

FAIT MARITIME ET RELATIONS INTERNATIONALES

PAR

PATRICK HEBRARD (*)

La terre est une planète bleue. Les **océans** recouvrent 71 % de la superficie du globe, dont la moitié pour le seul Pacifique. Leur profondeur moyenne est de 3 800 m, avec un extrême, la fosse des Mariannes, qui atteint plus de 11 000 m.

Pendant longtemps ces espaces sont restés vides. Si la Méditerranée et le nord de l'océan Indien sont des zones de navigation depuis trente-cinq siècles, l'océan Atlantique n'a été véritablement découvert qu'avec Christophe Colomb et le Pacifique, trois siècles plus tard, avec Cook et Bougainville. Aujourd'hui, les eaux côtières et les grandes voies de communication, dans les approches de l'Europe et de l'Amérique du Nord, en Méditerranée ou en mer de Chine, connaissent un trafic permanent.

Depuis l'Antiquité, l'homme craint de s'aventurer en mer, qu'il imagine peuplée de monstres et d'esprits maléfiques. Pourtant, certains peuples, polynésiens notamment, ont réussi au cours des siècles à s'installer sur les milliers d'îles de l'océan Pacifique et à y organiser leur survie, mais aussi à se retrouver pour des manifestations communes ou à guerroyer entre des îles distantes de plusieurs centaines de kilomètres.

Leur savoir-faire en matière de navigation, mais aussi de construction de navires avait étonné les grands navigateurs du XVIII^e siècle. Cook est ainsi redevable au prince Tupa'ia de l'avoir guidé vers de nombreuses îles : ce dernier était alors capable d'indiquer à tout moment la direction de son île natale, Raïatea, même à plusieurs milliers de nautiques. Les grands praos polynésiens pouvaient embarquer jusqu'à 300 personnes et filaient une quinzaine de nœuds, le double des vaisseaux occidentaux de l'époque. Ils ont depuis inspiré les catamarans de nos navigateurs pour la course au large.

D'autres se sont organisés sur ces villages flottants si répandus en Asie du Sud-Est, avec leurs marchés, leurs artisans, leurs bâtiments administratifs et même leurs lieux de culte. D'autres, enfin, à l'image des Pays-Bas, ont su conquérir leur territoire en créant des digues construites au fil de leur histoire. Il est donc possible de vivre en harmonie avec la mer.

(*) Vice-amiral d'escadre (cr).

Dotée de terres riches, la France a rarement éprouvé le besoin de courir les mers au cours de son histoire. Ses rois s'y sont résolus, à certaines périodes, pour relever le défi imposé par l'Angleterre. Ce fut l'œuvre de Richelieu et de Colbert au XVII^e siècle, de Choiseul au XVIII^e, de Napoléon III au XIX^e. Cette présence discontinue s'est traduite par la perte du Canada, de la Louisiane pourtant conquise par Cavalier de la Salle, de l'Inde...

Le Président de la République s'en est fait l'écho lors de son discours, au Havre, le 16 juillet 2009 : *« je suis venu aujourd'hui au Havre réparer un oubli historique. L'oubli trop long qu'a fait la France de sa vocation maritime. Comment avons-nous pu oublier que notre pays possède le deuxième territoire maritime mondial derrière les Etats-Unis : 11 millions de km², vingt fois le territoire métropolitain, une superficie supérieure à celle de la Chine ou du Canada tout entier? Pourquoi avons-nous délaissé si longtemps de grands ports internationaux tels que Le Havre bien sûr, mais aussi Marseille, Bordeaux, Saint-Nazaire, Toulon, Dunkerque... tous idéalement placés pour desservir l'Europe et le monde sur plusieurs façades maritimes? Comment est-il possible que nous ayons négligé à ce point la diversité et la richesse incomparables de nos espaces maritimes outre-mer? Comment oublier plus longtemps encore notre présence stratégique sur les trois océans de la planète, dans les deux hémisphères et jusqu'au pôle Sud, sur le continent Antarctique? »*

Le fait maritime est une réalité silencieuse que les Français redécouvrent l'été. Les **océans** sont pourtant la vraie richesse de demain. Ils restent cependant encore largement inexplorés : la cartographie des fonds marins est moins connue que celle de la Lune ou de Mars ; moins de 10 % des fonds ont été cartographiés. Plus de 1 500 nouvelles espèces sont découvertes chaque année et nous connaissons mal la façon dont notre planète se régule. L'évolution des océans est affaire de siècles, là où, dans l'atmosphère, elle est de quelques jours.

Quand bien même nous souhaiterions rester sur la terre ferme, nous ne pourrions pas continuer longtemps à ignorer les richesses que recèlent les fonds marins et ce, pour deux raisons principales : les ressources du sous-sol terrestre s'amenuisent progressivement et le réchauffement climatique va conduire à une montée des eaux estimée entre 50 cm et 1,50 mètre à la fin du siècle. Il faudra bien s'accommoder de ce monde aquatique qui nous entoure. Si nous ne le faisons pas, d'autres s'en chargeront et nous n'aurons pas saisi la chance que nous offre l'immense patrimoine maritime dont nous disposons.

A l'exception des eaux côtières, placées sous juridiction des Etats littoraux, cet immense espace fluide n'appartient à personne. Longtemps *res nullius* où la liberté était la règle, la mer est aujourd'hui considérée comme un patrimoine commun de l'humanité, un milieu fragile dont dépend l'équilibre de notre planète et qu'il faut protéger. Le développement progressif

d'activités en mer fait naître une tendance à l'appropriation des domaines où elles s'exercent qui devient de plus en plus pressante. La Convention de Montego Bay, entrée en vigueur en 1994, a le mérite de fixer les grandes lignes d'une juridiction des espaces maritimes. Les progrès technologiques, le développement d'activités illicites et le réchauffement climatique ouvrent la voie à des problématiques nouvelles qu'il faut traiter. Une politique étrangère des espaces maritimes devient dès lors indispensable pour promouvoir une approche holistique qui respecte ce patrimoine commun tout en défendant nos intérêts.

LE FAIT MARITIME

L'ensemble des activités qui se sont développées en mer constituent le fait maritime. Elles regroupent les différents domaines de la vie quotidienne et économique où la mer intervient déjà et où elle sera de plus en plus présente à l'avenir, pour la production d'énergie, de matières premières, le transport, les ressources halieutiques, le tourisme ou la biologie.

Les ressources halieutiques – pêche et aquaculture

La pêche et l'aquaculture mondiales ont produit, en 2009 (1), 160 millions de tonnes de poissons et crustacés : 100 proviennent de la pêche et 60 de l'aquaculture. La Chine, à elle seule, représente plus de 38 % du total. La consommation moyenne est de 16,7 kg/habitant/an. Certaines zones sont particulièrement exploitées : le Pacifique nord-ouest et centre-ouest, l'Atlantique nord-est et le Pacifique sud-est. Près de 44 millions de personnes vivent de cette activité dans le monde. L'aquaculture connaît une progression régulière de 8 % par an.

L'Union européenne (UE) compte 86 000 bateaux de pêche, en grande majorité (81 %) dévolus à la pêche côtière. La Grèce, avec 18 000 bateaux, suivie de l'Espagne et l'Italie, dispose des flottes les plus importantes. La Politique commune de la pêche (PCP) a permis de préserver la ressource, mais la réglementation est inégalement respectée et de plus en plus pesante.

La France compte 5 100 navires (7 500 avec les DOM/TOM), répartis dans 63 ports, ce qui représente 23 000 emplois (15 000 ETP (2)) en métropole et 2 500 marins dans les DOM (moins 40 % en vingt ans). Il se vend chaque année 800 000 tonnes de produits pour un chiffre d'affaires de 1,7 milliard d'euros, dont 400 millions proviennent de la conchyliculture (66 % de l'ostréiculture) et 125 millions de la pisciculture. Avec le mareyage et la transformation, qui représentent 650 entreprises et 18 500 emplois ETP, le chiffre d'affaires du secteur s'élève à 6 milliards d'euros. Toutefois,

(1) Statistiques UE.

(2) Equivalent temps plein.

la pêche française n'assure que 15 % de la consommation française : nous importons, par exemple, 15 000 tonnes de lottes et n'utilisons pas 40 000 tonnes de nos quotas, faute de bateaux. La France est n° 2 en Europe pour les coquillages : la filière emploie 20 000 personnes au sein de 4 600 exploitations ; elle produit 200 000 tonnes de coquillages, dont 65 % d'huîtres.

L'aquaculture a pris son essor dans les années 1980. La production mondiale est passée de 15 à 60 millions de tonnes entre 1997 et 2009, réalisée en Asie à 70 %. L'UE représente 2,5 % de la production mondiale et la production française ne dépasse pas 50 000 tonnes. La pêche ne pourra pas, à elle seule, satisfaire les besoins des populations en produits de la mer. Dans ce contexte, l'aquaculture jouera un rôle de plus en plus important – pour la FAO (3), il faudrait doubler la production mondiale d'ici 2030 – ; toutefois, malgré un savoir-faire reconnu, cette activité ne parvient pas à se développer en France.

L'avenir passera par une prise de conscience des pêcheurs de la nécessité de préserver leur ressource, ce qui impliquera aussi de la protéger contre la pêche illicite. Les aires marines protégées, les parcs naturels feront leur effet dans les zones où les poissons sont sédentaires (Méditerranée), mais elles resteront inefficaces là où il migre. La cohabitation avec les champs d'éoliennes ou d'hydroliennes sera sans doute possible, mais devra être organisée entre les acteurs. Enfin, il faudra renouveler la flotte de pêche avec des navires moins gourmands en carburant. Des contraintes réglementaires, des problèmes de qualité de l'eau, de nourriture pour les poissons d'élevage, une coexistence parfois difficile avec l'activité touristique, un secteur trop morcelé, un déficit d'image dans les médias malgré des salaires plutôt corrects (2 200 €, en moyenne) sont les principales difficultés de ces filières.

En France, un comité de liaison scientifique et technique des pêches maritimes réunit scientifiques, pêcheurs et société civile. La France défend une réforme ambitieuse de la Politique commune des pêches et soutient la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN).

Le transport maritime

Le transport maritime est le principal vecteur des échanges commerciaux. Par les océans transitent 50 000 milliards de tonnes-kilomètres de fret par an, contre 8 000 par le rail et 4 000 par la route. Ce trafic s'est fortement accru avec la mondialisation des échanges : il représente 90 % du commerce mondial en volume et 70 % en valeur. Avec 8,2 milliards de tonnes transportées en 2008, l'augmentation a été de 3,1 % par an sur les trente dernières années. Cette hausse très importante est principalement le fait de la

(3) Food and Agriculture Organisation.

Chine et de certains pays en développement, comme l'Inde et le Brésil. Les transports de matières premières, hydrocarbures et minerais, mais aussi le trafic de conteneurs sont à l'origine de cette progression : les conteneurs représentent 70 % de la valeur marchande transportée.

La flotte marchande

La flotte marchande mondiale compte environ 102 000 navires (4) de plus de 100 tpl (5), pour un tonnage proche de 1,3 milliard de tpl. La Grèce possède la flotte la plus importante avec 189 millions de tpl, suivie par le Japon. La Chine, avec 104 millions de tpl, vient de dépasser l'Allemagne : le développement de la flotte marchande chinoise accompagne son développement économique (90 % des exportations et des importations chinoises sont acheminées par voie maritime), avec une progression de 15 millions de tonnes entre 2009 et 2010. La France se classe au 28^e rang, avec 7,3 millions de tpl. Ces chiffres prennent en compte les navires sous pavillon de complaisance.

L'armement français compte une centaine de compagnies, 1 400 navires, dont 50 % sous pavillon français transportant 300 millions de tonnes de marchandises et 12 millions de passagers par an. CMA CGM est au 3^e rang mondial pour le transport de conteneurs, avec 16 000 salariés et un chiffre d'affaires de 10,5 milliards d'euros. Louis Dreyfus Armateurs est l'un des spécialistes du transport de vrac sec et de la logistique associée (grues flottantes, barges, etc.), ainsi que des partenariats technologiques (câbliers, recherche sismique offshore, transport d'éléments d'Airbus. Gazocean (GDF Suez), Socatra, Maerks Tankers France sont les principaux armateurs de navires pétroliers et gaziers. Côté *ferries*, les principaux opérateurs sont Brittany Ferries, Corsica Ferries, SeaFrance et la SNCM.

L'existence d'une flotte nationale significative, « contrôlée » par des ressortissants nationaux mais aussi sous pavillon français pour une part importante, est un atout pour la France et ses opérateurs. Elle contribue à la sûreté de nos approvisionnements maritimes, en respectant des standards exigeants en matière de sécurité et de respect des normes environnementales. Le Registre international français (RIF), entré en vigueur le 1^{er} janvier 2006, a pour but de développer la flotte de commerce et de grande croisière en améliorant la compétitivité de l'offre maritime sous pavillon français.

(4) Source : *Review of Maritime Transport 2010*.

(5) Tonnes de port en lourd, soit le chargement maximum qu'un navire peut transporter (en anglais DwT pour Deadweight Tons).

La construction navale

La construction navale touche deux grands domaines : le transport maritime et la défense.

Les chantiers civils mondiaux construisent environ 120 millions de tonneaux de jauge brut (tjb) (6) chaque année, soit près de 10 % du tonnage existant. Plus de 90 % de ces navires sont construits en Asie : 37 % en Corée du Sud (porte-conteneurs et pétroliers), 29 % en Chine (vraquiers) et 24 % au Japon (pétroliers). L'industrie navale européenne reste significative en terme de valeur ajoutée, avec 15,7 %, mais se place derrière la Corée du Sud (24,6 %), la Chine (20,5 %) et le Japon (16,6 %). Avec la crise, 50 % à 75 % des commandes de navires ont été annulées ou reportées en 2009-2010 et la surcapacité actuelle provoque une chute de leur valorisation.

L'industrie de la construction et de la réparation navales françaises emploie 40 000 personnes et se situe au 6^e rang mondial et au 2^e rang en Europe, avec un chiffre d'affaires de 5 milliards d'euros. Les grands noms sont STX et Piriou pour la construction civile et DCNS pour les navires de défense.

Face à la concurrence asiatique, l'Europe se positionne sur les navires à très forte valeur ajoutée. Dans le cadre du Grenelle de la mer sur les navires du futur, neuf projets ont été étudiés, avec comme fil directeur la sécurité, l'économie d'énergie et le traitement des déchets. L'effort portera sur des éco-paquebots, des navires «tout électrique» ou à propulsion hybride, des navires d'installations et de maintenance de parcs éoliens, des navires de pêche.

Les Marines militaires ont des exigences particulières comme la construction de sous-marins. Avec la contraction des budgets de défense, le nombre de navires diminue : ainsi, la série des FREMM (7) a été réduite de 17 à 11. Pour limiter les coûts de construction, les Marines cherchent à se rapprocher des normes civiles chaque fois qu'elles le peuvent : c'est le cas des BPC (8) construits par STX et des frégates de surveillance.

La déconstruction

Le marché de la démolition se concentre aussi dans trois pays qui totalisent 90 % des chantiers : la Chine, l'Inde et le Bangladesh. En France, l'affaire du *Clemenceau* a soulevé la question de l'intérêt de développer une filière nationale. Toutefois, celle-là ne serait rentable qu'à condition de lui assurer un plan de charge pérenne ce qui paraît difficile.

(6) La jauge brute mesure la capacité de transport d'un navire. Un tonneau de jauge brute vaut 100 pieds cube, soit environ 2,83 m³.

(7) Frégates multi-missions.

(8) Bâtiment de projection et de commandement.

Les voies maritimes

Les principales voies maritimes relient l'Extrême-Orient aux pays du Golfe et à l'Europe, *via* le canal de Suez, ou traversent le Pacifique vers les ports californiens ou le canal de Panama. Les principaux détroits (Malacca, Gibraltar) connaissent un trafic de 90 000 navires par an. Suez et Panama creusent leur canal pour accueillir des navires de plus grande taille. La Manche connaît le trafic le plus dense au monde, avec 800 bateaux par jour dans le Pas-de-Calais. L'ouverture des passages du Grand Nord va profondément modifier cette circulation dans les années à venir. Ces voies doivent être surveillées, contrôlées dans les passages resserrés, pour limiter les risques d'accident, et protégées, dans certaines zones, contre le risque de piraterie.

Evolution des navires

En 2007, 4 300 navires étaient en construction dans le monde. Les armateurs, confrontés à une demande croissante, ont commandé des navires de plus en plus grands. Cette course au gigantisme touche tous les secteurs. Les derniers porte-conteneurs mis en service embarquent jusqu'à 13 800 conteneurs EVP (9) et des navires capables de 18 000 EVP sont en construction. Des «car carriers» affichent aujourd'hui des capacités de chargement de 8 000 unités (véhicules), soit 2 000 de plus, en moyenne, que précédemment. Pour le transport de passagers, Royal Caribbean vient de mettre en service l'*Oasis of the Seas*, un paquebot de 6 300 passagers servis par 2 160 membres du personnel. Enfin, les différentes activités qui se développent dans l'*offshore* nécessitent des navires de plus en plus spécialisés.

Les ports de commerce

La Lloyds répertorie plus de 4 000 ports de commerce dans le monde. En 2010, neuf ports asiatiques, dont six chinois, se classaient parmi les dix premiers ports mondiaux. Rotterdam n'est plus qu'au 4^e rang mondial, avec plus de 400 millions de tonnes. La taille accrue des navires conduit les ports à faire des efforts d'aménagement pour les accueillir. Les terminaux et chenaux d'accès doivent être régulièrement agrandis pour les premiers, approfondis pour les seconds. L'enjeu est de capter les escales des navires de dernières générations, dont les tirants d'eau atteignent 15 m. L'augmentation de la taille des navires signifie, à longueur de quai égale, moins de postes à quai et davantage de portiques pour la manutention.

Les ports chinois connaissent des taux de croissance exceptionnels depuis la fin des années 1990. Ainsi, alors qu'en 1999 seuls deux ports chinois,

(9) Equivalent vingt pieds.

Shanghai et Guangzhou (Canton), dépassaient le seuil de 100 millions de tonnes de trafic, ils sont six, aujourd'hui, à dépasser les 200 millions de tonnes (Shanghai, Ningbo, Guangzhou, Tianjin, Hong Kong, Qingdao). Les compagnies maritimes doivent s'organiser pour gérer le déséquilibre des flux entre la Chine et les autres pays – quand quatre conteneurs arrivent de Chine en Europe, un seul repart plein vers la Chine.

Les ports français régressent régulièrement. Marseille et Le Havre sont respectivement 4^e et 5^e ports européens, avec 83 et 74 millions de tonnes traitées en 2009. Le trafic de l'ensemble des ports français a été, cette même année, de 345 millions de tonnes – moins que le seul port de Rotterdam – et 27 millions de passagers pour un chiffre d'affaires d'1 milliard d'euros – 4,5 milliards avec l'ensemble des professions portuaires.

La réforme des ports autonomes, lancée en 2008, vise à redresser cette situation, mais elle se met en place dans la douleur. Avec l'arrivée des grands porte-conteneurs, le trafic se réorganise entre les ports principaux situés sur les trajets les plus directs qui font office de hub et les ports secondaires ravitaillés par des *feeders*. Sans retour à la compétitivité, les ports français deviendront des ports secondaires, malgré leur positionnement géographique privilégié. Seul rayon de soleil : le journal *Cargonews Asia*, édité à Singapour, vient d'élire Le Havre «*meilleur port maritime européen*», le 27 avril dernier. Une récompense décernée par 13 500 professionnels.

Le *Livre bleu* (10) a engagé une politique portuaire ambitieuse reposant sur des services portuaires de qualité et un renforcement des transports massifiés par fer, voie fluviale et cabotage maritime. L'objectif affiché est de doubler la part de marché des ports français pour les conteneurs, pour la porter à 12 % du marché européen. Un conseil de coordination est également créé sur la façade Atlantique (ports de Nantes–Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux) pour améliorer les synergies entre les ports (politique de promotion, coordination des investissements, dessertes). La priorité donnée à l'ensemble Le Havre–Rouen, qui sera relié en 2017 par le canal Seine Nord au réseau nord-européen et à la région parisienne, semble justifiée.

Les autoroutes de la mer

En Europe, la saturation des axes routiers, le coût important des investissements terrestres et le réchauffement climatique ont convaincu les pouvoirs publics de développer les liaisons maritimes à courtes distances. Le transport maritime est le mode de transport le moins polluant par tonne de marchandise transportée. Une première ligne a été ouverte, entre Giron et Nantes. Le cabotage maritime va se développer le long des côtes européennes dans les prochaines années. Pour cela, il faut considérer le trafic

(10) *Livre bleu – Stratégie nationale pour la mer et les océans*, déc. 2009.

maritime intra-européen comme des liaisons intérieures et ne pas lui faire subir les mêmes contrôles que celles provenant des autres continents.

Reflet instantané de l'activité économique mondiale, les lignes maritimes des grandes compagnies s'adaptent chaque jour à la situation. Observer ces flux permet d'apprécier l'évolution des échanges entre pays et les stratégies pour la quête des matières premières. L'Australie est ainsi entrée dans la sphère économique asiatique et les échanges entre l'Amérique du Sud et l'Asie se sont multipliés, ces dernières années, en même temps que se développent les lignes commerciales reliant les continents de l'hémisphère sud.

Les services

L'activité des services, qui comprend l'assurance et le courtage maritimes, le financement et la classification, est un secteur important. L'assurance maritime française détient 8 % du marché mondial et se situe au 3^e rang mondial pour un chiffre d'affaires de 1,4 milliard d'euros. Les principales banques françaises participent aux investissements maritimes : BNP Paribas a ainsi un portefeuille de 850 navires, le Crédit agricole de 1 100 navires. Toutefois, les difficultés économiques actuelles pourraient les conduire à réduire leur participation. Dans le domaine de la classification, Bureau Veritas se situe au 2^e rang mondial pour le nombre de navires classés, avec 1 500 experts dans 140 pays ; il intervient également sur les bâtiments de la Marine nationale. Il faut citer aussi l'enseignement, les juristes, l'expertise, les affréteurs, la surveillance du trafic et des ports et les matériels associés...

Ressources en énergie

Le pétrole

L'*offshore* représente aujourd'hui le tiers de la production pétrolière mondiale, avec 25 millions de barils/jour, provenant pour l'essentiel d'hydrocarbures extraits par quelques centaines de mètres de profondeur d'eau. Toutefois, les compagnies pétrolières ne s'en contentent plus et mettent le cap sur les grands fonds. Dans les années 1980, les prospections réalisées dans les grands fonds du Golfe du Mexique avaient été décevantes. Depuis, des innovations technologiques et scientifiques telles que les importants progrès en géologie, notamment grâce à l'exploration sismique 3D, ont permis d'aboutir à des découvertes très prometteuses. De nouveaux concepts de production, ainsi qu'une qualité de réservoir inattendue (gros volume et forte productivité) permettent d'envisager un potentiel important et, surtout, des coûts de production qui justifient l'engouement actuel pour le «pétrole profond». L'enjeu est de taille. La recherche *offshore* consistait, jusqu'à présent, à forer sur le plateau continental, en bordure des conti-

nents. Les bassins sédimentaires par grande profondeur s'étendent sur 55 millions de km² au fond des océans, le tiers des terres émergées, et seuls 3 % ont fait l'objet d'une exploration pétrolière.

Des sites à potentiel nouveau seront découverts dans des zones non encore attribuées, qui susciteront des convoitises. L'*offshore* profond (500-3 000 m) reste globalement une des rares zones, avec l'Arctique, encore très peu explorées et susceptibles de donner lieu à des découvertes majeures. On assiste aujourd'hui à un très fort développement de la recherche pétrolière dans quatre secteurs géographiques : la marge brésilienne, le golfe du Mexique, l'Atlantique nord-est et le golfe de Guinée.

Le gaz

Les réserves connues aujourd'hui représentent 185 000 milliards de m³, dont 37 % se situent en mer. La consommation mondiale est de 3 000 milliards de m³ par an. Les principaux pays producteurs sont l'Iran, le Qatar et la Russie. D'importantes quantités de gaz ont été identifiées dans l'Arctique; elles représenteraient aujourd'hui 30 % des réserves connues pour le gaz naturel et 20 % pour le gaz liquide.

Des chercheurs ont également découvert d'importantes réserves de méthane, piégées sous forme d'hydrates de gaz, et des usines naturelles de production d'hydrogène.

Ces ressources n'intéressent pas seulement Total. Les services parapétroliers *offshore* prennent une importance grandissante, avec une place prépondérante pour la recherche, la construction d'unités de production (plateforme, FPSO) et le soutien aux *majors*.

Les entreprises françaises se situent parmi les leaders mondiaux. Le groupe Bourbon pour le service maritime à l'*offshore* pétrolier, dispose d'une flotte *offshore* de près de 400 navires, allant du remorqueur au ravitailleur de plates-formes et aux navires de maintenance/réparation. Le groupe TECHNIP, bien qu'affecté par la crise – il a perdu 1 milliard d'euros de chiffre d'affaires en 2009 –, continue d'accompagner les sociétés pétrolières sur les plus grands champs pétrolifères *offshore* pour du management de projets, de l'ingénierie et de la construction; il est notamment en pointe en ce qui concerne la fabrication des plates-formes semi-submersibles, la construction et les conduites sous-marines pour les gisements ultra-profonds. CGG Veritas, l'un des spécialistes de la sismique marine, de la géophysique et des équipements *offshore*, avait, pour l'exercice 2009, un chiffre d'affaires de 2,23 milliards d'euros, sachant qu'après une année 2008 exceptionnelle – bénéfice de 340 millions d'euros –, l'entreprise a connu quelques soubresauts liés à la crise et à une restructuration importante.

L'ensemble du secteur parapétrolier représente un chiffre d'affaires de 9,4 milliards d'euros et emploie 29 000 personnes en France. Alors que les

investissements à terre déclinent, ceux dans l'*offshore* ont connu une croissance continue ces cinq dernières années.

Les énergies renouvelables

Les ressources potentielles des énergies renouvelables marines entrent dans quatre catégories : le vent en milieu marin pour la production électrique par des éoliennes en mer; les mouvements de l'eau pour la récupération de l'énergie des courants, des vagues et des marées; la température de l'eau, que ce soit pour la production d'énergie récupérable par les gradients de température entre la surface et la profondeur ou pour la production de froid par l'utilisation directe d'eau froide pompée en profondeur; la biomasse marine, à des fins énergétiques, par l'utilisation de végétaux marins (micro-algues).

L'énergie du vent soufflant en mer, sur des champs d'éoliennes, produit de l'électricité importée à terre par des câbles sous-marins. Selon une étude de l'Agence internationale de l'énergie (2000), le potentiel européen techniquement exploitable serait de l'ordre de 313 TWh/an (11), en considérant les sites à moins de 20 km des côtes et de moins de 20 m de profondeur. L'utilisation d'éoliennes flottantes est déjà envisagée : ancrées sur des fonds plus importants, elles permettront de s'éloigner des côtes et d'accroître l'énergie produite. En mars 2011, le gouvernement a sélectionné cinq zones d'implantation de parcs éoliens au large du Tréport, de Fécamp, du Calvados, de Saint-Brieuc et de Saint-Nazaire, pour une puissance installée de 3 000 MW.

L'énergie thermique des mers (ETM) consiste à utiliser une différence de température d'au moins 20°C entre l'eau en profondeur et la surface pour produire de l'électricité, mais également de l'eau douce, du froid pour la climatisation et des produits dérivés pour l'aquaculture, selon le type de processus. La ressource mondiale théorique basée sur un gradient de température de 20°C au moins permettrait de produire environ 80 000 TWh/an dans les zones intertropicales. Cette ressource théorique n'est exploitable que très partiellement, en raison de l'éloignement des zones de consommation électrique. Il faudrait pouvoir stocker cette énergie, ce qui est envisagé, *via* l'hydrogène.

Un autre usage thermique des mers, en zones tempérées, consiste à utiliser l'eau proche de la surface comme source de chaleur pour des installations de chauffage ou de climatisation par pompe à chaleur.

L'énergie des courants (hydrolienne) utilise l'énergie cinétique des courants de marée. Le potentiel mondial techniquement exploitable est estimé à 450 TWh/an; en Europe, il est évalué entre 15 et 35 TWh/an, pour quelque 10 GW et de 5 à 14 TWh/an en France, soit 2,5 à 3,5 GW. Les sites

(11) Terra Watt heure/an.

potentiels sont spécifiques (détroits, caps, goulets..., où l'on observe une augmentation des vitesses) et bien identifiés (le Raz Blanchard, le Raz de Sein, les Héaux de Bréhat). Les grands courants marins (Gulf Stream, Kuroshio...) sont également une source potentielle d'énergie marine importante.

L'énergie marémotrice nécessite également des sites adéquats. L'usine de la Rance a une puissance installée de 240 MW. Des projets sont en cours en Corée du Sud et au Royaume-Uni.

L'énergie des vagues pourrait fournir, selon certaines études, 10 % de la demande annuelle mondiale en électricité, soit un potentiel techniquement exploitable de 1 400 TWh/an. La France dispose d'un potentiel techniquement exploitable évalué à 40 TWh/an, sur la façade Atlantique et outremer.

La biomasse marine

Il existe un très grand nombre de variétés d'algues. Cette diversité biologique laisse préjuger d'une richesse proportionnelle en molécules originales et en lipides (alga-carburants). Les micro-algues présentent de nombreuses caractéristiques favorables à une production d'acides gras, qui pourraient notamment être mises à profit pour produire des alga-carburants. Reste à identifier les surfaces mobilisables et à diminuer les coûts de production.

Greenfuel, une *start up* américaine créée par le MIT, s'y est essayé en 2004, mais a déposé son bilan en 2009. Deux autres sociétés, l'américaine Solazyme et une société française Fermentalg, développent une technique consistant à faire pousser des micro-algues en obscurité totale, dans des cuves hermétiques, où elles se nourrissent de sucres de fermentation. Les applications visées sont la fabrication de carburant, mais aussi l'agro-alimentaire ou les cosmétiques. Solazyme a testé son biodiesel sur une Mercedes en janvier dernier. Les dirigeants estiment à deux ou trois ans la durée nécessaire avant d'aborder la phase industrielle de production. En Espagne, la société BFS, expérimente un procédé d'injection de CO₂ dans une culture de micro-algues, avec pour objectif d'accélérer le processus de transformation. Cette formule permet également de recycler les rejets de CO₂.

L'objectif du gouvernement français est de disposer, à l'horizon 2020, d'une puissance installée de 6 GW en énergies marines et de contribuer, grâce à la recherche, à la création d'une filière industrielle.

Il ne faut pas oublier le projet récent de centrale nucléaire immergée proposé par DCNS, ni les possibilités immenses de ressources en deutérium et en lithium (tritium) qu'offrent les **océans** quand le principe de la fusion comme source d'énergie aura été maîtrisé (projet ITER).

Les ressources minérales

L'océan profond révèle un véritable potentiel en ressources minérales. Les alluvions qui résultent de l'érosion mécanique des roches continentales se concentrent en dépôts triés par les vagues, les marées et les courants. Certains contiennent des métaux lourds (baryum, chrome, or, fer, métaux des terres rares, étain, thorium, tungstène, zirconium) et des éléments non métalliques (diamants, calcaire, sable siliceux, gravier). Parmi les métaux, l'or est exploité par intermittence au large de l'Alaska, selon les prix, et on continue d'extraire l'étain au large de la Thaïlande, du Myanmar et de l'Indonésie. Parmi les gisements non métalliques, une exploitation de diamants (jusqu'à 200 mètres de profondeur et 100 kilomètres des côtes) fonctionne au large de la Namibie, de l'Angola et de la côte sud-africaine; le principal producteur (De Beers Marine) a fait état de 570 000 carats extraits en 2001.

Deux types de ressources minérales métalliques du fond des mers comprennent des métaux dissous, provenant à la fois des roches continentales et des fonds marins : les nodules polymétalliques (nickel, cobalt, fer et manganèse en concentrations diverses) et les encroûtements cobalt et platine.

Les nodules, d'une taille allant de la balle de golf à la balle de tennis, se trouvent dans les plaines abyssales des grands fonds (4 à 5 kilomètres de profondeur). Les plus prometteurs de ces gisements se situent dans la zone de failles Clarion-Clipperton (zone équatoriale du Pacifique Est, entre Hawaii et l'Amérique centrale), que des investisseurs pionniers ont commencé à explorer avec l'autorisation de l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM). Une autre zone prometteuse, située dans l'océan Indien, fait également l'objet de recherches.

Les encroûtements d'oxydes fer-manganèse se précipitent, à partir de l'eau de mer, en couches minces sur les roches volcaniques des collines sous-marines et des chaînes volcaniques submergées, à des profondeurs comprises entre 400 et 4 000 mètres. Les plus riches de ces encroûtements se situent dans les zones économiques exclusives des pays insulaires du Pacifique Ouest.

Les sulfures polymétalliques massifs, découverts en milieu marin en 1979, étaient déjà connus car présents dans des gisements terrestres de cuivre, fer, zinc, argent et or. Ils se situent autour des sources chaudes au fond des mers, chauffées par du magma remontant sous une chaîne volcanique submergée. En mer de Bismarck, à l'intérieur de la zone économique exclusive de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, le projet Solwara 1, conclu entre le gouvernement et une société minière canadienne, Nautilus Minerals, devrait permettre l'exploitation prochaine d'un gisement de cuivre et d'or, situé à plus de 1 500 m de profondeur.

Dans le monde entier, le sable et le gravier sont extraits sur les plages et en eau peu profonde pour servir de matériaux de construction (béton). En

France, l'impact de cette activité sur l'environnement est très contrôlé. Les concessions minières ont une superficie de 65 km² sur les côtes normandes, en Bretagne et au large de la Vendée et produisent chaque année environ 7,7 millions de tonnes.

Biologie et applications médicales

Peu connue et encore peu exploitée, la biodiversité marine pourrait bien être à l'avenir le principal gisement de nouvelles molécules. Les organismes vivants marins possèdent des propriétés d'un intérêt majeur. Beaucoup d'espoirs se fondent sur ces biotechnologies bleues, dont de multiples applications feront bientôt partie de notre quotidien : nouveaux médicaments, plastiques biodégradables, produits cosmétiques, pâte à papier, alimentation humaine et animale, biocarburants, bioremédiation... Et les scientifiques n'ont pas fini de passer au crible le potentiel des bactéries marines.

La très grande diversité des formes marines et de leurs fonctions, leurs adaptations à un environnement marin difficile (sources profondes hydrothermales, etc.) ouvrent des perspectives nouvelles pour le développement de molécules bio-actives, d'enzymes, de polymères, de bioproduits et de nouveaux procédés industriels. Elles posent aussi des questions de propriété intellectuelle qui doivent être traitées au niveau international. L'exploitation des algues paraît l'un des domaines les plus prometteurs, qu'il s'agisse des macro-algues ou des micro-algues. Malgré leur présence abondante dans la nature, leur rôle majeur dans l'équilibre de l'écologie de notre planète et ce qu'elles peuvent apporter sur le plan santé, les algues ne suscitent pas l'intérêt qu'elles méritent dans nos sociétés occidentales.

De nombreuses applications médicales sont déjà réalisées ou envisagées à partir d'éléments marins : lutte contre le paludisme, pansement d'algues, capacités de régénération utilisées pour produire des tissus cellulaires ou des os, éponges pour soigner le SIDA, produits anti-cancéreux, fabrication de sérum anti-venimeux, substance analgésique, fièvre jaune, herpès, fabrication d'insuline (lotte). La carapace des crevettes (chitine) permet de fabriquer de la peau artificielle et le cartilage des requins de stopper le développement de certaines tumeurs.

Tourisme et plaisance

En France, la plaisance et les loisirs nautiques constituent une part importante de l'activité économique et touristique directement liée à la mer, qu'il s'agisse de construction de navires et d'équipements, de création ou de gestion de ports, de services ou de locations diverses. Les activités se multiplient (plongée, kayak, glisse) et les pratiques se diversifient en métropole comme outre-mer. Elles concernent près d'un Français sur trois. Plus

de 800 000 bateaux de plaisance sont immatriculés, mais la disponibilité dans les ports se limite à 150 000 places.

La production de bateaux de plaisance a connu une période faste au cours de la dernière décennie, suivie d'un retournement brutal ces trois dernières années avec une production en baisse de 43 % en 2009. Bénéteau est le leader mondial de la construction de voiliers, Zodiac Marine celui du bateau pneumatique. Les courses croisières, où s'illustrent les grands catamarans et trimarans, témoignent d'un savoir-faire français reconnu. La filière compte 5 000 entreprises et 40 000 salariés, pour un chiffre d'affaires global de 4 milliards d'euros.

Près de 16 millions de passagers ont embarqué sur des navires de croisières en 2007. Ce sont, en grande majorité, des Américains. Les Européens suivent, avec 3,5 millions, soit près de 22 %, et devraient être plus de 5 millions en 2012. Les croisières se déroulent en zone Caraïbes et en Europe Méditerranée. L'Asie n'a pas encore réussi à attirer sa clientèle, mais cela ne saurait tarder. Quatre armateurs américains, Carnival, Royal Caribbean International et Celebrity, P&O Princess Cruise et Star Cruise se partagent 90 % des places disponibles. Les deux principaux armements européens sont Costa, avec 12 navires et une capacité de 1,1 million de passagers, et MSC, avec 1 million. La France est peu présente sur ce créneau, si ce n'est dans celui de la croisière haut de gamme, avec la Compagnie du Ponant.

Ainsi, plus de 300 000 personnes, en France, vivent directement de la mer – sans compter les industries portuaires et le tourisme littoral – et génèrent un chiffre d'affaires de plus de 50 milliards d'euros.

Les activités illicites

Le principe de la liberté des mers a sa contrepartie : il favorise le développement d'activités illicites, qui vont de la piraterie au terrorisme, en passant par des trafics de toutes sortes. La piraterie existe depuis que les hommes ont entrepris de commercer par mer. Elle florissait en mer de Chine, en mer d'Oman, en Méditerranée depuis l'Antiquité. Avec la découverte des Amériques, elle s'est installée aux Caraïbes. Elle a réapparu en Asie du Sud-Est, dans le golfe de Guinée et au large de la Somalie, avec l'essor du trafic maritime et la globalisation des échanges.

Par les mers transitent aussi les trafics d'êtres humains, d'armes, de drogues ou de marchandises, difficiles à repérer et à contrôler, tant les moyens et les modes d'action diffèrent et évoluent. Sans que ce soit systématique, ces activités criminelles peuvent développer des liens avec le terrorisme, qu'il s'agisse de services ou de financements. Pour la communauté internationale, le coût de la piraterie est évalué entre 8 et 10 milliards d'euros (12),

(12) Evaluation fournie par l'Isemar.

chiffre comprenant les primes d'assurance, les rançons payées et le déploiement de moyens militaires ou sécuritaires.

Ces activités, qui se produisent dans un espace partagé, ont besoin d'être coordonnées et, de plus en plus, contrôlées et protégées. Une stratégie s'avère, dès lors, nécessaire pour en fixer les perspectives et les priorités.

LES STRATÉGIES MARITIMES

A la fin du XIX^e siècle, la Grande-Bretagne était la première puissance maritime mondiale; elle possédait un réseau mondial de bases, la première flotte de guerre et la première flotte marchande; ses chantiers navals construisaient 81 % du tonnage mondial. A partir de 1892, son déclin s'amorce et le Traité de Washington, en 1921, scelle la passation de pouvoir avec les États-Unis.

La puissance maritime américaine connaît son apogée à la fin de la Seconde Guerre mondiale. L'US Navy est sans rivale et les États-Unis assurent 40 % du commerce maritime mondial. Toutefois, déjà en 1948, les chantiers navals américains ne représentent plus que 5 % de la production mondiale et les États-Unis n'assurent plus, aujourd'hui, que 7 % du commerce maritime.

L'Occident a progressivement délaissé certains domaines du monde maritime, qui sont devenus le quasi-monopole des pays asiatiques. C'est le cas de la construction navale, mais aussi celui de la pêche et de l'aquaculture. Les flottes commerciales sont encore équilibrées entre l'Europe et l'Asie. Les armateurs européens occupent les premières places pour les conteneurs avec MAERKS, MSC et CMA CGM. Toutefois, comme déjà signalé, neuf des dix premiers ports mondiaux sont asiatiques, dont six chinois. La Chine construit ou rachète des ports dans le monde entier : au Myanmar, au Bangladesh, au Sri Lanka, au Pakistan et, récemment, en Europe, avec le port du Pirée. Cosco Pacific, la filiale de gestion portuaire du groupe chinois Cosco, a décroché la concession, pour 35 ans, de deux terminaux de conteneurs du port d'Athènes et l'autorisation d'en construire un troisième, pour un investissement total de 4,35 milliards d'euros. L'appétit de la Chine, qui veut faire de la Grèce sa porte d'entrée en Europe du Sud-Est, ne s'arrête pas là : elle veut investir dans tous les ports grecs, mais aussi dans la chaîne de transport, que ce soit les chemins de fer ou le transport routier.

Dans l'*offshore* profond, la compétition est ouverte. Les grandes compagnies occidentales ont prévu de dépenser 80 milliards de dollars, mais c'est deux fois moins que les compagnies étatiques des pays émergents, comme le Brésilien Petrobras, le Mexicain Pemex, et les Chinois PetroChina et CNOOC.

Parallèlement, on assiste à une montée en puissance des marines militaires des pays émergents, tandis que les marines occidentales déclinent. C'est déjà une réalité sur le plan du tonnage et des constructions en cours. Ce ne l'est pas encore tout à fait pour la qualité des armes et des systèmes embarqués, mais cela ne saurait tarder, d'autant plus que les visions stratégiques évoluent.

La Russie et le Canada ont fait de l'Arctique la priorité de leur politique maritime. Et il est intéressant de noter que, se référant aux termes de la Convention de Montego Bay, les cinq pays riverains de l'océan Arctique entendent débattre entre eux de sa destinée et du partage de ses eaux et fonds marins, sans intrusion extérieure, au grand dam des représentants européens!

La Chine cherche, pour l'instant, à accéder à la haute mer et affirme sa prééminence sur la mer de Chine. Elle élabore patiemment son «collier de perles» en océan Indien. Ses revendications sur les Paracels, Spratley et Senkaku (Diaoyou), contestées par ses voisins et qui donnent lieu régulièrement à des incidents, procèdent du fait accompli et représentent un danger pour le droit international.

L'Inde veille jalousement sur son océan éponyme, avec l'ambition de faire revivre, à son profit, le Raj britannique, sans en avoir encore véritablement les moyens, faute surtout d'une capacité industrielle adaptée.

Au Brésil, c'est le concept d'«*Amazonie bleue*», créé par l'amiral Roberto Guimaraes Carvalho, pour protéger la zone économique exclusive et le plateau continental, riches en hydrocarbures, qui a vu le jour, au cours de la dernière décennie et qui recouvre une large part de l'Atlantique sud. Il s'accompagne d'un programme de développement de la marine très ambitieux. C'est, sous une autre forme, la reprise du concept de «*mer présentielle*» développé, au début des années 1990, par l'amiral chilien Jorge Martinez Busch qui a été repris dans le corpus législatif chilien.

En Occident, l'absence d'adversaire étatique identifié a changé la donne. Les nouvelles menaces apparues avec la globalisation sont aujourd'hui plus diffuses – elles ont nom piraterie, trafic d'armes, de stupéfiants, d'êtres humains et sont pour certaines, en cheville avec les réseaux terroristes. L'accent est donc mis sur la connaissance et le suivi des activités en mer (Maritime Domain Awareness pour les Américains, Maritime Situational Awareness pour l'OTAN), avec comme finalité la protection des approches, des intérêts stratégiques et la lutte contre ces trafics. On voit ainsi apparaître la création de forces interministérielles comme la Joint Inter Agency Task Force South aux Etats-Unis.

L'Europe, quant à elle, a jeté les bases d'une politique maritime intégrée, dont l'objectif est de maximiser l'exploitation durable des **océans** en favorisant la croissance d'une économie maritime et des régions côtières, mais

sans véritablement prendre en compte le volet de sa sécurité, par une vision rigide et, disons-le, aujourd'hui dépassée et stérilisante du partage de compétences entre la Commission et le Conseil. Si cette situation devait durer, les pays européens auraient tout à y perdre!

Avec le *Livre bleu* et une organisation en place, la France dispose de nombreux atouts pour mettre à profit son immense patrimoine maritime, malgré des faiblesses connues qui tiennent à l'abandon de ses ports et de sa marine marchande.

UNE POLITIQUE ETRANGÈRE DES ESPACES MARITIMES

Ce rapide tour d'horizon de la situation maritime mondiale montre un intérêt accru pour le domaine maritime dans les diverses régions du globe, avec la prise de conscience que l'océan recèle les richesses de demain. La surveillance des zones maritimes se renforce pour des raisons de sécurité maritime, de protection de l'environnement ou de sûreté. Deux tendances contraires apparaissent : l'une vise à la possession de zones maritimes pour en exploiter les ressources supposées et porte en elle les germes de conflits potentiels; l'autre, au contraire, fédère les Etats face à des menaces communes, qu'elles soient le fait de perturbateurs ou de l'évolution du climat.

La caractéristique de l'océan mondial est d'être un ensemble non sécable et qui doit, par conséquent, être considéré dans sa globalité. C'est également un domaine d'interdépendances à l'échelle de la planète qui lie entre eux des espaces régionaux, que ce soit pour des questions de développement durable, d'environnement ou de sécurité. «*Les problèmes de l'espace océanique sont étroitement connexes; il faut les envisager comme un tout, en appliquant des méthodes cohérentes, interdisciplinaires et intersectorielles. En outre, une coopération et une coordination aux niveaux national, régional et mondial sont nécessaires pour compléter les efforts que font les Etats pour promouvoir l'application de la Convention et assurer une gestion et un développement durable intégrés des océans et des mers*» (13).

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer constitue l'un des fondements du droit qui régit le domaine maritime. Elle a été ratifiée par 156 Etats, à l'exception notable des Etats-Unis. Ses rédacteurs ont recherché un équilibre entre le principe fondamental de la liberté de circulation sur les mers et les intérêts des Etats côtiers. Profitant de ces espaces ouverts, des bandes ou des organisations criminelles mettent en danger la libre circulation, l'écosystème, mais également les Etats riverains les plus fragiles.

(13) Rapport du Secrétaire général de l'ONU sur «Les océans et le droit de la mer», 11 avr. 2011.

Par voie de conséquence, le principe de liberté des mers évolue, progressivement, vers plus de restrictions, pour renforcer la protection de l'environnement, ainsi que la sûreté et la sécurité maritime. Si cette tendance se poursuit, elle pourrait aboutir à une appropriation de fait, par les Etats ou les instances internationales, de la plus grande partie du domaine maritime. Le Tribunal international du droit de la mer doit actuellement juger plus de cinquante différends relatifs à la délimitation des frontières maritimes. Des tensions persistantes existent en mer de Chine. La fonte des glaciers de l'Arctique a réveillé les ambitions des Etats riverains, mais aussi l'intérêt de nombreux autres. La découverte de nouvelles ressources génétiques marines possédant des vertus médicinales aboutit à des dépôts de brevets par des sociétés et à une appropriation de fait de certaines ressources.

« Du fait de la complexité des enjeux maritimes et géopolitiques, les dossiers doivent être traités de manière cohérente à toutes les échelles, à la fois à travers l'action internationale et à travers le volet 'international' de chacune des politiques nationales » (14). Une action diplomatique est donc indispensable, en agissant aux niveaux des instances internationales et européennes, en cohérence avec une politique nationale affirmée.

Les instances internationales

La diplomatie française s'attache, en premier lieu, à promouvoir la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer auprès des Etats qui n'en sont pas encore signataires, tout en la complétant de dispositions juridiques qui permettent de prendre en compte les enjeux, les menaces et les risques. Le but est d'éviter que la Haute Mer, espace de liberté, ne se transforme progressivement en un espace de « non-droit ». Le cadre juridique a besoin d'être complété pour permettre de lutter contre les activités délictueuses ou préjudiciables à l'environnement, tout en préservant la liberté fondamentale de circulation sur les **océans**. Les Etats qui en ont les capacités maritimes doivent pouvoir intervenir en Haute Mer au nom de la « communauté internationale ».

La question de la biodiversité en haute mer doit également faire l'objet d'une attention particulière; la France participe activement au groupe de travail *ad hoc* sur la biodiversité dans les zones au-delà des juridictions nationales, sous l'égide de l'Assemblée générale des Nations Unies. L'UE milite pour un accord international juridiquement contraignant qui est loin de faire l'unanimité. Dans l'attente, la France propose de développer des aires marines protégées en Haute Mer, comme une première étape vers une gouvernance plus affirmée de la Haute Mer.

Pour les enjeux environnementaux qui ne sont pas couverts par la Convention, la France agit à travers les conventions des mers régionales

(14) Cf. le Livre bleu, *op. cit.*

dont elle est partie prenante : Convention OSPAR pour l'Atlantique du Nord-Est, Convention de Barcelone pour la Méditerranée, Conventions de Carthagène pour les Caraïbes, de Nairobi pour l'océan Indien, de Nouméa pour le Pacifique sud et, dans une certaine mesure, la CCAMLR (Convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique) pour l'océan Austral.

Enfin, la France est favorable au renforcement de l'efficacité de l'arsenal juridique international par l'établissement de réseaux de procureurs et d'enquêteurs de la mer.

La politique maritime intégrée de l'Union européenne

Avec les compétences transférées et les compétences partagées, un nombre croissant de questions juridiques est désormais traité au niveau communautaire. Au cours de la dernière décennie, l'Union européenne s'est dotée d'une politique maritime intégrée.

La France a activement contribué à son élaboration et continue de travailler étroitement avec la Commission et les autres Etats membres à la définition de l'architecture de la politique européenne intégrée, de stratégies sectorielles cohérentes, d'instances de pilotage et de concertation à l'échelle européenne, d'instruments de financement spécifiques et de programmes à mener à l'échelle européenne. Elle favorise également le travail de coordination des agences de l'UE : CFCA, EMSA, Frontex...

Le continuum sécurité-défense souligné par le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale s'applique particulièrement au domaine maritime. L'Union européenne constitue le cadre naturel pour le développement d'une politique de sécurité maritime intégrée. L'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne doit permettre un usage élargi de moyens militaires par l'UE sur son territoire ou au large de celui-là. L'UE dispose d'un socle de compétences normatives dans de nombreux domaines civils et de capacités de coordination en matière judiciaire qui lui permettent de renforcer son implication directe dans la sécurité des approches maritimes de ses côtes. Un long chemin reste à accomplir, tant les organisations et les traditions des Etats sont différentes. L'opération ATALANTA, menée au large de la Somalie, permet de progresser dans de nombreux domaines. Les expérimentations, lancées par la DG Mare, BLUEMASSMED en Méditerranée et MARSUNO en mer du Nord-Baltique, le groupe de travail CISE visent à améliorer la qualité de la surveillance en mer par un meilleur partage des informations. Le projet MARSUR de l'Agence européenne de défense permet d'interconnecter les systèmes de surveillance des différentes marines. L'agence FRONTEX utilise des moyens civils et militaires mis à disposition par les Etats européens pour lutter contre l'immigration. Toutefois, toutes ces activités ont besoin d'être mieux coordonnées pour une plus grande efficacité et un moindre coût.

Un modèle français

Avec une zone économique exclusive de 11 millions de km² répartie sur plusieurs **océans**, la France dispose d'un potentiel immense, qui lui confère des droits, mais aussi des obligations et des responsabilités importantes.

Agir sur des espaces aussi étendus recouvrant de nombreux champs d'activités exigeait une stratégie. La publication du Livre bleu, en décembre 2009, a fixé les priorités de la politique maritime : investir dans l'avenir, développer une économie durable de la mer, promouvoir la dimension maritime des outre-mers français, affirmer la place de la France dans le contexte international.

La France a donc organisé la gouvernance de ses espaces. Le ministre chargé de la Mer est responsable de la mise en œuvre de cette politique maritime, mais les activités en mer dépendant de plusieurs ministères, la coordination de l'action a été confiée au Secrétariat général de la Mer, sous l'égide du Premier ministre. Le Conseil national de l'archipel France est l'instance nationale de concertation, qui se décline dans les différents bassins en Conseils maritimes.

Une fonction garde-côtes a été créée à partir des moyens des administrations et de la marine nationale. Le représentant de l'Etat en mer (le préfet maritime en métropole, le délégué du gouvernement outre-mer) est responsable de l'animation et de la coordination de ces différents moyens. La Marine nationale consacre 30 % de son activité à l'action de l'Etat en mer. Elle partage des bâtiments avec l'Ifremer et le SHOM (15), ce qui constitue une synergie intéressante.

La France contribue activement à l'efficacité des instances internationales à travers l'Union européenne et l'Union pour la Méditerranée, mais aussi, par sa présence outre-mer, dans les instances internationales ou régionales, dont elle est membre au titre d'Etat riverain ou associée en tant qu'observateur. Grâce à cette présence dans ces différentes instances, elle peut promouvoir l'idée d'une protection des **océans** et de leurs ressources, dans un souci de développement durable, et préserver ses intérêts nationaux et européens. La désignation de Michel Rocard, ancien Premier ministre, comme ambassadeur de France chargé des relations internationales relatives aux pôles, manifeste cette volonté de participer aux débats et de faire entendre sa voix. La politique maritime menée par la France dans l'océan Indien, que ce soit pour la préservation des ressources halieutiques, la protection de l'environnement, la prévision des phénomènes extrêmes ou le secours en mer, a ainsi largement contribué à faire accepter sa présence dans les principales enceintes régionales.

(15) Service Hydrographique et Océanographique de la Marine.

Un autre enjeu majeur concerne les richesses minières aux abords des grandes failles marines. La Chine a déposé en mai 2010, auprès de l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM), une demande de permis de recherche de minéraux dans l'océan Indien, suivie de près par la Russie, qui a déposé la sienne en janvier 2011 pour exploiter des dépôts situés le long de la dorsale atlantique. L'Allemagne, les Etats-Unis, l'Inde, le Brésil et la Corée sont également à la recherche d'une concession.

En 2010, le gouvernement français chargeait l'Ifremer de prospecter autour de Wallis-et-Futuna, où plusieurs sites prometteurs ont pu être identifiés. Un partenariat a été monté avec le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM), Areva, Eramet et Technip pour en permettre l'exploitation. Le 10 juin dernier, notant un *«risque d'accaparement de l'espace maritime»* et ne souhaitant pas se limiter à sa zone économique exclusive, le Comité interministériel de la mer (CIMER), réuni autour du Premier ministre, décidait de déposer un permis d'exploration en Haute Mer avant la prochaine réunion de l'AIFM, prévue en mai 2012.

Cet intérêt pour les ressources minières du fond des **océans** provoque l'inquiétude des scientifiques et des écologistes, qui craignent que l'exploitation minière ne détruise des milieux très fragiles et encore largement inconnus. Le risque de pollution est élevé. Dès 2005, l'AIFM entreprenait la rédaction d'une charte environnementale en demandant l'avis de nombreux spécialistes en biologie et géologie marines. De plus, l'AIFM a décidé de ne pas délivrer de concession à proximité d'une source hydrothermale encore active et imposera une remise en état du site après l'exploitation industrielle. Cependant, la question demeure de savoir comment contrôler les agissements des sociétés exploitantes sous 2 000 mètres.

* *
*

Les **océans** seront, à n'en pas douter, l'un des enjeux majeurs du XXI^e siècle. La raréfaction et le renchérissement des matières premières, la montée des eaux sous l'effet du réchauffement climatique, l'accumulation des populations le long des côtes et les problèmes de pollution associés sont les difficultés auxquelles l'humanité se trouve désormais confrontée. Elles vont conduire à chercher de nouvelles ressources en mer. Cette quête peut dégénérer en conflits ou conduire à une coopération accrue, tant les défis sont considérables. Cette vision de l'océan – bien commun de l'humanité – qui était celle des fondateurs de la Convention de 1982, mérite d'être promue et défendue. Cette vision est partagée par l'Union européenne. La mer s'accommode mal d'une approche terrienne et propriétaire. Elle appartient d'abord et de façon fugace à ceux qui y sont. Et cette présence est d'abord affaire de volonté.