

/ A l'honneur dans la Revue de Droit Maritime :

Francis Vallat



**Grands Fonds Marins : une
vraie nouvelle frontière !**

Francis Vallat

Fondateur et président d'honneur du Cluster Maritime Français, Francis Vallat est aujourd'hui Président de SOS Méditerranée. Engagé pour le monde marin et ses acteurs, il parcourt le monde pour les défendre.

/ Parrain de la Promotion 2018 du Master 2

Les richesses minérales des grands fonds marins sont une chance pour l'humanité, sous réserve de protéger l'environnement. Il s'agit d'un domaine où la France a de sérieux atouts : une économie maritime dynamique, une industrie dense et diversifiée (grands groupes mais aussi PME et TPE), des capacités de recherche adaptées, des champions reconnus parmi les meilleurs du monde pour chaque étape, de l'exploration à la production. Enfin un Etat qui semble se réveiller et réaliser que le pays a une chance de voir émerger une filière industrielle majeure, comparable à la filière nucléaire ou aéronautique. Mais elle souffre aussi de handicaps, dont un Etat exsangue et qui bouge lentement, et une Europe confuse et contradictoire, mesurant mal les moyens à mettre en œuvre.

Deux des pays les plus actifs dans ce domaine ont approché les professionnels français, l'Allemagne et le Japon. Le choix de notre industrie est fait, il faut avancer avec l'Allemagne, avec qui les premiers pas ont commencé.

La démarche de l'Inde, grand pays ayant obtenu de l'Autorité Internationale des Grands Fonds un permis d'exploration (c'était le 25^{ème}!) démontre encore, s'il en était besoin, les convoitises que suscitent les énormes gisements minéraux des fonds marins, en particulier les mélanges sulfurés riches en métaux indispensables à nombre d'activités humaines, mais dont certains sont contrôlés majoritairement par un seul pays (par exemple par la Chine pour les terres rares ou par la République du Congo pour le cobalt). A vrai dire l'exploitation durable de ces richesses pourrait révolutionner les marchés et apporter des solutions au problème de l'épuisement des ressources terrestres traditionnelles, d'autant que la concentration des métaux y est beaucoup plus importante que dans les gisements traditionnels (par exemple de l'ordre de 25-30% pour le cuivre, au lieu de 2%), et que fort probablement l'exploitation des grands fonds serait nettement moins destructrice de l'environnement que toute exploitation terrestre (beaucoup moins de roche à « bouger »,

concasser, de déchets à jeter, pas de déforestation, pas d'énormes trous ou fosses...).

Or la France industrielle et maritime concernée par ce challenge a une position particulière, privilégiée à bien des égards, sans être pour autant exempte de handicaps...

L'économie maritime de notre pays s'inscrit certes aujourd'hui, au moins partiellement, dans le contexte et le cadre d'une économie générale affaiblie et n'arrivant pas véritablement à (re)décoller depuis 2008/2009. Néanmoins notre secteur lié à la mer a prouvé plus que les autres sa forte capacité de résilience, voire son aptitude à rebondir. Il a en particulier maintenu le niveau de 300 000 emplois directs (hors tourisme du littoral et industries portuaires), et ce non seulement malgré la crise frappant notre pays plus durablement que le reste de l'Europe, mais aussi malgré la contraction passée du commerce mondial dont il dépend directement vu son ouverture totale à l'international. Un constat d'autant

plus remarquable qu'il a simultanément augmenté sa productivité (près de 75 Mrds d'€ de valeur de production actuellement, contre un peu plus de 50 Mrds il y a quelques années).

Tout aussi remarquable est - à côté des grands groupes que chacune connaît - le foisonnement des entreprises, TPE ou PME, hyperdynamiques et innovantes dans nombre de sous-secteurs rattachés à ce que l'on appelle communément la « nouvelle industrie de la mer » (biotechnologies et bioressources, nouvelles énergies, aquaculture, navires du futur, et surtout fonds marins !). Et puis il y a la qualité de la recherche maritime, scientifique et industrielle, illustrée aussi bien pas de grands acteurs comme l'Ifremer, l'IRD, le CNRS, le Cedre, que par l'effervescence des centaines d'entités labellisées chaque année par les pôles mer d'envergure mondiale que sont le Pôle Bretagne-Atlantique et le Pôle Med, ou encore la floraison d'Instituts (d'excellence et autres) gravitant essentiellement dans nos régions maritimes et commençant à se mettre en réseau, y compris avec un outremer français qui lui-même fait en général preuve d'une formidable motivation. Un constat global qui n'est pas indifférent lorsqu'il s'agit de « peser » les chances françaises face aux défis qu'offrent les grands fonds marins.

A côté de ces acteurs toniques de l'économie maritime, qui en plus s'organisent de plus en plus depuis une dizaine d'années et n'hésitent pas à afficher et jouer de leurs solidarités (ce qui était encore impensable naguère, mais trouve son incarnation dans la multiplication des clusters et autres réseaux scientifiques, industriels,

« Le rôle [de l'Etat] est essentiel à plusieurs titres, non comme artificiel chevalier blanc volant au secours d'industriels ne voulant pas investir eux-mêmes, mais comme incitateur à tous égards, et comme soutien, des entrepreneurs de qualité. »

géographiques, à commencer par le Cluster Maritime Français,) il y a bien sûr l'Etat.

Un Etat dont le rôle est essentiel à plusieurs titres, non comme artificiel chevalier blanc volant au secours d'industriels ne voulant pas investir eux-mêmes, mais comme incitateur à tous égards, et comme soutien, des entrepreneurs de qualité. Cela peut ou devrait aller de l'Etat « accompagnateur et capital-risqueur » (comme il le fut jadis pour l'aéronautique ou pour le nucléaire), à l'Etat régulateur (seul, ou avec d'autres Etats lorsqu'il s'agit d'élaborer des règles mondiales dans les enceintes internationales dont c'est la mission), le pouvoir étatique fixant alors le cadre et les règles du jeu que sont par exemple les normes environnementales ou le régime légal, fiscal, social, nécessaire au développement de toute nouvelle filière.

La question se pose aussi de savoir d'une part si, particulièrement aujourd'hui et dans le contexte de rigueur nous connaissons, l'Etat a ou peut avoir les moyens financiers d'une telle stratégie (ou comment il pourrait les avoir ?), et si d'autre part il est lui-même conscient des enjeux énormes qui se dessinent à court ou moyen terme. Par exemple avec la

« La chance énorme que peuvent offrir à la terre épuisée, et donc à l'humanité, les richesses minérales marines profondes, sous réserve naturellement de pouvoir contrôler qu'elles sont et seront exploitées dans le respect scrupuleux de l'environnement et des écosystèmes marins. »

maritimisation du monde et ses conséquences, dont en l'occurrence la chance énorme que peuvent offrir à la terre épuisée, et donc à l'humanité, les richesses minérales marines profondes, sous réserve naturellement de pouvoir contrôler qu'elles sont et seront exploitées dans le respect scrupuleux de l'environnement et des écosystèmes marins.

Or l'Etat avance au moins dans la prise de conscience des possibilités offertes par ces ressources nouvelles. Très et trop lentement bien sûr, mais enfin il avance. Les professionnels du maritime se souviennent avoir participé au rapport Poséidon en 2007, au Livre Bleu pour une stratégie maritime nationale en 2009-2010, au Plan « Métaux Stratégiques » en 2010. Et ils savent que la Stratégie Nationale pour les grands fonds marins, publiée en 2015, doit beaucoup aux travaux effectués en commun (pour les professionnels dans le cadre de la structure ad hoc du Cluster Maritime Français, et pour l'Etat via la coordination assurée par le Secrétariat Général de la Mer entre

les ministères concernés). Mais nous sommes, depuis un certain temps déjà, arrivés à un stade où l'on peut s'interroger sur le côté « gesticulation » de ces textes, voire même sur leur fiabilité, tant il est vrai que leur contenu, ou la décision de les rerédiger, ne devrait pas dépendre de l'alternance politique (ce qui fut le cas du Livre Bleu). Et surtout ces textes ne signifient rien sans un minimum d'engagements et de moyens, et sans leur mise en œuvre efficace, courageuse...et naturellement cohérente avec les intentions affichées

Car sur le plan financier l'Etat exsangue fait probablement ce qu'il peut (Concours Mondial de l'Innovation, certains avantages fiscaux) mais à un niveau restant tout à fait insuffisant. Il devrait donc d'autant plus saisir les opportunités de mise en commun des efforts de chacun dans un esprit de Partenariat Public Privé, comme ce fut le cas en 2010 pour les premières campagnes d'exploration minière dans les eaux de Wallis & Futuna. Il pourrait s'agir pour lui de soutenir et valoriser la recherche publique, par exemple en encourageant la participation de l'Ifremer, incité à participer à des projets pas seulement académiques, mais aussi scientifico-industriels. Une participation qui pourrait alors être considérée comme un apport en industrie pris en compte dans le capital de l'aventure commune à côté des apports des industriels.

Le rôle de l'Etat doit ou devrait être aussi de lutter contre les blocages politiques et administratifs, en plus naturellement de son devoir d'apporter de la visibilité et de porter courageusement une politique sur la

durée, et en ne se contentant pas de rédiger de temps à autres de beaux textes affichant des objectifs non quantifiés ou décrivant des méthodes sans prévoir vraiment leur application (cf. ci-dessus). Il est ainsi évident, pour être concret, que l'Etat doit porter sa part de responsabilité dans l'instruction efficace des dossiers de demandes de permis (Le projet Wallis & Futuna est à cet égard exemplaire, avec les premières campagnes menées en 2010, 2011 et 2012, le dépôt du permis en 2013, et toujours rien de fait au moins jusqu'à ce début 2018).

Reste enfin le niveau européen, où là aussi se multiplient les déclarations, mais où le cap paraît de plus en plus confus, dans un parallèle parfois décourageant avec certains manques au niveau national. Citons le programme H2020, manifestement pas à la hauteur des enjeux, ou les attermolements contradictoires dans les décisions d'affectation des quelques financements mis en place. Citons encore la décision d'accorder des financements pour les nodules polymétalliques au moment même où une autre Direction de la Commission alertait sur l'impossibilité de prévoir un jour la rentabilité de cette voie (voir ci-dessous). Citons enfin la difficulté - si ce n'est l'impossibilité - d'adapter les projets « ressources minérales profondes » aux critères du Plan Juncker.

Une des questions essentielles en effet, au regard des coûts énormes d'exploration, de recherche, et ultérieurement d'exploitation (au total des centaines de millions d'€

d'investissement pour un site en production, et autour d'une centaine pour un « simple » démonstrateur) est de savoir comment orienter prioritairement les efforts, et d'abord vers quel type de minerai.

Or contrairement à ce que pourraient laisser penser aussi bien des décisions européennes récentes au titre du programme H2020 (consacrant donc quelque financement aux nodules), ou celles arrêtées par le gouvernement français prolongeant son intérêt pour la zone de Clarion-Clipperton, les nodules ne sont effectivement plus le « premier choix ». D'ailleurs la France s'est en fait engagée a minima à Clipperton (en faisant savoir clairement qu'elle n'effectuerait pas la moindre campagne supplémentaire, comme le Japon), alors que de son côté la Commission – via la DGMare - écrivait dans un rapport récent : « tentative calculations have been made on the economic viability of deep sea mining, showing that SMS mining [les mélanges sulfurés] appears to have the strongest commercial viability, whereas no positive cash flow over period can be obtained for nodules mining ».

Il est notable que la France et l'Allemagne - dont les industriels compétents, en particulier français, considèrent aussi que les mélanges sulfurés sont la meilleure chance - se sont rapprochées pour constituer une filière nouvelle, spécialisée dans ce type de minerais et respectueuse du développement durable. Mais en fait c'est la France, particulièrement bien positionnée, qui a été sollicitée par l'Allemagne et

qui a l'initiative. Avec Ifremer (si cet institut arrive à avoir la visibilité et les moyens nécessaires, au-delà de ses priorités minimales que constitue la zone dorsale atlantique réservée par la France auprès de l'AIFM), et des sociétés comme Technip, CGG, Bourbon, Comex, Total, Eramet, Louis-Dreyfus Armateurs, DCNS, Créocéan, Alcatel-Lucent Submarine Networks, mais aussi Dassault systèmes et plus d'une vingtaine d'autres acteurs, son industrie maritime est en effet la seule au monde à posséder des leaders internationaux pour les dix phases de travaux identifiées par le groupe de travail ad hoc du Cluster Maritime Français, de l'exploration à la valorisation des futurs gisements. De ce fait la France est l'unique pays à pouvoir proposer aux autres pays intéressés (tels la Chine, la Russie, le Japon, la Corée, d'autres encore dont certains ont bien entendu aussi des champions, mais partiels), la panoplie complète de services industriels nécessaire. Une situation qui devrait être pour nous une source majeure de développement économique et social dans l'avenir. Notre pays possède en outre le second espace maritime mondial, et son immense zone économique exclusive (11 millions de km², sans compter les surfaces supplémentaires devant résulter bientôt des négociations dites Extraplac) regorge de potentialités en matière d'exploitation sous-marine. C'est le cas en particulier dans cette zone pionnière susmentionnée que devrait être Wallis et Futuna, où les industriels français souhaitent mener vite une (troisième) campagne d'exploration, pour mieux identifier les ressources

des sols en amas sulfurés, et déterminer les conditions du respect de l'environnement marin (projet pour lequel nos professionnels sont prêts à engager la moitié des 22 millions d'euros nécessaires).

Autant d'atouts en termes de technologie, d'expertise, de géographie et d'obtention de permis qui n'ont pas échappé à l'Allemagne. A Berlin, on a bien compris que les grands fonds marins constituaient un potentiel d'activité et de richesses considérable pour les années à venir (à dix, voire vingt ans). Pragmatiques, les Allemands ont recherché une coopération avec les Français. Car, s'ils ne bénéficient pas d'un domaine maritime tel que celui de la France ni de l'expertise globale

« La France est l'unique pays à pouvoir proposer aux autres pays intéressés (telles la Chine, la Russie, le Japon, la Corée...), la panoplie complète de services industriels nécessaire. [...] Notre pays possède en outre le second espace maritime mondial, et son immense zone économique exclusive (11 millions de km², sans compter les surfaces supplémentaires devant résulter bientôt des négociations dites Extraplac) regorge de potentialités en matière d'exploitation sous-marine. »

des champions tricolores, ils disposent d'une industrie navale et maritime puissante, à même de prendre sa part – aux côtés des français et sous réserve d'apporter de légitimes contreparties, telles que du financement - dans la conception et la fabrication des futurs outils industriels nécessaires. Leur intérêt est très marqué comme l'ont prouvé les visites à Paris de deux ministres fédéraux, pour y rencontrer nos professionnels dans les bureaux du Cluster Maritime Français.

Dans le même temps les Pouvoirs Publics français, très attentistes ces dernières années comme on l'a vu (malgré les documents stratégiques évoqués, les trois CIMER depuis 2011 et la recommandation de La Commission « Innovation 2030 » de compter les « Grands fonds » parmi les sept ambitions stratégiques prioritaires pour la France) semblent - enfin ! – intéressés par les énormes perspectives qu'offrirait une filière nouvelle sous leadership national. Les choses devraient donc bouger maintenant pour que soit mise en œuvre l'ambition commune affichée dans la récente feuille de route étatique : « La France poursuit un triple objectif : valoriser ses atouts dans le domaine de l'exploration et de l'exploitation minières des grands fonds marins ; contribuer à l'émergence d'une filière industrielle d'excellence créatrice de richesses, d'innovations technologiques et d'emplois tout en préservant les écosystèmes marins de grands fonds ; préserver, pour l'avenir, un élément clé de notre indépendance stratégique en métaux et de notre développement économique ». Et comment ne pas évoquer la déclaration du Premier Ministre aux dernières Assises de la mer : « je souhaite qu'on mette l'accent sur

l'exploration de nos grands fonds marins. L'État prendra sa part dans la modernisation de notre flotte océanographique scientifique, en finançant les gros travaux de maintenance dès 2018 et en complétant les capacités pour que, d'ici 5 ans, la France, qui dispose de toute la chaîne pour explorer ces fonds, soit leader sur ce segment. » Et ce même s'il apparaît, comme on l'a vu, qu'une participation de fonds publics reste problématique, comme lambine encore trop la résolution des conflits de compétence Etat-pouvoirs locaux dans nos territoires d'outremer les plus prometteurs !

C'est dans cette perspective que les industriels de France et d'Allemagne viennent de renouveler (le 29 novembre 2017) les accords signés le 20 octobre 2015 à Bremerhaven, entre le Cluster Maritime Français et la Deep Sea Mining Alliance allemande. Et c'est dans ce but que cinq réunions ont eu lieu depuis deux ans, au Cluster à Paris ou chez nos partenaires à Berlin et Munich, destinées à mettre en œuvre les modalités d'une coopération profitable pour les deux pays...qui aimeraient avancer avec l'Union Européenne, mais qui feront sans elle s'il le faut ! ⚓

/ Francis Vallat

Président de « SOS Méditerranée »,

Président de « Euromaritime »

Président d'honneur & Fondateur
du Cluster Maritime Français, de

« l'Institut Français de la Mer »

Président d'Honneur du
« European Network of Maritime
Cluster »

Président d'Honneur de
« Expédition 7^e continent »

Association des Etudiants en Droit Maritime du Havre



Extrait du numéro inaugural de la Revue de Droit Maritime

Retrouvez l'intégralité du numéro sur le site
de l'AEDMH (aedmh.fr)

Suivez notre actualité et celle du monde
Maritime sur notre page Facebook



Qui sommes-nous ?



Le Master 2 Droit des activités maritimes et portuaires Promotion 2018 Francis Vallat

Depuis 2006, l'**Université Le Havre-Normandie** forme des juristes de qualité spécialisés sur le secteur maritime.

Formation rigoureuse, **dispensée par universitaires et praticiens du Havre et de Paris**, elle amène ses étudiants à devenir juristes auprès des acteurs du monde maritime : *transporteurs maritimes, assureurs, P&I, etc.*

ASSOCIATION DES ÉTUDIANTS EN



DROIT MARITIME
DU HAVRE

L'Association des Étudiants en Droit Maritime du Havre (AEDMH)

Réunissant anciens et actuels étudiants du Master 2, l'AEDMH coordonne de nombreuses activités visant à promouvoir le rayonnement de son diplôme ainsi que le droit maritime au Havre comme à l'international.