

ANNUAIRE FRANÇAIS  
DE  
RELATIONS  
INTERNATIONALES

2017

Volume XVIII

**PUBLICATION COURONNÉE PAR  
L'ACADÉMIE DES SCIENCES MORALES ET POLITIQUES**

*(Prix de la Fondation Edouard Bonnefous, 2008)*



Université Panthéon-Assas  
Centre Thucydide

# INTRODUCTION

PAR

JEAN-PAUL PANCRACIO (\*)

Il est rassurant pour le responsable de la rubrique « Affaires maritimes et navales » de cet *Annuaire* de savoir qu'on ne manquera jamais de matière à traiter. Si les anticyclones et leurs calmes océaniques ralentissent parfois jusqu'à les immobiliser les valeureux marins du Vendée Globe 2016-2017, le calme n'est pas la caractéristique principale d'un domaine aussi diversifié et globalisé que celui des activités maritimes et navales.

Avant d'évoquer plus spécialement les sujets traités dans cette rubrique, dressons brièvement un panorama, non exhaustif, de quelques tendances majeures qui ont marqué l'année et qui se prolongent sur 2017.

2016 a été d'abord une année difficile pour le transport maritime mondial. On ne dira jamais assez combien une économie globalisée qui s'est largement construite sur sa maritimisation (80% du volume des marchandises échangées dans le monde et 70% en termes de valeur) impacte l'économie maritime. Les chiffres de l'année sont éloquentes. Le ralentissement de la production et de la demande, tout spécialement en Chine et dans l'Union européenne (premier exportateur et importateur mondial devant la Chine), le ralentissement subséquent des échanges commerciaux ont généré une situation de surcapacité qui a affecté les grandes compagnies maritimes, les chantiers navals, l'activité portuaire.

La capacité totale actuelle en conteneurs est de 20,7 millions d'EVP (1). Sur ce volume, il y a eu en 2016 un record de 1 590 000 million d'EVP inutilisés. Du côté des navires, 60 commandes de porte-conteneurs, représentant une capacité de 400 000 EVP, ont été suspendues et 18 annulées (57 000 EVP), soit 25% du tonnage en commande. Dans le même temps a été battu un record du nombre de navires envoyés au déchirage en une année : 192 porte-conteneurs, majoritairement de la classe « panamax », représentant une capacité de 654 000 EVP. La compagnie Rickmers Trust a vendu fin 2016, en vue de sa démolition, un porte-conteneurs de 7 ans,

(\*) Professeur émérite à l'Université de Poitiers (France) et chercheur associé au Centre Thucydide de l'Université Panthéon-Sorbonne (Paris II, France).

(1) Equivalent Vingt pieds, taille standard, donc moyenne, du conteneur (6 m de long, 2,6 de haut, 2,4 de large).

d'une capacité de 4 250 EVP (2). Il y a trois facteurs explicatifs de cette donnée : la baisse des échanges, certes, mais qui se conjugue avec la part croissante prise par les porte-conteneurs géants (de 16 000 à 19 000 EVP chacun), ainsi que par un élément d'opportunité, le taux avantageux, cette année, de la tonne de ferraille d'acier, qui a poussé les propriétaires de navires à accélérer les envois au déchirage.

Les chantiers navals sud-coréens Daewoo, parmi les trois plus importants du monde, subissent actuellement des pertes considérables et affichaient en décembre 2016 une dette globale de 14 milliards de dollars. Deux autres chantiers navals de ce pays, Samsung et Hyundai, sont également très endettés. Dans le même temps, Hanging, 7<sup>e</sup> transporteur mondial, également sud-coréen, a été mis en liquidation avec une dette de 4,79 milliards de dollars. Un secteur cependant se porte bien, la croisière (25 millions de passagers transportés) et 26 navires de croisière devraient être lancés en 2017, dont 20 petits paquebots dits d'« expédition », pour les voyages polaires. Du côté des ports, Shanghai a confirmé sa première place mondiale, avec 37,13 millions de conteneurs traités. Le 1<sup>er</sup> Européen, 7<sup>e</sup> mondial, est Rotterdam avec moitié moins de volume de transbordement que le 1<sup>er</sup> port chinois.

Un autre fait marquant de l'année est l'ouverture, sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies (ONU), des négociations relatives à l'évolution du statut de la haute mer en vue d'en protéger les ressources biologiques, tout spécialement les ressources génétiques. Elles se sont ouvertes en mars 2016 et devraient mener à un projet de convention, à discuter et concrétiser ensuite entre Etats dans le cadre d'une conférence diplomatique convoquée par le Secrétaire général de l'ONU, sous la forme d'un « accord d'application de la convention de Montego Bay pour la protection des ressources de la haute mer ».

En Méditerranée s'est poursuivi l'important flux migratoire qui, partant de la rive sud, tout particulièrement des côtes de la Libye et de la Turquie, prend la direction de l'Union européenne. Il faut noter une diminution significative des arrivées de migrants par la voie maritime (un peu plus de 361 712), soit une baisse de 40% par rapport à 2015. Néanmoins, l'Italie, par sa localisation géographique, est plus que jamais un point d'entrée essentiel. Les autorités y ont enregistré 181 000 arrivées en 2016, tandis que l'entrée en vigueur de l'accord passé entre la Turquie et l'Union européenne a fortement réduit le flux des arrivées en Grèce (-40%), avec des chiffres qui demeurent substantiels, équivalents à ceux de l'Italie (3). Ce tassement ne concerne malheureusement pas le nombre des décès en mer : 5 000 migrants ont perdu la vie en 2016 durant une traversée toujours périlleuse, en dépit de la présence des navires de Frontex, nouveau corps de gardes-côtes de l'UE créé au cours de l'année, et de ceux d'organisations

(2) « Fresh hopes for recovery in container shipping », *Alphalines*, 5 janv. 2017.

(3) Cf. le site Internet [data.unhcr.org/mediterranean/regional.php](http://data.unhcr.org/mediterranean/regional.php).

non gouvernementales (4). Il s'agit du pire bilan annuel jamais comptabilisé, selon le Haut Commissariat aux réfugiés des Nations Unies (5).

En matière de piraterie et d'actes de violence à main armée en mer, le constat de l'année fait état d'une diminution du nombre d'actes, mais d'une augmentation du nombre de personnes prises en otages sur les navires attaqués et, ce qui est relativement nouveau, par des organisations terroristes ou sécessionnistes militarisées comme les islamistes d'Abu-Sayyaf, localisés dans les îles du sud des Philippines, mais aussi dans le golfe d'Aden, le détroit de Baab el-Mandeb et la mer Rouge, par des groupes localisés au Yémen.

Pour alimenter cette rubrique inaugurée dans la précédente livraison de l'*Annuaire*, nos choix se sont portés sur trois grands sujets.

Il était difficile d'é luder la sentence arbitrale rendue le 12 juillet sur le différend qui oppose les Philippines, requérantes, à la Chine en mer de Chine méridionale. Une sentence assez remarquable par l'intérêt de son dispositif, même si certains aspects en sont contestables, tout autant que par sa longueur (450 pages consacrées au fond de l'affaire et 300 d'annexes). Si elle a sa place dans cet *Annuaire*, c'est, qu'au-delà de ses apports purement juridiques, elle est susceptible d'avoir des conséquences importantes sur le plan des relations internationales. Cela vaut en premier lieu pour les Etats riverains de cette Méditerranée orientale, mais sont également concernés ceux qui ont ailleurs des possessions insulaires de même type que celles qui ont été pour partie l'objet de la sentence ou bien encore des intérêts géopolitiques et des alliés dans la région.

Ensuite, il nous a semblé que le moment était particulièrement choisi pour évoquer avec Nursin Güney, professeur à l'Université d'Istanbul, la Convention de Montreux (1926) sur les détroits turcs. Le propos de cette contribution est d'analyser l'influence qu'exerce la convention sur la géopolitique actuelle de la mer Noire. Cet espace maritime de jonction entre le Moyen-Orient et l'Europe rassemble sur ses rives des puissances comme la Turquie, qui en est le verrou grâce à ses détroits, la Russie qui, de retour en Crimée, y a modernisé et renforcé sa flotte, l'Ukraine, mais aussi l'Union européenne avec la Roumanie et la Bulgarie, sans oublier l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), dont ces dernières forment avec la Turquie la façade orientale.

Enfin, si on parle très souvent des routes océaniques de surface, on traite fort peu de ce que nous appellerons « les routes du fond des mers », que représentent les réseaux sous-marins de câbles à fibre optique, d'oléoducs et de gazoducs. Deux géographes, inspecteurs généraux de l'Education nationale, Florence Smits et Tristan Lecoq, nous montrent combien ces réseaux sous-marins sont eux aussi de puissants témoins de la

(4) Cf. le site Internet [www.bruxelles2.eu/2017/01/11/quel-est-le-bilan-de-loperation-sophia-eunavfor-med-jusqua-aujourd'hui/](http://www.bruxelles2.eu/2017/01/11/quel-est-le-bilan-de-loperation-sophia-eunavfor-med-jusqua-aujourd'hui/).

(5) UNHCR, 29 déc. 2016.

mondialisation des échanges. Ils assument en effet des fonctions essentielles dans les approvisionnements énergétiques – 1 million de km de conduites – comme dans les télécommunications – près de 900 000 km de câbles, assurant 99% des communications électroniques dans le monde (téléphonie, internet, vidéo, télévision). Sans cet immense écheveau de routes sous-marines traversant les océans et les mers, passant et s'entrecroisant dans les détroits, des domaines essentiels comme les télécommunications, la recherche, la finance, l'énergie n'auraient pas le niveau de performance qui est le leur aujourd'hui.