 487 tonnes (tableau 4). Cette fluctuation dénote l'exploitation intensive des produits de la mer méditerranéenne, elle-même s'explique soit par la violation des règlements entre voisins, soit par l'absence de coordination entre ces mêmes voisins.

Tableau 4. Evolution de la production et de la subvention des poissons bleus

	Quantité poissons bleus (Tonnes)	Quantité subventionnées (Tonnes)
2010	44 208	3745
2011	50 863	6480
2012	51 439	6580
2013	51 833	4300
2014	52 480	5700
2015	54 487	5905
2016	47 378	4046
2017	49 855	3002,462
2018	48 453	4336,356
2019	47 592	3479
2020	45 439	4059,05
Moyenne	49 457	4 694



Source : Direction générale de la Pêche et de l'aquaculture

3. Vers une planification spatiale du littoral et de l'espace marin

L'analyse statistique des rares données disponibles ci-dessus laisse montrer que le secteur de l'économie bleue en Tunisie souffre d'insuffisances qu'il faut pallier au plus vite. Il s'agit ainsi de mettre en place des mesures claires sur la *Gestion Intégrée des Zones Côtières* et d'établir une planification spatiale de l'espace maritime conforme aux activités offshore pratiquées.

3.1. Mettre en place des mesures claires sur la Gestion Intégrée des Zones Côtières

Le premier facteur à prendre en compte dans les orientations futures de l'Etat est celui de la ratification et l'application du Protocole sur la *Gestion Intégrée des Zones Côtières*.

La *Gestion Intégrée des Zones Côtières* est considérée comme l'un des outils de gouvernance décisif qui s'oppose à la gestion sectorielle de l'espace littoral, et qui prend en compte au même temps la participation d'un large éventail de partenaires et tous les effets du développement côtier sur le milieu terrestre et marin.

La gestion intégrée de l'espace côtier vise également à assurer une meilleure coordination de l'action des pouvoirs publics afin de parvenir à une meilleure utilisation des espaces maritimes et côtiers dans lesquels le développement économique est susceptible de se déployer. Cet outil de gouvernance permet d'identifier toutes les interactions entre les ressources naturelles existantes, les contraintes socio-économiques et les éventuels conflits d'intérêts des différents secteurs économiques.

En Tunisie, la gestion intégrée des zones côtières est confrontée à des défis réglementaires et institutionnels qui se manifestent par la multitude de Plans sectoriels et d'acteurs impliqués en la matière, et dont les rôles ne sont pas clairement définis¹.

La gestion des zones côtières devrait être focalisée sur :

- La protection, la réhabilitation et la restauration de la richesse naturelle dans certains sites menacés par la pollution, la surexploitation et les effets du changement climatique².
- L'assurance de la cohérence entre les programmes d'investissements à travers la mise en place d'un ensemble d'indicateurs de suivi.
- La coordination avec les schémas de développement régionaux du littoral.
- La clarification des rôles des parties prenantes afin de réduire le nombre d'intervenants.
- La recherche de l'équilibre entre l'écosystème économique des côtes et la préservation des ressources naturelles marines.

3.2. Vers une politique maritime intégrée

L'augmentation progressive des activités maritimes a conduit à des conflits d'intérêts entre les secteurs économiques tels que le tourisme côtier, la navigation et le transport maritime, les activités énergétiques offshore, la pêche et l'aquaculture, et ce sans tenir compte des exigences environnementales. En outre, les effets du changement climatique qui se sont produits dans le monde, notamment l'élévation du niveau de la mer, l'élévation de la température et l'acidification de l'eau de mer ont entraîné une dégradation dangereuse de l'écosystème marin. Cette équation nécessite donc une réflexion sur une politique maritime intégrée afin de parvenir à un développement économique des différentes activités d'une part, et à la protection de l'environnement maritime d'autre part. La planification du milieu marin figure parmi l'un des instruments majeurs de la politique maritime intégrée qui peut atténuer ces phénomènes en remettant en évidence un redéploiement des activités économiques.

S'agissant de l'économie bleue, la planification est un instrument permettant de faciliter la prise de décision et d'offrir un cadre pour arbitrer les conflits d'intérêts d'une part, et de gérer l'impact sur le milieu marin généré par les activités humaines d'autre part. Elle permet ainsi une coordination entre les parties intervenantes, et une meilleure utilisation possible des espaces marins afin d'aboutir à un développement économique durable et inclusif³.

Une politique maritime intégrée aura pour objectifs de :

- Gérer les espaces maritimes selon le type d'activités existantes ou prévues.

¹ L'Agence de Protection et d'Aménagement du Littoral et le PNUD ont lancé une étude sur l'élaboration d'une stratégie nationale de gestion intégrée des zones côtières. L'objectif est de parvenir à une gestion plus efficace du littoral afin de définir les moyens nécessaires pour parvenir à l'harmonisation des projets de développement sectoriel sur le littoral tout en prenant en compte l'aspect environnemental et les effets du changement climatique

² Le Canada a procédé à la concrétisation de ses engagements d'« Agenda 21 » par la promulgation de la loi sur les océans qui prévoit la mise en place d'une stratégie nationale de gestion intégrée des écosystèmes côtiers et marins sur lesquelles le Canada exerce ses droits souverains. (<https://journals.openedition.org/vertigo/2505>)

Le Maroc a également procédé à la concrétisation de ses engagements vis-à-vis de la communauté internationale, notamment par la ratification du 7ème protocole relatif à la gestion intégrée des zones côtières issu de la Convention de Barcelone (Loi marocaine n°81-12 relative au littoral, bulletin officiel n°64605 du 15-10-2015, page 3746. http://www.sgg.gov.ma/BO/Fr/2015/BO_6404_Fr.pdf) .

³ Dans ce cadre, nous pouvons citer la politique maritime intégrée de l'UE. Cette politique vise essentiellement à renforcer l'économie bleue, et constitue par ailleurs un instrument de coordination de vaste éventail d'activités interconnectées relatives aux mers et aux côtes. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fr/sheet/121/la-politique-maritime-integree>.

L'Allemagne a une loi sur l'aménagement des zones côtières :

<https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008DC0791&from=FR>

Au Royaume-Uni, une loi qui intègre une vision prospective pour le mode de gestion de l'espace maritime <https://www.gov.uk/government/publications/91aab-the-marine-planning-and-development-management-bill/>

- Rendre transparentes et compréhensibles les procédures et les documents liés à la planification du milieu marin en :
 - Assurant la participation de toutes les parties prenantes, y compris les communautés côtières tout au long du processus de planification.
 - Accéléralant et simplifiant les outils et les instruments de prise de décision.
 - Garantissant la couverture juridique de la planification de l'espace maritime au niveau national.
 - Mettant en place un cadre de coopération transfrontalière afin de garantir la cohérence des plans de protection des écosystèmes marins. Cette coopération avec les pays voisins riverains de la Méditerranée permettra d'élaborer des accords communs afin d'améliorer la planification de l'espace maritime.
 - Assurant la cohérence entre la planification de l'espace maritime et l'aménagement des zones côtières.

4. La gouvernance de l'économie bleue

La gouvernance de l'économie bleue couvre à la fois les aspects réglementaires, institutionnelles et quantitatives.

4.1. L'aspect réglementaire

La Tunisie dispose d'un cadre juridique et réglementaire couvrant les différents aspects directs et indirects de l'économie bleue (Voir Annexe 1). Néanmoins, l'un des enjeux majeurs est celui de l'harmonisation de ces textes législatifs avec les exigences des mesures et dispositions prévues par les conventions internationales.

Le cadre général de l'aménagement des espaces maritimes est celui de la convention internationale sur le droit de la mer. La délimitation des frontières maritimes sur lesquels la Tunisie exerce ses droits souverains, y compris la zone économique exclusive, est une des priorités pour réussir à mettre en place sa politique maritime intégrée.

De même, le cadre général de la gestion intégrée des zones côtières est celui du 7ème Protocole issu de la convention de Barcelone pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution. La ratification et la mise en œuvre de ce protocole seront les premières étapes pour confirmer la prise de conscience et la volonté politique de s'inscrire dans une approche pour une économie bleue durable et exclusive en Méditerranée.

De plus, certains textes promulgués en matière de protection du milieu marin et de la lutte contre la pollution marine sont jugés précis et efficaces, mais restent incomplets et leur mise en œuvre nécessite la mobilisation de certains moyens financiers, techniques et humains. C'est le cas, par exemple, de la loi n° 96-29 du 3 avril 1996 instituant un Plan National d'Intervention d'Urgence pour lutter contre la pollution marine¹.

D'autres textes législatifs régissant les filières établies de l'économie bleue nécessitent des mises à jour. Par exemple, la loi relative à l'exercice de la pêche et de l'aquaculture fait l'objet d'une réflexion depuis plus de dix ans afin de se conformer aux pratiques durables des activités de pêche et d'aquaculture. Le transport maritime, le tourisme alternatif, la valorisation du potentiel énergétique offshore (l'industrie pétrolière et gazière et les énergies renouvelables offshore) nécessitent également de nouvelles réflexions au niveau des textes législatifs et réglementaires afin d'assurer un développement économique adéquat au contexte du pays d'une part, et de se conformer aux dispositions des conventions internationales ratifiées par la Tunisie d'autre part.

¹ Depuis sa promulgation, les dispositions de cette loi ne sont pas encore mises en application faute de l'absence d'un plan d'action au niveau central et régional d'une part, et la finitude des ressources financières et techniques d'autre part. L'Agence Nationale de Protection de l'Environnement reste la seule autorité compétente pour intervenir en mer en cas d'accidents ou de propagation de pollutions inattendues.

Il est devenu crucial de mettre en place un cadre juridique exhaustif qui permet la gouvernance des activités occupant l'espace maritime et côtier¹ afin d'atteindre les objectifs préalablement définis et de répondre aux besoins des collectivités côtières tout en assurant la protection de l'environnement.

4.2. L'aspect institutionnel

L'un des enjeux majeurs de la gouvernance de l'espace maritime et côtier ainsi que des activités liées à l'économie bleue est celui de l'existence d'une multitude d'acteurs publics impliqués. Plusieurs plans sectoriels ont été mis en place. La complémentarité et la coordination entre ces différents plans sectoriels et acteurs restent incomplètes et les efforts déployés sont dispersés, ce qui conduit à ne pas atteindre les résultats souhaités des actions publiques.

Les politiques et stratégies sectorielles sont généralement menées de manière isolée et sans concertation entre les parties concernées d'une part, et sans tenir compte des répercussions environnementales qui en découlent d'autre part. Nonobstant l'existence de l'instrument d'étude d'impact de la pollution maritime générée par les activités maritimes, l'évaluation et le suivi sont considérés comme faibles et nécessitent la mise en place d'instruments de suivi de l'impact environnemental basés sur des indicateurs de suivi.

Depuis 2019, le choix de la Tunisie de se doter d'un Secrétariat Général des Affaires Maritimes vient combler ce vide afin de remédier au manque de coordination et de concertation entre les différents acteurs publics et d'assurer une action de coordination interministérielle pour une multitude de programmes et projets menés au niveau des différents ministères et départements.

Les attributions de l'étude des questions relatives à la délimitation maritime, l'adaptation de la législation nationale dans le domaine maritime avec les conventions internationales ratifiées, l'émission d'un avis sur les projets économiques et de développement présentés par les ministères intéressées et liées au domaine maritime sont affectées au Secrétariat Général des Affaires Maritimes² ; la mise en place de mécanismes de coordination et de concertation entre les différents acteurs de l'économie bleue fait partie ainsi des priorités des travaux du dit Secrétariat afin d'identifier les besoins des collectivités côtières et de recenser les difficultés rencontrées par les différents acteurs dans la mise en œuvre de leurs plans sectoriels. Cette démarche présente les premières étapes d'une véritable concertation et facilitera par la suite l'établissement d'une stratégie nationale pour la mer qui devra prendre en compte les besoins identifiés et le contexte spécifique du pays sur les plans économique et social.

L'implication des différents acteurs dans la phase de la planification et de l'élaboration des orientations futures du pays en matière d'économie bleue contribuera à matérialiser les actions envisagées et facilitera le suivi du degré d'atteinte des objectifs préalablement définis.

4.3. L'aspect quantitatif

Un ensemble d'indicateurs spécifiques pour le suivi de l'évolution de l'économie bleue en Tunisie figure parmi l'une des mesures importantes pour assurer la bonne gouvernance de l'espace maritime et du littoral et de l'exploitation rationnelle des ressources maritimes.

A l'instar d'autres pays, la notion de l'économie bleue est encore nouvelle et les travaux de collectes de données et de statistiques qui y sont associées sont encore en évolution à travers le monde.

¹ A titre d'exemple, la France a procédé par la promulgation de la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 sur l'économie bleue et l'élaboration de sa stratégie nationale pour la mer et le littoral par la promulgation du décret n° 2017-222 du 23 février 2017.

https://www.mer.gouv.fr/sites/default/files/2020-11/17094_Strategie-nationale-pour-la-mer-et-le-littoral_fev2017.pdf

² Le Secrétariat Général des Affaires Maritimes est chargé essentiellement de la coordination entre les différentes structures intervenantes en mer ou intéressées par les affaires maritimes. Cette mission de coordination comprend une multitude de domaines tels que la sûreté et la sécurité maritime, la prévention et la lutte contre les actes illicites en mer, la protection de ressources naturelles maritimes, la protection du milieu marin et la lutte contre la pollution marine, les activités de plaisance, la plongée et la prévention contre les risques maritimes.

Dans ce sens, la mise en place d'un système d'information fait l'objet de plusieurs études. A titre d'exemple, nous pouvons nous référer aux rapports publiés par la Commission Européenne en 2021 sur l'économie bleue ou la note n° 34 du Plan Bleu publiée en 2018 présentant un ensemble de 21 indicateurs liés à l'économie bleue en Méditerranée¹ (Voir Annexe 2).

Au niveau national, il existe un certain nombre de systèmes de surveillance maritimes et du littoral d'une part, et des systèmes d'indicateurs sectoriels pour suivre les activités maritimes établies de l'économie bleue d'autre part. Ces systèmes d'information sont susceptibles de donner aux décideurs une idée précise des acquis établis, et de mesurer les taux de « progrès » des objectifs préalablement définis dans les plans sectoriels. Cependant, ce système reste incomplet et ne permet pas d'identifier les potentiels maritimes existants et de donner une vision complète de l'évolution de l'économie bleue en Tunisie. Par ailleurs, la Tunisie dispose d'une véritable base de données sectorielle qui nécessite l'implication de plusieurs structures administratives. Ce système d'information constituera donc les fondements du système d'information de l'économie bleue tel que recommandé à l'échelle méditerranéenne. Parmi ces structures, on peut citer :

- L'Observatoire National de l'Energie et des Mines pour le secteur énergétique
- L'Office de la Marine Marchande et des Ports pour le transport maritime
- L'Office National du Tourisme Tunisien pour le secteur touristique
- L'Agence Nationale de Protection de l'environnement pour le suivi de la pollution maritime
- L'Agence de Protection et d'Aménagement du Littoral pour le changement climatique, le suivi des écosystèmes maritimes et côtiers
- L'Entreprise Tunisienne d'activités pétrolières pour les hydrocarbures.
- Le Ministère de l'agriculture, des ressources hydrauliques et de la pêche pour la pêche et l'aquaculture

Cette approche nécessite l'élaboration d'un tableau de bord intégré et multisectoriel en mettant les structures administratives précitées dans un réseau unique de communication et de transfert de données permettant le suivi de l'évolution des secteurs implantés de l'économie bleue, et donnant une vision claire sur le potentiel côtier et maritime existant en Tunisie.

5. Des leçons et des recommandations à avancer

Afin d'aboutir à une politique maritime intégrée et assurer une transition souhaitable vers une économie bleue et durable. Une série de recommandations peut être avancée². On distingue entre les recommandations de Court et Moyen terme et celles de long terme.

5.1. Les recommandations à court et moyen terme

Ces recommandations sont focalisées sur la communication, le management ordinaire et la sensibilisation et incitation du secteur privé

5.1.1. Communiquer sur le potentiel maritime existant

Il s'agit de couvrir l'ensemble des espaces maritimes nationaux par des cartographies maritimes et des inventaires des ressources marines telles que la diversité biologique et les zones

¹ Commission Européenne, The EU Blue Economy Report, 2021.

https://blueindicators.ec.europa.eu/sites/default/files/2021_06_BlueEconomy_Report-2021.pdf
https://planbleu.org/wpcontent/uploads/2018/05/note_34_fr_web_0.pdf

² Ces recommandations s'inspirent des expériences comparatives réussies des pays qui ont fait des progrès considérables dans le domaine de l'économie bleue.

susceptibles d'être des explorations gazières ou pétrolières afin d'avoir une compréhension claire de tout potentiel et interaction existants entre le vivant et les activités humaines dans le milieu marin.

Il est à noter que la Tunisie a réalisé des progrès significatifs dans les domaines scientifiques, technologiques et environnementaux liés aux études relatives à l'océanographie et au milieu aquatique. Cela se voit par les études et les recherches menées par les établissements publics, notamment le centre d'hydrographie et d'océanographie de la marine nationale et l'institut national des sciences et technologies de la mer (INSTM).

Néanmoins et à l'échelle méditerranéenne, les besoins actuels dépassent largement le domaine de l'environnement et s'étendent au soutien de l'innovation dans les domaines des ressources naturelles et la gestion intégrée de l'espace maritime.

5.1.2. Protéger la biodiversité et le milieu marin

La protection de la diversité biologique maritime est devenue de plus en plus une question essentielle dans toute action maritime future pour faire face à l'intensité croissante de l'utilisation des ressources naturelles et la propagation alarmante de la pollution maritime et ses énormes répercussions sur l'environnement.

L'établissement d'*Aires Marines et Côtières Protégées* est considéré comme un instrument privilégié pour la protection des espèces et écosystèmes marins, ce qui favorise par conséquent la reconstitution de la biomasse des espèces vivants, la gestion des ressources halieutiques, ainsi que la mise en œuvre des bonnes pratiques de la gestion intégrée de l'espace maritime.

Au niveau national, la Tunisie dispose d'une base juridique et d'un régime spécifique régissant la création d'*Aires Marines et Côtières Protégées*. On dénombre aujourd'hui 19 sites marins protégés et trois sites sont en projet de création. Néanmoins, il faut noter que, malgré l'efficacité de ce régime juridique et administratif, la procédure de création d'une Aire Marine protégée reste un peu longue ce qui explique que seulement 10 % des zones maritimes et côtières sont actuellement considérées des aires marines protégées¹.

5.1.3. Promouvoir le secteur de la pêche et de l'aquaculture

Le secteur de la pêche et de l'aquaculture est un secteur prioritaire en Tunisie du fait de son poids économique et ses dimensions socio-économiques, dont dépend une tranche importante de la population y compris les femmes qui y opèrent. C'est aussi l'une des activités maritimes traditionnelles liées à l'économie bleue.

Ledit secteur fait face à des défis liés à la fois à la pratique de l'activité elle-même d'une part, et à l'organisation administrative d'autre part. Il est à noter que la vision du secteur de la pêche et de l'aquaculture couvre actuellement une multitude de composantes, à savoir :

- Assurer une exploitation rationnelle des ressources halieutiques et lutter contre la pêche illégale en généralisant l'utilisation du système de surveillance des navires par satellite.
- Adopter les principes de l'approche écosystémique comme mode de gestion de pêches notamment dans la région du Sud menacée par une activité de surpêche et une propagation importante de la pollution marine
- Valoriser et améliorer la compétitivité des produits halieutiques débarqués aux ports de pêche destinés à l'exportation.
- Inciter le secteur privé à investir et à développer l'industrie aquacole.
- Revitaliser le Commissariat Général à la Pêche dans le but d'unifier les efforts dispersés de toutes les structures intervenantes dans le secteur en un seul organe.

¹ www.rac-spa.org/sites/default/files/doc_medmpa_network/tunisia/amp_fiche_tunisie.pdf.

5.2. Les recommandations à long terme

Ces recommandations d'ordre stratégique couvrent la promotion du tourisme de demain, la recherche de substituts aux énergies fossiles et l'infrastructure portuaire.

5.2.1. Promouvoir l'écotourisme, le tourisme culturel, de croisière et de plaisance

Il s'agit de valoriser le paysage naturel côtier et marin, le patrimoine culturel et les sites archéologiques afin de diversifier l'offre touristique tunisienne pour sortir en partie du modèle du tourisme balnéaire et de réduire son impact sur l'environnement. Le tourisme alternatif constitue donc une opportunité pour remédier aux problèmes de durabilité du secteur : il s'agit de développer l'écotourisme, le tourisme culturel et le tourisme de croisière et de plaisance à travers :

- L'Optimisation de l'exploitation des réserves naturelles et des parcs nationaux,
- Le développement d'un cadre adéquat pour le financement des projets d'écotourisme,
- L'incitation à l'investissement pour le secteur privé dans ces activités,
- Le développement du tourisme de croisières et de plaisance,
- La simplification des procédures d'admission temporaire des bateaux de plaisance
- L'adoption des ports secs pour la protection de l'environnement côtier.

5.2.2. Promouvoir les activités énergétiques offshore à long terme

Actuellement, les activités énergétiques offshore sont constituées uniquement de l'exploitation pétrolière et gazière. Les taux de production des gisements offshore du pétrole et du gaz recensés fin mars 2021 sont respectivement de 43 % et 49 % de la production nationale. Malgré cette importance, il s'agit d'un secteur en déclin. Ce déclin est dû essentiellement aux coûts de production élevés d'une part, et la diminution des prix de pétrole à long terme¹ (estimée à 10 ans) questionnant la rentabilité future de ces projets d'exploration et d'exploitation du pétrole d'autre part. Il est impératif donc de voir d'autres alternatives en :

- Diversifiant les sources d'énergies et en s'adaptant à la transition énergétique.
- Adoptant l'éolienne en mer².
- Mettant en place un cadre réglementaire pour le démantèlement des plateformes pétrolières offshore en tenant compte du coût et de l'impact sur le milieu marin³.

5.2.3. La promotion du transport maritime

Le développement du secteur du transport maritime et la conservation du milieu marin nécessite la mise en place de plusieurs mesures :

- La mise en place des mécanismes adéquats pour inciter à la participation du secteur privé au Renforcement des capacités des entreprises d'investissement dans le renouvellement de la

¹ Kate Johnson, Gordon Dalton and Ian Masters, Building Industries at Sea: 'Blue Growth' and the New Maritime Economy, 2018, p 232.

² Une carte reprenant l'atlas éolien de la Tunisie mis à jour en 2015 par l'Agence Nationale pour la Maîtrise de l'Energie (ANME) montre un potentiel énergétique dans les sites favorables à l'implantation de parcs éoliens terrestres estimé à 10 GW. Le potentiel technique de l'éolien offshore est estimé à 258 GW selon une carte publiée par la Banque mondiale en mars 2020.

³ World Bank Group, Offshore Wind Technical Potential in Tunisia, March 2020. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/976791586851275050/pdf/Technical-Potentialfor-Offshore-Wind-in-Tunisia-Map.pdf>

Blue4sea, Article, Amélie Elvik, De la question environnementale du démantèlement des plateformes O&G offshore, 20 décembre 2020 <https://blue4sea.com/2020/12/20/de-la-questionenvironnementale-du-demantelement-des-plateformes-og-offshore/>

flotte nationale, la promotion de l'investissement dans les navires adaptés aux catégories de marchandises tunisiennes et conformes aux normes internationales et la mise en place d'un cadre adéquat pour développer les industries maritimes de construction, de l'entretien et de réparation naval des équipements maritimes et des conteneurs,

- L'amélioration et l'adaptation de la chaîne portuaire aux normes internationales.

6. Conclusion

L'écosystème marin devrait être analysé dans une approche globale / locale, régionale et internationale. Les côtes - au niveau écologique - ne nous appartiennent pas en termes de protection à vrai dire. L'écosystème marin est un tout indissociable et seule une coordination au niveau des politiques publiques internationales peut sauver cet écosystème. Pour le cas de la Tunisie, objet de cet article, nous avons avancé des éléments de réformes à la suite d'un diagnostic qui nous a permis de relever une série d'obstacles que rencontre le développement de l'économie bleue : Multiplicité des acteurs et gouvernance mitigée des espaces maritimes. L'implémentation d'une série de recommandations nécessite une forte plaidoirie et, par moment, un travail de lobbying par rapport aux instances chargées de la législation. Si les recommandations de long terme, stratégiques, nécessitent des moyens financiers colossaux, celles de moyen et court terme, opérationnelles, nécessitent plutôt un effort supplémentaire d'engagement des autorités. La coordination à l'international demeure le leitmotiv de tous les pays méditerranéens, si la rive Nord de la Méditerranée est à un stade si avancé, la rive Sud, en l'occurrence la Tunisie, demeure moins dotée et le salut passe par la multiplication des efforts conjugués des pays du bassins méditerranéen pour atteindre les objectifs du millénaire à l'horizon 2030.

Bibliographie

1. Adams, R. (1994). Non-farm Income and Inequality in Rural Pakistan: A Decomposition Analysis. *Journal of Development Studies* , 1 (31), 110-133.
2. Anna M. Addamo, A. C. (2021). *The EU Blue Economy Report* . European Commission.
3. APIP. (2022, 9 12). <http://www.apip.nat.tn> . Récupéré sur <http://www.apip.nat.tn/formulairephotoer.asp>.
4. Barrett, B., & Reardon, T. (2000). Asset, activity, and income diversifications among africa agriculturalist.
5. Barrett, B., & Reardon, T. (2000). *Asset, activity, and income diversifications among african agriculturalist*.
6. Barrett, B., Benzuneh, B., & Aboud, A. (2001). Income Diversification, Poverty traps and policy shocks in Cote d'ivoire and Kenya. *Food Policy* , 367-384.
7. Breuer, M. E. (2022, 3). *Politique maritime intégrée de l'Union européenne*. Récupéré sur <https://www.europarl.europa.eu/> : <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fr/sheet/121/la-politique-maritime-integree>
8. Canagarajah, S., Newman, C., & Bhattamishra, R. (2001). Nonfarm income, Gender and Inequality: Evidence from rural Ghana and Uganda. *Food Policy* (26), 405-420.
9. de Janvry, A., Sadoulet, E., & Zhu, N. (2005). *Le role des revenus non agricoles dans la reduction de la pauvreté rurale et de l'inegalite en chine*. california: California Digital Library.
10. de janvry, A., Sadoulet, E., & Zhu, N. (2005). The role of nonfarm incomes in reducing rural poverty and inequality in China. *UC Barkeley cudare Working Papers* , 1-28.
11. Demurger, S., Fournier, M., & Weiyong, Y. (2010). Rural households' decisions towards income diversification: Evidence from a township in northern China. *China Economic Review* , 21 (1), 32-44.
12. Dietsch. (2003). La consolidation du système bancaire et le Financement des PME en France . 92.
13. Elkik, A. (2020). *De la question environnementale du démantèlement des plateformes O&G offshore*.
14. Ellis, F. (1999). Nonfarm employment in Tanzania: A partial case study. *Natural Ressources Institute* , 1-38.
15. Ellis, F. (1999). Rural livelihood diversity in developing countries: evidence and policy implication. *journal of development studies* , 1 (35), 1-38.

16. FAO. (1998). *The state of food and agriculture*. Rome.
17. François Hazel, D. D. (2006). *La gestion intégrée de la zone côtière au Québec : un regard sur 10 ans de pratique*. Dossier : Les littoraux et la gestion intégrée des zones côtières, Quebec.
18. Furaha, G. (2012). *comparaisons entre les menages agricoles et les menages commercants du territoire de Kabare en RDC: Quelle strategie de lutte contre la pauvrete*. Louvain.
19. Group, W. B. (2020). *Offshore Wind Technical Potential in Tunisia*.
20. Kate Johnson, G. D. (2018). *Building Industries at Sea: 'Blue Growth' and the New Maritime Economy*.
21. Khan, W., Thabassum, S., & Ansari, A. (2017). *ladiversification des sources de revenus peut elle-elle augmenter les revenus des menages agricoles?- Une etude de cas en Uttar Pradesh*. *Agricultural Economic Reseach Review* (30), 27-34.
22. Kumar, V., & Ganesh-Kumar, A. (2017). *Drivers of farmers'income: The role of farm size and diversification*. Mumbai: Indira Gandhi Institute of Development Research.
23. Lachaud, J.-P. (1999). Envois des fonds, inegalite et pauvrete au Burkina Faso. *Revue Tiers Monde* (40), 793-827.
24. Lanjouw, O., & Feder, G. (2001). Rural Non-farm Activities and Rural Development: From Experience Towards Strategy. *Rural Development Strategy Background paper, The World Bank*.
25. Lanjouw, O., & Peter, L. (2001). The rural non-farm sector: issies and evidence from developing countries. *Agricultural Economics*, 1-23.
26. Lanjouw, O., & Peter, L. (2001). The Rural non-farm sector: issies and evidence from developing countries. *Agricultural Economics* (26), 1-23.
27. Lanjouw, P. (1998). Ecuador's Rural Non farm Sector as a Route Out of poverty. *Policy Research Working paper Series World Bank* (1904).
28. Loi. (2015, 10 15). Loi marocaine n°81-12 relative au littoral, bulletin officiel n°64605. 3746. Maroc.
29. Management, B. P. (18 janvier 2021). L'économie bleue, une thématique d'investissement encore méconnue. *Les Echos*.
30. MedPAN, S. e. (2019). *Le cadre juridique des Aires Marines Protégées en Tunisie : Fiches synthétiques*, . Par Emmanouilidou P., Seddik W., Webster C., El Asmi S. et Kheriji A. Tunis: Ed SPA/RAC.
31. Moumi, A. (2010). *Analyse de la pauvrete en republique democratique du congo*. Tunis: African Development Bank.
32. Odoh, N., & Nwibo, S. (2017). Socio-Economic Determinants of Rural Non-farm Households income diversification in southeast Nigeria. *Internation Research Journal of Finance and Economics* (164), 117-128.
33. Olivier voyant et Nathalie Krief . (2001). « Mesure de la performance globale des entreprises ». *Actes du Congrès Annuel de l'Association Francophone de Comptabilité*.
34. Pauli, G. (2010). *L'économie bleue 3.0 (The Blue Economy: 10 Years, 100 ... l'observatoire*.
35. Piante C., O. D. (2015). *Méditerranée: la croissance bleue face au défi du bon état écologique*. Projet MedTrends, WWF-France,.
36. Reardon, T., & Taylor, J. (2000). Agroclimatic shock, Income Inequality, and Poverty: Evidence from Burkina Faso. *World Development*, 5 (24), 901-914.
37. Reardon, T., Crawford, E., & Kelly, V. (1997). Links between non-farm icome and farm investment in africa households: Adding the capital market. *American Journal of Agricultural Economics*, 76 (5), 1172-1176.
38. Reardon, T., Webb, P., & Barretta, B. (1998). Nonfarm income diversification and household livelihood strategies in rural Africa: concepts, dynamics, and policy implications. *Food Policy* (26), 315-331.
39. Senadza, B. (2012). Non farm income diversification in rural Ghana: Patterns and determinants. *African Development Review*, 3 (24), 233-244.
40. Unis, G. B. (2017). *THE POTENTIAL OF THE BLUE ECONOMY : Increasing Long-term Benefits of the Sustainable Use of Marine Resources for Small Island Developing States and Coastal Least Developed Countries*. Washington DC 20433: The World Bank.
41. Zhu, N. (2002). *Determinants de la participation aux activites non-agricoles et du revenu des menages ruraux*. Paris: CIRAD.
42. Zhu, N., & Luo. (2006). Non Farm Activity and rural Income inequality : A case study of two provinces in chine . *Policy Research Worrking paper*, IV (3811), 1-17.

Annexes

Annexe 1 : Cadre Juridique et réglementaire de l'économie Bleue en Tunisie

1. La constitution du 25 juillet 2022
2. La convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 dite convention Montego Bay en Jamaïque
3. La Convention des Nations Unies sur la diversité biologique, conclue à Rio de Janeiro le 5 juin 1992
4. La Convention de Barcelone pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution, conclue le 16 février 1976 et entrée en vigueur le 12 février 1978
5. Le protocole adopté à Barcelone le 16 février 1976 relatif à la prévention de la pollution de la Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs.
6. Le protocole relatif à la protection de la mer méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer adoptée à Madrid et signé le 14 octobre 1994.
7. Le protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution provenant de sources et activités situées à terre adopté à Syracuse, (Protocole tellurique).
8. Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer méditerranée par les mouvements transfrontières de déchets dangereux adopté à Izmir est signé par la République Tunisienne le 1er octobre 1996
9. Convention MARPOL, adoptée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en 1973
10. La Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, adoptée à Rio de Janeiro lors du Sommet de la terre en 1992 et entrée en vigueur le 21 mars 1994
11. La loi n° 73-49 du 02 aout 1973 portant délimitation des eaux territoriales
12. Le décret n° 2000-1687 du 17 juillet 2000 instituant une commission nationale du droit de la mer rattachée au ministère de la défense nationale
13. La loi n° 94-13 du 31 janvier 1994 relative à l'exercice de la pêche et l'ensemble des textes qu'ils ont modifié ou complété
14. La loi n° 96-29 du 3 avril 1996 instituant un Plan National d'Intervention Urgente (PNIU) pour lutter contre la pollution marine
15. La loi n° 62-13 du 24 avril 1962, portant promulgation du code de commerce maritime
16. Le code de la police administrative de la navigation maritime promulgué par la loi n° 76- 59 du 11 juin 1976 régissant la réglementation administrative des navires ainsi que le régime de navigation et les dispositions pénales.

Source : JORT (divers numéros)

Annexe 2 : Les indicateurs de l'économie Bleue en Méditerranée

Secteur	Indicateurs
Energie	1- Capacité éolienne offshore installée
	2- Production de pétrole et de gaz offshore
	3- Valeur ajoutée brute du pétrole et du gaz offshore
	4- Employés des secteurs pétrolier et gazier offshore
	5- Nombre de forages exploratoires de pétrole ou de gaz
	6- Nombre total de marées noires
Pêche	1- Volume des captures (tonnes)
	2- Pourcentage des stocks halieutiques surexploités
	3- Valeur totale de la production de pêche (valeur de débarquements)
	4- Volume des captures par la pêche artisanale (tonnes)
	5- Nombre de pêcheurs employés
	6- Nombre de bateaux de pêche artisanale
Tourisme	1- Valeur économique du tourisme (VAB)
	2- Nombre total d'emplois dans le secteur du tourisme
	3- Arrivées de touristes internationaux (par habitant)
	4- Proportion de zones côtières et marines protégées (% du total)
Transport maritime	1- Valeur économique (VAB) du transport maritime
	2- nombre d'emplois dans le transport maritime
	3- Volume du trafic de passagers
	4- Volume de trafic e marchandises
Bioprospection	1- Nombre de brevets biologiques marins par pays

Source : Note n° 34 du Plan Bleu, Janvier 2018, P2