



FMES

Fondation Méditerranéenne
d'Études Stratégiques

Quelles réponses apporter à la territorialisation des espaces maritimes ?

Etude réalisée de janvier à septembre 2022
Mise à jour d'éléments d'actualité récente en mars 2023

Avertissement

Le présent rapport n'engage que l'institut FMES. Plusieurs personnes et organismes ont été sollicités au cours de l'étude dont il rend compte. Elles ont ainsi contribué, par leur précieux éclairages, à l'élaboration d'une analyse globale du phénomène de territorialisation et de son environnement et à certains éléments prospectifs. Qu'ils en soient ici remerciés. Mais les scénarios conflictuels imaginés et les propositions formulées, notamment, relèvent de la seule responsabilité de l'institut FMES.

Résumé

Alors que la CNUDM a établi un équilibre entre le droit des États côtiers et ceux des usagers de la mer, les perspectives toujours plus larges d'exploitation économique de la mer, la raréfaction des ressources et des préoccupations sécuritaires ou de puissance conduisent de plus en plus d'États côtiers à revendiquer, parfois en utilisant la force, des droits plus étendus. La liberté pour les pays tiers de naviguer et d'agir en mer et au-dessus de la mer est donc engagée, sur des espaces de plus en plus étendus et de manière de plus en plus virulente.

La France, État côtier, bénéficie largement des dispositions nouvelles apportées par la CNUDM, essentiellement grâce aux Outre-mer. Mais puissance océanique, elle bénéficie également de la liberté de naviguer et d'agir en dehors de ses zones de juridiction, liberté qui sert ses principaux intérêts stratégiques.

Si l'État français a pris conscience de l'importance de son domaine maritime, il ne se donne pas suffisamment les moyens de le protéger et ne mesure pas toujours l'importance des autres espaces océaniques pour ses propres intérêts.

Il privilégie dans ses espaces maritimes la dimension environnementale, certes déterminante mais qui ne doit pas masquer d'autres aspects tout aussi importants. De plus, ses intérêts doivent être défendus également en dehors de ses zones sous juridiction car sa vision du droit de la mer, largement partagée par les pays occidentaux, est contestée par des États souvent non démocratiques, au premier rang desquels la Chine. Ces États interprètent à leur manière la CNUDM pour tenter de maximiser leurs espaces maritimes et d'y limiter les droits des pays tiers.

Ainsi de nombreux différends maritimes opposent les États : liés à la délimitation des espaces maritimes, aux îles – auxquelles la CNUDM donne une importance majeure – à l'exploitation des ressources dont la pêche et les hydrocarbures, où encore à des pratiques non conformes au droit. La plupart de ces différends intéressent plus ou moins directement la France, en particulier en Méditerranée ou dans la zone Indopacifique.

De nombreux facteurs font courir le risque d'une extension du phénomène de territorialisation dans les années à venir : la résurgence de grands blocs géopolitiques concurrents, la prolifération de capacités de déni d'accès, les conséquences maritimes et terrestres du réchauffement climatique, les exigences de protection de l'environnement de la part des populations, la raréfaction des ressources minérales terrestres et des ressources halieutiques, les capacités technologiques permettant d'exploiter la mer. Les scénarios à court ou long terme de manquent pas pour illustrer ce risque d'autant plus élevé que la territorialisation est intrinsèquement génératrice de tensions. Il est indispensable à la fois de tenter d'écarter ces risques et au moins de les anticiper.

Les voies pour le faire sont étroites et couvrent différents champs d'action qui ne peuvent être coordonnés que par l'émergence d'une conscience étatique globale, juste et équilibrée du risque : risques environnementaux certes, mais aussi risques sécuritaires, économiques, militaires et de souveraineté. En premier lieu, la France doit faire le choix de lutter contre le phénomène de territorialisation ou de se préparer à son extension. Mais est-ce vraiment un choix ? Lutter peut permettre de se donner le temps nécessaire à la mise en place des mesures d'adaptation à un phénomène qui paraît aujourd'hui inéluctable. Les principaux champs d'action pour lutter sont la réduction des ambiguïtés juridiques, la défense active du droit établi, le développement de capacités globales suffisantes pour savoir et agir, l'anticipation des réactions à certains scénarios, une évolution des cultures du grand public et des partenaires européens. Alors même que la situation française est singulière, des coopérations difficiles à faire émerger sont pourtant indispensables car notre pays peut difficilement agir seul. Des adaptations de l'organisation et des moyens sont envisageables pour couvrir les risques à court terme. Mais à 20 ou 30 ans, voire avant, l'accès à la zone Indopacifique et le lien avec les Outre-mer seront certainement remis en cause. Il faut donc dès à présent se préparer à protéger la souveraineté nationale et garantir une ligne de vie entre la métropole et les possessions outre-mer.

Table des matières

Introduction.....	7
Nature et enjeux de la territorialisation des espaces maritimes.....	7
Présentation de l'étude.....	9
PREMIÈRE PARTIE : ÉTAT DES LIEUX.....	10
1. Enjeux pour la France	10
1.1. La conscience des enjeux au niveau politique.....	10
1.1.1. L'élaboration de documents d'orientation.....	10
1.1.2. Un large renouvellement des dispositions législatives et réglementaires	11
1.2. Enjeux de souveraineté.....	13
1.2.1. Des possessions sur tous les océans	13
1.2.2. Responsabilités mondiales et accords internationaux	14
1.3. Enjeux économiques	14
1.3.1. Transport maritime.....	14
1.3.2. Ressources marines dans les espaces sous juridiction nationale	16
1.4. Enjeux militaires	16
1.5. Infrastructures sous-marines.....	17
1.5.1. Les câbles de télécommunications	17
1.5.2. Les infrastructures de transport d'hydrocarbures.....	19
2. Le cadre juridique international.....	20
2.1. La territorialisation des espaces maritimes, phénomène récent de l'histoire de l'humanité20	
2.1.1. De la mer en partage à la mer partagée	20
2.1.2. La CNUDM : un nouvel équilibre entre liberté et souveraineté.....	22
2.1.3. Après Montego Bay : la montée en puissance des préoccupations écologiques	23
2.1.4. Le droit de la mer devenu un « droit de l'emprise »	23
2.2. Typologie des différends maritimes.....	24
2.2.1. Les conflits liés à la pêche	24
2.2.2. Les différends liés aux îles	24
2.2.3. Conflits de délimitation des espaces maritimes	25
2.2.4. Les pratiques non conformes des États depuis 1982.....	25
3. Points de vue étrangers.....	28
3.1. Grandes puissances mondiales.....	28
3.1.1. Les États-Unis	28
3.1.2. La Chine	29
3.1.3. La Fédération de Russie	30
3.2. La zone Indopacifique.....	33
3.2.1. L'Inde	33
3.2.2. Le Japon.....	35
3.2.3. L'ASEAN	36
3.2.4. La Corée du Sud.....	36
3.2.5. L'Australie	38

3.3.	Méditerranée et Moyen-Orient	38
3.3.1.	La Turquie.....	38
3.3.2.	L'Iran.....	41
3.3.3.	Israël	41
3.3.4.	L'Égypte	42
3.3.5.	L'Algérie.....	43
3.4.	Continent américain	44
3.4.1.	Le Brésil	44
3.5.	Schéma de synthèse.....	45
4.	Cas de territorialisation des espaces maritimes	46
4.1.	Illustration de quelques formes élémentaires de territorialisation	46
4.1.1.	Une tendance : la remise en cause des activités militaires dans les ZEE	46
4.1.2.	Le renforcement du droit des États côtiers	47
4.2.	Exemples actuels de territorialisation des espaces maritimes	50
4.2.1.	Cas régionalisés de territorialisation	51
4.2.2.	Cas de territorialisation non régionalisés.....	69
	DEUXIÈME PARTIE : PROSPECTIVE A COURT ET LONG TERME.....	75
1.	Perspectives	75
1.1.	L'enjeu de la connaissance du milieu maritime.....	75
1.2.	Evolution des technologies.....	76
1.2.1.	Perspectives technologiques globales à court et long terme.....	76
1.2.2.	Perspectives par domaines	77
1.2.3.	Applications maritimes.....	79
1.3.	Perspectives géopolitiques.....	83
1.3.1.	Cadre géopolitique général	83
1.3.2.	Les grandes rivalités	83
1.3.3.	Instabilités et conflits régionaux	84
1.4.	Perspectives économiques	85
1.4.1.	Le transport maritime	85
1.4.2.	L'exploitation des ressources marines	86
1.4.3.	Énergies marines	88
1.5.	Perspectives environnementales	88
1.5.1.	Effets du changement climatique sur les océans et les littoraux.....	88
1.5.2.	Sensibilité aux questions d'environnement	90
1.6.	Perspectives juridiques	91
1.6.1.	L'application des conventions existantes	91
1.6.2.	La réponse juridique à des perspectives d'autres natures.....	93
1.6.3.	La réponse à une utilisation toujours plus importante des espaces maritimes	94
1.6.4.	Vers une régionalisation du droit de la mer ?.....	95
1.6.5.	La prise en compte des navires autonomes.....	95
2.	Scénarios futurs.....	96
2.1.	Scénarios à 5 à 10 ans	96
2.1.1.	Scénarios régionalisés	96
2.1.2.	Scénario non régionalisé : piraterie et terrorisme maritime	103

2.2.	Scénarios à 20 -30 ans.....	104
2.2.1.	Scénarios régionalisés	104
2.2.2.	Scénarios non régionalisés.....	106
2.2.3.	Scénario : 2040 – alliance anti-occidentale en Méditerranée orientale et au-delà.....	109
3.	Recommandations	112
3.1.	Clarifier la politique	112
3.2.	Combattre ou retarder la territorialisation	112
3.2.1.	Limiter les zones d’ombre	112
3.2.2.	Faire valoir le droit.....	114
3.2.3.	Développer des coopérations	115
3.2.4.	Anticiper les « crises de territorialisation »	116
3.2.5.	Se doter des moyens nécessaires pour forcer la liberté des mers	116
3.3.	Prendre en compte une territorialisation inéluctable.....	117
3.3.1.	Garantir l’accès aux nouvelles routes maritimes	117
3.3.2.	Renforcer la souveraineté dans les DROM/COM.....	117
3.3.3.	Se doter des capacités nécessaires pour garantir la souveraineté française.....	118
3.4.	Expliquer : une démarche nécessaire quelle que soit la politique retenue	118
3.4.1.	A destination du grand public	119
3.4.2.	A l’international	119
	Annexe 1 – Acronymes utilisés dans le rapport.....	120
	Annexe 2 – Personnes et organismes consultés	121
	Annexe 3 – États présentant le ratio espaces maritimes / espaces terrestres le plus élevé.....	122
	Annexe 4 – La course aux aires marines protégées	123
	Annexe 5 – Différends liés aux îles	124
	Annexe 6 – Décisions des juridictions internationales relatives aux délimitations maritimes.....	126
	Annexe 7 – Superficie des espaces maritimes de souveraineté et de juridiction de la France	128
	Annexe 8 – Accords de délimitation maritime de la France avec les États voisins.....	132

Introduction

Nature et enjeux de la territorialisation des espaces maritimes

Au fil des siècles, la mer a intéressé les hommes et les États à la mesure croissante de son accessibilité : comme espace de circulation bénéfique au commerce, d'abord entre villes voisines, puis d'un continent à un autre grâce aux progrès de la navigation et de la construction navale ; comme espace de ressources, de la pêche côtière artisanale jusqu'aux activités off-shore et bientôt à l'exploitation des minerais des grands fonds ; comme espace de projection de puissance enfin, supposant de pouvoir agir librement en mer avec des capacités militaires toujours plus performantes.

Cette considération croissante pour les espaces maritimes et les pratiques qui s'en sont suivies ont forgé un droit de la mer essentiellement coutumier, construit par le bas. La « constitution des océans », comme est surnommée la Convention des Nations unies sur le Droit de la Mer (CNUDM), ou encore convention de Montego Bay, formalise ce droit. Elle est entrée en vigueur en 1994 et a été ratifiée par la France en 1996. Référence incontournable même pour les États qui ne l'ont pas signée, elle traduit un équilibre entre d'une part la liberté historique de naviguer – y compris pour les navires militaires – défendue par les grandes puissances maritimes et commerciales, et d'autre part la souveraineté des États côtiers aspirant légitimement à assurer leur sécurité et à bénéficier des ressources marines de proximité.

Cet équilibre est très favorable à la France : en tant qu'État côtier, car notre pays dispose de la deuxième zone économique exclusive (ZEE) mondiale, et en tant que puissance maritime qui possède des territoires sur presque tous les océans.

Or cet équilibre évolue aujourd'hui dans les faits en faveur de la souveraineté des États côtiers. L'usage risque de faire loi. Des États et parfois des acteurs non étatiques s'approprient progressivement des espaces maritimes, de diverses manières, avec des motivations politiques ou économiques. Cette appropriation se manifeste toujours par une restriction de la liberté de navigation ou d'action en mer, et est souvent conduite dans la forme selon une autre interprétation de la CNUDM, bien différente de l'interprétation occidentale.

La territorialisation des espaces maritimes est donc en marche, une territorialisation par nature facteur de tensions car elle est synonyme de souveraineté à défendre. L'exploitation des fonds marins (granulats, nodules, encroûtements cobaltifères, terres rares ...), l'extraction d'hydrocarbures (pétrole, gaz, hydrate de méthane), l'halieutique, la production d'énergie renouvelable (éoliennes, hydroliennes, en particulier par petits fonds), la génétique marine, requièrent pour certains une appropriation d'un « bout de la mer ». Cette appropriation reste cependant technologiquement difficile : il est tout aussi complexe, par grands fonds, de réaliser des travaux que d'intervenir pour contrôler l'activité, voire pour l'interdire. Mais en raison de progrès technologiques continus et de plus en plus rapides, qui créent des capacités ou les font proliférer, les barrières tombent. La marche vers la mer est irrésistible. Identifier des échéances est un enjeu déterminant.

Parallèlement, l'espace maritime est placé sous un contrôle permanent qui n'existait pas encore récemment : satellites, drones, câbles sous-marins équipés de capteurs ... La mer intéresse plus qu'avant car on sait davantage se l'approprier. De nouvelles technologies sont accessibles aux États, mais aussi à de nombreux acteurs privés : hydrophones, propulseurs sous-marins, drones sous-marins ou aériens, exploitation de données numériques ...

La multiplication des acteurs multiplie les conflits d'usage. L'intervention sous la mer n'est plus le seul apanage des États. Les aspects militaires évoluent aussi : la performance des senseurs et effecteurs, dont les armes de déni d'accès, augmente (portée plus importante, plus grande vitesse, difficulté d'interception...). Malgré une complexité grandissante, certains moyens extrêmement performants sont financièrement accessibles à des « petits pays ». Parallèlement, à longue distance, l'identification, la surveillance, le pistage, la désignation d'objectifs sont plus complexes alors que

les délais de réaction pour contrer des menaces sont moindres. L'accessibilité grandissante de l'espace sous-marin soulève des questions à forts enjeux : quelles sont, par exemple, les limites du champ d'action de la composante sous-marine de la dissuasion nucléaire face aux barrières SOSUS (Sound Surveillance System) et plus simplement face à l'extension des activités sous-marines civiles ou militaires en haute mer ?

Les préoccupations environnementales limitent elles aussi la liberté d'action en mer. Elles sont à la source d'une territorialisation par le haut, où le droit impose les pratiques, souvent pour des raisons louables mais avec un risque d'instrumentalisation. Les aires marines protégées imposent ainsi certaines règles. Les mesures de limitation des risques contre les pollutions par hydrocarbures, et de limitation des émissions atmosphériques, sont une contrainte pour certains acteurs de la mer en même temps qu'elles protègent. La pollution sonore sous la mer, le respect de la biodiversité, pourraient entraîner de nouvelles contraintes.

Enfin, culturellement, le droit de la mer a été façonné par les nations maritimes occidentales pour préserver la liberté des mers. Mais il est contesté par des nations continentales, au premier rang desquelles la Chine et la Russie, qui l'interprètent dans le sens d'une emprise croissante des États côtiers. La liberté sur les mers sera donc probablement moindre à l'avenir, d'autant que le multilatéralisme est remis en cause : la renationalisation des relations internationales a un impact sur la notion de bien commun. Les péripéties du partage des zones de pêche après le Brexit peuvent à ce titre paraître anecdotiques en n'ayant donné lieu à aucun affrontement physique violent. Mais que se passera-t-il quand un État aura réellement la volonté d'utiliser la force pour contraindre, ici ou ailleurs, une activité maritime ?

Si les revendications chinoises en mer de Chine méridionale en sont l'exemple le plus visible et témoignent d'une dynamique récente, la territorialisation est un phénomène ancien. Bien qu'elle concernât un espace maritime particulier car artificiel, la nationalisation du canal de Suez par Nasser en 1956 a parfaitement illustré les conséquences potentielles d'une action de territorialisation et la réaction en chaîne qu'elle peut amorcer, dans un contexte géopolitique donné.

La territorialisation met ainsi en question trois grandes catégories d'enjeux : les enjeux de souveraineté quand il s'agit de faire reconnaître ses frontières maritimes et d'y faire respecter ses droits ; les enjeux économiques liés à l'exploitation des ressources à l'intérieur de ces mêmes frontières, et au commerce par voie maritime (90 % du commerce international mondial en volume et 80 % en valeur) ; les enjeux militaires avec la capacité de forces, et pas uniquement les forces navales, à se déplacer rapidement sans contrainte politique, à agir et à se ravitailler. Dans un monde interdépendant, tous ces enjeux sont bien souvent entremêlés.

Présentation de l'étude

Dans ce cadre, l'isolement stratégique de la France doit être constaté. Les autres pays européens sont bien souvent alignés derrière les États-Unis, sinon continentaux et souverainistes. Mais tous sous-estiment le besoin de pouvoir contrôler leur souveraineté. Face à une évolution qui lui est défavorable, la France doit s'interroger sur la nature et les conséquences de la territorialisation, ainsi que sur les réactions à adopter devant les difficultés naissantes. A-t-elle les moyens de s'opposer à la territorialisation en « forçant » la liberté des mers ? Doit-elle essayer de la freiner ? Est-elle contrainte de s'y préparer ou doit-elle se donner les moyens d'en adopter les règles pour ses propres espaces ? Quel jeu jouer entre celui de la liberté et celui de la souveraineté, sans risquer de perdre à la fois l'un et l'autre ?

Pour tenter d'y répondre, l'institut FMES a conduit une étude entre janvier à septembre 2022, dont les résultats sont présentés dans ce rapport. Ce dernier aborde ainsi la nature et les conséquences de la territorialisation des espaces maritimes, et formule plusieurs propositions dont pourraient se saisir les responsables civils et militaires français.

Une première partie constitue un état des lieux : les enjeux pour la France de la territorialisation des espaces maritimes sont étudiés avant le cadre juridique international, élément essentiel de compréhension de la territorialisation, qui permet d'en cerner les contours et d'en présenter une première typologie. Des cas concrets illustrent ensuite les modes d'actions des acteurs des principaux différends maritimes actuels et les conséquences de ces différends. Cet état des lieux est complété par des points de vue et situations de pays représentatifs.

Une seconde partie revêt une dimension prospective. Différents facteurs jouent sur la capacité et l'intérêt des acteurs à territorialiser ou au contraire à s'opposer à la territorialisation des espaces maritimes. Ils sont analysés selon deux perspectives à court (5 à 10 ans) et long terme (20 à 30 ans)¹. Enfin, après une rapide analyse des risques et la présentation d'un scénario global, l'étude est conclue par des recommandations visant à faire face à ces perspectives.

¹ Dans la suite du document, le lecteur pourra associer respectivement les expressions « court terme » et « long terme » à des échéances de 5 à 10 ans et 20 à 30 ans. L'expression « moyen terme » désigne quant à elle une échéance plus floue, à plus de 10 ans.

PREMIÈRE PARTIE : ÉTAT DES LIEUX

1. Enjeux pour la France

La territorialisation des espaces maritimes est une question de ligne de partage, de bascule de l'équilibre entre la liberté des mers et la souveraineté des États côtiers, au profit de cette dernière.

La liberté est essentielle au mouvement et à l'activité des forces militaires mais aussi au trafic commercial, incluant les approvisionnements énergétiques et en produits et matériaux stratégiques. Elle est essentielle également à la protection de ce trafic.

La souveraineté est d'abord une question politique, couvrant en particulier la sécurité des territoires et leur protection vis-à-vis de ceux qui ont la capacité de s'en approcher et potentiellement de les agresser, par exemple militairement ou par divers types de pollution. Mais elle est aussi une question économique en permettant l'exploitation des ressources de la mer : ressources halieutiques et minérales en particulier, mais aussi génétiques. La souveraineté implique également des responsabilités de sécurité maritime et de protection de l'environnement. Elle impose donc de trouver un équilibre, entre utilisation et protection de la mer.

Ces questions sont fondamentales pour la France car notre pays possède, dans un remarquable isolement stratégique, des territoires sur tous les océans à l'exclusion de l'océan Arctique. Elle doit donc conserver la liberté nécessaire au lien qui unit la métropole aux Outre-mer. Alors que les ressources de la mer sont plus largement accessibles et nécessaires et que les enjeux environnementaux sont déterminants, elle doit trouver son propre point d'équilibre entre exploitation et protection ; plus que d'autres elle doit maîtriser les enjeux de la territorialisation pour se donner les moyens d'une politique choisie.

1.1. La conscience des enjeux au niveau politique

Depuis une dizaine d'années, les questions maritimes ont fait l'objet en France d'une intense activité normative démontrant une prise de conscience de l'importance des enjeux maritimes par le gouvernement français, malgré certaines limites dont le manque de contrôle et de moyens n'est pas la moindre.

1.1.1. L'élaboration de documents d'orientation

La France a publié dans les années passées plusieurs documents stratégiques d'orientation.

En 2017, la stratégie nationale pour la mer et le littoral prend en compte les dimensions économiques et environnementales. Elle constate la part prépondérante des Outre-mer dans la dimension des espaces maritimes français. Elle évoque peu en revanche la dimension internationale sinon à travers une exigence d'exemplarité pour le rayonnement de la France et à travers l'action de l'État en mer. La promotion de la vision française est vue sous un angle environnemental, économique, scientifique et policier.

Deux ans plus tôt, le comité interministériel de la mer (CIMER) d'octobre 2015 avait approuvé la stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes, révisée ensuite en décembre 2019. Ce document montre la parfaite perception des enjeux par les pouvoirs publics français, tout au moins par les acteurs de l'élaboration de cette stratégie : poids du trafic maritime dans un commerce mondialisé, tension sur les ressources et potentiel des espaces maritimes en la matière, menaces transverses, contestation de la suprématie occidentale, nécessité de maîtriser nos espaces, de garantir la sécurité de nos ressortissants en mer et la liberté de naviguer.

Le même CIMER de 2015 a approuvé la stratégie nationale d'exploration et d'exploitation minières des grands fonds marins, domaine plus tard très peu évoqué dans la stratégie nationale pour la mer et le littoral. Cette stratégie minière vise à faire émerger une filière industrielle capable d'explorer et

d'exploiter des ressources minérales des zones maritimes sous souveraineté ou juridiction française, en prenant en compte les questions environnementales mais aussi l'acceptabilité de cette activité. Cette stratégie s'appuie sur le dépôt de demandes d'extension du plateau continental pour maximiser les espaces exploitables, et écarte de nouvelles demandes de permis dans la Zone.

Un point d'étape réalisé en 2021² souligne avec sévérité un défaut de mise en œuvre de cette politique, faute de volonté et de moyens financiers, alors même que la tension sur les minéraux fait craindre des ruptures d'approvisionnement et que la France dispose de sérieux atouts malheureusement en train de s'étioler. Ce point d'étape propose quatre priorités : un programme de recherche sur la connaissance des fonds marins, associé à des chantiers d'action en particulier en ZEE polynésienne et calédonienne et dans le cadre des deux contrats délivrés par l'AIFM ; une amplification des efforts sur la compréhension des impacts environnementaux de l'exploration et de l'exploitation ; une meilleure compréhension des enjeux de cette exploitation, notamment pour un marché des métaux de plus en plus tendu et complexe ; l'information des populations et des décideurs. Les grands fonds constituent un des dix objectifs du plan France 2030. Mais la nature des projets financés reste incertaine et la communication gouvernementale a surtout mis en avant la connaissance du vivant.

L'État français est donc conscient des enjeux du monde maritime pour le pays, de ses atouts et de la nature de ses risques. Dans ce domaine comme dans d'autres, il est également conscient de la limite de ses moyens notamment financiers et de l'intérêt de partager les efforts dans un cadre européen et quand cela est possible international. Mais les documents d'orientation évoqués identifient mal, en tant que telle, la menace de la territorialisation des espaces maritimes en dehors de nos espaces de souveraineté et de juridiction.

1.1.2. Un large renouvellement des dispositions législatives et réglementaires

Outre les documents d'orientation évoqués ci-dessus, les différents gouvernements ont entrepris ces dernières années un renouvellement des dispositions législatives et réglementaires relatives aux activités et aux espaces maritimes. Sans prétendre à l'exhaustivité, il est possible de citer quelques-uns des textes les plus marquants.

Ainsi la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue³, qui a modifié trois cents articles du code des transports, est la plus grande loi maritime adoptée en France depuis longtemps. Destinée à simplifier la réglementation maritime et à renforcer la compétitivité du secteur maritime français, elle concerne les gens de mer, le transport maritime, les ports, la plaisance, la flotte de commerce, la pêche maritime et l'aquaculture, la sûreté et le droit du travail.

À cette loi s'est ajoutée l'ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française⁴. L'ordonnance visait quatre objectifs :

- mettre de la cohérence dans le statut des espaces maritimes : elle a ainsi permis de lever des ambiguïtés en harmonisant les appellations des différents espaces maritimes comme celles, par exemple, relatives à la zone économique exclusive qui portait trois appellations différentes dans les textes législatifs et réglementaires⁵.
- Moderniser les dispositions relatives à nos espaces maritimes : l'ordonnance répondait au besoin de disposer de bases légales renouvelées ou adaptées compte tenu de l'ancienneté des lois françaises qui ne correspondaient plus toujours aux évolutions du droit de la mer et des

² Jean-Louis Levet - « Stratégie nationale d'exploration et d'exploitation des ressources minérales dans les grands fonds marins – Bilans et observations pour une nouvelle dynamique » – janvier 2021.

³ Publiée au J.O. du 21 juin 2016.

⁴ Publiée au J.O. du 9 décembre 2016.

⁵ « Zone économique » dans la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976, « zone économique exclusive » dans le décret n° 2012-1148 du 12 octobre 2012 portant création d'une zone économique exclusive en Méditerranée, « zone économique dite "exclusive" » dans l'article L. 125 - 1 du nouveau code minier.

technologies. En effet, les lois sur les espaces maritimes avaient toutes été adoptées avant la signature de la CNUDM (1982) ou sa ratification par la France (1996).

- Introduire de nouvelles dispositions pénales et répressives : les dispositions pénales ont ajouté de nouveaux outils répressifs concernant l'exploitation illégale de la ZEE ou du plateau continental ainsi que les navires sans nationalité. Les sanctions du refus d'obtempérer ont été alourdies en cas de violation des arrêtés des préfets maritimes relatifs à la paix publique, à la sécurité et la sûreté des personnes et des biens.
- Consolider les dispositions relatives à l'exploitation de la ZEE et du plateau continental : l'ordonnance a précisé les conditions dans lesquelles se déroulent ces activités, notamment en matière de sécurité, de régime douanier, d'hypothèque, de transport vers les installations et de régime social.

Afin de faire reconnaître les droits de la France sur ses espaces maritimes, un travail de refonte des décrets définissant les lignes de base et les limites extérieures de ces espaces a été entrepris. Trente-huit décrets redéfinissant les lignes de base des différents territoires de la République et les limites extérieures de nos espaces maritimes ont ainsi été publiés depuis 2013⁶. Ces textes sont communiqués au Secrétaire général des Nations unies conformément aux dispositions de la CNUDM⁷. Cette mise à jour des textes a été accompagnée en 2016 de la création par le gouvernement d'un portail internet officiel des limites maritimes qui recense tous les textes relatifs aux espaces maritimes français⁸. Ce site internet concourt ainsi à satisfaire l'exigence de publicité instaurée par la CNUDM.

Au-delà de la mise à jour des textes législatifs et réglementaires relatifs à la définition des espaces maritimes, l'effort de refonte des textes s'est aussi concentré sur l'exercice des prérogatives de souveraineté dans ces espaces.

Ce souci s'est manifesté par l'adoption de l'ordonnance n° 2019-414 du 7 mai 2019 qui a modifié en profondeur la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer.

Ayant pour objet initial de définir les conditions d'exercice des nouvelles compétences de police en mer de l'État résultant de la ratification par la France du protocole du 14 octobre 2005 complétant la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988 (ci-après convention de Rome), elle a simplifié et réorganisé les dispositions de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 précitée.

Aux infractions déjà couvertes par la loi – piraterie, trafic de stupéfiants et immigration illicite – ont été ajoutées les nouvelles infractions contre la sécurité de la navigation maritime définies par la Convention de Rome dans sa version complétée par le protocole de 2005.

En outre, les commandants des bâtiments de la Marine nationale peuvent désormais intervenir en mer territoriale pour la prévention et la constatation des infractions objet de la loi⁹. Le travail entrepris au niveau législatif a été complété au niveau réglementaire, notamment avec le décret n° 2020-342 du 26 mars 2020 relatif aux modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer qui a assoupli, sous certaines conditions, les possibilités de délégation par le Premier ministre au représentant de l'État en mer de l'autorisation du tir au but à l'encontre d'un navire dans les seuls cas où l'interception du navire en cause exige que cette autorisation soit donnée sans délai.

⁶ Le dernier décret publié de cette série est le décret n° 2022-20 du 10 janvier 2022 établissant les limites extérieures de la mer territoriale et de la zone économique exclusive au large de la Guyane.

⁷ Cette obligation de publicité des limites des espaces maritimes revendiqués par les États côtiers est prévue par l'art. 16 de la Convention. Ces données sont ensuite intégrées dans la base de données gérée par la Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (DOALOS) de l'Office of Legal Affairs du Secrétariat général des Nations unies et font l'objet d'une diffusion par le Bulletin du droit de la mer publié régulièrement par cette division.

⁸ <https://limitesmaritimes.gouv.fr/>.

⁹ Cette compétence ne s'exerce cependant, que de manière subsidiaire, quand le représentant de l'Etat en mer (préfet maritime en métropole ou délégué du Gouvernement pour l'Action de l'État en mer outre-mer) constate que les administrations normalement compétentes (gendarmerie maritime, douane...) ne sont pas en mesure d'intervenir.

Parmi les textes d'adaptation aux évolutions technologiques du secteur maritime, il faut citer l'ordonnance n° 2021-1330 du 13 octobre 2021 relative aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes.

En l'absence de normes internationales encadrant les conditions d'exploitation et précisant les règles de conception applicables aux navires autonomes et aux drones maritimes, même si l'OMI a entamé des travaux sur ces questions, le gouvernement a défini un régime d'exploitation de ces engins en mer territoriale afin d'accompagner le développement de ce secteur d'activité émergent. Ce texte modifie le code des transports et y introduit les drones maritimes en tant que nouvelle catégorie d'engins flottants et définit leur régime juridique.

L'ordonnance adapte aussi la définition du navire afin de prendre en compte l'usage des navires autonomes et crée un régime expérimental (d'une durée de deux ans) applicable en mer territoriale française.

1.2. Enjeux de souveraineté

1.2.1. Des possessions sur tous les océans

Les espaces maritimes de la France, d'une surface totale d'environ 10,7 millions de km², représentent le deuxième espace maritime mondial derrière celui des États-Unis. L'outre-mer génère 97% de ces espaces. La France est ainsi un État côtier riverain de presque tous les océans.

L'étendue de ce domaine maritime est dû au fait que les espaces terrestres français outre-mer comprennent un grand nombre d'îles. Celles-ci ont pu, grâce à l'avènement de la ZEE allié à la possibilité d'étendre, sous certaines conditions, son plateau continental, générer des superficies considérables d'espaces maritimes sous juridiction.

La zone économique exclusive française couvre approximativement 8% de la surface de toutes les ZEE de la planète, tandis que la superficie terrestre de la République française ne représente que 0,45% de la superficie mondiale des terres émergées¹⁰.

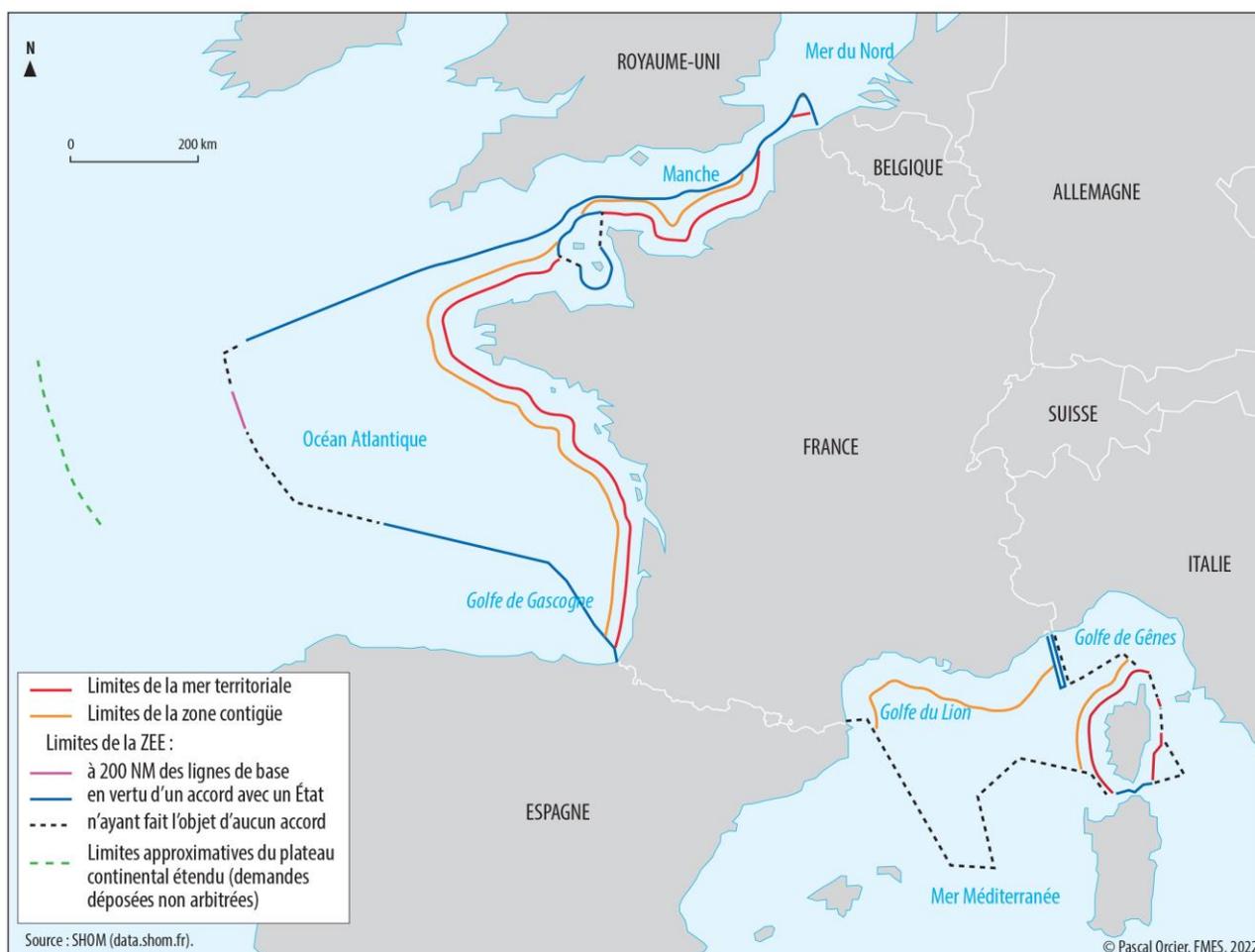
Le domaine maritime français abrite 10% des récifs de corail et 20% des atolls de la planète¹¹.

L'étendue et la répartition dans tous les océans de ce domaine maritime conduisent la France à partager 25 020 km de « frontières » maritimes avec 31 États, soit plus que tout autre pays dans le monde. Sur ces 31 États voisins, seulement cinq sont en Europe (Belgique, Espagne, Italie, Monaco, Royaume-Uni). 39 accords de délimitation maritimes ont été conclus avec 24 d'entre eux (dont 6 avec le Royaume-Uni), étant entendu qu'un même État peut avoir des espaces riverains de la France en plusieurs endroits du globe (deux pour l'Australie et l'Espagne)¹².

¹⁰ Voir en annexe 7 la superficie des espaces maritimes de souveraineté et de juridiction de la France.

¹¹ 85 des 425 atolls de la planète se trouvent en Polynésie française.

¹² Voir en annexe 8 les accords de délimitation maritime de la France avec les États voisins.



Carte 1 : délimitations maritimes en métropole

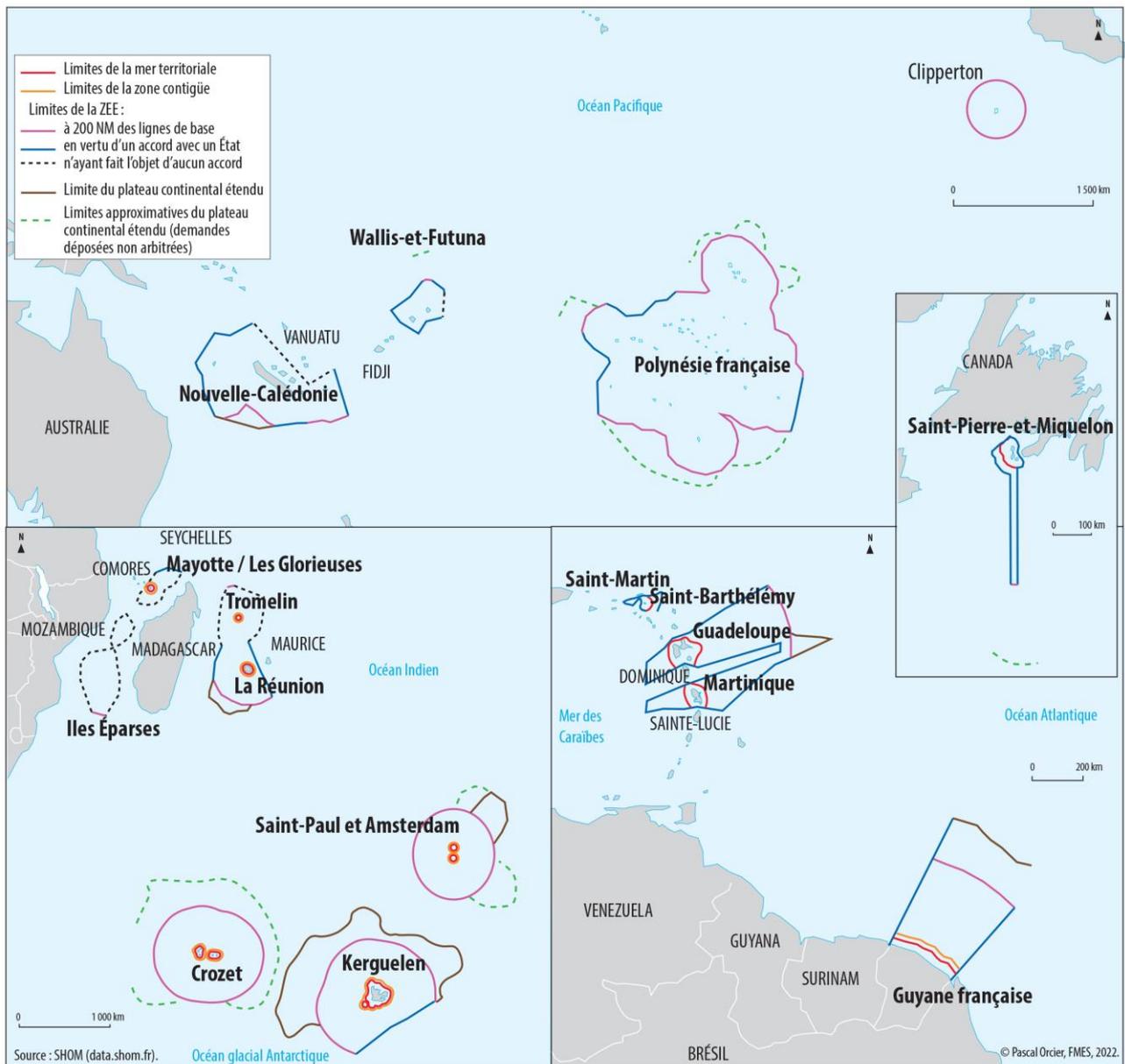
1.2.2. Responsabilités mondiales et accords internationaux

La France, membre permanent du conseil de sécurité de l'ONU, a une responsabilité particulière pour faire respecter le droit international. Elle est par ailleurs liée par des accords bilatéraux ou multilatéraux et par ses grandes alliances européenne et atlantique. Elle peut donc être amenée à intervenir au-delà de ses zones de souveraineté pour défendre le droit ou les intérêts de ses partenaires. Les trafics illicites, la piraterie, la pêche illégale ou non déclarée, les pollutions accidentelles ou volontaires sont autant de menaces contre lesquelles notre pays peut avoir l'intérêt ou le devoir d'intervenir en dehors des zones placées sous sa juridiction. Cette intervention peut prendre de multiples formes : action militaire ou de police bien sûr mais aussi diplomatique, juridique ...

1.3. Enjeux économiques

1.3.1. Transport maritime

Le trafic maritime mondial a presque doublé entre 2000 et 2020, pour atteindre 12 milliards de tonnes de marchandises, avec des fluctuations au fil des crises économiques, politiques ou sanitaires, ou de l'évolution du cours des hydrocarbures. Représentant 90 % des échanges de marchandises dans le monde, il démontre une forte interdépendance entre les États.



Carte 2 : délimitations maritimes outremer

L'Europe et l'Asie, principalement la Chine et le Japon, sont dépendantes des hydrocarbures provenant du golfe Persique ; les marchandises conteneurisées circulent sur trois axes principaux : Asie - Amérique du Nord, Asie – Europe et Europe - Amérique du Nord, avec un déséquilibre pour les produits manufacturés au bénéfice des pays asiatiques exportateurs, et en particulier de la Chine. Ce seul énoncé démontre à nouveau l'importance de la liberté de navigation dans les détroits de Gibraltar, Bab-el-Mandeb, Ormuz, Malacca et Luzon, dans les détroits japonais et dans le canal de Suez. Mais au-delà de ces goulots d'étranglement, la circulation sur les mers plus ou moins fermées que traversent ces principales routes maritimes est tout aussi déterminante : la Méditerranée, la mer Rouge, le golfe Persique, les deux mers de Chine.

Pour la France, le transport maritime sert d'abord les approvisionnements vitaux en produits énergétiques, en minerais industriels et en fournitures agricoles. A l'inverse, la France exporte des céréales. Elle participe également aux mouvements des échanges de produits manufacturés à l'échelle mondiale. Ses grands partenaires commerciaux sont autant les pays de proximité européenne ou méditerranéenne que les grandes régions mondiales. Le lien avec les Outre-mer, économiquement dépendants de la métropole, est également une caractéristique stratégique de son trafic maritime, même si les volumes associés restent modestes.

1.3.2. Ressources marines dans les espaces sous juridiction nationale

1.3.2.1. Ressources minérales

Dans un contexte où la demande en minéraux classiques augmente, où les terres rares, dont la Chine possède le quasi-monopole de la production¹³, sont de plus en plus précieuses pour la transition énergétique et pour un monde numérisé, la France dispose d'un réel potentiel en minéraux dans ses zones sous souveraineté nationale. Deux collectivités d'outre-mer sont particulièrement prometteuses : la Nouvelle-Calédonie majoritairement pour les sulfures hydrothermaux, et la Polynésie pour les encroûtements cobaltifères. C'est une richesse dont peu de pays disposent, la plus grande partie des gisements se trouvant dans la Zone ou dans des espaces de souveraineté de dimensions beaucoup plus modestes que ceux de la France. La ZEE des États-Unis, seule ZEE plus étendue que la ZEE française, ne présente pas le même potentiel géologique. Cette richesse risque donc d'être convoitée et soumise à des tentatives de pillage, dès lors qu'elle ne serait ni exploitée ni protégée.

Pour mémoire, le sous-sol des ZEE françaises renferme également quelques ressources en hydrocarbures. Leur volume reste cependant très limité, et a permis au politique, en particulier en Méditerranée, de décréter sans atermoiement un moratoire sur leur exploitation.

1.3.2.2. Ressources halieutiques

En termes purement économiques, la pêche ne représente pas en France un enjeu très important, avec 0,5 pour mille du PIB national. Pour autant, la flotte française de pêche est une des premières d'Europe et pêche majoritairement en Atlantique Nord-Est. La ZEE métropolitaine et, selon les accords passés, les ZEE européennes, sont d'une importance vitale pour le secteur. Les ZEE outre-mer sont finalement peu exploitées et présentent un potentiel certain. L'immensité de ces espaces rend leur surveillance difficile.

1.4. Enjeux militaires

La liberté de mouvement et d'action, pour les militaires, est un atout considérable. Les forces navales subissent peu la contrainte physique du terrain même si la météo peut limiter leur efficacité. De plus, leurs déplacements sont juridiquement peu contraints. Le statut actuel des espaces maritimes, défini dans la CNUDM, permet à une marine à vocation mondiale, comme c'est le cas de la marine française, de se rendre en tout point du globe sans autorisation d'un État tiers. Cette faculté vaut également pour les aéronefs qui survolent les espaces maritimes au-delà de la mer territoriale d'un État tiers, dans la limite cependant de leur autonomie plus limitée que celle des navires. Qu'un détroit soit bloqué ou qu'une mer semi-fermée soit interdite, et la France verra sa capacité de projection de puissance limitée.

Mais cette capacité de mouvement sans contrainte n'intéresse pas que les opérations navales. En effet, pour les forces prépositionnées ou projetées, la logistique et le lien avec la métropole sont des points clés. Le déploiement de forces aéroterrestres, leur ravitaillement, peuvent être envisagés de manière réactive par voie aérienne, sous réserve des autorisations de survol et dans des volumes limités. Mais quand ces autorisations ne sont pas obtenues, quand les forces prennent une certaine importance après le déploiement des premiers échelons, quand les déploiements durent, l'ampleur des flux logistiques, leur sûreté et les contraintes juridiques des espaces terrestres déterminent le choix de la voie maritime. Là encore, la territorialisation d'espaces maritimes en contradiction avec le droit international de la mer mettrait en question les missions et la sécurité des forces françaises déployées hors de la métropole.

¹³ Les terres rares sont présentes partout mais l'exploitation des gisements terrestres est particulièrement polluante. Seule la Chine a fait le choix d'en développer la production sans prendre en compte les questions environnementales.

L'accès aux espaces océaniques est également déterminant pour la dissuasion nucléaire nationale. La crédibilité de sa principale composante, sous-marine, repose sur la capacité des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) à se fondre dans de vastes espaces sans être détectés. Si la technologie joue un rôle incontournable dans cette discrétion, la maîtrise de nos propres espaces permet de faire « disparaître » nos sous-marins en début de mission, et l'immensité des espaces à partir desquels ils sont susceptibles d'agir en toute liberté minimise la probabilité qu'ils soient ensuite localisés. Cette discrétion est également une force pour l'autre composante des forces sous-marines, les sous-marins nucléaires d'attaque. Elle bénéficie en effet tout autant de la liberté d'agir dans tous les espaces maritimes, à l'exception des eaux territoriales étrangères et de quelques autres lieux de passage qui font exception, et sans que cela puisse être considéré comme une agression. Elle peut passer d'une mer à une autre par la plupart des détroits suffisamment profonds.

1.5. Infrastructures sous-marines

À la croisée des enjeux économiques et de souveraineté, la France est tributaire d'infrastructures sous-marines pour ses télécommunications et dans une certaine mesure pour ses importations énergétiques.

1.5.1. Les câbles de télécommunications

Les câbles sous-marins de télécommunications assurent 99 % des communications intercontinentales. Malgré le déploiement de constellations de satellites, cette part restera à l'avenir très élevée.

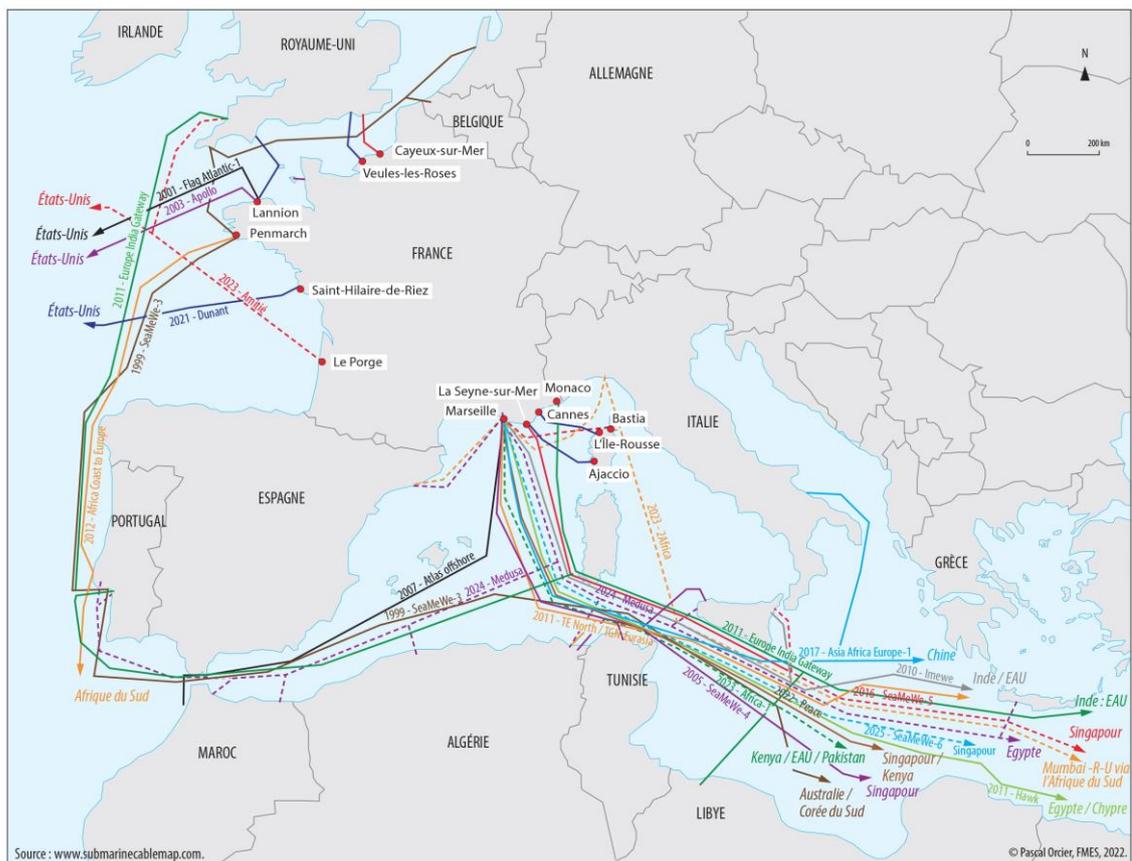
Au-delà des échanges par nature intercontinentaux, par exemple des transactions bancaires liées au commerce international, les câbles ont une utilité moins apparente : le lieu de stockage des informations est bien souvent inconnu alors que l'utilisation du cloud s'est largement répandue. Le visionnage d'une vidéo en streaming, le travail sur un simple fichier de bureautique, génèrent de volumineux échanges via des câbles sous-marins. Alors que la plupart des principaux éléments du web mondial sont situés aux États-Unis, en particulier les serveurs DNS primaires¹⁴, ces câbles sont donc également nécessaires aux utilisations les plus communes et quotidiennes du réseau.

L'Europe et l'Australie sont les régions du monde les plus dépendantes des câbles sous-marins, autant pour des raisons économiques que sociétales. Les États-Unis sont pour leur part techniquement autonomes et les sociétés des autres continents moins demandeuses.

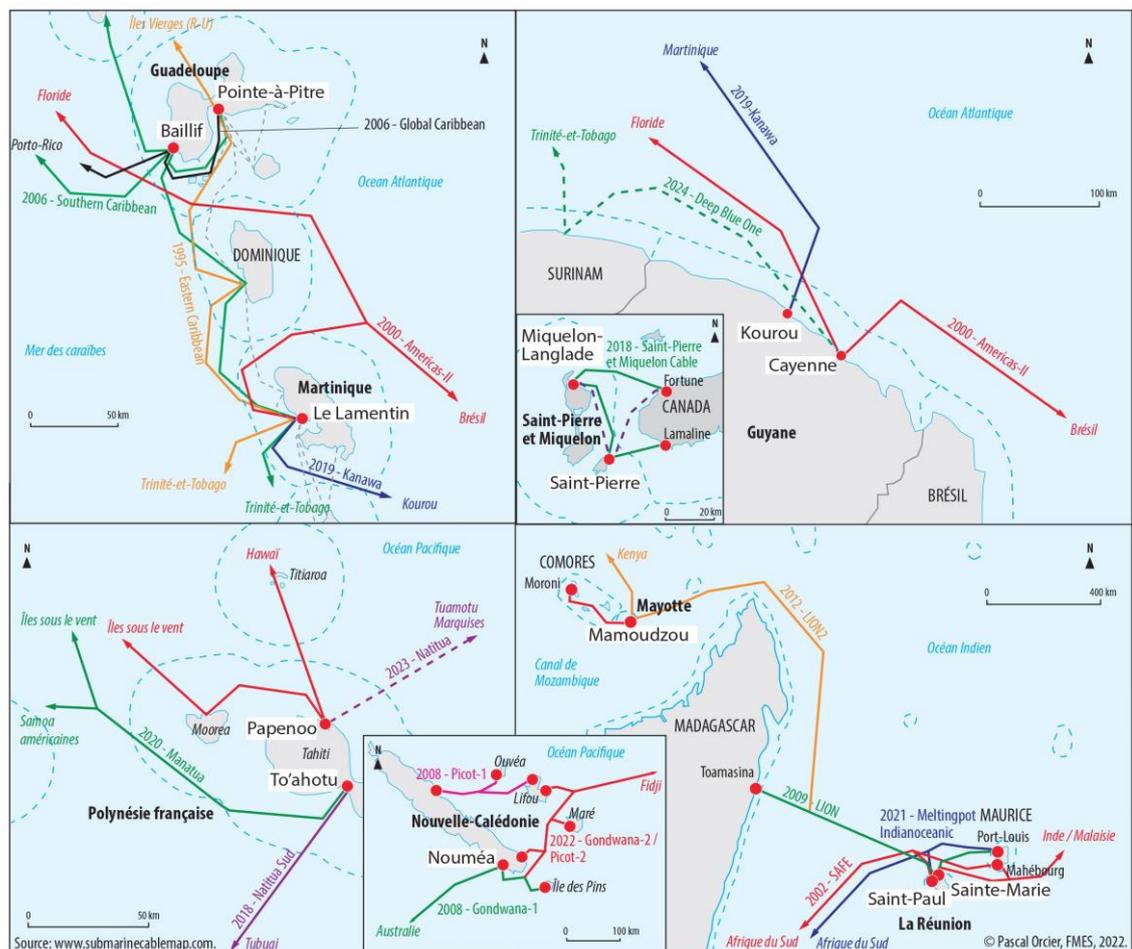
L'intégrité des câbles est donc importante en particulier pour la France. Alors que les ruptures accidentelles sont relativement fréquentes, la continuité du service est assurée par des redondances. Il est peu probable qu'un État ou une organisation criminelle ou terroriste réussisse à interrompre ce service par des actions physiques simultanées sur plusieurs câbles. En revanche, alors que le besoin augmente régulièrement, il est important que les navires câbliers qui installent de nouveaux câbles chaque année plus performants, et ceux qui interviennent pour réparer les câbles endommagés, puissent intervenir sans contrainte excessive.

Par ailleurs, le risque d'interception des données en mer est très limité. Alors que les fibres optiques, support désormais utilisé, ne rayonnent pas, il est quasi impossible d'insérer un système d'interception sur la partie immergée des câbles. Techniquement complexe, une telle opération serait immédiatement repérée. Par ailleurs, la remontée des données interceptées vers un centre capable de les exploiter est techniquement tout aussi improbable. Il serait beaucoup plus simple de viser les stations d'atterrissage voire d'opter pour des attaques logiques d'envergure indépendantes de la nature immergée du câble.

¹⁴ Les serveurs DNS primaires peuvent être considérés comme des annuaires mondiaux du web et sont indispensables pour faire le lien entre l'adresse d'un site internet et le ou les serveurs physiques qui l'hébergent.



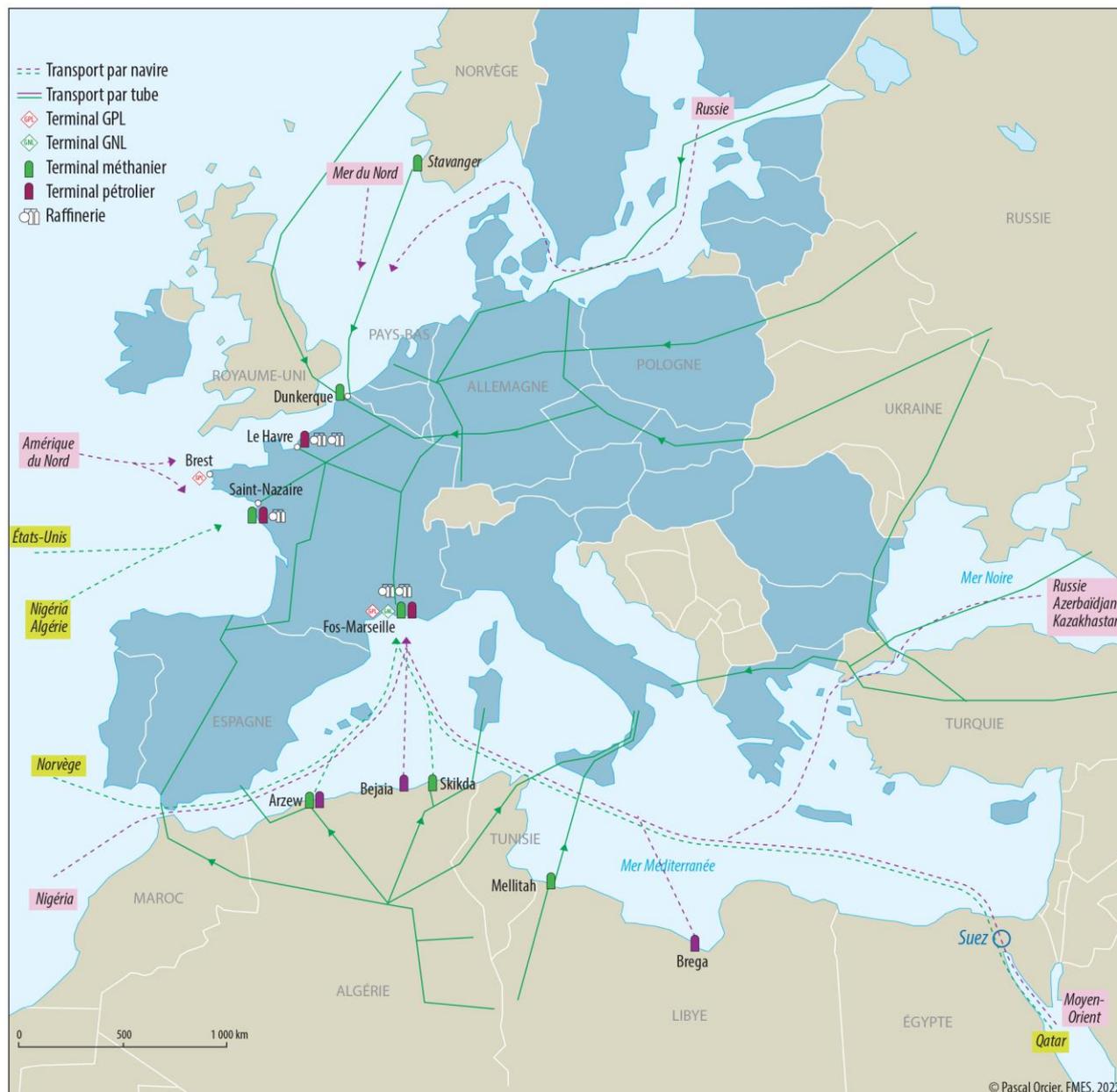
Carte 3 : câbles sous-marins de télécommunication en métropole



Carte 4 : câbles sous-marins de télécommunication outre-mer

1.5.2. Les infrastructures de transport d'hydrocarbures

Si elle importe la quasi-totalité des hydrocarbures qu'elle consomme par voie maritime, la France ne dépend des conduites sous-marines que pour le gaz importé de mer du Nord, soit un peu plus d'un tiers de sa consommation¹⁵. Ces 5 à 6 % du mix énergétique national sont pourtant indispensables. Le gazoduc reliant directement le port de Dunkerque aux champs gaziers norvégiens est donc vital, d'autant que l'Europe cherche depuis 2022 à devenir indépendante du gaz russe.



Carte 5 : voies d'importation d'hydrocarbures en France

En l'absence d'une interconnexion entre l'Espagne et la France, les importations de gaz algérien sont réalisées par méthaniers. Un projet ancien existe cependant, prolongeant le gazoduc Maghreb-Europe qui passe par le détroit de Gibraltar. La décarbonation de l'énergie rend cependant sa construction improbable alors qu'un nouveau projet de conduite d'hydrogène entre Barcelone et Marseille a récemment vu le jour.

Quels que soient les vecteurs du transport, les infrastructures portuaires nationales sont déterminantes pour accueillir et potentiellement transformer les hydrocarbures importés.

¹⁵ Le gaz représentant lui-même 15 % du mix énergétique de la France.

2. Le cadre juridique international

2.1. La territorialisation des espaces maritimes, phénomène récent de l'histoire de l'humanité

Comme le décrit fort justement Nathalie Fau, « Au milieu du XX^{ème} siècle, de simples lieux de passage, d'espaces de circulation, les océans et les mers sont devenus des objets de convoitise du fait de leurs gisements en richesses exploitables. Jusqu'alors considérée comme un espace horizontal, simple surface uniquement propre à la navigation et à un prélèvement très superficiel des ressources liées à la pêche, la mer est dorénavant envisagée dans ses trois dimensions, comme un volume, à la fois réservoir alimentaire mais aussi de ressources énergétiques et de minerais. Une meilleure connaissance des océans et de leurs richesses, de la possibilité technique de les explorer et de les exploiter, est à l'origine d'une « territorialisation » des mers. L'unité juridique de l'océan mondial est remise en question par la volonté des États riverains de se projeter de plus en plus loin vers le large et d'étatiser les espaces maritimes afin de s'approprier leurs ressources naturelles. »¹⁶ Ces volontés et capacités de projection ont également conduit les États littoraux à vouloir se défendre d'une menace venant de la mer, espace stratégique autant que commercial.

La territorialisation des espaces maritimes est donc, à l'échelle de l'histoire humaine, un phénomène récent. Comme le rappelle Nicolas Escach « *La mer territoriale elle-même – le plus ancien des concepts- n'était revendiquée en 1900, que par 21 États, et 20 de ceux-là n'avaient fixé les limites extérieures qu'à trois milles seulement.* »¹⁷

Le développement conjoint de la science, notamment la connaissance des océans, et des technologies va permettre, dès les années 1930, l'exploitation des premiers gisements pétroliers au large des côtes de Louisiane près de la ville de Creole.

La prise de conscience de la possibilité d'exploiter en mer les ressources en hydrocarbures conduira dès 1942 le Venezuela et le Royaume-Uni, pour le compte de Trinité-et-Tobago, à délimiter les fonds marins au-delà de leurs mers territoriales respectives dans le golfe de Paria, ce qui constituait la première appropriation nationale du sol et du sous-sol marin au-delà de la mer territoriale.

2.1.1. De la mer en partage à la mer partagée

Dès 1945, deux déclarations du président des États-Unis Harry Truman vont initier un mouvement d'appropriation des océans bien au-delà des trois milles marins de mer territoriale traditionnellement revendiqués par les États.

Dans sa Proclamation n° 2667 du 28 septembre 1945, le président Truman revendique une juridiction « *sur les ressources du sous-sol et du lit de la mer du plateau continental recouvert par la haute mer, mais contigu à la côte des États-Unis* ». Si la proclamation elle-même ne définit pas de limite au plateau continental, le communiqué de presse officiel l'accompagnant évoquait la limite de 100 *fathoms* (brasses) équivalent environ à 200 m de profondeur, ce qui correspondait à un critère d'exploitabilité avec les technologies disponibles à l'époque¹⁸. L'absence de protestation officielle d'autres États laissait supposer que cette déclaration n'était « *pas de nature à heurter la conscience juridique générale.* »¹⁹ Elle eut d'ailleurs un effet d'entraînement certain sur d'autres États

¹⁶ Nathalie Fau, « Frontières maritimes, le dernier cloisonnement du monde », in Anne-Laure Amilhat Szary et Grégory Hamez, *Frontières*, Paris, Armand Colin, 2020, p. 304.

¹⁷ Georges Labrecque, *Les frontières maritimes internationales, géopolitique de la délimitation en mer*, coll. Raoul-Dandurand, 2 éd. rev. et augm., Paris/Montréal, L'Harmattan/La Chaire Raoul-Dandurand, 2004, 532 p, p. 71.

¹⁸ Press Release of September 28, 1945, 13, Department of State Bulletin 484 p. 1529, <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1945v02/d794>

¹⁹ Memorandum on the Regime of the High Seas, by the Secretariat, *Yearbook of the International Law Commission*, 1950, vol. II, United Nations A/CN.4/32 (French only) 14 juillet 1950, p. 92.

notamment sud-américains dans les mois qui suivirent. En effet le Mexique, l'Argentine, le Chili, le Pérou et le Costa Rica adoptèrent des dispositions comparables.

La convention de Genève sur le plateau continental adoptée en 1958 allait retenir une combinaison de deux critères pour définir le plateau continental, celui-ci étant « *le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacentes aux côtes mais situées en dehors de la mer territoriale, jusqu'à une profondeur de 200 mètres ou, au-delà de cette limite jusqu'au point où la profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation des ressources naturelles desdites régions.* »²⁰

Le recours au critère d'exploitabilité avait pour conséquence de faire dépendre la largeur du plateau continental des technologies maîtrisées par les États. Ceci permettait donc aux plus avancés d'entre eux sur le plan technologique d'exploiter la totalité des fonds marins.

C'est en réaction à ce risque d'appropriation des fonds marins par une poignée d'États que l'ambassadeur de Malte aux Nations unies, Arvid Pardo, proposa en 1967 que les fonds marins soient reconnus comme « *patrimoine commun de l'humanité* ». L'Assemblée générale des Nations unies adopta en 1970 la résolution 2749 (XXV) allant en ce sens²¹.

Ce mouvement allait conduire à la convocation de la III^{ème} Conférence des Nations unies sur le droit de la mer en 1973 qui aboutira à l'adoption, en 1982, de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM).

La seconde proclamation du président Truman, souvent oubliée, était consacrée à la protection des pêcheries côtières dans certaines zones de la haute mer²². Elle ouvrait la voie à la réglementation des activités menées par des citoyens des États-Unis et à des accords avec des États étrangers lorsque les activités de pêche étaient menées en commun avec des ressortissants de ces États. La proclamation reconnaissait aux autres États le droit de procéder de même au large de leurs propres côtes. Cette manifestation du besoin de protection des ressources halieutiques peut être considérée comme la préfiguration d'une nouvelle zone qui sera consacrée par la CNUDM, la zone économique exclusive.

Néanmoins, les deux proclamations réaffirmaient le principe de liberté de la navigation en haute mer.

L'exemple des États-Unis allait, là encore, être rapidement suivi par leurs voisins du sud. Dès 1947 en effet, les États d'Amérique latine commencèrent à revendiquer des mers territoriales d'une largeur de 200 milles marins. Cette tendance s'est ensuite étendue aux autres continents.

Les négociations qui mèneront aux quatre conventions sur le droit de la mer adoptées en 1958 à Genève ne permettront pas aux États d'aboutir à des compromis acceptables entre grandes puissances maritimes et pays en voie de développement sur l'étendue vers le large des pouvoirs des États côtiers. Ainsi, la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë ne fixe pas de largeur maximale à la mer territoriale.

La Convention sur le plateau continental n'avait pas non plus consacré l'extension des droits de juridiction des États côtiers jusqu'à 200 milles marins des côtes, la convention recourant pour définir la limite extérieure du plateau continental à un double critère de profondeur (200 m) ou d'exploitabilité.

Conçues initialement pour codifier le droit coutumier, les conventions de Genève ont partiellement échoué à atteindre leur objectif, une large minorité d'États estimant caduques les normes qu'il était envisagé de codifier (largeur de la mer territoriale) alors que d'autres dispositions ne parvenaient pas à convaincre suffisamment d'États (convention sur la pêche et les ressources)²³.

²⁰ Convention sur le plateau continental, faite à Genève le 29 avril 1958, article 1^{er}.

²¹ Résolution 2749 (XXV), Déclaration des principes régissant le fond des mers et des océans, ainsi que leur sous-sol, au-delà des limites de la juridiction nationale, adoptée le 17 décembre 1970.

²² *Policy of the United States with respect to coastal fisheries in certain areas of the high seas.*

²³ Une seconde conférence sur le droit de la mer convoquée en 1960 échouera de nouveau, à une voix près, à adopter une mer territoriale d'une largeur de 6 milles marins.

2.1.2. La CNUDM : un nouvel équilibre entre liberté et souveraineté

2.1.2.1. *Les outils de la territorialisation des espaces maritimes*

En 1973, à l'ouverture de la troisième conférence des Nations unies sur le droit de la mer, l'équilibre des forces a évolué en faveur des pays en voie de développement issus de la décolonisation, qui n'avaient pu participer aux négociations des Conventions de Genève de 1958. Les préoccupations liées à la protection des ressources halieutiques ou de l'environnement marin trouvaient désormais aussi un écho chez les puissances maritimes traditionnelles.

À l'issue de près de dix années de négociations, le texte de la CNUDM définit un équilibre fondé sur une nouvelle répartition des espaces maritimes et la garantie de certaines libertés dans les espaces sous juridiction nationale. Certains des espaces créés pas la nouvelle convention peuvent d'une certaine manière être considérés comme des outils de territorialisation.

Le plus marquant de ces outils est sans doute la zone économique exclusive (ZEE), d'une largeur de 200 milles marins, qui a considérablement réduit les espaces de haute mer. Désormais, celle-ci ne représente plus qu'environ 60 % des océans. Une des conséquences est que l'essentiel des ressources halieutiques de la planète se trouve désormais sous la juridiction des États côtiers car le plateau continental qui représente seulement 10 % des espaces océaniques concentre 65 à 90 % des captures suivant les régions²⁴. Cette prise de contrôle des 200 milles par les États côtiers a eu un effet d'éviction à l'égard des flottes de pêche qui les fréquentaient librement jusqu'alors.

Il faut aussi évoquer l'acceptation du système de l'État-archipel qui implique la « territorialisation » de larges espaces océaniques ainsi que la reconnaissance de droits sur les fonds marins au-delà de 200 milles au détriment du « patrimoine commun de l'humanité ».

L'article 76 de la CNUDM permet aux États concernés par un plateau continental s'étendant au-delà des 200 milles marins de demander à étendre leur juridiction jusqu'au rebord externe de la marge continentale, si celle-ci se trouve en-deçà des 350 milles marins et si certains critères géologiques sont remplis. L'État côtier concerné communique les informations sur les limites de son plateau continental à la Commission des limites du plateau continental (CLPC), chargée d'analyser les dossiers d'extension et de rendre des recommandations définitives et de caractère obligatoire.

Les extensions potentielles des plateaux continentaux pourraient représenter une surface de 30 millions de kilomètres carrés.

Enfin, on ne peut passer sous silence l'extension de la largeur de la mer territoriale à 12 milles marins y compris dans les détroits internationaux, ainsi que la possibilité d'y adjoindre une zone contiguë d'une largeur maximale de 12 milles.

2.1.2.2. *L'impact déterminant des îles dans la territorialisation des océans*

L'ensemble de ces dispositions renforce considérablement l'effet des îles dans la territorialisation des océans. L'île, même modeste, a droit à une frontière maritime avec la haute mer d'au moins 2 326 km, ceinturant une surface d'environ 430 000 km² de mer territoriale et de ZEE. C'est ainsi que les îles Kiribati, dont la population n'atteint pas 100 000 habitants, contrôlent un espace maritime supérieur à celui contrôlé par la Chine²⁵. La valeur stratégique des îles en sort renforcée et ne peut qu'augmenter le nombre de conflits les concernant, qu'il s'agisse de la détermination de l'État exerçant sa souveraineté sur elles ou de leur rôle dans la délimitation des espaces maritimes.

²⁴ André Louchet, « *La planète océane, précis de géographie maritime* », Paris, Armand Colin, 2009, p. 239.

²⁵ Voir l'annexe 3.

2.1.3. Après Montego Bay : la montée en puissance des préoccupations écologiques

Les préoccupations environnementales se sont imposées notamment depuis l'adoption, à l'occasion du Sommet de la Terre à Rio de Janeiro en 1992, de la Convention sur la diversité biologique (CDB), alors signée par 150 gouvernements, dont les dispositions s'appliquent aux espaces maritimes.

Alors que l'article 192 de la CNUDM, selon lequel « *les États ont l'obligation de protéger et préserver le milieu marin* », ne prévoit pas explicitement la possibilité de créer de véritables zones de protection écologique, la CDB prévoit dans son article 8 une obligation de créer, « *dans la mesure du possible et selon qu'il conviendra* », un « *système de zones protégées ou de zones où des mesures spéciales doivent être prises pour conserver la diversité biologique* ».

À l'occasion de la réunion des États parties à la CDB à Nagoya en 2010, 20 objectifs, dits « objectifs d'Aichi », ont été fixés pour 2020. L'objectif 11 prévoyait que « *au moins 10% des zones marines et côtières, y compris les zones qui sont particulièrement importantes pour la diversité biologique et les services fournis par les écosystèmes, sont conservées au moyen de réseaux écologiquement représentatifs et bien reliés d'aires protégées gérées efficacement et équitablement et d'autres mesures de conservation effectives par zone* ».

La superposition de la CDB et de la CNUDM ouvre ainsi une nouvelle ère. Comme le résume Nathalie Fau : « *Le passage d'une argumentation économique à une argumentation environnementaliste marque en fait une nouvelle étape d'extension de l'emprise des États sur l'espace maritime, extension qui s'opère au nom de la science et de la protection de la nature.* »²⁶ Autrement dit, « *de l'appropriation, on est passé à la protection, de l'exploitation à la gestion.* »²⁷

Outre les aires marines protégées qui sont nées de ces préoccupations, créées en ZEE ou au-delà par les États ou les organisations de mers régionales, d'autres organisations internationales peuvent, dans les limites de leurs compétences sectorielles, adopter des réglementations ayant pour but la protection de l'environnement marin. L'Organisation maritime internationale (OMI), dans le cadre de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL) de 1973 et son protocole de 1978, peut ainsi désigner des zones spéciales et des zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPV). Aucune ne l'a encore été en haute mer.

C'est aussi le cas de l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM), qui peut désigner des zones d'intérêt écologique particulier dans les grands fonds, où sont exclues les activités de prospection et d'exploration, ainsi que des zones témoins d'impact et zones témoins de préservation, soustraites également à toute activité dans la Zone. L'organisation pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) peut, quant à elle, désigner des écosystèmes marins vulnérables (EMV), en vue d'éviter les effets néfastes de la pêche profonde sur les écosystèmes les plus fragiles²⁸. Les organisations régionales de gestion des pêches (ORGP), créées sous l'égide de la FAO, sont chargées de les désigner et de les gérer.

2.1.4. Le droit de la mer devenu un « droit de l'emprise »

Au total, si la CNUDM a permis dans une grande mesure d'harmoniser et codifier la pratique des États, elle y est parvenue en favorisant la territorialisation d'une partie des océans, les États disposant des outils leur permettant de développer une « *creeping jurisdiction* »²⁹, une juridiction rampante au-delà même des limites extérieures de la ZEE. D'un certain point de vue, même l'objectif d'Arvid Pardo de faire reconnaître aux fonds marins le statut de « patrimoine commun de l'humanité » n'est

²⁶ Nathalie Fau, « Frontières maritimes, le dernier cloisonnement du monde », in Anne-Laure Amilhat Szary et Grégory Hamez, *Frontières*, Armand Colin, Paris, 2020 p. 311.

²⁷ Jacques Guillaume, « Les frontières maritimes, des frontières comme les autres ? », in Philippe Sierra (dir.) *Frontières*, Ellipse, Paris, 2020, p. 86.

²⁸ FAO (2009), Directives internationales sur la gestion de la pêche profonde en haute mer, Rome, adoptées suites aux résolutions A/61/105 du 8 décembre 2006 et A/64/72, 4 décembre 2009 de l'AGNU.

²⁹ Selon l'expression de Barbara Kwiatkowska, "Creeping Jurisdiction Beyond 200 Miles in the Light of the 1982 Law of the Sea Convention and State Practice", *Ocean Development and International Law*, 1991, 22 (2): 153-187.

pas complètement atteint. La CLPC qui valide les demandes d'extension du plateau continental présentées par les États a favorisé le recours aux critères géomorphologiques par rapport aux critères strictement géologiques. Ce faisant, la flexibilité dans la détermination du « prolongement naturel du territoire terrestre » d'un État dont elle a fait preuve, a diminué la superficie de la Zone des grands fonds marins³⁰.

L'évolution du droit de la mer depuis la fin de la Seconde guerre mondiale peut ainsi être caractérisée par le développement d'un « *droit de l'emprise* » ou d'un « *droit des lotissements marins* »³¹.

2.2. Typologie des différends maritimes

Mais le développement du droit n'empêche pas les conflits.

Cinq principales sources de différends maritimes peuvent être identifiées : l'accès aux ressources vivantes de la mer ; l'accès aux ressources non vivantes de la mer (hydrocarbures, minéraux...) ; l'incertitude quant à la souveraineté sur une île ou un rocher ; les questions liées à la protection de l'environnement marin et au changement climatique qui devraient, dans un avenir proche, jouer un rôle croissant³². Cette typologie ne saurait être complète sans évoquer d'une part les motivations de ces différends, qui peuvent être économiques ou géopolitiques, mais aussi une interprétation du droit de la mer sur l'existence-même de droits des États sur certains espaces et sur l'étendue de ces droits.

2.2.1. Les conflits liés à la pêche

Les différends liés à la pêche restent les plus nombreux et devraient le rester du fait de la raréfaction de la ressource halieutique, qu'elle soit provoquée par la surpêche ou par le changement climatique.

Ces différends n'opposent pas forcément et systématiquement deux États. Ils peuvent ainsi opposer des pêcheurs d'un État à un autre État sans que l'État d'origine des pêcheurs n'intervienne en mer. La plupart de ces différends se règlent par les voies diplomatiques, comme dans le cas des licences attribuées aux pêcheurs français dans les eaux britanniques après le Brexit.

L'étude des 531 conflits liés à la pêche de 1974 à 2016 permet de distinguer deux périodes. Avant 2000, les conflits opposaient essentiellement les États nord-américains aux États européens sur des espèces précises de poissons. Depuis cette date, les conflits opposent souvent les États asiatiques sur l'ensemble des ressources halieutiques dans un contexte de pratiques illégales de pêche.

2.2.2. Les différends liés aux îles

Les îles sont à l'origine de cinq catégories de différends : ceux portant sur la souveraineté, qui peuvent dégénérer en conflit armé à l'image de la guerre des Malouines en 1982 ; les différends portant sur le statut juridique d'une île et en particulier le droit à établir une ZEE ; l'utilisation des îles dans la définition des lignes de base droite servant de point de départ pour la largeur des zones sous juridiction nationale ; leur utilisation dans la délimitation des frontières maritimes ; leur démilitarisation. Dans les deux derniers cas, les îles concernées sont en général proches du territoire d'un État tiers.

L'annexe 5 illustre ces catégories de différends.

³⁰ Costas M. Constantinou, Maria Hadjimichael (2020): "Liquid Entitlement: Sea, Terra, Law, Commons", *Global Society*, 2020, p. 11.

³¹ Selon l'expression de Jean-Pierre Quéneudec, *Le droit et l'utilisation des mers*, Communication à l'Académie des sciences morales et politiques le 11 avril 2016,

<https://academiesciencesmoralesetpolitiques.fr/2016/04/11/le-droit-et-lutilisation-des-mers/>

³² Elizabeth Nyman, "Oceans of Conflict: Determining Potential Areas of Maritime Disputes", *SAIS Review of International Affairs*, Vol. XXXIII n° 2 (Summer-Fall 2013), John Hopkins University Press.

2.2.3. Conflits de délimitation des espaces maritimes

Le nombre de délimitations maritimes définies de manière pacifique est en augmentation continue. Près de 200 accords de délimitation ont été conclus dans différentes régions du monde durant le demi-siècle écoulé³³. En 1988, on comptait 132 frontières maritimes internationales délimitées (y compris 14 non encore en vigueur, faute de ratification), sur un total potentiel de 412, calculé selon le tracé de lignes hypothétiques d'équidistance. 71,4 % des espaces maritimes des États côtiers n'étaient pas délimités³⁴.

Fin 2020, on estimait que sur 460 segments potentiels de frontières maritimes, 280 avaient fait l'objet d'une délimitation (une partie des accords n'étant cependant pas encore ratifiés). 25 de ces délimitations étaient le résultat de la décision d'une juridiction internationale (Cour internationale de justice, Tribunal international du droit de la mer) ou d'un tribunal arbitral. Au total, 180 segments ou « dyades »³⁵, soit 39 %, restaient non délimités.

Malgré la diminution progressive du « stock » de délimitations maritimes à régler par voie d'accords ou de décisions de juridictions internationales³⁶, les frontières maritimes peuvent être considérées comme « *davantage porteuses de conflits que les frontières terrestres... Cette plus grande conflictualité s'explique à la fois par la supériorité numérique des dyades maritimes, 480 contre 320 terrestres, par leur enjeu relativement récent, par la maritimisation des États et par des progrès technologiques rapides qui multiplient les nouvelles possibilités d'accès aux ressources marines.* »³⁷

2.2.4. Les pratiques non conformes des États depuis 1982

Indépendamment de la délimitation des frontières, les pratiques des États peuvent être sources de différends, même si la CNUDM a entériné pour une large part ces pratiques et les revendications associées. Son adoption puis son entrée en vigueur n'ont pas mis un terme à la territorialisation des océans. Celle-ci peut prendre deux formes.

2.2.4.1. La recherche de l'extension maximale des espaces maritimes de souveraineté et de juridiction

Les États ont, en premier lieu, utilisé les outils que leur offrait la convention pour accroître leur emprise sur les espaces marins en maximisant la surface des espaces maritimes sous leur souveraineté ou juridiction. Parmi les modes d'action utilisés, on peut mentionner :

- la définition de lignes de base droites non conformes (longueur excessive, sans rapport avec la direction générale de la côte) ;
- la revendication du statut d'État archipélagique alors que les conditions ne sont pas remplies (cas des archipels dépendant d'un État continental) ;
- l'absence de définition de voies de passage archipélagiques ;
- la revendication du statut de baies ou d'eaux historiques alors que les eaux concernées ne remplissent pas les conditions exigées (golfe de Syrte, baie de Pierre le Grand, golfe de Tarente...) ;
- le refus d'appliquer le statut de détroit international à des eaux considérées comme intérieures par l'État côtier (Canada, Russie...).

³³ Selon J.P. Quéneudec, *op. cit.*

³⁴ Georges Labrecque, *Les frontières maritimes internationales, géopolitique de la délimitation en mer*, coll. Raoul-Dandurand, 2 éd. rev. et augm., Paris/Montréal, L'Harmattan/La Chaire Raoul-Dandurand, 2004, 532 p, p. 33.

³⁵ Expression empruntée à M. Foucher (in *Fronts et frontières un tour du monde géopolitique*, 1991, p. 15) pour désigner une frontière commune à deux États contigus.

³⁶ Voir annexe 6.

³⁷ Nathalie Fau, « *Frontières maritimes, le dernier cloisonnement du monde* », in Anne-Laure Amilhat Szary et Grégory Hamez, *Frontières*, Paris, Armand Colin, 2020, p. 310.

2.2.4.2. *La restriction des libertés garanties par la CNUDM*

Mais les États peuvent aussi recourir à d'autres modes d'action plus insidieux visant à restreindre les libertés notamment de navigation ou de survol garanties par la convention dans leur mer territoriale, leur ZEE ou au-dessus de leur plateau continental :

- en soumettant à information voire à autorisation préalable le passage de navires de guerre étrangers dans leur mer territoriale ;
- en interdisant les activités militaires étrangères en ZEE ;
- en interdisant la lutte contre le trafic de stupéfiants aux navires et aéronefs étrangers en ZEE ;
- en interdisant le recours à des sociétés de protection privée des navires en ZEE (Nigeria) ;
- en restreignant le droit de passage inoffensif en mer territoriale ;
- en édictant des réglementations non conformes en zone contiguë, en ZEE, sur le plateau continental ou dans un détroit international ;
- en refusant d'appliquer le régime du droit de passage en transit sans entrave dans un détroit aux navires de certains États (Iran pour Ormuz) ;
- en imposant le pilotage obligatoire dans les détroits internationaux ;
- en restreignant l'exercice des libertés de pose des câbles sous-marins ou de pipelines sur leur plateau continental, au-delà de ce que prévoit la convention ;
- en créant des zones militaires au-delà de la mer territoriale (Zone de sécurité de la Corée du nord) ;
- en restreignant la liberté de survol de la ZEE, d'un détroit international, voire même de la haute mer en créant des zones d'identification de défense aérienne (*Air Defence Identification Zone : ADIZ*), en instrumentalisant les régions d'information de vol (*Flight Information Region : FIR*), en ne respectant pas les mesures de coordination entre la circulation aérienne militaire et la circulation aérienne civile conduisant ainsi à des risques de collision entre aéronefs, voire en recourant à un usage de la force disproportionné à l'égard d'aéronefs civils, allant jusqu'à leur destruction³⁸.

Ces restrictions des libertés pourtant garanties par la CNUDM conduisent dans les cas les plus subtils à une forme de « territorialisation par interprétation » des ambiguïtés de la Convention. Elles passent cependant le plus souvent par des violations caractérisées de ses dispositions, sans même l'apparence d'une argumentation juridique crédible.

2.2.4.3. *La recherche par un État de justifications à ses actions unilatérales*

Un même État peut recourir simultanément aux deux formes précédentes de territorialisation. Dans les deux cas, l'État en cause cherche généralement à fonder son action unilatérale sur une lacune ou une ambiguïté du droit international de la mer.

Parmi les lacunes les plus souvent invoquées figure la nécessité de protéger les ressources halieutiques indispensables à la survie des populations. Autre motivation souvent invoquée et liée à la précédente, la nécessité de protéger l'environnement marin des risques de pollution par les navires.

Certains auteurs chinois pointent ce qui constitue, selon eux, des lacunes du droit de la mer actuel. Parmi les thèmes abordés figurent les dispositions relatives aux lignes de base, la question des activités militaires étrangères en ZEE, le régime des îles, notamment celles ayant fait l'objet de travaux d'artificialisation (îles « mixtes » ou « augmentées ») ainsi que la question des eaux et droits historiques³⁹.

D'autres auteurs mettent en avant les ambiguïtés concernant les différents principes de droit international permettant aux États de revendiquer un plateau continental, le fait que le principe

³⁸ François Martineau, « La délicate articulation du droit de la mer et du droit aérien », in *Études Marines*, n° 20, Air et Mer, Paris, 2021.

³⁹ Keyuan Zou, « Certain Controversial Issues in the Development of the International Law of the Sea » in *Stress Testing the Law of the Sea, Dispute Resolution, Disasters & Emerging Challenges*, Brill/Nijhoff, 2018.

d'extension naturelle, de l'équidistance ne sont pas des principes universellement reconnus. La notion, plusieurs fois utilisée par la CNUDM de « *conditions justes et raisonnables* » ne serait pas clairement définie. En creux, derrière ces mises en cause du droit actuel se cache une critique du caractère occidental du droit de la mer.⁴⁰

Le constat de lacunes est cependant partagé dans les pays occidentaux. Ainsi, au Royaume-Uni, la Chambre des Lords s'est récemment intéressée à l'adaptation de la CNUDM au monde actuel. Elle a abouti à la conclusion que certaines thématiques n'étaient pas abordées de manière satisfaisante, notamment les questions liées à la sûreté maritime, la perte de biodiversité et la dégradation de l'environnement marin, le respect des droits de l'homme et la protection des travailleurs, la régulation de l'accès aux ressources économiques que ce soit celles du fonds des mers ou celles des eaux surjacentes, le changement climatique ou les nouvelles technologies telles que les navires autonomes⁴¹.

2.2.4.4. L'impact décisif des actes unilatéraux des États dans la formation du droit de la mer

Au total, on ne peut que constater que, depuis la Seconde guerre mondiale, l'œuvre de codification du droit de la mer a été dépassée par l'action unilatérale des États côtiers.

L'évolution a suivi un cycle en trois phases. Dans un premier temps, le recours à la codification est provoqué par l'action unilatérale des États côtiers. Dans un second temps, cette codification stimule à son tour l'action unilatérale des États côtiers conduisant dans un troisième temps au constat que l'œuvre de codification du droit est dépassée par l'action unilatérale des États côtiers⁴².

⁴⁰ Zhipeng He, Lu Sun, *A Chinese Theory of International Law*, Springer Nature, 2020, 248 p., p. 18.

⁴¹ *UNCLOS: the law of the sea in the 21st century*, House of Lords International Relations and Defence Committee, 1 March 2022, <https://committees.parliament.uk/publications/9005/documents/159002/default/>

⁴² D'après Gilbert Apollis, *L'emprise maritime de l'État côtier*, Paris, Pedone, 1980.

3. Points de vue étrangers

La territorialisation des espaces maritimes résulte donc de pratiques des États – essentiellement – qui défendent leurs intérêts avec une vision du monde, des relations entre États et des modes de gouvernement qui diffèrent parfois énormément de la vision occidentale. Il est pourtant essentiel de comprendre leurs intentions et les leviers qu’ils s’autorisent.

C’est l’objectif des points de vue étrangers proposés ici. Issus d’échanges directs avec des think tanks des pays concernés ainsi que de l’exploitation de documents officiels ou de publications privées, ils entendent contribuer à cette compréhension. Ils montrent que les pays remettant en cause l’équilibre de la CNUDM et ceux qui souhaitent faire évoluer l’ordre international établi par l’Occident sont bien souvent les mêmes.

3.1. Grandes puissances mondiales

3.1.1. Les États-Unis

3.1.1.1. *Situation géographique du pays*

Thalassocratie de référence, les États-Unis disposent d’un large accès aux océans Atlantique et Pacifique. Leurs nombreuses possessions dans l’océan Pacifique en font le premier pays pour la superficie de sa ZEE. Les États-Unis sont par ailleurs un pays arctique grâce à l’Alaska. La position stratégique de cet État et des îles Aléoutiennes qui en font partie lui permet de contrôler les accès à la mer de Béring.

3.1.1.2. *Attitude générale vis-à-vis du droit international de la mer*

Les États-Unis ont une position bien particulière vis-à-vis du droit international. Chantres de la liberté de naviguer, promoteurs de la CNUDM lors des longues négociations ayant permis de l’élaborer, ils ne l’ont jamais ratifiée. Ils y font pourtant paradoxalement souvent référence, considérant qu’elle reflète d’une manière générale le droit coutumier. Ils sont en revanche en désaccord avec les règles d’exploitation des ressources des fonds marins en haute mer, considérées comme patrimoine commun de l’humanité et gérés par l’AIFM.

Les États-Unis ont mis en place dès 1979, trois ans avant la signature de la CNUDM, le programme *Freedom Of Navigation* (FON). Composé d’un volet diplomatique et d’un volet militaire, ce programme vise à contrer les pays ne respectant pas, à leurs yeux, l’ordre international fondé sur le droit. La liberté de survol est prise en compte au même titre que celle de naviguer. Le volet militaire consiste à exercer les droits des États-Unis en attirant l’attention sur les pays dont les revendications sont considérées comme excessives. Le programme FON n’est pas dirigé spécifiquement contre les pays compétiteurs des États-Unis. Si Cuba, l’Iran ou la Chine figurent dans la liste des pays concernés, cette dernière à de multiples titres, l’Italie et le Japon sont également épinglés pour des lignes de base dessinées non conformément au droit international. Ainsi parmi 155 pays dont les revendications sont surveillées, 37 revendications excessives émanant de 26 pays ont été « challengées » entre octobre 2020 et septembre 2021.

Au-delà du programme FON, la liberté de naviguer est un des enjeux de la compétition sino-américaine et de la stratégie d’un Indopacifique libre et ouvert, raison d’être de l’alliance QUAD que les États-Unis ont créée avec l’Inde, le Japon et l’Australie. Les quelques principes régulièrement mis en avant n’ont pas évolué lors du changement de l’administration américaine début 2021 : le respect de la souveraineté et de l’indépendance de chaque nation, la liberté pour les nations souhaitant transiter par les eaux et l’espace aérien internationaux, le règlement pacifique des différends sans coercition, le commerce libre, équitable et réciproque dans le respect des normes internationales. Bien sûr la réaffirmation de ces règles vise principalement la Chine et notamment ses revendications et comportements en mer de Chine méridionale. Mais les États-Unis redoutent également une expansion chinoise vers le Pacifique occidental. Une réponse à la territorialisation rampante de la Chine est une recherche de coopération plus large avec les pays d’Asie du Sud et du Sud-Est, et avec les îles du

Pacifique. Cette coopération peut prendre plusieurs formes : des programmes d'équipement naval, un partage des données de surveillance maritime, un renforcement de la sécurité maritime et la sauvegarde de la pêche dans les îles du Pacifique.

3.1.2. La Chine

3.1.2.1. Situation géographique du pays

Pays de culture continentale, la Chine est ceinturée par plusieurs ensembles d'îles qui contraignent son accès aux espaces océaniques. Au sud, la mer de Chine méridionale est cernée par les pays de l'ASEAN. L'accès à l'océan Indien est limité par les détroits encombrés ou dangereux de Malacca, de la Sonde et de Lombok. Au nord-est, la mer de Chine orientale est fermée par Taïwan et les îles japonaises des Ryūkyū qui donnent accès à l'océan Pacifique.

3.1.2.2. Attitude générale vis-à-vis du droit international de la mer

Plusieurs raisons poussent la Chine à défendre le principe de la souveraineté des États côtiers face à la liberté des mers. Cette souveraineté, idéologique, est de nature à freiner les déplacements du compétiteur américain et au contraire doit permettre à la Chine de contrôler ses accès à la haute mer à partir de la mer de Chine. La maximalisation de sa ZEE lui permet de plus de bénéficier des ressources de la mer qui contribuent à l'alimentation d'une nombreuse population et à l'économie nationale.

Considérant les conventions de Genève sur le droit de la mer adoptées en 1958 comme un produit des grandes puissances au détriment des pays issus de la décolonisation, la Chine a soutenu l'élaboration de la CNUDM en défendant en particulier la largeur de la mer territoriale à 12 milles marins mais aussi la pleine souveraineté de l'État côtier dans sa ZEE. La Chine a donc ratifié la CNUDM en émettant des réserves sur certains articles et en la critiquant, mais surtout parce qu'elle constituait à ses yeux un progrès par rapport à l'ancien droit international. Elle a une interprétation toute particulière de la Convention et a montré à plusieurs occasions qu'elle n'adhère pas aux principes de règlement des différends. Sa législation nationale⁴³ s'oppose à certaines clauses de la CNUDM.

Ainsi si la Chine ne perturbe pas la navigation commerciale, pour les raisons précisées plus bas, elle conteste la vision occidentale du droit de la mer selon trois axes reposant sur une appréciation relativement ancienne des principes de ce droit.

Le premier axe est l'interprétation restrictive de la liberté d'action des navires et aéronefs militaires. Ceci n'est pas une attitude nouvelle car comme cela a été mentionné plus haut, dès les négociations sur la CNUDM, la Chine s'était montrée très active face aux efforts soviétiques et américains pour garantir la liberté de navigation des navires militaires. Ainsi aujourd'hui, elle met en cause le droit de passage inoffensif en exigeant pour les navires de guerre une autorisation préalable pour naviguer dans ses eaux territoriales. Elle restreint de plus la liberté de survol dans sa zone de défense et d'identification aérienne (*Air Defense Identification Zone : ADIZ*).

Le deuxième axe est celui de la délimitation de ses frontières maritimes, avec quatre catégories de revendications : la souveraineté sur plus d'une centaine d'éléments submergés à marée haute et situés au-delà des limites légales de la mer territoriale de tout État, donc non susceptibles de générer des droits, même si la Chine a bâti des infrastructures sur certains d'entre eux ; l'utilisation de lignes de base droites sur des ensembles d'îles revendiquées (Prata / Dongsha Qundao, Paracels / Xisha Qundao, Macclesfield Bank / Zhongsha Qundao et Spratleys / Nansha Qundao), couvrant chacun un vaste espace océanique, alors que le droit ne permet pas d'enfermer des groupes d'îles dans des lignes de base droites⁴⁴ ; des zones maritimes (mer intérieure, mer territoriale, ZEE et plateau continental) basées sur le traitement de chaque groupe d'îles comme un tout alors que l'étendue des zones

⁴³ Une loi de 1992 portant sur la mer territoriale et la zone contiguë, et une loi de 1996 portant sur la ZEE.

⁴⁴ Sauf dans le cas d'un État archipélagique qui doit être indépendant, entièrement constitué d'îles et à condition de respecter un rapport entre la surface terrestre des îles constituant cet État et la surface des espaces maritimes enclos dans les lignes de base archipélagiques. C'est le cas par exemple de l'Indonésie et des Philippines.

maritimes doit être mesurée normalement à partir de la laisse de basse mer le long de la côte ; enfin dans ces zones maritimes de nombreuses revendications s'appuyant sur des droits historiques sans fondement juridique et affirmés sans précision quant à la nature et l'étendue de ces droits. L'ambiguïté est renforcée par l'inclusion dans les zones revendiquées de récifs coralliens submergés (Macclesfield Bank) qui ne peuvent pas générer de mer territoriale ni de ZEE. La combinaison de ces éléments conduit à une quasi-privatisation de la mer de Chine méridionale au détriment des autres pays riverains. Les revendications sont connues globalement sous l'appellation de « ligne en neuf traits ».

Enfin le troisième axe est plus diffus : c'est un encouragement des flottes de pêche chinoises à étendre leurs zones d'activité sans se préoccuper de la souveraineté de pays qui n'ont bien souvent pas les moyens de contrôler leur ZEE, ou par l'obtention de droits de pêche contre des investissements dans les pays concernés.

Dans une étude récente, Chatham House a demandé à des responsables de sept pays de la région, s'ils pensaient que la CNUDM serait toujours d'actualité en 2024. Seuls les acteurs chinois ont répondu non, estimant qu'elle serait réécrite ou ignorée.

3.1.2.3. Enjeux particuliers

LE COMMERCE INTERNATIONAL

Les exportations et l'approvisionnement en énergie de la Chine dépendent fondamentalement de la liberté de navigation. Ainsi les navires de sa flotte commerciale ont besoin de transiter essentiellement par le détroit de Malacca, puis par Ormuz ou à travers la mer Rouge et la Méditerranée, en franchissant les trois points de passage de Bab-el-Mandeb, de Suez et de Gibraltar. La sécurisation de ces nouvelles routes de la soie justifie le développement d'une présence chinoise dans de nombreux ports, jusqu'en Europe. La Chine est présente en permanence dans l'océan Indien depuis 2008, date à laquelle elle avait lancé une opération antipiraterie. Elle dispose d'une base militaire à Djibouti.

LA SECURITE DU TERRITOIRE

Si certaines revendications chinoises sont motivées par les perspectives d'exploitation des ressources du sous-sol marin, la sécurité à partir de la mer de Chine méridionale est bien une priorité du gouvernement chinois. Contrôler cet espace et ses accès contribue de manière essentielle à ses yeux à la sécurité du territoire. En effet si l'accès à la haute mer est compliqué pour la flotte commerciale, il l'est également pour la marine de l'armée populaire. Ses navires, dont les SNLE, doivent franchir au moins deux détroits⁴⁵, sur plusieurs trajets possibles, pour accéder à l'océan Indien ou au Pacifique. Trois seulement de ces détroits sont suffisamment profonds pour que des sous-marins les franchissent en plongée. Les contrôler conditionne donc la liberté d'action des forces navales chinoises.

3.1.3. La Fédération de Russie

Avec des contraintes géographiques différentes de celles de la Chine, la Fédération de Russie défend elle aussi une large souveraineté, en veillant à donner l'impression de respecter le droit de la mer. Cette position doit contribuer à ses yeux à la sécurité nationale face à de potentielles menaces issues de la mer. Le droit de la mer lui garantit par ailleurs un accès aux espaces océaniques, accès contraint par de nombreux détroits internationaux.

3.1.3.1. Situation géographique du pays

La fédération de Russie dispose de nombreuses frontières maritimes mais segmentées et éloignées des principales routes maritimes. Au nord, le développement potentiel de routes maritimes dans l'océan Arctique ne pourra jamais concurrencer les routes actuelles du Pacifique⁴⁶ ; à l'ouest, l'accès au Pacifique n'est possible qu'à partir de la mer d'Okhotsk via les détroits des îles Kouriles, dont une

⁴⁵ Voir la carte n° 7.

⁴⁶ La Russie s'est fixée pour objectif de développer le trafic à hauteur de 80 millions de tonnes en 2025, contre 33 en 2020. Ce chiffre doit être comparé au trafic des routes du sud reliant l'Europe à l'Asie : 1,2 milliard de tonnes en 2020.

partie est revendiquée par le Japon, ou à partir de la mer du Japon fermée par des détroits ; l'accès à la Méditerranée à partir de la mer Noire, et au-delà à l'océan Indien et à l'Atlantique, est contraint par les détroits turcs puis à l'est par le canal de Suez et le détroit de Bab-el-Mandeb, et à l'ouest par le détroit de Gibraltar. Enfin au nord-ouest, la petite frontière maritime sur le golfe de Finlande et celle de l'enclave de Kaliningrad ouvrent sur la Baltique dont la sortie est elle aussi contrainte, par le canal de Kiel ou les détroits danois. Seul le port de Mourmansk, libre de glaces toute l'année, offre un accès un peu plus ouvert à l'Atlantique mais toujours loin des principales routes maritimes.

3.1.3.2. Attitude vis-à-vis du droit international de la mer

D'une manière générale, la fédération de Russie reconnaît le droit international de la mer. L'URSS fut un des États ayant soutenu la CNUDM, qu'elle a ratifiée en 1997, défendant de longue date la liberté de naviguer en haute mer et la liberté de passage dans les détroits, dont elle est dépendante. Son argumentation lors du traitement des conflits peut être contestée mais fait toujours référence à ce droit. Les principaux objectifs de la politique maritime russe sont la sécurisation de l'accès au territoire national et le libre accès aux espaces océaniques, en particulier à l'océan Indien à partir de la mer Noire. Le respect des normes et du droit international figure explicitement dans la stratégie maritime « *dans l'exercice des activités maritimes et de la sauvegarde des intérêts de la Russie* ». La limite des eaux territoriales a été fixée à 12 milles marins dès 1909. Hormis le cas particulier de l'Arctique présenté plus bas, les frontières maritimes contestées de la Russie résultent de conflits territoriaux (îles Kouriles, Crimée, et récemment Ukraine).

Les responsables russes ont fréquemment rappelé leur attachement à la convention de Montreux régissant les détroits turcs, symbole d'une politique de régionalisation du contrôle de l'accès aux mers fermées. Certes cette convention contraint la Russie. Mais elle la protège également en limitant strictement le tonnage des navires de guerre de pays non riverains présents en mer Noire, ainsi que la durée de cette présence. La sécurité en mer Noire est d'une certaine manière cogérée par la Russie et la Turquie, dont les intérêts convergent. La fédération de Russie n'a pas remis en cause la décision turque de fermeture des détroits aux navires de guerre, en application de la convention de Montreux, après l'invasion de l'Ukraine en février 2022. Cette politique de régionalisation, issue de préoccupations sécuritaires, se manifeste également par des vellétés de contrôle du développement de la navigation internationale dans l'Arctique.

Pays dont l'économie repose largement sur l'exploitation des ressources naturelles, la Russie entend en bénéficier en mer le plus largement possible et s'appuie sur les processus de la CNUDM pour y parvenir. Ses larges revendications d'extension du plateau continental en Arctique sont cependant contestées par plusieurs pays, sans pour autant créer à ce stade de fortes tensions. Mais la Russie a montré à plusieurs reprises et notamment en Ukraine qu'elle est prête à sortir du droit si elle n'arrive pas, à travers lui, à obtenir satisfaction.

La Russie a obtenu auprès de l'AIFM plusieurs permis d'exploration des grands fonds dans la Zone. Elle respecte donc formellement la notion de patrimoine commun de l'humanité applicable aux ressources de la haute mer. Mais sa conception sur ce point est sans doute plus proche de celle des États-Unis et d'une exploitation libre de ces ressources.

FAITS MARQUANTS

La Russie a plusieurs fois cherché à faire respecter ses droits par l'usage de la force. En 2013, le navire *Arctic Sunrise* de Greenpeace a été arraisonné dans l'Arctique pour s'être opposé à des opérations d'exploration pétrolière, et son équipage emprisonné. En 2018, elle a confisqué trois navires de guerre ukrainiens ne voulant pas se conformer aux règles de contrôle du détroit de Kertch, et emprisonné les équipages. Dans ces deux cas de nature juridique très différente, la Russie a finalement accepté les décisions de justice lui ordonnant de relâcher les équipages, même si elle avait en amont refusé de reconnaître la légitimité du tribunal concerné.

POSITION SUR LES CONFLITS MARITIMES EXTERIEURS

La proximité diplomatique entre le Vietnam et la Russie peut mettre cette dernière dans une position délicate pour son appréciation du comportement de la Chine en mer de Chine méridionale. Le Vietnam est une porte d'entrée de la Russie en Asie du Sud-Est, aussi bien sur le plan économique que sécuritaire. La Russie a par ailleurs des relations de coopération dans le domaine énergétique avec les Philippines : le président Duterte a mis la Russie au cœur du jeu en lui demandant d'explorer la « mer philippine occidentale », c'est à dire une zone revendiquée par la Chine comme faisant partie de sa ZEE⁴⁷.

La Russie a pris une position plutôt favorable à la Chine après le jugement du tribunal arbitral en 2016, qui donnait raison aux Philippines face à la Chine. Mais cette prise de position peut sans doute être considérée comme un renvoi d'ascenseur face aux réactions modérées de la Chine après l'annexion de la Crimée. La Russie ne semble pas vouloir prendre parti plus avant, afin de préserver ses intérêts régionaux sans nuire à ses relations avec son grand voisin asiatique. De la même manière, la Russie s'est montrée discrète face aux actions et revendications turques en Méditerranée orientale en 2020, alors que certaines voix internes souhaitaient un soutien à la Grèce et à Chypre, considérés comme des amis traditionnels de la Russie (en tant que pays appartenant au monde orthodoxe).

Au-delà des positions officielles, le Conseil russe pour les affaires internationales, think tank émanant du pouvoir, souligne dans un article⁴⁸ que la Chine n'empêche pas la navigation commerciale et ne fait qu'assurer sa propre défense. Il présente les restrictions chinoises comme une réaction sans compromis liée à l'activité navale occidentale. La violation de la CNUDM par la Chine est reconnue mais justifiée aux yeux des auteurs par des impératifs de sécurité.

3.1.3.3. Enjeux particuliers

DETROIT DE KERTCH

Le détroit de Kertch revêt une importance particulière pour la Russie : il est un point de sortie non seulement pour le trafic issu des ports de la mer d'Azov, mais aussi pour tout un réseau de voies navigables internes. De 2003 jusqu'à l'annexion de la Crimée en 2014, la mer d'Azov était une mer intérieure dont la souveraineté était partagée entre la Russie et l'Ukraine. Depuis 2014, l'Ukraine conteste le contrôle du détroit par la Russie. La question a bien sûr pris une autre dimension après l'invasion russe déclenchée en février 2022. Mais jusqu'à cet événement, la Russie mettait en avant des droits historiques et le fait que le détroit n'étant pas le lieu d'un trafic maritime international, le droit de passage en transit n'y était pas justifié. Ce dernier argument a été affaibli par des autorisations ponctuelles données à l'Iran de faire transiter des navires à partir de la mer Caspienne, via le canal Don / Volga.

AVENIR DE L'OCEAN ARCTIQUE

La situation de l'Arctique est particulièrement complexe : elle mêle des enjeux stratégiques, économiques et environnementaux, avec trois priorités pour la Russie : le développement du passage du Nord-Est, l'accès au plateau continental et la défense du territoire.

Le réchauffement climatique ouvre en effet des perspectives d'exploitation de ressources d'hydrocarbures jugées très importantes⁴⁹, de divers minéraux dont du diamant, et de développement du trafic maritime international par le passage du Nord-Est qui longe les côtes russes et emprunte par endroits les eaux territoriales. Cette activité croissante est un espoir pour une région défavorisée mais génère des risques pour une biodiversité légitimement jugée peu résiliente et déjà fragilisée par le réchauffement. La Russie a pris des engagements visant à protéger l'environnement, en particulier contre les pollutions par les hydrocarbures. Le pays s'appuie sur une argumentation environnementale

⁴⁷ Les conséquences de l'élection récente de Ferdinand Marcos Junior sur cette coopération méritent d'être suivies.

⁴⁸ « *South China Sea: the Second Front of the US-China Confrontation* » - <https://russiancouncil.ru> – 3 juillet 2019.

⁴⁹ Estimation à 30 % des réserves non encore découvertes de gaz et de pétrole.

pour instaurer une réglementation spécifique pour la navigation. Parallèlement, les ressources sont à l'origine de revendications « gourmandes » de la Russie. Ces éléments sont précisés plus loin dans le paragraphe consacré à l'Arctique comme exemple de territorialisation.

Les enjeux sécuritaires sont tout aussi importants et l'Arctique joue un rôle important dans la stratégie de défense russe. Sa présence militaire régionale a été renforcée et modernisée depuis le début des années 2000, sur fond de résurgence des tensions avec l'Occident et de menaces supposées de la part de l'OTAN. Le passage du Nord-Est est par ailleurs un axe de transit libre de la flotte du Nord, du Pacifique vers l'Atlantique.

Ces multiples intérêts sont pris en compte dans un ambitieux plan d'infrastructures courant jusqu'en 2035, mais manifestement sous-financé dès sa création et plus encore depuis l'invasion de l'Ukraine qui impose une réorientation des ressources financières.

3.2. La zone Indopacifique

3.2.1. L'Inde

Inquiète de l'expansionnisme chinois en Indopacifique, qui l'a incitée à entreprendre un réarmement naval, l'Inde cherche à le contrer en s'appuyant sur le droit international et en nouant de nombreux partenariats. Elle souhaite cependant conserver son indépendance et oscille entre la crainte de se voir accusée d'un alignement sur l'Occident, et celle de froisser une Chine qui pourrait s'opposer à ses intérêts. Hésitante sur le point d'équilibre entre liberté et souveraineté, elle n'a pas encore élaboré sa stratégie.

3.2.1.1. Situation géographique du pays

Entre la mer d'Oman et le golfe du Bengale, l'Inde occupe une position centrale dans l'océan Indien. Elle dispose d'un large accès à la haute mer avec ses 7 500 kilomètres de côtes et le seul voisinage du Sri Lanka au sud. Elle compte 1 280 îles et îlots dont la moitié constitue les archipels des Laquedives à l'ouest et des Andaman et Nicobar à l'est⁵⁰. Les Andaman et Nicobar s'étendent au nord jusqu'à 22 milles marins des côtes du Myanmar et vers le sud jusqu'à 90 milles marins de l'extrémité ouest de l'île indonésienne de Sumatra et du détroit de Malacca. Le canal des 10 degrés ('*Ten degree channel*'), large de 76 milles marins, sépare les deux archipels et voit passer 60 000 navires par an vers ou en provenance du détroit de Malacca.

3.2.1.2. Attitude générale vis-à-vis du droit international de la mer

L'Inde a ratifié la CNUDM en 1995 et en avait appliqué certaines dispositions dès après les premières négociations en 1976, en élargissant sa mer territoriale de 6 à 12 milles marins.

Dans un communiqué de décembre 2021⁵¹, le gouvernement indien affichait explicitement son adhésion à la liberté de navigation et de survol selon les principes du droit international reflété notamment par la CNUDM. Il promet un monde libre et ouvert « non intimidé par la coercition ». L'Inde a cependant des divergences d'interprétation avec les puissances occidentales, concernant notamment les droits des navires de guerre et aéronefs militaires étrangers dans sa mer territoriale et dans sa ZEE. L'Inde exige ainsi une notification préalable à l'entrée de navires de guerre étrangers dans sa mer territoriale. En outre, lors de la ratification de la CNUDM en 1995, l'Inde a déclaré que la liberté de navigation en ZEE ne comprenait pas l'organisation d'exercices ou de manœuvres par des navires de guerre étrangers, en particulier ceux impliquant l'usage de munitions réelles qui sont soumis à une autorisation préalable du gouvernement indien.

D'autres dispositions législatives indiennes le plus souvent adoptées avant la signature de la CNUDM et non modifiées depuis sont le reflet des positions que l'Inde a soutenues sans succès pendant les

⁵⁰ Bien que représentant 0,2 % de la surface de l'Inde, les îles Andaman et Nicobar génèrent 30 % (600 000 km²) de la ZEE indienne.

⁵¹ « *Commitment towards freedom of navigation* » – gouvernement indien – 13 décembre 2021.

négociations de la convention : le fait d'appliquer l'ensemble de ses lois, quel qu'en soit le domaine, sur son plateau continental ; la conception de la zone contiguë comme zone de sécurité ; les restrictions dissuasives à l'égard de l'activité des navires câbliers dans sa ZEE qu'il s'agisse de la pose ou de la maintenance des câbles⁵² ; l'obligation pour tous les navires étrangers transportant des matières dangereuses d'informer les autorités indiennes avec un préavis de 24 heures de leur intention de pénétrer dans la ZEE indienne ; l'existence de peines de prison pour les infractions de pêche à l'égard des marins étrangers alors que la CNUDM l'exclut (article 73).

Malgré ces divergences, l'Inde ne recherche pas la domination maritime. Elle préfère rechercher une gouvernance accrue fondée sur des partenariats, pour une prospérité mutuelle dont elle bénéficierait dans un Indopacifique libre et ouvert.

POSITION SUR LES CAS DE TERRITORIALISATION EXTERIEURS

L'Inde est membre de l'alliance QUAD, aux côtés des États-Unis, du Japon et de l'Australie. Cette alliance visant à contrer la poussée chinoise dans la région Indopacifique. Elle développe également des coopérations avec des partenaires régionaux ou non pour des missions de sécurité maritime. Cependant, elle ne semble pas devoir remettre en cause sa politique de non-intervention en Asie du Sud-Est. Non impliquée directement par les revendications chinoises en mer de Chine méridionale, elle tient à préserver le « consensus de Wuhan » qui veut que la Chine et l'Inde respectent leurs sphères mutuelles d'influence. En effet, elle n'est pas à l'abri d'une menace chinoise sur ses flux commerciaux et n'oublie pas la pression chinoise à sa frontière terrestre du Cachemire. Elle préfère jouer, à la mesure de ses moyens, la carte du renforcement des capacités des pays d'Asie du Sud-Est, en prenant garde à ne pas froisser la Chine. Elle est pourtant viscéralement opposée aux méthodes chinoises de coercition mais n'émet aucune déclaration publique sur le sujet. Sur le fond, les réserves signalées plus haut sur l'interprétation du droit de la mer la rapprochent finalement de certaines positions chinoises, mais en aucun cas des méthodes adoptées par la Chine. Cette position de relatif équilibre traduit le besoin pour l'Inde, selon la National Maritime Foundation⁵³, de ne pas faire penser qu'elle a adopté les approches des anciennes puissances coloniales mais d'afficher sa propre adhésion non équivoque au droit international de la mer, d'une manière « *soucieuse des règles de courtoisie* ».

Dans le Pacifique, l'Inde voit d'un mauvais œil les investissements chinois dans les petites îles. Même dans une vision positive où les conséquences de cette stratégie seraient l'autonomisation financière, l'Inde considère que cela changerait défavorablement l'équilibre stratégique des îles du Pacifique en y réduisant la présence occidentale. Le président Modi a par ailleurs affiché souhaiter des escales indiennes dans les îles du Pacifique, là où les navires indiens pourraient apporter un soutien par exemple sanitaire.

3.2.1.3. Enjeux particuliers

LA MER SOURCE POTENTIELLE DE RICHESSES ET D'UNE ECONOMIE DE SUBSISTANCE

Dans un pays où beaucoup cherchent à survivre, la stratégie maritime de l'Inde est très extensive : au-delà des domaines habituels, cette stratégie s'intéresse aussi bien à la santé des océans qu'à tout ce qui a trait aux catastrophes humanitaires dont celles déjà réelles dues au réchauffement climatique. L'océan est considéré comme une source d'emplois – et par là même de capacité à subvenir aux besoins d'une partie de la population – à développer de manière durable, en particulier par une gestion responsable des ressources. L'économie bleue est tournée vers la pêche et l'aquaculture, le tourisme et les constructions navales, dont la déconstruction. Les énergies marines renouvelables (EMR), les ressources minérales des grands fonds et la biologie marine ne sont que des perspectives, certes identifiées, mais peu accessibles compte tenu du niveau de maîtrise technologique du pays. L'Inde

⁵² Ces restrictions ont eu pour effet d'écartier les opérateurs de câbles sous-marins du pays et de priver ce dernier du traditionnel développement d'activités économiques à proximité des points d'atterrissage.

⁵³ National Maritime Foundation (New Delhi) - « *International Straits of Relevance to India* » – 20 mars 2022.

est en particulier en retard dans les technologies d'exploration des grands fonds et d'exploitation des ressources énergétiques de l'océan.

LE CARACTERE STRATEGIQUE DE L'ARCHIPEL DES ANDAMAN ET NICOBAR

Le caractère stratégique de ces îles, situées au débouché ouest du détroit de Malacca, porte d'entrée dans l'océan Indien occidental, a conduit l'Inde à y accroître sa présence militaire à partir de 2019. Elle a alors décidé d'y construire une piste d'aviation d'une longueur de 3000 mètres permettant d'accueillir des avions de patrouille maritime P-8I Poséidon et des avions de combat (base aéronavale de Shibpur au nord des Andaman). L'Inde dépend en effet des principaux détroits de la zone Indopacifique pour son commerce dont 95 % est réalisé par la mer, et pour son approvisionnement en énergie.

3.2.2. Le Japon

3.2.2.1. Situation géographique du pays

L'archipel japonais est la porte d'entrée de l'Asie à partir du Pacifique nord. Il dispose donc d'un accès sans contrainte à la haute mer de l'océan Pacifique et en contrôle par là même l'accès à partir de la mer du Japon et de la mer de Chine orientale. A contrario, le Japon n'a pas facilement accès à l'océan Indien dont dépendent ses importations d'énergie et plus généralement son économie. Concurrent stratégique de la Chine, il se trouve dans la position de pouvoir gêner son expansion vers l'est tout en craignant de se voir restreindre l'accès à l'ouest.

3.2.2.2. Attitude générale vis-à-vis du droit international de la mer

Le Japon est impliqué dans trois disputes territoriales dont les justifications sont en réalité maritimes : au nord, il revendique les îles russes des Kouriles, essentielles aux yeux de la Russie pour contrôler l'accès à l'océan Pacifique à partir de la mer d'Okhotsk. Il espère résoudre cette dispute par la négociation mais sa prise de position dans le conflit ukrainien a entraîné une rupture des discussions avec la Russie. A l'extrémité sud-ouest des îles Ryūkyū (Okinawa), les îles Senkaku lui sont disputées par la Chine et par Taïwan, manifestement en raison de la présence supposée d'hydrocarbures dans le sous-sol de la ZEE. Pour la Chine, la possession de ces îles et de Taïwan garantit un accès libre à l'océan Pacifique. Plus largement, dans cette zone, le Japon craint les conséquences d'une éventuelle invasion chinoise de Taïwan : une telle opération déborderait à ses yeux vers Okinawa, et bien sûr remettrait en cause le statu quo du détroit de Taïwan et donc la sécurité d'un lieu de transit essentiel.

Enfin les rochers Liancourt (ou îles Takeshima, appelées Dokdo en Corée) dans la mer du Japon sont occupées par la Corée mais revendiqués par le Japon. Le ressentiment issu de la colonisation japonaise de la Corée n'est pas la seule raison qui empêche de trouver une solution négociée : en effet, là encore, le sous-sol présente un fort potentiel et les ressources halieutiques sont importantes. Cette troisième dispute est significative de l'attachement du Japon au droit international : à trois reprises, il a proposé sans succès à la Corée un arbitrage par la cour internationale de justice.

Le Japon est par ailleurs membre de l'alliance QUAD aux côtés de États-Unis et défend donc un océan Indien libre et ouvert. Il s'implique plus qu'avant dans cette zone : envoi de navires de guerre depuis 2001 pour sécuriser les lignes de communication maritimes, exercices conjoints annuels avec l'Inde depuis 2017, don de patrouilleurs au Sri Lanka, financement d'infrastructures dans les pays côtiers. L'ensemble de ces mesures est très directement dirigé contre l'expansionnisme chinois, dont le Japon craint les conséquences directes à la fois pour son économie et pour l'intégrité de son territoire. Le Japon prend donc des mesures de prévention et de dissuasion, tout en contribuant à une plus grande autonomie des pays en première ligne des revendications chinoises en mer de Chine méridionale. Mais il ne prend pas position directement contre l'interprétation du droit international de la mer par la Chine : le livre blanc japonais sur la défense de 2021⁵⁴ met en cause les méthodes

⁵⁴ Le Japon publie chaque année un livre blanc sur la défense.

chinoises sur de nombreuses mers et l'insécurité qu'elles génèrent, mais seules les îles Senkaku, qui concernent directement le Japon, sont citées.

3.2.3. L'ASEAN

3.2.3.1. *Situation géographique des pays constituant l'ASEAN*

A l'exception du Myanmar et du Laos, les pays de l'ASEAN délimitent la mer de Chine méridionale à l'est et au sud. Ils se trouvent donc en première ligne des revendications chinoises. L'Indonésie, mais aussi Singapour et la Malaisie pour ce qui concerne Malacca, contrôlent les détroits permettant d'accéder à l'océan Indien.

3.2.3.2. *Attitude générale vis-à-vis du droit international de la mer*

Face aux revendications chinoises et à l'agressivité des garde-côtes et milices maritimes chinoises dans les espaces disputés, les pays de l'ASEAN sont principalement préoccupés par la défense de leurs intérêts économiques : la pêche et l'exploitation des hydrocarbures du sous-sol marin. Comme la plupart des pays littoraux de taille modeste, les principes de délimitations maritimes de la CNUDM leur sont favorables dès lors que les frontières terrestres sont admises. Or certains pays de l'ASEAN s'opposent non seulement à la Chine mais également entre eux, en particulier sur la souveraineté de l'archipel des Spratleys. Pour cette raison mais aussi parce que la Chine veille à entretenir une certaine désunion⁵⁵, les pays de l'ASEAN, malgré des compréhensions similaires du droit, ne sont pas unis pour défendre leurs intérêts. L'économie prime sur la solidarité régionale ou des engagements au sein d'alliances. La Malaisie et l'Indonésie craignent une course aux armements quand le Vietnam, les Philippines et Singapour sont plus ouverts aux initiatives américaines et par exemple à l'AUKUS.

Dans ce panorama, les Philippines ont tenté seules de faire arbitrer leurs différends maritimes avec la Chine par un tribunal arbitral. Ce dernier leur a donné raison mais son jugement n'est pas reconnu par la Chine.

3.2.3.3. *Enjeu particulier : la sécurité maritime dans le détroit de Malacca*

Le détroit de Malacca est le plus fréquenté du monde. Si le droit de passage en transit n'est pas contesté par les États riverains (Indonésie, Malaisie et Singapour), la sécurité est une préoccupation majeure qui justifie des mesures de régulation du trafic dans le détroit. Il est également une zone de brigandage maritime contre lequel doivent lutter ces États. Parfois critiqués pour l'insuffisance de leurs engagements, il aura fallu l'aiguillon de propositions d'investissements étrangers, en particulier du Japon, pour qu'ils décident de mesures adaptées tout en refusant les propositions faites. Pour autant, l'engorgement du détroit reste une difficulté.

3.2.4. La Corée du Sud

3.2.4.1. *Situation géographique du pays*

La Corée du Sud est bordée par trois mers, la mer Jaune, la mer du Japon et la mer de Chine orientale, fermées à l'ouest par la côte chinoise et à l'est par la côte du Japon. Cette situation ne facilite pas son accès à la haute mer. Les enjeux maritimes sont pour elles essentiellement commerciaux même s'ils ne sont pas absents du conflit avec la Corée du Nord.

3.2.4.2. *Attitude générale vis-à-vis du droit international de la mer*

La Corée du Sud aborde le droit international de la mer sans conflictualité. Aucune de ces frontières maritimes n'est arrêtée, chacun des pays riverains des mers fermées qui la bordent interprétant les règles de la CNUDM aux mieux de ses intérêts mais aussi en fonction de facteurs historiques : équidistance, prolongation du territoire terrestre ... Le mode de règlement privilégié est la négociation et la Corée a bien conscience qu'elle ne peut pas se fâcher avec ses deux grands voisins. La Corée est

⁵⁵ En renforçant ses relations avec les pays dépendant économiquement d'elle, et au contraire en utilisant la coercition avec les pays qui s'opposent à ces intérêts.

économiquement dépendante du Japon et de la Chine et compte beaucoup sur les investissements de cette dernière.

Si les Coréens mènent des exercices militaires avec la marine américaine dans leur ZEE, exercices dénoncés par la Chine, ils estiment ne pas avoir à manœuvrer dans la ZEE chinoise : chacun s'impose de respecter la ZEE de l'autre en évitant toute activité militaire. Quelques tensions sur les zones de pêche existent cependant, ou encore des reproches de développement unilatéral de la Chine dans les zones contestées. Des tensions à propos des zones de pêche existent également avec le Japon, majoritairement liées au conflit territorial sur les rochers Liancourt (îles Dokdo/Takeshima). Elles sont difficiles à résoudre en raison de forts ressentiments historiques entre les deux pays. Ce ressentiment s'exprime aussi par la contestation de l'utilisation de la terminologie « mer du Japon », la Corée estimant que cette appellation a été entérinée par l'Organisation hydrographique internationale en 1929, date à laquelle la Corée faisait l'objet d'une occupation coloniale par le Japon. La Corée souhaite que cette appellation soit remplacée par celle de « mer de l'Est », à défaut par la double appellation « Mer de l'Est / Mer du Japon ».

Par ailleurs, sans que cela puisse être considéré comme une position officielle, il semble que la Corée ne veuille pas croire à une remise en cause future de la navigation commerciale par la Chine en cas de conflit, tout en ayant conscience des risques que la politique agressive de cette dernière fait courir pour la sécurité de la navigation, notamment en mer de Chine méridionale.

La Corée du Sud demande un préavis de trois jours aux navires de guerre ainsi qu'aux navires d'État non affectés à la navigation commerciale qui souhaitent entrer dans ses eaux territoriales⁵⁶. Cette pratique est contestée par les États-Unis par l'intermédiaire du programme FON. La Corée du Sud a en revanche maintenu la largeur de sa mer territoriale à trois milles dans la partie occidentale (*Western channel*) du détroit de Corée (dit aussi détroit de Tsushima) alors qu'elle aurait pu l'étendre jusqu'à 12 milles⁵⁷.

Entre la volonté de ne pas froisser la Chine et sa proximité avec les États-Unis, la Corée cherche une voie de coopération pour sécuriser son commerce maritime. Il semble que le partage d'informations, l'implication dans la lutte contre les trafics ou le renforcement des capacités des pays de l'Asie du Sud et du Sud-Est soient des modes d'action envisageables pour elle.

POSITION SUR LES CAS DE TERRITORIALISATION EXTERIEURS

La Corée n'a pas pris position officiellement sur les revendications de la Chine en mer de Chine méridionale. Mais elle a bien conscience de la menace qu'elles font peser sur la paix et la stabilité.

3.2.4.3. Enjeu particulier : relations avec la Corée du Nord

L'armistice de 1953 avec la Corée du Nord ne définissait pas de frontière maritime et il existe aujourd'hui une zone grise entre la *Northern Limit Line* (NLL) établie par le commandant en chef des forces armées de l'ONU, un mois après l'armistice de 1953, et les revendications nord-coréennes de 1999 qui semblent, au premier abord, plus conformes à l'esprit de la CNUDM. La NLL correspond en effet approximativement à la ligne médiane entre le littoral nord-coréen et les cinq îles sud-coréennes⁵⁸ en tenant compte de la largeur maximale de la mer territoriale admise à l'époque, c'est-à-dire 3 milles marins. Néanmoins, la présence des cinq îles sud-coréennes à moins de 12 milles marins de la côte nord-coréenne ne permettrait pas à la Corée du Nord de bénéficier dans l'ensemble de cette zone d'une mer territoriale d'une largeur de 12 milles marins. Si la Corée du Nord ne conteste pas la souveraineté sud-coréenne sur ces îles, elle a néanmoins, le 23 novembre 2010, déclenché sur l'île de Yeonpyeong des tirs d'artillerie qui ont tué quatre personnes et en ont blessé une quinzaine d'autres. Ce bombardement avait été précédé le 26 mars 2010 du torpillage de la corvette sud-

⁵⁶ A l'exception des eaux d'un détroit international lorsque celui-ci ne comprend pas de zone de haute mer.

⁵⁷ Le Japon a aussi adopté une largeur de trois milles à l'ouest des îles Kamino-Shima et Shimono-Shima dans le *Western channel* du détroit.

⁵⁸ Ces cinq îles sont: Paekryeong-do, Daechong-do, Socheong-do, Yeongpyeong-do et Woo-do.

coréenne *Cheonan* par un sous-marin nord-coréen. La corvette se situait au nord de la ligne revendiquée par la Corée du nord depuis 1999.

Depuis 2004, la Corée du Nord revendique une « *West Sea Patrol Line* » s'étendant vers le sud au-delà de la NLL ainsi que la création d'une zone de pêche commune dans la zone située entre ces deux lignes.

Elle a par ailleurs décrété une zone militaire d'une largeur de 50 milles marins dans laquelle les navires civils étrangers doivent obtenir une autorisation pour naviguer. Cette règle ne semble être dénoncée par la Corée du Sud.

3.2.5. L'Australie

3.2.5.1. *Situation géographique du pays*

L'île continent est le seul pays à disposer d'un large accès à la fois à l'océan Indien et à l'océan Pacifique. Mais les routes maritimes vers le nord, à travers les mers du sud-est asiatique, revêtent pour elle une importance particulière : en 2020, 12 de ses 15 principaux partenaires commerciaux étaient en Asie, au premier rang desquels la Chine.

3.2.5.2. *Attitude générale vis-à-vis du droit international de la mer*

Membre de l'alliance QUAD et de l'AUKUS, l'Australie défend elle aussi l'idée d'un Indopacifique libre et ouvert. Au-delà de questions relevant spécifiquement du droit international de la mer, elle est inquiète de l'agressivité de la Chine. Sa stratégie de défense, révisée en 2020, prend en compte ces tensions croissantes et les risques de méprise voire de conflit. Mais l'adaptation des forces armées australiennes est jugée trop lente par de nombreux observateurs australiens. Les délais de la modernisation de la flotte sous-marine, voire les incertitudes sur son aboutissement, générés par l'abandon du programme français au profit de SNA américains, n'en sont qu'une illustration parmi d'autres.

Parmi les menaces, la mise sous dépendance chinoise de certains États du Pacifique inquiète particulièrement l'Australie. Elle constate la politique de financement de ports et d'aéroports par des prêts chinois auprès d'États qui, à l'image du Sri Lanka, pourraient ne pas pouvoir les rembourser et se trouver alors contraints à des compensations forcées. La construction d'un port et d'une usine de pêche à Daru, en Papouasie-Nouvelle-Guinée, à environ 200 kilomètres des côtes australiennes, fait partie de cette politique chinoise d'influence. Pour la contrer, l'Australie investit également dans ces pays mais sans avoir la puissance financière de la Chine. Elle s'engage également en soutenant un projet de frontières maritimes pour aider les micro-États du Pacifique, dans le respect de la CNUDM, à délimiter leurs zones de souveraineté, à adapter si nécessaire leurs législations et à définir leurs lignes de base. L'idée sous-jacente est de faire reconnaître ces limites sur la base de coordonnées géographiques, avant que la submersion d'îlots liée au réchauffement climatique ne vienne mettre en cause leur habitabilité et donc les droits à ZEE qu'ils génèrent.

3.2.5.3. *Enjeu particulier : une dépendance forte aux câbles sous-marins*

L'Australie est très dépendante des câbles de communication sous-marins : les communications intercontinentales sont plus qu'ailleurs dominantes et il n'existe bien sûr pas d'alternative terrestre à ces câbles. Elle a mis en place des zones de protection à proximité de ses points d'atterrissage. Mais cette mesure vise essentiellement à éviter les dégradations accidentelles en limitant la nature des activités sur le trajet des câbles.

3.3. Méditerranée et Moyen-Orient

3.3.1. La Turquie

La Turquie, pour qui l'accès à la haute mer est contraint par la géographie, défend sa souveraineté sur les espaces maritimes de manière contrastée selon la façade : en s'appuyant pour la mer Noire sur la convention de Montreux qui lui permet d'en contrôler l'accès, et sur un équilibre bien compris des

relations avec la Russie ; avec agressivité en Méditerranée orientale où elle ne possède aucune terre et où elle n'hésite pourtant pas à revendiquer par la force et l'intimidation une part des ressources en hydrocarbures, sur fond de dissensions historiques avec la Grèce.

3.3.1.1. Situation géographique du pays

Historiquement puissance continentale, la Turquie ne dispose d'aucun accès aisé aux grandes routes maritimes. Au nord, elle est bordée par la mer Noire dont elle contrôle l'accès via les détroits des Dardanelles et du Bosphore. À l'ouest, son accès à la mer Égée est limité par la proximité immédiate d'îles grecques. Enfin Chypre lui fait face au sud, perturbant là encore son accès à la Méditerranée orientale.

3.3.1.2. Attitude générale vis-à-vis du droit international de la mer

La Turquie n'a pas signé la CNUDM en raison des désaccords avec la Grèce sur la délimitation des eaux territoriales. Elle avait cherché en vain à faire adopter un statut particulier pour la mer Égée lors des premières négociations en 1973, en proposant que les espaces maritimes générés par les îles soient soumis à un régime dérogoire. Seul cet enjeu a motivé son refus de signer la convention en 1982.

La doctrine du *Mavi Vatan* (Patrie bleue), élaborée selon son concepteur, l'amiral Cem Gürdeniz, pour répondre à la déclaration unilatérale de sa ZEE par Chypre, prend en compte de nouvelles préoccupations : l'intérêt pour les ressources du sous-sol méditerranéen et l'accès à la haute mer au sens commun du terme.

La Turquie considère que les délimitations maritimes doivent être établies par la voie d'accords entre États voisins. En l'absence d'accord sur les eaux territoriales, la délimitation doit être la ligne d'équidistance. L'extension du plateau continental au-delà de 200 milles marins n'a pas de sens pour elle compte tenu de sa géographie. En mer Noire, la ZEE a été délimitée, notamment avec la Russie, selon la règle d'équidistance et en accord entre les parties.

En Méditerranée, les différends de délimitations sont intimement liés à la question de la république turque de Chypre du Nord (RTCN), reconnue par les seuls Turcs et ne pouvant donc se voir reconnaître par les autres États un quelconque espace maritime. La Turquie se considère comme garante des droits des Chypriotes turcophones, qui à ses yeux ne seraient pas respectés. Elle souhaite un traitement global de ces contentieux, tout en reconnaissant que le traitement de la question chypriote est un préalable. Après les tensions nées de ses interventions musclées en 2019 et 2020, la Turquie a semblé changer d'attitude en affirmant souhaiter atteindre ses objectifs par la négociation et l'action juridique. Il convient cependant de rester prudent face à ce jeu tactique. Un membre du gouvernement turc a en effet annoncé le 20 juillet 2022 l'intention de reprendre très rapidement des explorations pétrolières en Méditerranée orientale.

Cette volonté de s'imposer en Méditerranée orientale se manifeste de manière particulière vis-à-vis de ses alliés de l'OTAN : la marine turque a en effet l'habitude de réserver à son profit des zones d'exercices sans intention réelle de les utiliser mais forçant les marines alliées à « quémander » leur libération pour pouvoir y naviguer en toute sécurité. Ceci est particulièrement sensible pour les activités sous-marines.

Ses trois objectifs principaux, tels qu'elle les exprime, sont : le respect par la Grèce des clauses du traité de paix de Paris conclu entre l'Italie et les Alliés en avril 1947, prévoyant la démilitarisation des îles du Dodécanèse ; la reconnaissance de Chypre du Nord ou a minima la reconnaissance des Chypriotes turcs comme une minorité ; la reconnaissance, par l'UE en particulier, de – prétendus – droits turcs en Méditerranée orientale.

La Turquie met en cause l'Union européenne sur la question chypriote. L'intégration de Chypre dans l'Union viole à ses yeux les accords de Nicosie (1960)⁵⁹ dont une clause interdisait à Chypre d'adhérer à une quelconque organisation internationale.

⁵⁹ Entre la Grèce, la Turquie et le Royaume-Uni.

Sur un autre plan, la Turquie considère que la convention de Montreux (1936), fixant le régime des détroits turcs, est un texte fondamental pour sa souveraineté, au même titre que le traité de Lausanne (1923) définissant ses frontières. Nonobstant la dialectique russe, elle considère l'action de la Russie en Ukraine comme une guerre, ce qui lui a permis de fermer les détroits en application de l'article 19 de la convention de Montreux. Un débat interne a eu lieu sur une potentielle évolution de ce texte mais il est désormais clos. Cependant, rejointe par la Roumanie et la Bulgarie depuis l'élargissement de l'OTAN, la Turquie constate qu'elle n'est plus le seul pays de l'alliance ayant un accès à la mer Noire. Elle semble craindre pour cette raison une pression américaine pour un assouplissement de la convention.

3.3.1.3. Enjeux particuliers

LA LARGEUR DE LA MER TERRITORIALE GRECQUE

Conformément à la CNUDM, la Grèce a élargi ses eaux territoriales en mer ionienne de 6 à 12 milles marins. La Turquie a déclaré qu'une décision similaire en mer Égée serait un casus-belli. En effet, elle conduirait en pratique à faire de la mer Égée une mer intérieure, contraignant le trafic en provenance ou à destination de la mer Noire et des côtes anatoliennes à traverser les eaux grecques pour quitter la mer Égée vers le sud.

Cette crainte se conjugue avec celles issues d'autres contentieux plus anciens, dont la militarisation d'îles grecques très proches des côtes turques, et en particulier l'île grecque – mais à la souveraineté contestée – de Kastellorizo, la plus orientale de îles du Dodécanèse, située à 4 km seulement des côtes anatoliennes.

LA ZEE EN MEDITERRANEE ORIENTALE ET L'ACCES AUX RESSOURCES GAZIERES

La Turquie s'inquiète de la reconnaissance éventuelle de la carte dite de Séville, issue de travaux universitaires, qui propose une vision proche de ce que pourrait être une vision grecque des délimitations des ZEE en Méditerranée. Elle en fait une présentation où elle perdrait elle-même plus de 100 000 km² de ZEE au profit de Chypre et de la Grèce, mais où les autres pays riverains perdraient également une partie de leur ZEE : Libye, Égypte, Israël et Liban. Elle défend l'idée d'un accord multilatéral qui tiendrait compte de la longueur des côtes turques. Frustrée par la signature de plusieurs accords de délimitation entre les autres pays et par son exclusion, dès sa création, de l'East Mediterranean Gas Forum (EMGF)⁶⁰, elle a conclu elle-même un accord contesté de délimitation avec la Libye en 2019. Cet accord crée un corridor s'étendant du sud-ouest de la Turquie au nord-est de la Libye. Il n'est reconnu ni par l'Union européenne, ni par les autres pays riverains, car il ne tient pas compte des droits des pays tiers de la zone.

L'absence de bénéfice des ressources marines méditerranéennes pour la Turquie est à ses yeux un autre casus belli. Les actions d'intimidation conduites en Méditerranée orientale en 2019 et 2020, accompagnant des opérations illégales d'exploration gazière en ZEE chypriote, sont présentées en 2022 comme un simple moyen de ramener la Grèce à la négociation. Le fait est que les deux parties ne parviennent pas à s'entendre sur un cadre dans lequel traiter leurs différends. La Turquie affiche à présent que l'usage de la force n'est pas dans son intérêt⁶¹. En effet la forme adoptée pour défendre ses revendications lui a plutôt nui en renforçant l'unité de ses opposants.

Ainsi l'Égypte semble être en passe de devenir le hub gazier de la région. La Turquie voudrait pourtant jouer ce rôle et argumente sur le bénéfice que pourrait tirer l'Europe de la construction d'un gazoduc jugé plus adapté que celui envisagé via les îles grecques et l'Italie (*Eastmed*). La Turquie tente d'ailleurs vainement de s'entendre séparément avec l'Égypte et Israël sur des délimitations maritimes qui leur feraient gagner respectivement 21 500 km² et 4 600 km² de ZEE.

⁶⁰ Créé en 2019 entre l'Égypte, la Grèce, Israël, Chypre, l'Italie, la Jordanie et l'Autorité palestinienne.

⁶¹ Ces positions sont celles d'anciens diplomates turcs avec lesquels l'institut FMES a pu échanger dans le cadre de cette étude, par l'entremise du Turkish Foreign Policy Institute.

3.3.2. L'Iran

3.3.2.1. Situation géographique du pays

L'Iran est bordé à l'ouest par le golfe Persique, et au sud par le golfe d'Oman. Au nord du pays, la mer Caspienne lui donne théoriquement accès à la mer Noire via la mer d'Azov et le réseau de voies navigables de la Russie, au bon vouloir de cette dernière. L'Iran est largement tributaire du détroit d'Ormuz par lequel passent 90 % de ses exportations et importations, même réduites en raison des sanctions internationales.

3.3.2.2. Attitude générale vis-à-vis du droit international

L'Iran a signé mais n'a pas ratifié la CNUDM en raison de son désaccord avec le passage en transit dans le détroit d'Ormuz, et du fait que les États-Unis n'ont pas eux-mêmes ratifié cette convention. La présence de marines occidentales dans le golfe Persique est à ses yeux illégitime.

Le pays est bien évidemment largement mis en cause pour les attaques régulières de navires de commerce et surtout de pétroliers dans le golfe Persique, ou pour des arraisonnements répondant à d'autres arraisonnements réalisés par des pays occidentaux afin de faire respecter les sanctions.

Ces actions relèvent d'une stratégie globale de dissuasion et de rejet du monde occidental, déclinée sur le plan maritime. Ces choix stratégiques sont fondés sur quatre principaux éléments : la très forte dépendance économique de l'Iran au détroit d'Ormuz ; le faible développement des régions du sud du pays, lieux de divers trafics ; la conscience que pour les pays arabes, la voie maritime du golfe perd de l'importance du fait de la construction de pipelines servant les ports de la mer Rouge ; enfin la pression de la coalition occidentale qui limite de fait sa capacité à agir vers le sud. De là, mais aussi de l'histoire qui lui a appris que la non-maîtrise de ses côtes pouvait avoir de graves conséquences sur la sécurité de son territoire, l'Iran a fait le choix de cette stratégie de dissuasion qui offre plusieurs facettes : une pression coercitive asymétrique pour créer des dissensions entre alliés des États-Unis et faire monter le coût de l'engagement militaire à mesure que la coercition augmente ; l'assurance de la survie du pays en intimidant les alliés régionaux des États-Unis et en dissuadant les États-Unis d'intervenir dans la région ; enfin une dissuasion indirecte visant à handicaper des politiques hostiles par une violence latente sensée influencer les choix.

L'Iran pourrait opter pour deux autres stratégies, la première pouvant être complémentaire de la stratégie de dissuasion coercitive. La stratégie de « *counter exclusion* » consisterait à accorder des facilités à des pays compétiteurs des États-Unis, la Russie et la Chine, pour contrebalancer le poids américain mais au risque d'une certaine perte de souveraineté. Alternative, la stratégie de l'escalade qui conduirait à bloquer le détroit d'Ormuz semble écartée, sauf en cas d'attaque du territoire iranien.

3.3.3. Israël

3.3.3.1. Situation géographique du pays

Pays de superficie très modeste, Israël dispose toutefois de deux façades maritimes, à l'extrémité orientale de la Méditerranée mais aussi avec le port d'Eilat au fond du golfe d'Aqaba. Il dépend économiquement des détroits méditerranéens et de la mer Rouge et compte bénéficier des ressources gazières du sous-sol méditerranéen.

3.3.3.2. Attitude générale vis-à-vis du droit international

Israël n'est pas partie à la CNUDM, qu'il n'a pas signée. Il adhère cependant aux notions de droit de passage inoffensif et de droit de passage en transit, essentiels pour son commerce extérieur réalisé à 95 % par la mer : via le canal de Suez ou le détroit de Tiran, puis par le détroit de Bab el-Mandeb vers l'Asie ; via le détroit de Gibraltar vers le continent américain et l'Europe du Nord.

Il reconnaît également en pratique les principes de délimitation des zones de souveraineté. Mais il a pu ponctuellement, dans le cadre du conflit israélo-palestinien, intervenir bien au-delà de ses eaux territoriales par exemple pour faire respecter un blocus de la bande de Gaza.

3.3.3.3. Enjeux particuliers

DELIMITATION DES ZEE ET EXPLOITATION DES RESSOURCES EN MEDITERRANEE ORIENTALE

Au-delà des préoccupations de sécurité, enjeu majeur pour le pays, la délimitation des frontières maritimes est, pour Israël, une question essentiellement économique. Le pays s'est entendu avec la Grèce, Chypre et même l'Égypte, tous membres de l'EMGF, pour délimiter sa ZEE afin de pouvoir exploiter les champs gaziers de la région, tout en excluant la Turquie. Les délimitations avec le Liban restent contestées. L'absence de traité de paix entre les deux pays, la déliquescence du Liban et la difficulté à déterminer un mode d'arbitrage alors que le Liban est partie à la CNUDM contrairement à Israël, laissent peu d'espoir qu'une solution soit trouvée à court terme⁶². Le Liban considère que les champs de Tamar et du Léviathan, ce dernier étant pourtant éloigné de la zone contestée, sont issus d'une poche issue du sous-sol de la ZEE libanaise. En juillet 2022, le Hezbollah a proféré des menaces vis-à-vis d'une exploitation par Israël de ressources qu'il considère comme libanaises.

LE TERMINAL PORTUAIRE DE BAYPORT A HAÏFA

Le terminal portuaire de Bayport à Haïfa, inauguré en septembre 2021 et financé par une compagnie étatique chinoise, a fait l'objet de nombreuses polémiques dans le pays. S'il ne soulève aujourd'hui aucune interrogation au regard du droit de la mer, il marque des dissensions intérieures face aux investissements chinois. Les défenseurs du projet soulignent sa nécessité pour Israël, car une partie du trafic maritime conteneurisé devait auparavant être transbordée dans d'autres ports de la région, compte tenu de la dimension limitée des navires pouvant être accueillis dans les ports israéliens. Les opposants mettent en avant le risque d'espionnage et de chantage économique comme la Chine peut le faire avec plusieurs pays (piège de la dette).

3.3.4. L'Égypte

3.3.4.1. Situation géographique du pays

L'Égypte dispose de deux façades maritimes, sur la mer Rouge et à l'extrémité orientale de la Méditerranée. Elle contrôle bien sûr le canal de Suez où circule environ 12 % du volume du trafic maritime mondial.

3.3.4.2. Attitude générale vis-à-vis du droit international

Responsable de la sécurité et de la liberté de navigation dans le canal de Suez, le pays peut difficilement se permettre de ne pas être exemplaire en matière de droit de la mer. La convention de Constantinople de 1888 garantit la liberté de navigation dans le canal, « *en temps de guerre comme en temps de paix, à tout navire de commerce ou de guerre, sans distinction de pavillon* ». Non signataire, l'Égypte s'est engagée à respecter cette convention en 1957, l'année suivant la nationalisation du canal. A partir de cette reconnaissance, elle a tenu son engagement sauf à l'égard des navires israéliens. Le canal a cependant été complètement fermé entre 1967 et 1973 en raison des guerres israélo-arabes et de l'occupation de la rive orientale par Israël.

L'Égypte est un des tous premiers pays à avoir ratifié la CNUDM, moins d'un an après sa signature. La CNUDM lui est très favorable car sa ZEE renferme plus de 40 % des réserves de gaz de la Méditerranée orientale, avec notamment le très gros champ de Zohr.

3.3.4.3. Enjeux particuliers

LES RESSOURCES LIEES AU CANAL

Les droits de passage dans le canal ont rapporté au pays plus de 6 milliards de dollars en 2021. L'élargissement et le dédoublement de certains secteurs ont permis de significativement diminuer

⁶² Les événements postérieurs à la rédaction de ce rapport ont démenti cette prévision, pour ce qui concerne la ZEE. Cependant, l'absence d'accord sur les frontières terrestres se prolonge sur les délimitations des eaux territoriales.

l'attente et le temps de transit. Le canal a ainsi pu bénéficier pleinement de l'augmentation du volume des échanges mondiaux, dont 12 % transitent par cette voie.

Un projet de zone franche sur les rives du canal tarde à voir le jour et pourrait renforcer encore son intérêt économique pour le pays.

L'EXPLOITATION DU GAZ NATUREL

L'Égypte est un des membres fondateurs de l'EMGF. Son intérêt est que l'exploitation du gaz se passe sans encombre. Ayant déjà trouvé des accords avec ses voisins, elle n'a pas cédé aux propositions de la Turquie de conclure un accord bilatéral par lequel elle aurait gagné plus de 11 000 km² de ZEE au détriment de la Grèce et de Chypre. Au-delà des ressources de sa ZEE, elle dispose de capacités importantes de liquéfaction et a l'ambition de devenir un hub gazier régional. Elle aurait soutenu un trajet alternatif au gazoduc Eastmed, trajet plus largement terrestre et donc moins coûteux, correspondant sans doute mieux aux ambitions égyptiennes, mais aussi destiné à écarter plus encore la Turquie. Un tel trajet pouvait froisser Chypre et donc créer des tensions au sein de l'EMGF, mais aussi réveiller l'agressivité turque.

Les intentions de l'Égypte en matière d'exportation d'hydrocarbures restent malgré tout incertaines alors que sa propre consommation en gaz a augmenté ces dernières années.

SENSIBILITE A LA MONTEE DU NIVEAU DES OCEANS

L'Égypte est particulièrement vulnérable au réchauffement climatique. Au-delà des risques de sécheresse, 22 % de sa population est menacée par la montée du niveau des océans, avec déjà des cas constatés de submersion dans le delta du Nil depuis le milieu des années 2010.

3.3.5. L'Algérie

3.3.5.1. Situation géographique du pays

L'Algérie est bordée au nord par la Méditerranée. Elle dispose de frontières maritimes avec le Maroc et la Tunisie, et en vis-à-vis avec l'Italie et l'Espagne.

3.3.5.2. Attitude générale vis-à-vis du droit international

L'Algérie a ratifié la CNUDM en 1996, deux mois après la France. Elle ne reconnaît cependant pas les procédures de règlement judiciaire des différends. En 2018, elle a défini unilatéralement sa ZEE, empiétant sur les ZEE italienne et espagnole jusqu'à la limite des mers territoriales de la Sardaigne et des Baléares. Elle vient ainsi frôler l'extrémité sud de la ZEE française. Bien que l'Algérie n'ait pas précisé les règles appliquées pour la définition de ces limites, il semble qu'elles suivent la ligne médiane entre les deux continents européen et africain, faisant ainsi abstraction du droit à ZEE généré par les îles.

3.3.5.3. Enjeux particuliers

Cette déclaration de ZEE semble avoir été motivée par l'espoir de découvrir dans le sous-sol de la Méditerranée occidentale des champs gaziers semblables à ceux de Méditerranée orientale. Grand pays producteur de gaz, l'Algérie n'a pas, jusqu'à présent, développé d'exploitation off-shore. Seules des opérations d'exploration sont conduites depuis 2018 par le groupe français Total et le groupe italien ENI.

Les tensions avec le Maroc n'ont jusqu'à présent pas pris la forme de revendications maritimes.

3.4. Continent américain

3.4.1. Le Brésil

3.4.1.1. *Situation géographique du pays*

Avec 7 500 kilomètres de côtes, le Brésil dispose d'un très large accès à l'océan Atlantique. Il possède une frontière commune avec la Guyane française, dont la partie terrestre est la plus longue frontière terrestre de la France.

3.4.1.2. *Attitude générale vis-à-vis du droit international*

Le Brésil a ratifié relativement tôt la CNUDM, en 1988, soit bien avant la plupart des grands pays qui ont choisi d'attendre son entrée en vigueur. Le pays avait pourtant donné la priorité il y a plus de 60 ans au développement de l'intérieur et en particulier de l'Amazonie. En 2004, le commandant de la marine brésilienne a pour la première fois utilisé le terme d'Amazonie bleue (*Amazônia Azul*) pour désigner les eaux sous juridiction brésilienne, par opposition à l'Amazonie verte (*Amazônia Verde*). Ce concept englobe toutes les zones de souveraineté définies dans la CNUDM, y compris les fleuves et eaux intérieures. Un des objectifs était de justifier les besoins en équipement de la marine et d'accroître son poids dans les processus de décision. Mais il s'agissait avant tout de faire prendre conscience aux Brésiliens de l'existence de cet immense espace maritime et des richesses qu'il contient. La ZEE brésilienne et l'extension du plateau continental, dont la demande a été déposée dès 2004 à la CLPC, représentent environ 5 millions de kilomètres carrés, soit 60 % du territoire terrestre brésilien et plus que l'Amazonie verte.

Malgré une « *guerre de la langouste* » avec la France au début des années 1960, le Brésil utilise aujourd'hui la CNUDM avec détermination mais sans agressivité pour maximiser ses zones de souveraineté. Les enjeux écologiques ne sont pas ignorés mais pris en compte de manière inconstante selon les orientations des gouvernements en place.

Le Brésil restreint l'exercice des libertés de la haute mer dans sa ZEE en refusant le déroulement d'exercices militaires par des marines étrangères sans autorisation préalable⁶³. Il en va de même pour les opérations de lutte contre le trafic de stupéfiants menées par des navires étrangers⁶⁴. Les États-Unis ont par ailleurs reproché au Brésil une mise en œuvre non conforme des dispositions de la CNUDM relatives à la recherche scientifique marine en ZEE.

3.4.1.3. *Enjeux particuliers*

L'EXPLOITATION DES HYDROCARBURES

La production brésilienne d'hydrocarbures est très majoritairement off-shore. Le pays n'a vraiment réussi à augmenter significativement sa production, en atteignant l'autosuffisance puis en devenant exportateur, qu'au début des années 2000.

LA SOLIDARITE AVEC LES ÉTATS D'AFRIQUE DE L'OUEST

Le Brésil a aidé l'Angola, membre comme lui de la Communauté des pays de langue portugaise (*Comunidade dos Países de Língua Portuguesa*) à établir son dossier de demande d'extension du plateau continental. Il a également développé des coopérations avec d'autres États d'Afrique de l'Ouest tels que le Nigeria et la Namibie.

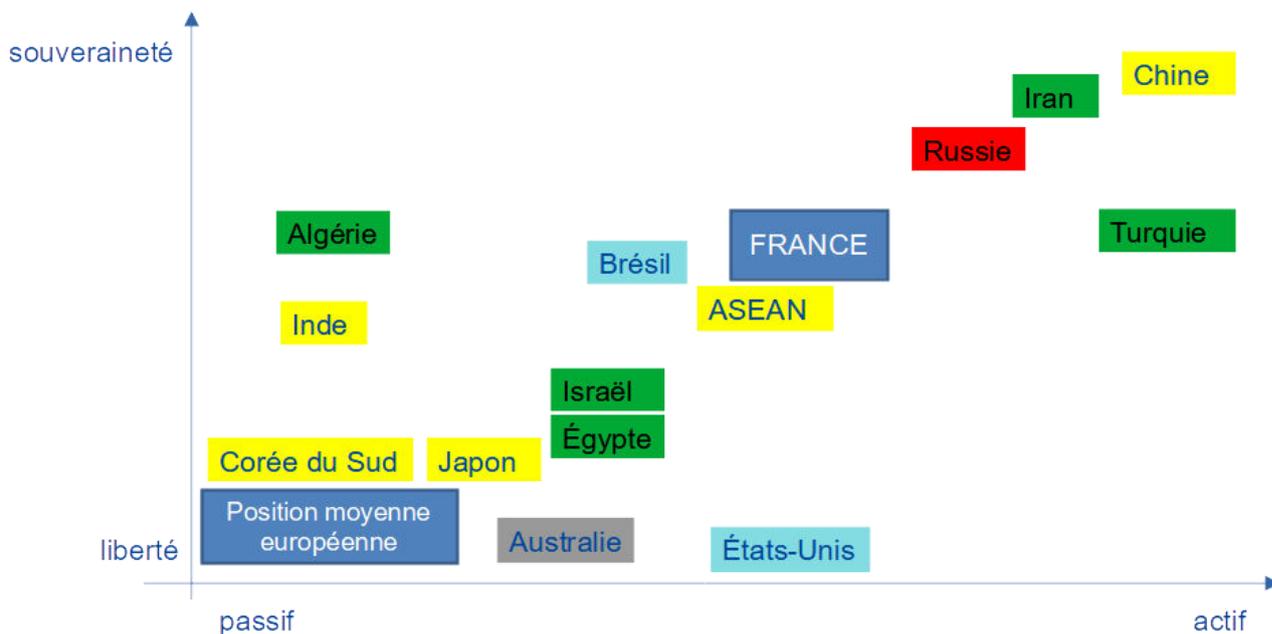
⁶³ Déclaration du représentant brésilien à la session de clôture de la Conférence des Nations unies sur le droit de la mer le 7 décembre 1982.

⁶⁴ Position exprimée à l'occasion de la signature de la Convention des Nations unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes signée à Vienne le 20 décembre 1988. Les douze États membres de la Communauté européenne ont objecté à cette déclaration brésilienne le 27 décembre 1989 estimant qu'elle était sans fondement en droit international.

3.5. Schéma de synthèse

Le schéma suivant synthétise la position et le comportement des pays considérés, entre liberté des mers et souveraineté, entre passivité et action, parfois violente. Il est notable que les pays les plus actifs sont les plus souverainistes, expliquant pourquoi, aujourd'hui, la territorialisation est un mouvement particulièrement dynamique.

La France est également représentée, avec une position médiane marquant son isolement stratégique par rapport à l'ensemble des autres pays européens. Les pays de l'ASEAN réunis en un seul bloc dans une position elle aussi médiane sont individuellement plus ou moins actifs selon qu'ils osent ou non s'opposer à la Chine.



4. Cas de territorialisation des espaces maritimes

4.1. Illustration de quelques formes élémentaires de territorialisation

4.1.1. Une tendance : la remise en cause des activités militaires dans les ZEE

La territorialisation des espaces maritimes prend souvent la forme d'une contestation des libertés de la haute mer accordées par la CNUDM aux navires de guerre (et aux aéronefs militaires) dans la ZEE d'un État étranger.

Pas moins de dix-sept États⁶⁵, dont treize dans la zone Indopacifique, ont cherché à étendre unilatéralement leurs prérogatives dans leurs ZEE en imposant des restrictions aux activités militaires étrangères. Ces restrictions peuvent prendre plusieurs formes : exigence d'autorisation ou d'information préalable de l'État côtier pour toute activité militaire, application de législations environnementales diverses destinées à protéger certaines ressources marines (par exemple : interdiction d'usage des sonars), interdiction du recueil de données sur le milieu marin dont les données hydrographiques, restrictions diverses aux activités de renseignement, de surveillance ou de reconnaissance. Il est, de ce point de vue, préoccupant qu'un État européen comme l'Irlande ait invoqué des raisons de protection de ses ressources halieutiques et de l'activité de ses pêcheurs à l'occasion d'un exercice que la marine russe avait annoncé vouloir mener dans une partie de la ZEE irlandaise début février 2022. La Russie a finalement accepté de déplacer cet exercice alors qu'elle n'y était pas tenue⁶⁶.

Alors que la CNUDM prévoit expressément des restrictions aux activités militaires conduites par des navires étrangers dans la mer territoriale, les eaux archipélagiques, les détroits internationaux et les voies de passage archipélagiques, sa Partie V, consacrée à la ZEE, ne contient aucune de ces restrictions.

La Chine apparaît comme l'État le plus engagé dans la contestation des libertés de la ZEE garanties par la CNUDM à laquelle elle est pourtant partie. Elle se distingue notamment par le harcèlement systématique des navires de guerre et des aéronefs militaires étrangers pénétrant dans sa ZEE ou l'espace aérien surjacent, allant jusqu'à provoquer des collisions mortelles⁶⁷.

Les arguments des États, dont la Chine, refusant de respecter la CNUDM, sont fondés sur l'absence d'autorisation explicite des activités militaires étrangères en ZEE qui, selon eux, aurait dû figurer dans la partie V de la Convention. Comme le résume un auteur chinois, pour la Chine et d'autres États côtiers, ce qui n'est pas explicitement autorisé est interdit, pour les États-Unis et les autres puissances maritimes, ce qui n'est pas explicitement interdit par la Convention est autorisé⁶⁸.

Plus généralement, la Chine considère que de nombreuses dispositions de la CNUDM sont ambiguës, ce qui lui permet de justifier globalement sa propre interprétation des dispositions qui ne lui conviennent pas. Cela concerne par exemple les opérations de renseignement en ZEE. La Chine considère ainsi qu'une activité qui serait illégale si elle était menée en mer territoriale ne peut devenir licite par le simple fait qu'elle se déroulerait en ZEE. Ceci ne l'empêche pourtant nullement d'adopter elle-même les comportements qu'elle reproche aux autres marines pour pratiquer des activités de

⁶⁵ Le Bangladesh, le Brésil, le Cap-Vert, la Chine, l'Inde, l'Indonésie, l'Iran, le Kenya, la Malaisie, les Maldives, Maurice, le Myanmar, la Corée du Nord, le Pakistan, le Portugal, la Thaïlande et l'Uruguay.

⁶⁶ En vertu de l'article 236 de la convention, les règles sur la protection du milieu marin ne sont pas applicables aux navires de guerre, aux navires auxiliaires et aux autres navires et aéronefs de l'État employés à des fins de service public non commerciales, sans préjudice de l'obligation pour chaque État de veiller à ce que ses navires agissent de manière compatible avec ces règles.

⁶⁷ Notamment au large de l'île d'Hainan en avril 2001 lorsqu'un chasseur chinois F-8 est entré en collision avec un avion de patrouille maritime EP-3 américain qu'il cherchait à intercepter.

⁶⁸ Ji Guoxing, The Legality of the "Impeccable Incident", *China Security* Vol. 5 N° 2, 2009.

renseignement dans les ZEE étrangères (notamment dans la ZEE australienne en 2021 et 2022)⁶⁹ ou de collecte de données scientifiques sur l'environnement marin sans autorisation dans la ZEE indienne en 2019.

L'enjeu est d'importance : si l'interprétation de la Chine devait devenir le nouveau standard, 38 % des océans, où s'exercent jusqu'à présent les libertés de la haute mer, deviendraient potentiellement inaccessibles aux navires de guerre des puissances maritimes, leur interdisant ainsi toute possibilité d'action dans les mers de Chine méridionale et orientale, en mer Jaune et en mer du Japon, zones traversées par les lignes maritimes de communication les plus importantes pour le commerce mondial. Ceci concernerait aussi la mer des Antilles, la mer du Nord, la mer Baltique et probablement une partie de la Méditerranée.

4.1.2. Le renforcement du droit des États côtiers

Les trois exemples qui suivent montrent qu'un État ou qu'un petit nombre d'États côtiers peut, surtout s'il s'agit d'afficher des objectifs liés à la protection de la biodiversité ou plus largement à celle de l'environnement marin, obtenir la formation de coalitions en capacité d'obtenir des majorités au sein de différentes enceintes internationales où se crée le droit international de la mer.

Les évolutions constatées vont généralement dans le sens d'une restriction des libertés de la haute mer. La territorialisation des espaces maritimes prend alors la forme d'une extension des pouvoirs de l'État côtier au-delà de la mer territoriale ou de la ZEE, ou celle d'une remise en cause des libertés dont les navires étrangers bénéficient dans ces espaces.

Dans deux de ces exemples, la France en endosse son rôle d'État côtier en soutenant la logique de territorialisation, montrant que sous certaines formes, cette territorialisation peut servir ses intérêts.

4.1.2.1. Les accidents à l'origine de l'évolution de la réglementation

LA CREATION DU DROIT D'INTERVENTION DE L'ÉTAT CÔTIER EN HAUTE MER

Le naufrage du *Torrey Canyon*, sous pavillon libérien, sur le récif des Seven Stones, entre le littoral de Cornouailles et les îles Scilly le 18 mars 1967, provoqua une « marée noire » dont les dégâts s'étendirent jusqu'au littoral français. Au cours des opérations de lutte contre la pollution, les autorités britanniques, confrontées à la rupture de la coque, procédèrent à son bombardement, espérant ainsi pouvoir incendier les hydrocarbures. Ceci se révéla inefficace. Cette décision n'intervint qu'au bout de dix jours d'hésitation du gouvernement britannique car le lieu de l'accident se trouvait au-delà de la mer territoriale (à l'époque d'une largeur de 3 milles marins), donc en haute mer, hors de sa compétence territoriale.

Le Royaume-Uni demanda une convocation en session extraordinaire du Conseil de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI, ancêtre de l'OMI), à Londres en mai 1967. À l'issue des travaux, le Comité juridique de l'OMCI s'était montré favorable à la reconnaissance formelle, au profit des États côtiers, de nouvelles prérogatives leur permettant d'intervenir en haute mer, au détriment du principe de liberté de la haute mer et de la loi du pavillon.

Ces travaux allaient déboucher sur la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures de 1969. Pour la première fois, cette convention permettait à l'État côtier de prendre des mesures unilatérales en haute mer pour la protection de l'environnement marin. Elle permet aux États parties de prendre les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer, éliminer les « dangers graves ou imminents » qui menacent leurs côtes de pollution.

⁶⁹ Daniel Hurst, It's unprecedented for Dutton to label a Chinese spy ship sailing outside Australia's territory 'an aggressive act', 13 May 2022, https://www.theguardian.com/australia-news/2022/may/13/its-unprecedented-for-dutton-to-label-a-chinese-spy-ship-sailing-outside-australias-territory-an-act-of-aggression?utm_term=Autofeed&CMP=soc_568&utm_medium=Social&utm_source=Twitter

Au cours des négociations de la CNUDM, la France prit le relais du Royaume-Uni en cherchant à élargir le droit d'intervention de l'État côtier.

Alors que s'ouvrait à Genève le 28 mars 1978 la septième session de la Conférence sur le droit de la mer, douze jours venaient de s'écouler depuis le naufrage de l'*Amoco Cadiz* au large de Portsall en Bretagne. À cette occasion, la France avait déploré n'avoir pas pu intervenir, n'ayant pas été informée de l'avarie survenue à bord et des difficultés rencontrées pour la conclusion d'un contrat d'assistance.

Dès le début des travaux, la délégation française avait fait part de son intention de formuler des propositions relatives au droit d'intervention de l'État côtier en haute mer notamment sur la nécessité de créer une obligation de notification à l'État côtier de l'accident de mer qui se produit. Elle obtint satisfaction et même au-delà car son action aboutit à une seconde modification au projet de texte de la convention avec la suppression de la condition d'un « *danger grave et imminent* » pour qu'un État côtier puisse intervenir.

L'action unilatérale du Royaume-Uni que fut le bombardement du *Torrey Canyon* permit ainsi d'enclencher l'élaboration d'un droit d'intervention de l'État côtier en haute mer pour la protection de l'environnement marin, action qui fut poursuivie et améliorée sous l'impulsion de la France.

L'ACCORD DE MALAGA ET LE NAUFRAGE DU PETROLIER PRESTIGE

A la suite du naufrage du pétrolier *Prestige* au large des côtes espagnoles de Galice en 2002, l'Espagne et la France, plus tard rejointes par le Portugal, annoncèrent le 26 novembre 2002 lors du sommet franco-espagnol de Malaga, leur décision d'interdire l'accès de leurs ZEE respectives « *aux pétroliers à simple coque de plus de quinze ans transportant du fuel ou du goudron, du bitume et qui ne seraient pas équipés de dispositifs qui permettent de contrôler le niveau et la pression des hydrocarbures* »⁷⁰.

L'objectif de ces mesures était de limiter le nombre de navires sous normes en transit au large des côtes françaises et espagnoles qui, ne faisant pas escale dans un port de l'UE, échappaient au contrôle au titre de l'État du port. Cette limitation à la liberté de navigation en ZEE était fondée selon les autorités espagnoles et françaises sur l'article 56 de la CNUDM qui donne juridiction à l'État côtier dans sa ZEE, pour la protection et la préservation du milieu marin. Cependant, selon l'article 58, tous les États jouissant dans la ZEE de la liberté de navigation comme en haute mer, le pouvoir de réglementation en matière de sécurité des navires relève de l'État du pavillon. La légalité de la mesure franco-espagnole était donc contestable.

La mesure fut mise en œuvre dès le 30 novembre 2002 et en six mois, 81 navires furent expulsés des ZEE espagnole et française⁷¹ entraînant notamment des protestations diplomatiques du gouvernement grec et des manifestations de désapprobation de certains gouvernements de l'UE.

Une des motivations des autorités espagnoles et françaises était dans un premier temps de faire pression sur la Commission européenne afin d'accélérer l'entrée en vigueur des mesures de sécurité maritime prévues dans le « paquet Erika III » qui prévoyait l'interdiction des pétroliers simple coque en 2015. Dans un deuxième temps, l'espoir était que l'UE puisse faire entendre sa voix à l'OMI afin d'étendre ces mesures au-delà des eaux des États membres.

Le premier objectif fut atteint quatre mois plus tard lorsque les ministres européens des transports interdirent tout transport de fioul lourd dans des pétroliers à simple coque à destination et ou départ des ports de l'UE dès juillet 2003, limitant ainsi de manière significative le nombre de ces navires le long des côtes européennes.

⁷⁰ Conférence de presse conjointe de MM. Jacques Chirac, Président de la République et José Maria Aznar, Président du Gouvernement d'Espagne, sur la coopération franco-espagnole notamment dans la lutte contre la pollution de la mer par des navires dangereux, Malaga le 26 novembre 2002, <https://www.vie-publique.fr/discours/133286-conference-de-presse-conjointe-de-mm-jacques-chirac-president-de-la-re>

⁷¹ Selon le *Lloyd's List* du 05 juin 2003, p. 1.

Afin de donner une assise juridique plus fiable aux mesures européennes, la France, la Belgique, l'Espagne, l'Irlande, le Royaume-Uni et le Portugal présentèrent, en juillet 2003 à l'OMI, une demande de reconnaissance de zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV) couvrant une vaste étendue maritime du nord des îles Shetland au sud des côtes portugaises. En décembre 2004, malgré l'opposition de certains États, l'OMI donnait son aval à cette nouvelle ZMPV dénommée « *Eaux d'Europe occidentale* » dont les mesures d'application, entrées en vigueur le 1^{er} juillet 2005, remplacèrent les mesures mises en place par l'accord de Malaga.

Qui plus est, l'Union européenne avait obtenu en décembre 2003 l'accord de l'OMI pour modifier la Convention internationale contre la pollution des navires (Marpol) pour adopter des mesures de retrait progressif des pétroliers à simple coque de plus de quinze ans d'âge, mesures entrées en vigueur en avril 2005.

4.1.2.2. *Un cas d'action unilatérale non conforme au droit international : la « guerre du turbot » en 1995*

Si la CNUDM reconnaît aux États des compétences en matière de pêche dans la ZEE, elle reste assez floue en ce qui concerne la gestion des stocks de poissons chevauchants qui se trouvent à la fois dans la ZEE et dans un secteur de la haute mer adjacent à cette zone, et la gestion des poissons grands migrateurs. Les articles 116 à 119 se limitent à poser le principe de coopération des États à la conservation et à la gestion des ressources biologiques en haute mer au travers notamment des organisations régionales de pêche (ORP).

Les mesures de conservation et de gestion prises par l'ORP compétente dans l'Atlantique du Nord-Ouest (Organisation des Pêches de l'Atlantique Nord-Ouest, OPANO)⁷² n'ont pu endiguer l'effondrement des stocks de cabillaud constaté au début des années 1990, notamment dans la zone des bancs de Terre-Neuve.

Une des limites des mesures de gestion des ORP réside dans l'effet relatif des traités. Ceci implique que les mesures de protection et de gestion prises par l'ORP ne s'appliquent qu'aux navires d'un État membre de l'organisation. Or au début des années 90, une trentaine de navires sans pavillon ou battant le pavillon d'États non-membres de l'OPANO exploitaient les stocks chevauchants dans la zone de compétence de l'organisation en haute mer mais à proximité de la zone de pêche exclusive (ZPE) canadienne d'une largeur de 200 milles⁷³.

Insatisfait des mesures de conservation et de gestion prises par l'OPANO, le gouvernement canadien a durci en 1994 sa législation en matière de pêche lui permettant de contrôler le respect des mesures de conservation et de gestion prises par l'OPANO en haute mer au-delà des limites de la ZPE canadienne jusqu'aux limites de la zone de réglementation de l'OPANO, à bord des navires de pêche sans nationalité mais aussi à bord de navires de pêche sous pavillons de complaisance expressément visés. Le dispositif juridique permet la visite et la fouille des navires, la saisie, l'arrestation de leur capitaine et l'usage de la force en cas de refus d'obtempérer. En outre, toute infraction aux règles de l'OPANO, même commise au-delà de la zone sous juridiction canadienne est soumise au droit criminel canadien comme si elle avait été commise au Canada.

De manière unilatérale et en contradiction avec l'état du droit international, le Canada a ainsi autorisé l'exercice extraterritorial de sa compétence normative et coercitive à l'égard de navires étrangers en haute mer dans un cas qui n'était pas prévu par la CNUDM.

En 1995, insatisfait de la répartition des quotas de pêche entre le Canada et la Communauté Européenne, il étend l'application de ces mesures aux navires espagnols et portugais, dans ce qui fut

⁷² En anglais : Northwest Atlantic Fisheries Organization (NAFO). Elle compte douze membres : Canada, Cuba, le Danemark (au titre des îles Féroé et du Groenland), l'Union européenne, la France (au titre de Saint-Pierre-et-Miquelon), l'Islande, le Japon, la Norvège, la Corée du Sud, la Russie, l'Ukraine et les États-Unis.

⁷³ La zone de pêche exclusive canadienne ne fut formellement transformée en ZEE qu'en 1997 à l'entrée en vigueur de l'*Oceans Act* du 18 décembre 1996. Elle couvre environ 2,9 millions de kilomètres carrés.

appelé la « *guerre du turbot* »⁷⁴. Au-delà de ce différend, le Canada voulait peser sur les futures discussions prévues quelques mois plus tard à New York à l'occasion de la dernière session de la conférence sur les stocks de poissons transfrontaliers et migrateurs. La « *guerre du turbot* » s'inscrivait dans le cadre d'une politique délibérée du Canada afin de faire adopter de nouvelles règles capables de mettre un terme à la surexploitation des ressources halieutiques de la haute mer. Dès 1989, constatant qu'il ne serait pas possible de modifier la CNUDM dont la négociation ne lui avait pas permis de faire reconnaître ses revendications en faveur d'un droit préférentiel de l'État côtier en haute mer sur les stocks chevauchants, le Canada décida de favoriser l'émergence de normes coutumières. C'est en convoquant une conférence sur la conservation et la gestion des ressources biologiques en haute mer en 1990 à Saint John à Terre-Neuve, puis en participant à des réunions d'experts convoquées par l'ONU, que le Canada réussit à rallier à sa position les experts d'autres États.

Lors du Sommet de la Terre à Rio en 1992, le Canada réussit, grâce à l'entremise des États-Unis, à obtenir un texte de compromis accepté par la Communauté économique européenne prévoyant que « *les États doivent prendre des mesures efficaces, notamment dans le cadre de la coopération bilatérale et multilatérale, [...] pour veiller à ce que la pêche hauturière soit gérée conformément aux dispositions de la CNUDM.* » Lorsque fut convoquée la conférence diplomatique pour négocier un accord sur les stocks chevauchants en juillet 1993, le Canada avait rallié une cinquantaine d'États à ses positions.

L'Accord finalement adopté par la conférence le 5 décembre 1995 autorise, dans tout secteur de la haute mer couvert par une ORP, tout État Partie membre de cette organisation à arraisonner et inspecter les navires de pêche battant le pavillon d'un autre État Partie au présent accord, que cet État soit ou non membre lui aussi de l'ORP.

La prééminence des intérêts de l'État côtier en matière de pêche en haute mer recherchée par le Canada était ainsi reconnue.

4.2. Exemples actuels de territorialisation des espaces maritimes

Les cas précédents illustrent chacun une forme particulière de la territorialisation des espaces maritimes, par le bas en essayant de créer un droit coutumier ou par le haut en imposant des pratiques par le droit. Mais la plupart des cas de territorialisation combinent ces deux modes ainsi que plusieurs aspects des différends maritimes présentés dans la typologie du paragraphe 2.2. Les 12 exemples proposés ici constituent aux yeux des rédacteurs les principaux cas actuels intéressant directement ou non la France. Ils sont présentés dans un ordre croissant des enjeux, entre l'océan Arctique où la France n'est pas présente et la mer de Chine où elle n'est pas en première ligne, jusqu'à la Méditerranée orientale et la mer Rouge qui conditionnent l'accès le plus rapide à l'océan Indien, essentiel pour le lien avec la majorité des territoires d'Outre-mer. Les trois derniers cas reflètent une territorialisation non régionalisée.

Le lecteur pourra trouver plusieurs redondances avec le paragraphe 3 présentant certains points de vue étrangers. Ces redondances correspondent à un choix délibéré facilitant la lecture indépendante de ces deux parties du rapport.

⁷⁴ Le paroxysme de la crise sera atteint lors de l'interception par la force suivie du déroutement du chalutier espagnol *Estai* en mars 1995. Des négociations tendues entre le Canada et la Communauté européenne permettront d'aboutir à un compromis mi-avril. La Communauté européenne accepte un ensemble de mesures renforçant la surveillance des navires de pêche en échange de l'abandon des poursuites contre le capitaine de l'*Estai* et une diminution du quota canadien de pêche du turbot.

4.2.1. Cas régionalisés de territorialisation

4.2.1.1. Territorialisations russe et canadienne dans l'océan Arctique

L'océan Arctique concentre presque tous les enjeux poussant à la territorialisation : une position stratégique entre les États-Unis et la Russie⁷⁵, le seul espace océanique auquel la Russie a un accès large et direct, et un réservoir de minerais et d'hydrocarbures. C'est également un espace en devenir, peu connu et aux équilibres écologiques fragiles. La fonte des glaces devrait permettre le développement des régions littorales par l'ouverture de nouvelles voies de navigation ainsi que l'exploitation des ressources marines. Mais cette nouvelle accessibilité doit être apprivoisée par les États riverains, avec un équilibre à trouver et de nombreuses questions de sécurité à régler : sécurité maritime et sécurité des États. La Russie en particulier, et le Canada dans une moindre mesure, investissent dans des infrastructures et des moyens nautiques pour assurer la sécurité maritime. Mais pour la Russie, la crainte de l'encerclement par l'OTAN s'exprime également dans cette zone et justifie, sans doute plus encore que les perspectives économiques, deux types de territorialisation des espaces maritimes : des revendications fortes sur les limites de ses espaces de souveraineté et sous juridiction, et des exigences sur la circulation des navires dans le passage du Nord-Est qui longe ses côtes.

REVENDEICATIONS SUR LES FRONTIÈRES MARITIMES

Les revendications de la Russie pour l'extension de son plateau continental sont pour le moins ambitieuses avec 1,2 millions de kilomètres carrés allant jusqu'au pôle Nord géographique, et fondées sur le fait que les dorsales Lomonosov et Mendeleïev sont des extensions du plateau eurasiatique. Ces demandes recouvrent partiellement celles d'autres pays arctiques, en particulier le Danemark : les revendications russes, révisées en 2015⁷⁶, s'étendent en effet jusqu'aux 200 milles marins limitant la ZEE du Groenland, faisant passer la zone de recouvrement des espaces russes et danois de 200 000 à 800 000 km². Les procédures de délimitation ont cependant été lancées sans conflit, dans le cadre fourni par la CNUDM. La Russie a malgré tout affiché de manière symbolique ses ambitions en plantant son drapeau en 2007 au pôle Nord, au fond de l'océan.

Plus haut dans ce rapport, les revendications de la Russie ont été jugées « gourmandes ». Sans préjuger de leur légitimité ni de la légitimité de celles des autres pays, il convient de noter que les demandes du Danemark sont également, en superficie revendiquées, très importantes.

LIMITATION DE LA LIBERTÉ DE NAVIGUER DANS LE PASSAGE DU NORD-EST

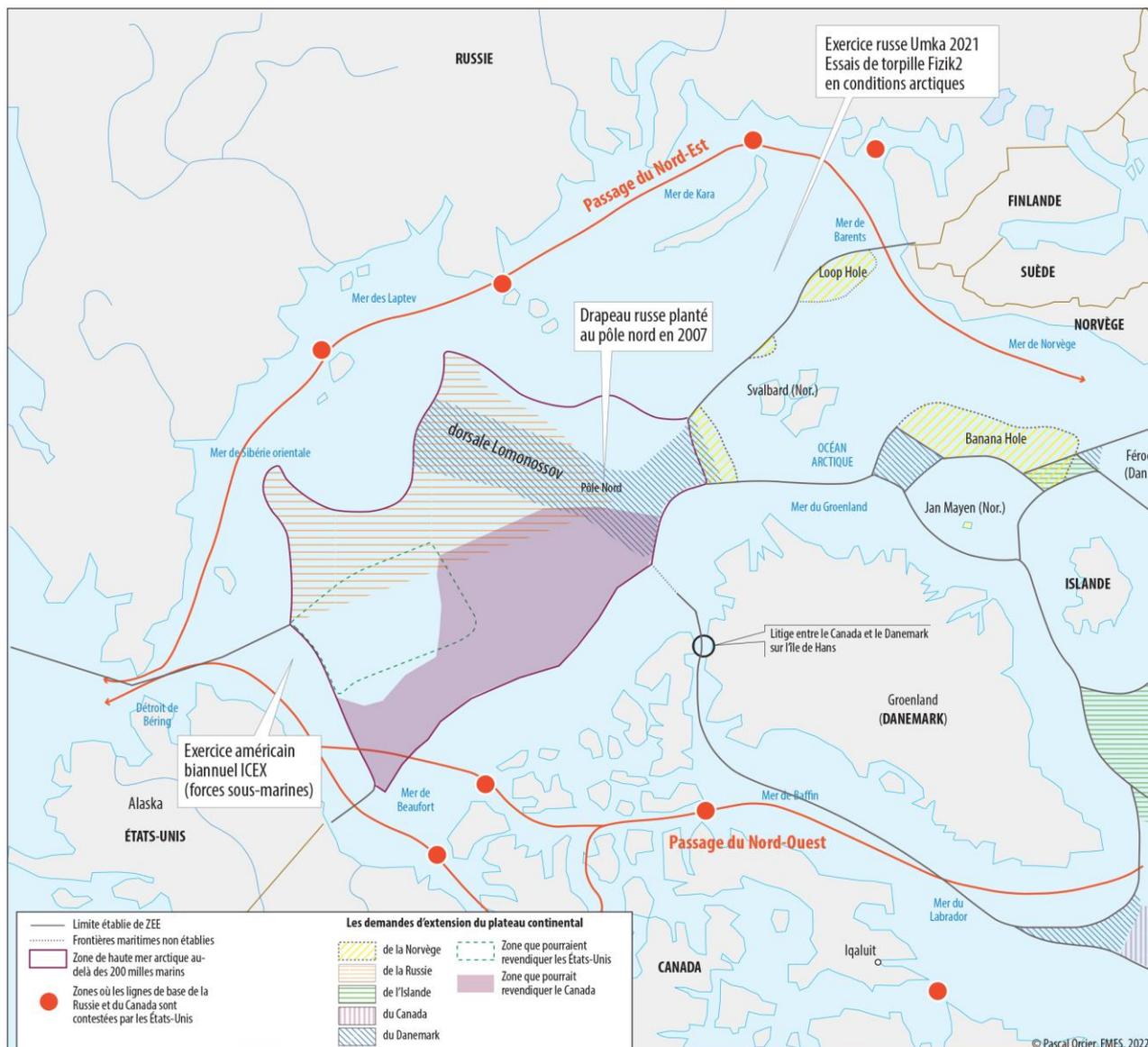
La Russie souhaite instaurer des règles particulières pour la navigation dans le passage du Nord-Est, voie maritime aujourd'hui praticable quelques mois par an. Elle s'appuie pour cela sur des arguments environnementaux et sur l'article 234 de la CNUDM qui autorise l'État riverain de zones recouvertes par les glaces à prendre des mesures de prévention sur toute sa ZEE. En pratique, ces mesures sont l'imposition d'un pilote russe dans certaines circonstances ou l'escorte par un brise-glace. Elles peuvent être considérées. Mais l'exigence spécifique d'un préavis de passage de 45 jours, créée en 2019 pour les navires de guerre étrangers, n'a plus rien à voir avec les contraintes environnementales : la Russie considère le passage du Nord-Est comme une route maritime nationale. C'est un facteur objectif de tensions.

D'autant que la Russie a déterminé ses lignes de base selon des règles contestables ayant pour effet d'allonger les portions du passage du Nord-Est dans sa mer territoriale.

A l'opposé, le passage du nord-ouest traverse la mer territoriale canadienne. Les États-Unis et l'Union européenne souhaitent que les secteurs concernés, entre les îles canadiennes, aient le statut de détroits internationaux.

⁷⁵ L'océan Arctique est notamment sur le plus court chemin balistique entre la Russie et la Chine d'une part, et les États-Unis d'autre part.

⁷⁶ La stratégie maritime russe publiée la même année affirme une volonté de coopération active avec les États arctiques pour délimiter les frontières maritimes.

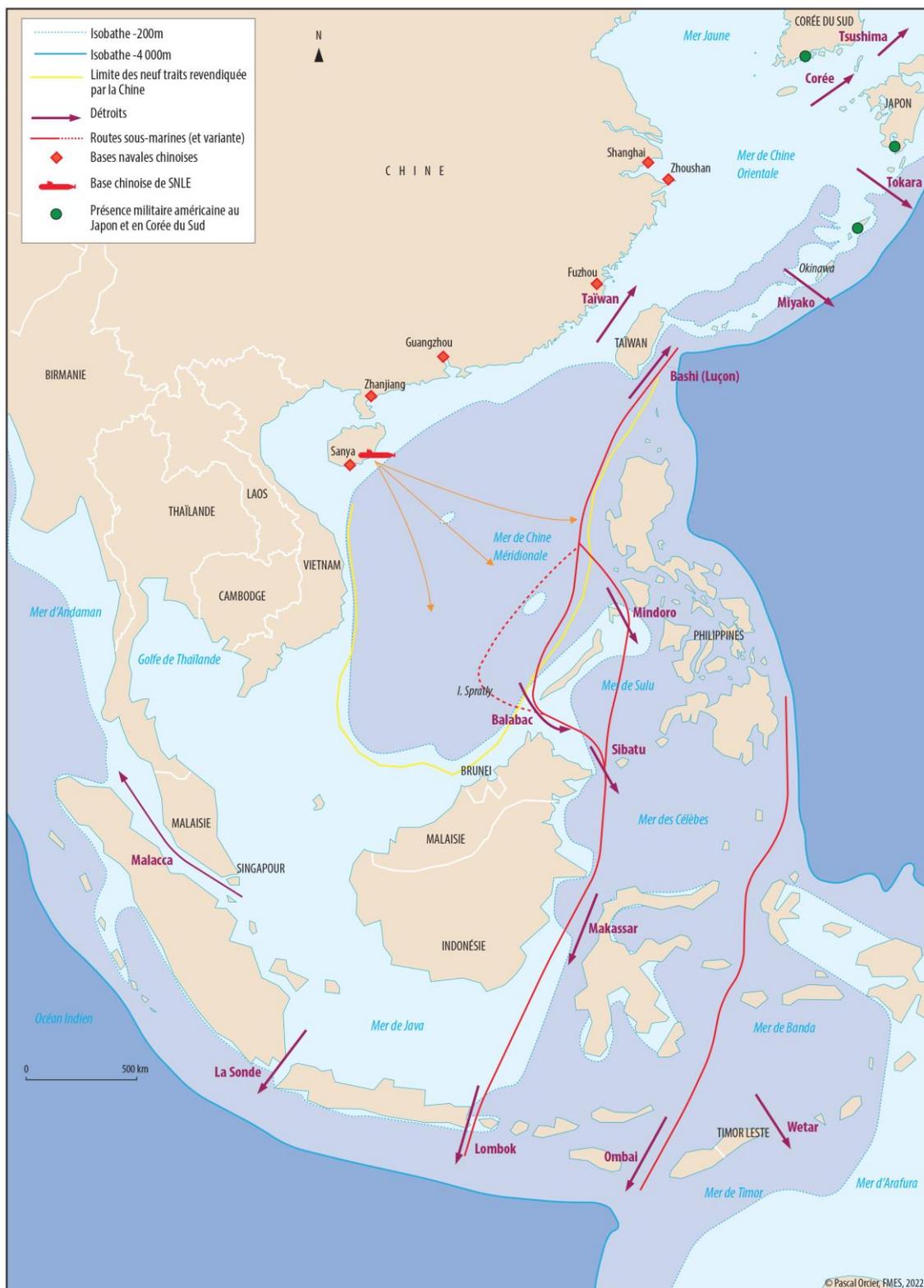


Carte 6 : territorialisation dans l'Arctique

4.2.1.2. Expansionnisme chinois dans les deux mers de Chine

La Chine a profité de la pandémie de COVID-19 pour augmenter sa pression sur les mers de Chine méridionale et orientale, pression qu'elle faisait déjà peser depuis l'arrivée au pouvoir de Xi Jinping et qui trouve ses origines plusieurs décennies plus tôt. Pour des raisons économiques ou de sécurité, la Chine cherche de manière très agressive à s'appropriier presque complètement ces deux mers.

Avant de présenter les faits, il est intéressant de noter la combinaison des modes d'actions utilisés par la Chine : diplomatie, droit, dissuasion, coercition, représailles ou au moins réactions systématiques, occupation physique et souvent mise devant le fait accompli. Face à elle, d'autres États riverains cherchent à garantir leur souveraineté et leurs intérêts économiques, et les grandes puissances maritimes défendent la liberté de naviguer dans un contexte d'affrontement géopolitique entre la Chine et les États-Unis. La question taïwanaise n'est pas traitée ici, mais on ne saurait ignorer la position de cette grande île entre les deux mers de Chine, et l'accès direct à l'océan Pacifique pour qui la contrôle.



Carte 7 : l'accès de la Chine à la haute mer

DES REVENDICATIONS ANCIENNES

Dès 1947, la Chine revendiquait les espaces maritimes à l'intérieur d'une ligne en 11 traits englobant l'intégralité de la mer de Chine méridionale. Le gouvernement communiste arrivé au pouvoir en 1949 abandonna rapidement ses prétentions sur le golfe du Tonkin. Ainsi apparut la notion de « ligne en 9 traits ».

Les revendications chinoises couvrent deux types d'espaces : une zone de haute mer et des territoires revendiqués par d'autres pays mais dont la nature juridique fait débat au regard de la CNUDM, quel que soit le pays qui en possède la souveraineté. En effet, plusieurs de ces terres, submergées parfois en permanence, peuvent difficilement être considérées comme habitables et donc donner droit à une ZEE. Les dimensions de la zone de haute mer sont donc extrêmement variables selon l'interprétation du caractère d'habitabilité de ces terres, mais la Chine et les pays riverains s'entendent au moins sur ce point : les droits à ZEE sont réels.

Les territoires contestés sont les îles Paracels, les îles Spratleys et le banc de Scarborough en mer de Chine méridionale, et les îles Senkaku en mer de Chine orientale. Les Paracels sont occupées par la Chine et revendiquées par le Vietnam et Taïwan. Les îles Spratleys sont revendiquées pour partie par la Malaisie et les Philippines, mais aussi par le Vietnam, Taïwan et la Chine, cette dernière occupant certains îlots artificialisés. Enfin le sultanat de Brunei a inclus le récif Louisa – faisant partie de l'archipel des Spratleys – dans sa ZEE, sans l'avoir revendiqué ouvertement. Le banc de Scarborough est disputé par la Chine aux Philippines. Enfin, en mer de Chine orientale, les îles Senkaku, reconnues internationalement comme japonaises, sont également revendiquées par la Chine et par Taïwan.

L'intérêt des pays riverains a évolué au cours du temps. La pêche artisanale est dans cette région une activité traditionnelle de subsistance qui se voit aujourd'hui largement concurrencée par une pêche industrielle chinoise, mais aussi parfois vietnamienne. La découverte de ressources en hydrocarbures et plus encore la perspective de pouvoir les exploiter est une source d'intérêt plus récente. Enfin pour la Chine, la sécurisation de la mer de Chine méridionale est un objectif particulier, et le contrôle des Senkaku écarterait un obstacle sans pour autant lui permettre de contrôler le détroit de Miyako qui donne accès à l'océan Pacifique.

L'ORGANISATION JURIDIQUE PROGRESSIVE D'UNE SOUVERAINETE CHINOISE FACE AU DROIT INTERNATIONAL

En 1992, la Chine a fait passer dans son droit national la ligne en 9 traits, en adoptant une loi sur ses eaux territoriales et sa zone contiguë. En 2009, elle a réfuté une demande d'extension du plateau continental émise conjointement par la Malaisie et le Vietnam. En 2013, en réaction à l'adoption d'une loi vietnamienne établissant la souveraineté sur les Spratleys et les Paracels⁷⁷, la Chine a rattaché ces îles à une ville chargée d'en assurer l'administration. L'année précédente, elle avait déjà déclaré ses lignes de base en réaction à la nationalisation par le Japon de trois des cinq îles Senkaku, jusqu'alors privées. Toujours en 2013, la Chine a annoncé la création d'une zone d'identification de défense aérienne couvrant la majeure partie de la mer de Chine méridionale et les Senkaku. Pour pénétrer dans cette zone, les avions non commerciaux sont sensés soumettre préalablement un plan de vol. Un effet immédiat de cette annonce fut l'envoi d'avions de patrouille en mer de Chine orientale par le Japon, la Corée du Sud et les États-Unis. Le dernier acte juridique de cette mainmise fut la création en 2020 de deux districts administratifs couvrant les Paracels et les Spratleys.

Parallèlement, la Chine a créé en 2013 une force unifiée de garde-côtes. Une loi ultérieure, entrée en vigueur en 2021, autorise les éléments composant cette force à utiliser des armes pour protéger la souveraineté chinoise.

Pourtant la légalité des actions chinoises au regard du droit international est sérieusement mise en question. En effet en 2013, les Philippines ont soumis à la Cour permanente d'arbitrage le différend sur la souveraineté des îles Spratleys et du banc de Scarborough. Si la Chine a d'emblée rejeté cet arbitrage, elle n'a pu interrompre les travaux du tribunal arbitral qui a rendu son verdict en 2016 : la ligne en neuf traits est déclarée sans fondement juridique et ne donnant aucun droit historique à la Chine pour l'exploitation des ressources marines. Le tribunal précise également que les caractéristiques terrestres des îlots englobés dans la ligne en neuf traits ne permettent pas, au sens de la CNUDM, de générer une ZEE. Cet arbitrage est bien sûr non reconnu par la Chine. En 2020, les

⁷⁷ Avec demande de notification aux navires militaires étrangers, ce qui est contraire à la CNUDM.

États-Unis ont officiellement considéré comme illégales les prétentions chinoises, affichant une concordance de vue avec le tribunal arbitral et faisant leurs conclusions.

UNE MONTEE CONTINUE DE LA TENSION EN MER DE CHINE MERIDIONALE

La Chine a occupé les îles Paracels dès 1974, après la signature du traité de Paris mettant fin à la guerre du Vietnam, en y construisant des installations militaires : un port artificiel et un aéroport. Ce n'est qu'après la chute de Saïgon en 1975 que le Vietnam unifié a lui-même revendiqué ces îles, ainsi que les Spratleys. L'année suivante, les Philippines ont découvert du pétrole au nord-ouest du bassin du Palawan, à proximité de ces îles.

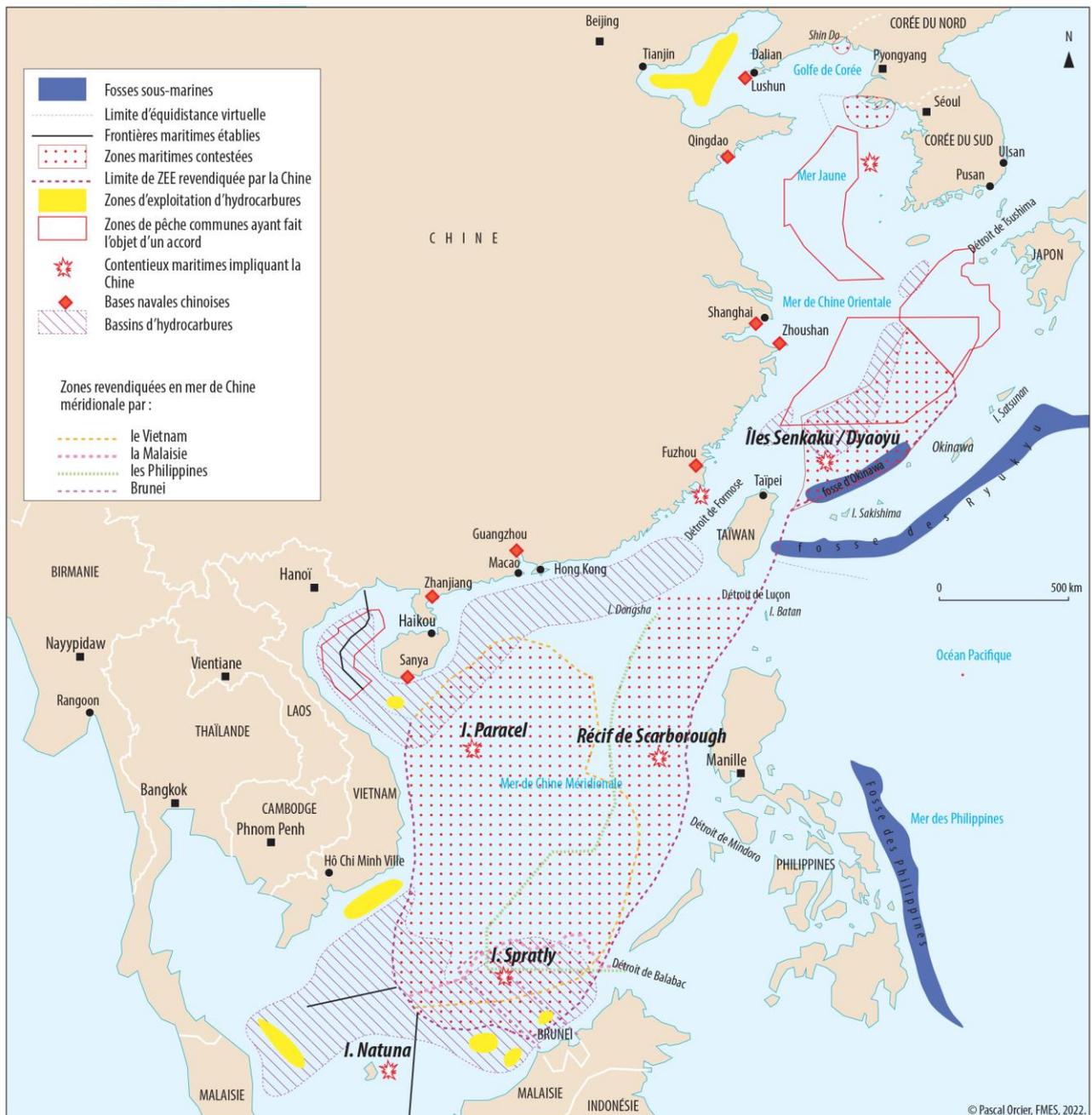
Les actions de coercition ont commencé à la fin des années 1980. En 1988, la Chine commence à s'intéresser aux ressources présentes dans cette zone. Après plusieurs occupations réciproques de récifs, elle coule trois navires vietnamiens dans les Spratleys. Un nouvel affrontement a lieu dans le même archipel en 1996, avec cette fois un navire philippin. En 2012, les Philippines envoient un navire de guerre s'opposer à des navires de pêche chinois opérant à leurs yeux illégalement sur le banc de Scarborough. La Chine réplique en envoyant elle-même des navires pour protéger ses pêcheurs, mais surtout décrète des mesures de rétorsion économique : embargo sur les fruits et avertissements aux touristes chinois les dissuadant de voyager aux Philippines. La Chine continuera par la suite à envoyer régulièrement des patrouilles pour dissuader les pêcheurs philippins d'opérer dans la zone, jusqu'à ce qu'en 2016, le nouveau président philippin Duterte établisse une zone d'interdiction de pêche autour du banc pour détendre la situation.

Dans les Paracels, la Chine tente d'établir en 2014 une plate-forme pétrolière, opération à laquelle le Vietnam veut s'opposer avec des navires de guerre. La Chine réplique alors en envoyant une quarantaine de navires, la situation provoquant plusieurs collisions. Cette fois-ci, la Chine est obligée de reculer en annonçant le retrait prématuré de la plate-forme. Ce recul n'est cependant pas provoqué par la présence navale vietnamienne mais par les conséquences de manifestations antichinoises au Vietnam, entraînant la mise à sac de nombreuses entreprises chinoises.

A partir de 2015, la Chine commence à artificialiser les Spratleys. Elle déploie des missiles anti-aériens sur les Paracels en 2016, quelques mois après y avoir stationné des chasseurs J11. Certains observateurs présentent ces opérations comme une réaction à la présence régulière de navires ou d'aéronefs américains dans le cadre du programme FON. C'est au moins un argument que la Chine met alors en avant. C'est sans doute également ce qui la pousse à saisir la même année un drone sous-marin américain recueillant des données scientifiques en mer de Chine méridionale. Elle finit par le rendre en accusant les États-Unis d'avoir exagéré l'incident. Mais elle montre ainsi sa volonté de contrôler une ZEE qu'elle revendique, tout en cherchant à dissuader les États-Unis d'approfondir leur connaissance d'une zone sensible en cas de conflit ouvert.

En mai 2018, un bombardier chinois H6 atterrit pour la première fois sur une des îles Paracels. L'année suivante, un navire d'exploration chinois escorté par des navires de guerre opère plusieurs mois en ZEE vietnamienne près d'un champ pétrolier sans que le Vietnam réussisse à l'en déloger. Les années précédentes, la Chine avait systématiquement cherché à empêcher le Vietnam de forer dans la région, souvent par des manœuvres agressives.

La pandémie de la COVID-19 a été pour la Chine l'occasion d'affirmer plus agressivement encore ses revendications : illumination radar d'un navire philippin dans les Spratleys, militarisation de plus en plus avancée des îlots artificialisés, attaques agressives contre des pêcheurs allant jusqu'au naufrage des navires, interdisant de fait la pêche de subsistance de nombreux philippins et malaisiens. Un navire de forage malaisien a dû abandonner ses activités après un face à face de plusieurs mois entre des navires chinois, vietnamiens et malaisiens. Les pêcheurs chinois sont à présent activement soutenus par leur gouvernement et même armés en milices, sans doute plus pour marquer la présence chinoise que pour des raisons strictement économiques.



Carte 8 : expansionnisme chinois dans les deux mers de Chine

Plus au sud, les revendications chinoises s'étendent jusqu'aux îles indonésiennes Natuna et leurs espaces maritimes. La Chine a commencé par revendiquer des droits de pêche historiques au profit de ses pêcheurs. En mars 2016, un navire garde-côte chinois a aidé un bateau de pêche à échapper à la marine indonésienne qui venait de l'arraisonner pour pêche illégale. Depuis, la Chine accroît la pression sur l'Indonésie dans cette zone dont les ressources en gaz naturel sont estimées à plus de 500 milliards de dollars. Début 2021, un navire d'État chinois a été surpris alors qu'il naviguait dans cette zone en ayant désactivé son système d'identification automatique. Fin novembre 2021, le gouvernement chinois a envoyé une note diplomatique au ministère des affaires étrangères indonésien demandant à Jakarta d'arrêter temporairement le forage sur une plate-forme pétrolière et gazière off-shore aux Natuna, au prétexte que l'exploration aurait été menée en territoire chinois.

PRESSION SUR LES ILES SENKAKU

L'environnement des Senkaku est plus simple que celui de la mer de Chine méridionale. La situation n'en demeure pas moins tendue.

Les îles Senkaku, proches de Taïwan et inhabitées, sont considérées internationalement comme japonaises mais revendiquées par la Chine et Taïwan. Le traité de Shimonoseki de 1895, qui conclut la guerre sino-japonaise, peut être un point de départ de l'histoire. Par ce traité, Taïwan est cédé au Japon sans que soient mentionnées les îles Senkaku. A la fin de la seconde guerre mondiale, elles sont considérées par les Américains qui occupent le pays comme faisant partie de la préfecture d'Okinawa. Le traité de San Francisco, par lequel le Japon renonce à de nombreuses revendications de la Corée jusqu'à la mer de Chine méridionale, ne mentionne toujours pas les Senkaku. En quelques années, plusieurs événements importants s'enchaînent : en 1969 un rapport de l'ONU sur la forte probabilité de présence d'hydrocarbures en mer de Chine orientale ; en 1971 la restitution d'Okinawa par les États-Unis au Japon ; en 1972 la revendication des îles par la Chine. S'en suit une période relativement apaisée. En 2008, Chinois et Japonais signent même un accord pour l'exploitation conjointe du champ gazier de Chunxiao / Shirakaba. Mais dès l'année suivante, la Chine débute unilatéralement l'exploitation d'un autre champ, entraînant une saisine des tribunaux internationaux par le Japon. L'usage veut en effet que les pays riverains s'abstiennent de toute activité dans les zones contestées. En mer Jaune également, la Chine a démarré unilatéralement l'exploitation d'un champ d'hydrocarbures dans une zone contestée par la Corée du Sud.

Le Japon dirigé par Shinzō Abe est un adepte de la négociation. Des mesures de confiance sont instaurées et en 2018, une hotline est mise en place pour éviter les accidents. Mais comme en mer de Chine méridionale et alors que la tension avec les États-Unis croît et que la crise sanitaire fixe à ses compétiteurs d'autres priorités, la Chine multiplie les provocations. En 2021, 40 incursions de garde-côtes chinois sont constatées dans les eaux territoriales japonaises.

4.2.1.3. Tensions sino-coréennes en mer Jaune

La Corée du Sud est pour sa part confrontée à une pression croissante de navires de pêche chinois dans sa ZEE, principalement en mer Jaune (mer de l'Ouest). En 2018, les garde-côtes sud-coréens ont ainsi arraisonné 136 navires. Cette situation a renforcé la nécessité de délimiter clairement les ZEE chinoise et sud-coréenne dans une mer Jaune dont la largeur n'excède jamais 400 milles et où les revendications chinoises et coréennes se concurrencent. En l'absence d'accord, la Chine et la Corée ont pu s'entendre en novembre 2020 sur une diminution modeste de leurs flottes de pêche respectives en mer Jaune, passant de 1400 à 1350 navires pour chaque État. En juin 2021, les deux États ont accru leur coopération dans le domaine de la pêche, la Chine autorisant la Corée du Sud à infliger des sanctions pénales aux pêcheurs chinois qui traverseraient la Northern Limit Line (NLL)⁷⁸ et à les lui remettre pour des sanctions complémentaires, alors qu'ils étaient jusqu'alors libérés après condamnation par les tribunaux coréens.

4.2.1.4. Dispute russo-japonaise aux îles Kouriles

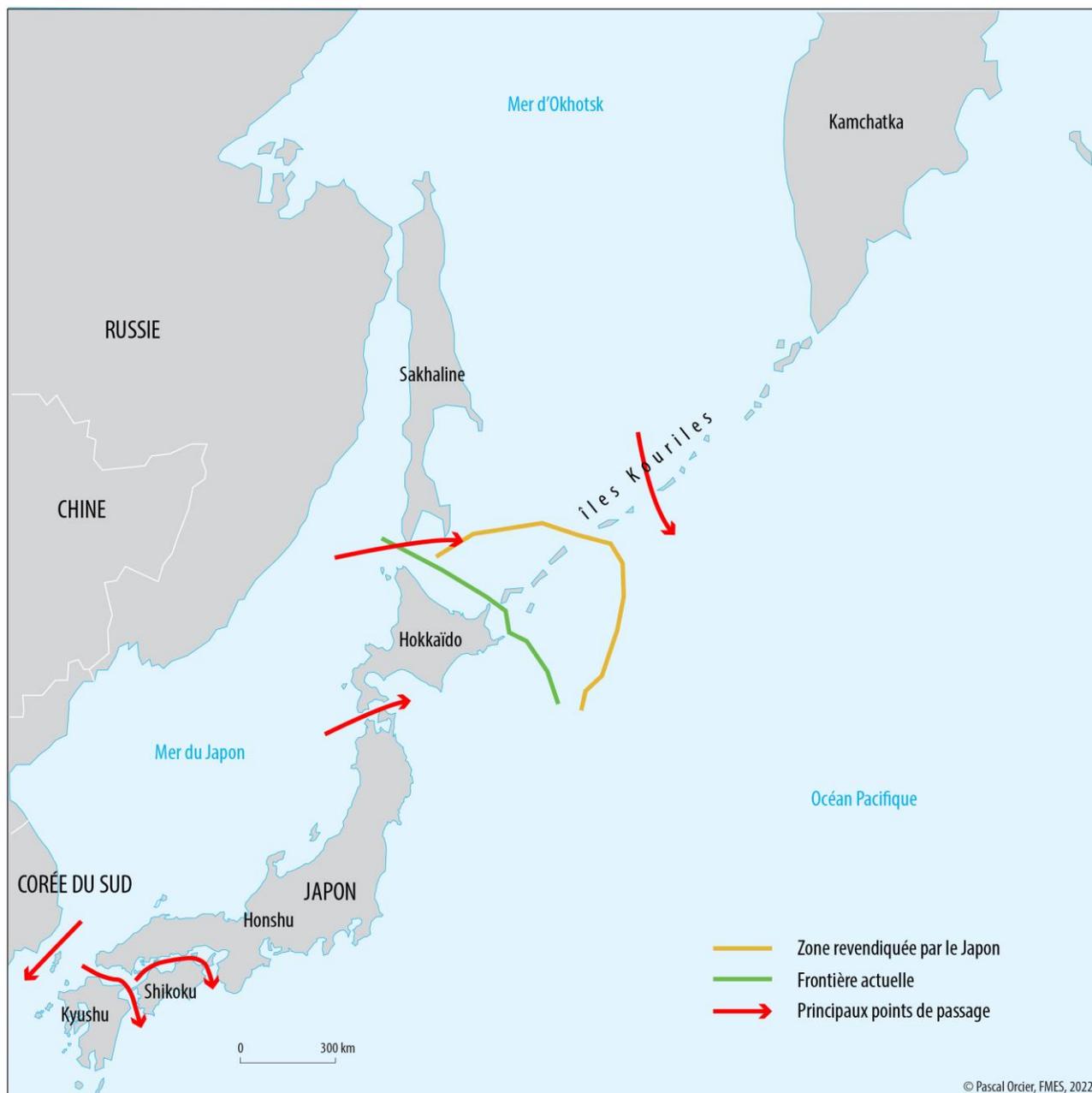
APERÇU HISTORIQUE

Le traité de Shimoda officialisait pour la première fois en 1855 la frontière entre la Russie et le Japon, sur la base d'une réalité remontant au moins au XVIII^{ème} siècle. Cette frontière passait entre les deux îles d'Itouroup et Ouroup, au milieu de l'archipel des Kouriles. Vingt ans plus tard, constatant les affrontements entre colons japonais et russes sur l'île de Sakhaline dont la souveraineté était alors partagée, les deux pays s'entendent pour échanger des territoires : la Russie accède à une pleine souveraineté sur Sakhaline quand le Japon prend possession de l'intégralité des Kouriles. A la fin de la seconde guerre mondiale, le traité de San Francisco fait perdre les Kouriles au Japon, ainsi que la

78 Frontière maritime intercoréenne occidentale : cette autorisation prémunit la Corée du Sud de l'exploitation de sa ZEE par des navires chinois venant du golfe de Corée au nord-ouest.

partie sud de Sakhaline qu'il avait annexée à l'occasion de la guerre entre les deux pays en 1904-1905. Depuis le Japon conteste la situation, revendiquant un retour aux frontières de 1855.

Les îles Kouriles dites méridionales, ou territoires du nord pour le Japon, sont habitées par quelques milliers de Japonais.



Carte 9 : dispute russo-japonaise pour les îles Kouriles

MANIFESTATIONS ET ENJEUX

Les enjeux propres aux espaces maritimes entourant les îles Kouriles sont limités. Les seules ressources potentielles d'hydrocarbures en mer d'Okhotsk sont situées près de côtes et donc quoi qu'il adviene en ZEE russe. La Russie ne dispose d'aucune base navale dans cette mer et il paraît improbable que les sous-marins de Vladivostok cherchent un accès au Pacifique via le détroit de la Pérouse au sud de Sakhaline puis entre les îles Kouriles. Quelques incidents ont eu lieu entre garde-côtes russes et pêcheurs japonais, dont un a provoqué la mort d'un pêcheur japonais en 2006. Mais ces incidents relèvent plus en règle générale de la surveillance d'accords de pêche entre les deux pays, existants malgré le différend territorial. La Russie a toujours reconnu le droit des familles japonaises à habiter pacifiquement ces îles. L'enjeu pour la Russie est donc plutôt un accès libre au Pacifique

pour les activités commerciales des ports de la mer d'Okhotsk, et pour le Japon une question de fierté nationale.

Les tensions peuvent cependant augmenter pour des raisons exogènes. Ainsi les prises de position japonaises contre l'intervention russe en Ukraine en 2022 ont poussé la Russie à rompre les négociations alors que ces dernières pouvaient laisser espérer une entente à terme. La constitution russe interdit par ailleurs depuis 2020 toute restitution de territoire. Le Japon devra donc sans doute se contenter pour une période significative de la décision symbolique prise en 2021 par le nouveau premier ministre, Fumio Kishida, d'utiliser officiellement la dénomination japonaise des îles (*Chishima Rettō*).

4.2.1.5. Mainmise de la Russie sur la mer Noire et la mer d'Azov

Espace stratégique pour les pays riverains, la mer Noire est également riche en hydrocarbures. Les équilibres trouvés après la dislocation de l'URSS sont remis en cause par une politique globale de déni d'accès pratiquée par la Russie.

ENJEUX ANCIENS DE LA MER NOIRE

La mer Noire n'est pas un espace maritime dont l'accès est libre. La convention de Montreux de 1936 y limite très strictement la présence de navires de guerre de pays non riverains : en tonnage, en durée et selon les circonstances (en cas de guerre en particulier). L'adhésion à l'OTAN de deux des pays riverains, la Bulgarie et la Roumanie, en plus de la Turquie qui contrôle les détroits permettant d'y accéder, n'a pas fait évoluer cette règle alors que l'OTAN pourrait être tentée d'y mener plus d'exercices. La convention de Montreux, élaborée pour prendre en compte les enjeux de sécurité de la Turquie, est donc favorable également à la Russie après avoir protégé l'URSS d'une trop grande proximité des forces navales occidentales. Mais pour la Russie, ces détroits sont aussi un accès important vers les mers chaudes et surtout vers la Méditerranée où elle peut déployer son influence, mais aussi commercer. La mer Noire est également pour la Russie le débouché d'un important réseau de voies navigables intérieures.

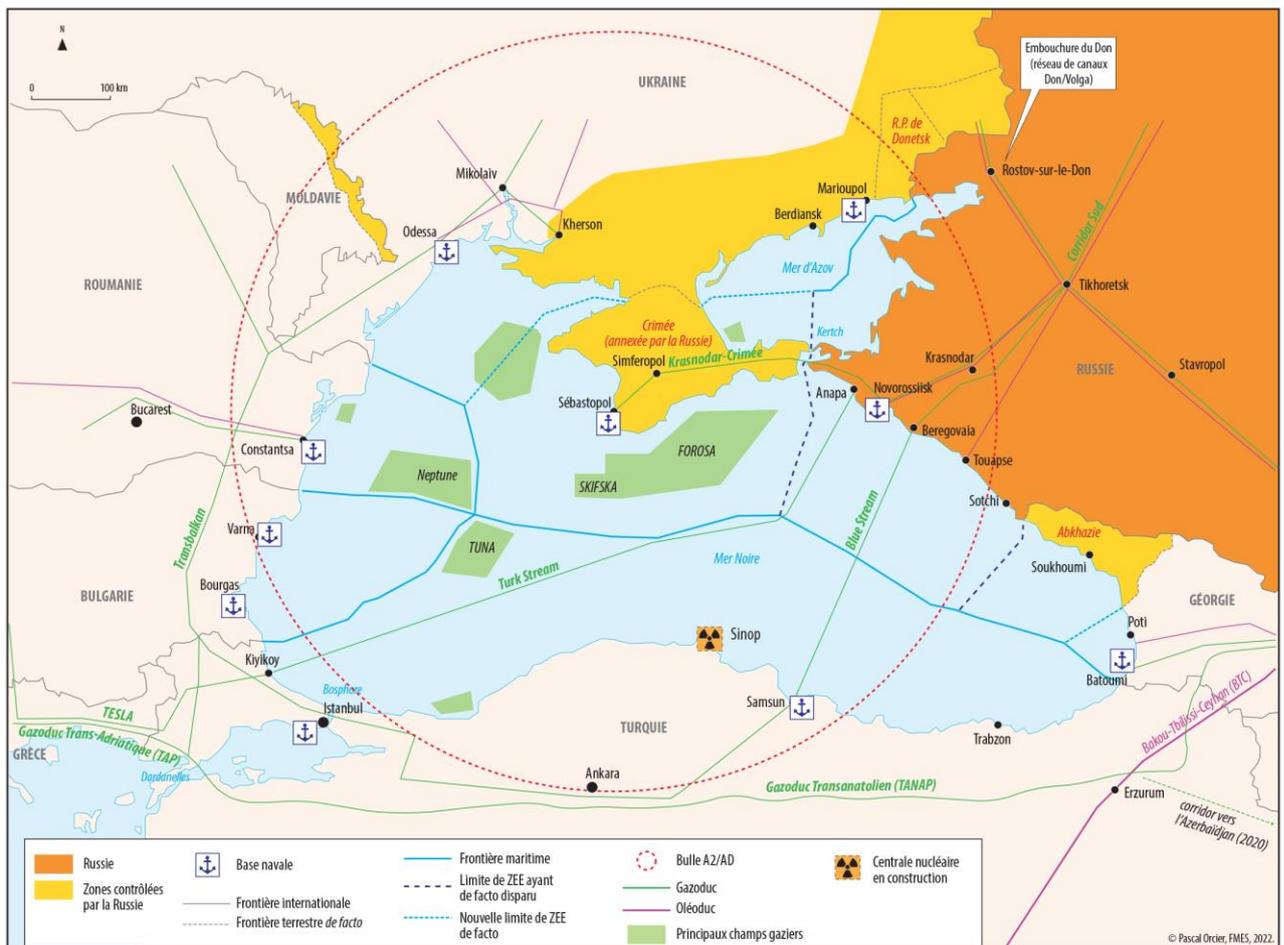
Espace géostratégique particulier, la mer Noire est riche en hydrocarbures, essentiellement dans sa partie occidentale et en mer d'Azov. Cette richesse a créé par le passé des tensions entre la Russie et l'Ukraine, mais aussi entre l'Ukraine et la Roumanie. En effet un litige entre les deux pays quant à la délimitation de leur ZEE a été porté devant la cour internationale de justice qui a octroyé à la Roumanie, en 2009, une large part de la zone de chevauchement des revendications des deux pays.

L'EXPANSION RUSSE A PARTIR DE 2008

Sans préjuger des conséquences futures de la guerre russo-ukrainienne, les interventions successives de la Russie en Géorgie et en Crimée ont déjà modifié la donne.

Sur le plan juridique, l'indépendance proclamée de la République d'Abkhazie en 1992 et plus encore son occupation par la Russie depuis 2008, ont privé de facto la Géorgie de la moitié de son littoral et mettent en question une part plus grande encore de sa ZEE. L'invasion de la Crimée en 2014 soulève la question de nouvelles délimitations maritimes avec l'Ukraine, à l'est en mer d'Azov et à l'ouest en mer Noire, mais a surtout donné à la Russie le contrôle du détroit de Kertch dont le statut relevait jusqu'alors d'un accord entre les deux pays⁷⁹. Enfin, la Russie pourrait être tentée de contester les limites de la ZEE roumaine.

⁷⁹ Accord sur l'amitié, la coopération et le partenariat entre la Russie et l'Ukraine, signé en mai 1997. Cet accord considérait la mer d'Azov et le détroit de Kertch comme des eaux intérieures partagées en indivision entre les deux pays. De facto, cet accord est aujourd'hui caduc.



Carte 10 : mainmise de la Russie sur la mer Noire

Au-delà de cette évolution en sa faveur des frontières maritimes de fait, la Russie conduit progressivement une politique de fortification de cet espace. L'annexion de la Crimée en 2014 a été suivie d'une militarisation de la région. La Russie s'est donné les moyens d'interdire la mer Noire en déployant des missiles anti-aériens S300 et S400, des missiles antinavires *bastion-P*, et des capacités de détection cohérentes avec ces armements. Elle a parallèlement commencé à moderniser sa flotte de la mer Noire. Si cette dernière a montré de réelles limites et subi plusieurs pertes depuis février 2022, cette modernisation dénote une volonté de contrôler cet espace. Mais les Russes sont allés au-delà. Entre 2014 et 2022, presque tous les navires à destination des ports ukrainiens de la mer d'Azov étaient contrôlés. Trois patrouilleurs ukrainiens ont été arraisonnés fin 2018 pour avoir voulu pénétrer en mer d'Azov sans se plier aux procédures d'information préalable mises en place. Avant le déclenchement de l'offensive de février 2022, l'Ukraine se plaignait de l'activité navale russe dont le volume et la nature rendaient la navigation, et en premier lieu les exportations ukrainiennes, impossibles.

Dans ses opérations de mainmise, la Russie est également aidée par le désengagement de certains pays. Les marines roumaine, bulgare et géorgienne sont bien faibles ; la Turquie du président Erdogan tourne les yeux vers la Méditerranée malgré la découverte en 2020 d'un gisement gazier en mer, au nord-est d'Istanbul. Au contraire elle est liée à la Russie par des intérêts économiques, par le statut des détroits de la mer Noire, et à présent par la centrale nucléaire en construction de Sinop.

Dans l'hypothèse vraisemblable où la Crimée serait conservée par la Russie, l'issue du conflit ukrainien, déterminante pour l'accès de l'Ukraine à la mer Noire, aura finalement peu d'incidence sur la capacité de la Russie à contrôler cet espace et à en interdire ou restreindre l'accès au gré de ses intérêts : la possession d'Odessa a à cet égard – et à cet égard seulement – une importance toute relative dès lors que Sébastopol est russe.

4.2.1.6. *Différends de délimitations en Méditerranée occidentale*

Malgré de nombreux différends d'origines diverses, aucun des pays riverains de la Méditerranée occidentale n'agit aujourd'hui de manière agressive vis-à-vis de ses voisins. Pour autant, les visions divergentes des droits et de la souveraineté de chacun sont des facteurs qui pourraient être exploités en cas de montée de certaines tensions.

DIFFERENDS D'ORIGINE TERRITORIALE

L'Espagne et le Maroc se disputent la souveraineté de plusieurs territoires sur le littoral sud de la Méditerranée, à l'est du détroit de Gibraltar (mer d'Alboran). C'est le cas des villes autonomes de Ceuta et Melilla, enclaves espagnoles sur le territoire marocain, mais aussi de plusieurs territoires de très petites dimensions : les îles Zaffarines (52 hectares), la presqu'île de Vélez de la Gomera (moins de 2 hectares), les 3 îles Alhucemas (moins de 5 hectares) et l'îlot Perejil (15 hectares). En 2002, des militaires marocains ont pris possession de ce dernier territoire mais ont été délogés par l'armée espagnole. Ces territoires sont susceptibles d'être pris en compte dans la délimitation d'une mer territoriale et d'une ZEE marocaines. Le Maroc les a intégrés dans ses lignes de base et l'Espagne n'a pas déclaré de ZEE dans cette extrémité occidentale de la Méditerranée, jouant ainsi l'apaisement.

L'Espagne dispute également un territoire à un autre État dans cette zone : Gibraltar, qu'elle revendique face au Royaume-Uni. Elle n'a en particulier jamais officiellement reconnu les eaux territoriales britanniques autour du rocher, et particulièrement dans la baie d'Algésiras. Au-delà de questions de souveraineté de principe, ce différend conduit régulièrement à des tensions quand les pêcheurs espagnols, qui pourtant ne disposent d'aucun concurrent à Gibraltar, pêchent trop près des côtes de l'enclave britannique.

Cette zone de la mer d'Alboran présente finalement peu d'enjeux justifiant une confrontation : le trafic maritime traversant le détroit de Gibraltar et la présence d'un nombre significatifs de câbles sous-marins ne favorise pas une pêche distante des côtes ni l'exploitation de potentielles ressources minérales.

REVENDICATIONS CONCURRENTES DE ZEE

Impliquant directement la France

L'état de délimitation des frontières maritimes françaises a été présenté plus haut. Dans cette zone, la France a des revendications de ZEE chevauchant celles de deux pays : l'Espagne et l'Italie.

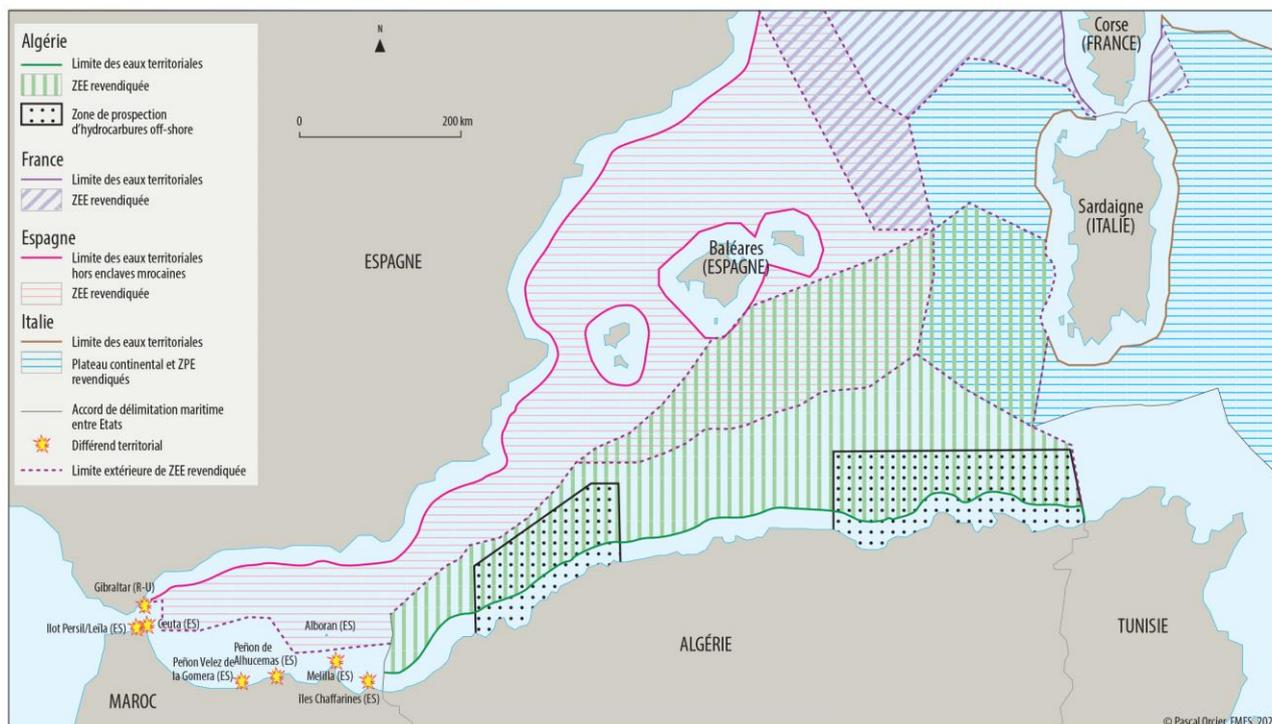
Dans le golfe du Lion, l'Espagne privilégie la règle de l'équidistance quand la France applique celle de l'équité, considérant que la concavité de la côte lui serait autrement défavorable. Les enjeux restent limités alors même que le sous-sol pourrait renfermer du gaz naturel : la France a pour l'instant exclu la recherche et l'exploitation d'hydrocarbures dans les eaux sous sa juridiction, et l'Espagne a adopté une loi actant la fin de l'attribution de nouvelles concessions en mai 2021. La superposition des deux revendications génère une zone « grise » rendant plus complexe l'exercice de la police des pêches par les deux États. Les négociations sont bloquées, l'Espagne n'acceptant de les reprendre que si la France consent à modifier la délimitation du plateau continental dans le golfe de Gascogne établie en 1974, et aujourd'hui jugée par elle trop défavorable. Ce que la France n'est pas prête à faire.

Plus à l'est, les délimitations de frontière avec l'Italie sont complexes en raison de la présence de la Corse et de côtes particulièrement découpées. Cependant des négociations bilatérales ont abouti dès 2006 à un projet d'accord de délimitation, accord conclu en 2015 (accord de Caen). Il n'a toujours pas été ratifié par l'Italie⁸⁰.

⁸⁰ Le projet d'accord a pour objet de délimiter les espaces maritimes de la France et de l'Italie notamment dans le canal de Corse et le golfe de Gênes. Un précédent accord de 1986 avait procédé à la délimitation des espaces maritimes dans les Bouches de Bonifacio Cf. décret n° 89-490 du 12 juillet 1989 portant publication de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relative à la délimitation des frontières maritimes dans la région des Bouches de Bonifacio, faite à Paris le 28 novembre 1986, J.O du 14 juillet 1989, p. 8884. Cet accord sera abrogé lors de l'entrée en vigueur de l'accord de 2015.

Entre des pays tiers

L'Algérie a déclaré sa ZEE en 2018, sans exclure des modifications ultérieures dans le cadre d'accords bilatéraux et sans préciser les règles appliquées. Il semble cependant que la règle retenue soit celle d'une ligne médiane entre les côtes de deux continents, ignorant ainsi la ZEE des îles Baléares et de la Sardaigne. Seules les mers territoriales de ces îles sont considérées. L'Espagne et l'Italie contestent cette déclaration. Les motivations algériennes pourraient être l'exploitation des ressources en hydrocarbures du sous-sol.



Carte 11 : différends de délimitations en Méditerranée occidentale

La Slovénie et la Croatie ont un différend de nature particulière : outre la délimitation de leurs eaux territoriales, elles s'opposent sur la création d'un corridor permettant à la Slovénie d'accéder à la haute mer. La mer territoriale slovène est en effet entourée des mers territoriales italienne et croate. La Croatie a refusé un arbitrage rendu en 2017 en faveur de la Slovénie. Le principal enjeu porte sur les contraintes du passage inoffensif pour la Slovénie, et en particulier de la possibilité pour la Croatie de le suspendre, si un corridor n'est pas établi.

4.2.1.7. L'Iran, le golfe Persique et les détroits du Moyen-Orient

La situation dans le golfe Persique et autour des deux détroits d'Ormuz et de Bab-el-Mandeb est contrainte par plusieurs facteurs faisant peser une menace constante sur la liberté de naviguer et d'agir en mer. Cette menace naît de contestations classiques sur les limites maritimes mais surtout du comportement de l'Iran. Ce dernier souhaite exclure les marines occidentales du golfe Persique et ses modes d'action illustrent parfaitement ce qu'un pays, qui n'a pas les moyens d'affronter directement les puissances occidentales ou régionales, peut faire pour gêner leur activité.

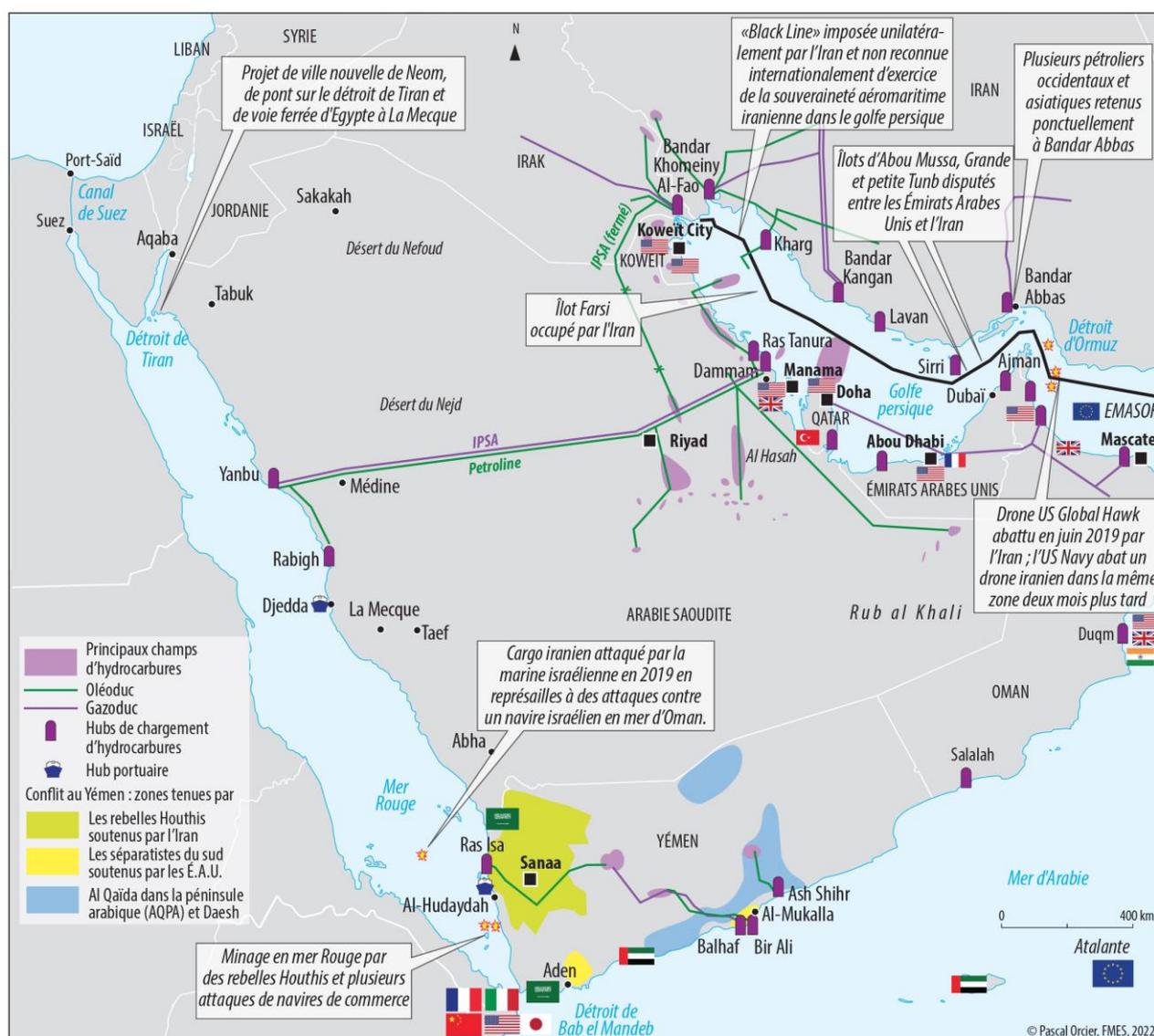
CONTESTATION DES LIMITES DE SOUVERAINETE

Depuis la guerre entre l'Iran et l'Irak dans les années 1980, l'Iran a défini une ligne pour la protection de ses pétroliers, interdisant tout franchissement à des unités militaires étrangères sous peine de destruction. Cette ligne, nommée « *black line* » par les Occidentaux, est située bien au-delà de la mer territoriale iranienne. Depuis la fin de la guerre en 1988, elle n'a jamais officiellement disparu. D'un statut incertain, elle semble respectée dans le cadre d'un agrément tacite entre Iraniens et autres forces militaires présentes dans le golfe. Elle n'en constitue pas moins une entorse à la CNUDM.

Par ailleurs l’Iran, qui n’a pas ratifié la convention, ne reconnaît pas le droit de passage en transit dans le détroit d’Ormuz aux États non parties à la CNUDM. Ceci vise en premier lieu les États-Unis⁸¹.

A cette incertitude s’ajoute celle d’un conflit de souveraineté entre l’Iran et les Émirats Arabes Unis portant sur trois petites îles : Abou Mussa, la petite Tunb et la grande Tunb. Ces îles sont stratégiquement placées à l’entrée du golfe Persique et pourraient permettre à ceux qui les possèdent de faire peser une menace ou des contraintes sur la navigation.

De l’autre côté de la péninsule Arabique, un conflit territorial mérite d’être cité même s’il a aujourd’hui très peu d’incidence sur la situation. Les îles Hanish, situées à l’entrée sud de la mer Rouge, ont été reconnues en 1998 par un tribunal arbitral comme appartenant au Yémen. L’Érythrée qui revendique ces îles ne reconnaît pas ce jugement.



Carte 12 : les détroits du Moyen-Orient

⁸¹ L’Iran considère qu’il s’agit d’une « obligation contractuelle » qui ne s’applique qu’aux États parties au contrat, en l’occurrence la CNUDM, alors que les États-Unis considèrent que la CNUDM n’est que la cristallisation du droit coutumier international et qu’en conséquence le droit de passage en transit sans entrave doit bénéficier à tous.

Mais la menace iranienne la plus réelle qui pèse sur les deux détroits et leurs abords et ne relève pas de conflits territoriaux. Elle est devenue récurrente, motivée par les sanctions internationales et une opposition plus ou moins ancienne à plusieurs acteurs : l'Occident et en premier lieu les États-Unis, Israël, l'Arabie Saoudite. Si l'Iran a récemment montré sa capacité à naviguer loin de ses côtes, en envoyant le *Makran*⁸² jusqu'à Saint-Pétersbourg, il sait qu'il ne peut se permettre d'action agressive loin de son territoire. Il agit donc directement à proximité du détroit d'Ormuz et par procuration en mer Rouge.

Plusieurs incidents ont eu lieu autour d'Ormuz, impliquant des navires civils ou des forces militaires. En 2019, un drone Global Hawk de l'US Navy est abattu par l'Iran. Les États-Unis répliquent par une attaque similaire deux mois plus tard. Plusieurs pétroliers occidentaux et asiatiques sont arraisonnés et retenus ponctuellement à Bandar Abbas, souvent en représailles à des actions des gouvernements concernés visant à faire respecter des sanctions. Les cas suivants n'en sont que quelques exemples : en 2019, un pétrolier britannique est arraisonné pour infraction au droit maritime après que le Royaume-Uni ait arraisonné un pétrolier iranien à Gibraltar, accusé de violer les sanctions envers la Syrie ; en janvier 2021, un pétrolier sud-coréen est arraisonné au prétexte de violations répétées de règles environnementales, après que la Corée du Sud ait bloqué des fonds iraniens en application de sanctions américaines ; en mai 2021, deux pétroliers grecs sortant de Bassora sont interceptés, peu après la confiscation par Athènes de pétrole iranien illégalement exporté. Les navires possédés par des sociétés israéliennes sont quant à eux fréquemment inquiétés. Cette situation a contraint les marines occidentales à accompagner leurs navires et à mettre en place des dispositifs de sécurisation, comme la mission EMASOH (*European-led maritime Awareness in the Strait of Hormuz*) qui mobilise plusieurs marines européennes dont la marine française.

A la faveur de la guerre yéménite et de la pression chinoise sur les pays du golfe Persique, la Chine étant préoccupée par la liberté de naviguer dans le détroit d'Ormuz, la menace s'est déplacée vers la mer Rouge et le détroit de Bab-el-Mandeb. Véritable « coupe-gorge » entre la Méditerranée et l'océan Indien, la mer Rouge est un espace géopolitique fragile où plusieurs acteurs peuvent agir poussés par des puissances plus importantes. C'est le cas des rebelles Houtis qui, soutenus par l'Iran, perturbent le commerce sur cet axe qui remonte vers le canal de Suez. Les côtes orientales du sud de la mer Rouge sont régulièrement minées et les navires occidentaux, saoudiens ou émiratis régulièrement attaqués. Si les moyens utilisés pour ces attaques sont bien armés par des Houtis, ces derniers sont formés par les forces navales des gardiens de la révolution dont le centre de commandement semble de plus coordonner les opérations navales Houtis. Les attaques peuvent prendre plusieurs formes dont celle d'attaques suicides de petites embarcations. Mais les actes de piraterie sont également fréquents dans cet environnement de guerre civile, où les intérêts politiques peuvent être servis par des actions relevant du banditisme. Les Houtis disposent par ailleurs d'armes performantes susceptibles de perturber encore plus la navigation : drones et missiles anti-navires chinois C-802, dont ils savent que l'usage, en particulier pour les derniers, pourra déclencher des réactions fortes des puissances occidentales ou même de la Chine. Au stade actuel, le risque reste mesuré dans le détroit de Bab-el-Mandeb et dans le couloir occidental du sud de la mer Rouge, heureusement le plus favorable à la navigation.

4.2.1.8. *Revendications libyennes non conformes à la CNUMD*

REVENDEICATIONS ANCIENNES

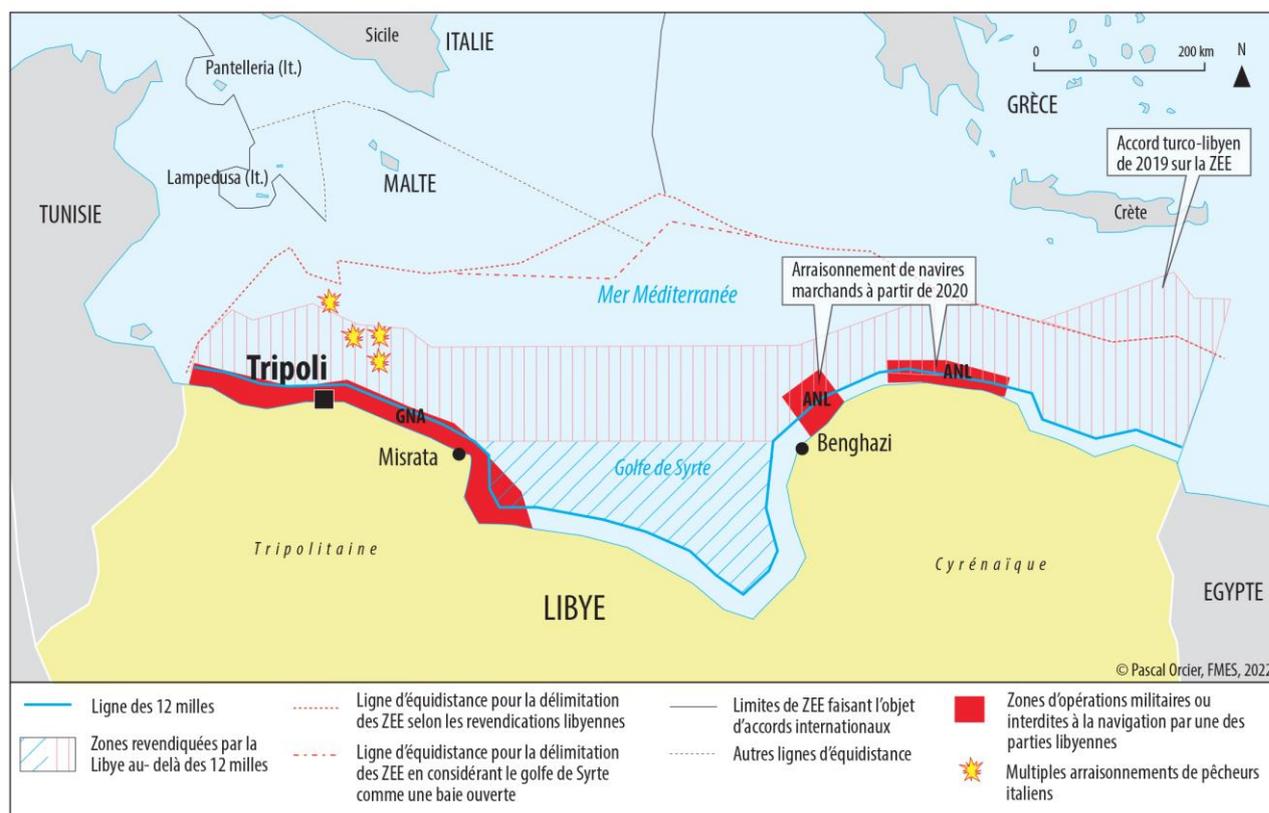
Depuis 1973, la Libye considère le golfe de Syrte comme des eaux intérieures et revendique une mer territoriale de 12 milles marins au-delà d'une ligne droite reliant les deux extrémités de ce golfe, approximativement entre Misratah et Benghazi. Elle revendique par ailleurs depuis le milieu des années 1990 une zone de pêche de 62 milles marins au-delà de ses eaux territoriales. Cette dernière

⁸² Le *Makran* est un ancien pétrolier transformé en bâtiment porte-hélicoptères et lance-missiles, capable de transporter également des patrouilleurs.

revendication n'est pas formellement en contradiction avec les droits accordés par la CNUDM à l'État côtier à l'intérieur de sa ZEE, mais cette zone est le lieu d'incidents réguliers avec les pêcheurs italiens venant de Sicile. Environ 60 navires ont été arraisonnés par la garde-côte libyenne entre 1995 et 2022, conduisant parfois à l'emprisonnement de marins. Aucune des deux parties libyennes n'a cessé ce type d'actions depuis le début de la guerre civile.

CONSEQUENCES DE LA GUERRE CIVILE

Depuis 2015, l'Armée Nationale Libyenne (ANL) d'une part, le Gouvernement d'Union Nationale (GNA) d'autre part, ont institué des zones interdites à la navigation. Motivées par des raisons d'ordre militaire, ces zones parfois signalées de manière incertaine ont été le lieu de plusieurs arraisonnements par l'ANL. La plupart du temps, les navires ont été restitués et les marins relaxés après paiement d'amendes qui peuvent être considérées comme des rançons compte tenu de leurs deux caractères discret et non réglementé.



Carte 13 : revendications libyennes non conformes à la CNUDM

4.2.1.9. Revendications et opérations turques en Méditerranée orientale

La situation en Méditerranée orientale, qui a connu son paroxysme dans le courant des années 2019 et 2020 avec des comportements particulièrement agressifs de la Turquie, est le fruit de tensions historiques, d'une dégradation de l'environnement géopolitique local, et de perspectives d'exploitation de ressources en gaz naturel. Elle revêt deux principaux aspects : une tentative d'appropriation d'espaces et un déni d'action envers des forces navales étrangères. Malgré un relatif apaisement, la situation reste très instable et plusieurs facteurs pourraient à nouveau l'envenimer en impliquant des puissances majeures.

QUERELLES HISTORIQUES ET LEURS CONSEQUENCES MARITIMES

Longtemps sous domination ottomane, la Grèce a depuis son indépendance en 1830 acquis en plusieurs étapes une souveraineté sur la plupart des îles de la mer Égée proche des côtes anatoliennes : les îles du nord de la mer Égée par le traité de Bucarest mettant fin à la seconde guerre balkanique en 1913, puis en 1947 la rétrocession par l'Italie des îles du Dodécanèse accompagnée de leur démilitarisation, dans le cadre du règlement de la seconde guerre mondiale. L'empire ottoman avait reconnu la perte de ces îles par le traité de Sèvres en 1923, le même traité prévoyant des échanges de populations dans ce qu'on pourrait appeler aujourd'hui, surtout compte tenu de la manière dont ils ont été conduits, une épuration ethnique croisée.

Le traité de Lausanne encore lui, consacre la perte de Chypre par l'Empire ottoman alors que l'île était colonisée par les Britanniques depuis 1878. Chypre gagne son indépendance en 1960 mais les populations turques font sécession en 1983, après neuf années d'intervention militaire turque justifiée par une tentative d'annexion de l'île par le régime grec des colonels. La République turque de Chypre du Nord (RTCN) est proclamée et reconnue par la seule Turquie. L'adhésion de Chypre à l'Union européenne en 2004 a ravivé les tensions. En effet elle remet en cause selon la Turquie l'article premier des accords de Nicosie de 1960, interdisant à Chypre de participer à une quelconque union politique ou économique.

Cette histoire lourde de ressentiments a conduit à une situation géographique et juridique difficile : la Turquie se trouve entourée par un chapelet d'îles grecques sur toute la côte anatolienne et fait face à Chypre au sud. Son accès à la haute mer s'en trouve handicapé et ses perspectives de disposer d'une large ZEE limitées. Dans cette zone, la Grèce n'a cependant pas étendu sa mer territoriale à 12 milles marins, mais l'a maintenue à la largeur antérieure autorisée avant l'entrée en vigueur de la CNUDM, soit 3 milles marins. La RTCN n'a par ailleurs aucun espoir de pouvoir conclure un accord de délimitation maritime du fait, comme signalé plus haut, qu'elle n'est reconnue que par la Turquie.

DEGRADATION DE L'ENVIRONNEMENT GEOPOLITIQUE REGIONAL ET NOUVEL ATTRAIT POUR LES ESPACES MARITIMES

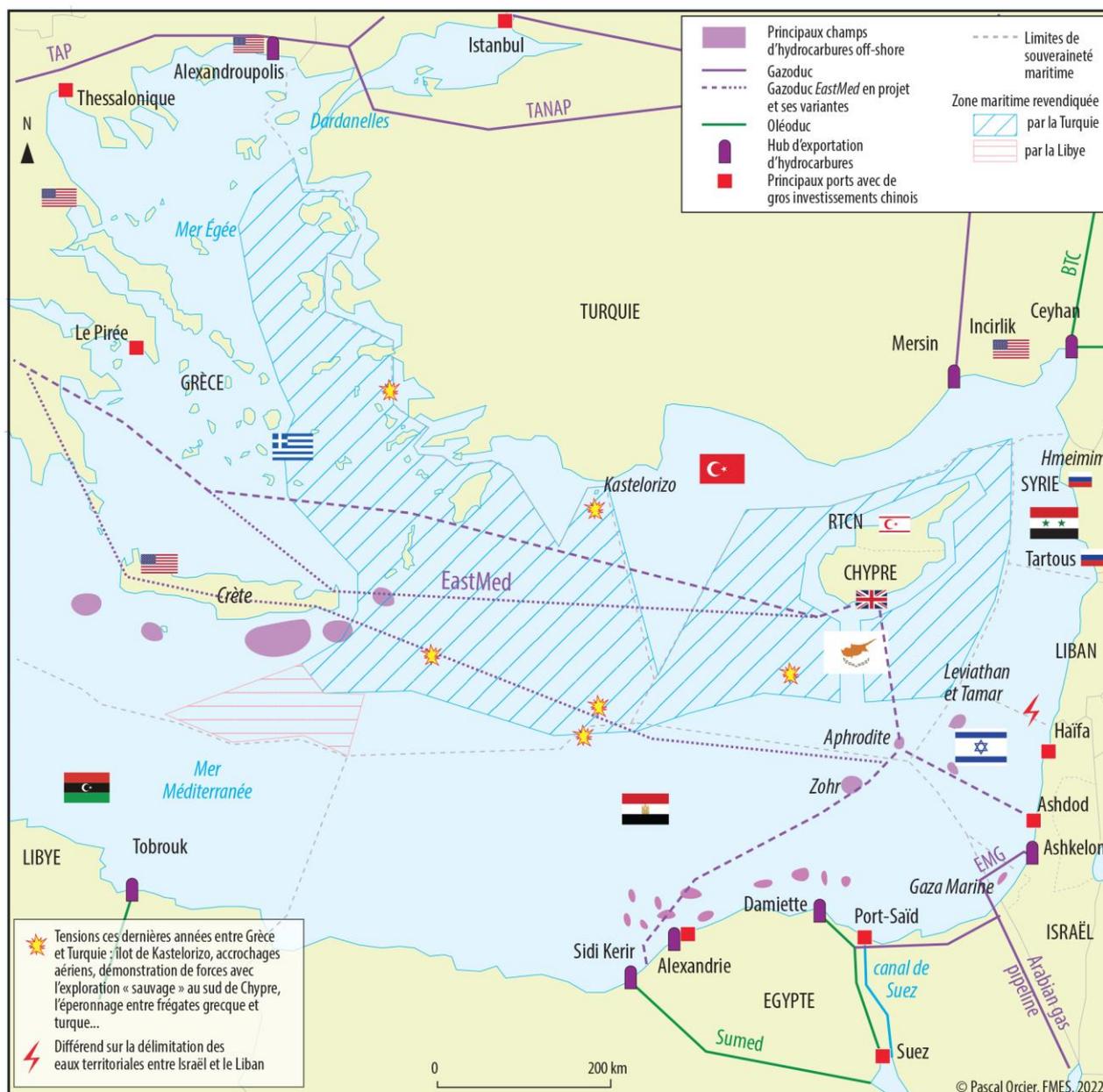
Au-delà de cette histoire intéressante sa partie la plus septentrionale, la Méditerranée orientale est aujourd'hui le théâtre de plusieurs oppositions. Les grandes puissances antagonistes y sont présentes : les États-Unis moins qu'auparavant mais avec un regain d'intérêt depuis le début de l'invasion russe en Ukraine ; la Russie qui cherche à sécuriser son accès aux mers chaudes et en particulier à la Méditerranée en s'entendant avec la Turquie, mais qui cherche également à étendre son influence et à lutter contre un islamisme qui pourrait à terme mettre en danger son unité ; la Chine pour qui la Méditerranée est un axe clé des nouvelles routes maritimes de la soie et qui marque sa présence par des investissements dans plusieurs ports, grecs et italiens notamment.

Parallèlement, les puissances régionales se disputent l'influence et le contrôle du bassin levantin. Cette lutte traditionnelle est compliquée par l'intervention de nouveaux acteurs : les États du golfe, dont l'intérêt pour la Méditerranée s'est éveillé après les printemps arabes. Dans ce grand jeu, la Turquie se retrouve isolée avec pour seul allié le Qatar, quand l'Égypte, associée aux Émirats arabes unis et à l'Arabie saoudite wahhabite, s'emploie à contrer l'influence des frères musulmans qu'elle a écrasés sur son propre territoire. Les accords d'Abraham de 2020 ont raffermi ce deuxième camp dont Israël n'était pourtant pas exclu auparavant, dans une opposition à la Turquie. L'affrontement de ces deux camps dans la guerre civile libyenne et dans la crise syrienne, ainsi que la déliquescence de l'État libanais, ont rendu la région encore plus instable.

Des gisements gaziers ont été découverts en 2009 à l'aube de cette nouvelle histoire, réveillant les intérêts des États pour les ZEE. C'est le moment où Israël s'est plus directement impliqué dans des questions régionales, sortant du champ strictement sécuritaire. Cet État a signé un accord de délimitation de sa ZEE avec Chypre en 2010, accord nécessaire pour exploiter les champs gaziers. Chypre, probablement poussé par ses craintes envers la Turquie, avait déjà conclu des accords de même nature avec l'Égypte en 2003 et le Liban en 2010. Même si les champs gaziers découverts ne sont sans doute pas aussi prometteurs qu'initialement envisagé, ils devraient faire de l'Égypte le

premier pays producteur dans la région avec l'immense champ Zohr. Quant à Israël, il devient exportateur (champ Tamar), dans des limites qui seront déterminées par sa capacité à s'entendre avec le Liban pour délimiter ses frontières maritimes (champ Léviathan). La défaillance du Liban laisse peu d'espoir sur un accord à court terme⁸³ alors même que le Hezbollah a proféré des menaces en juillet 2022 face aux perspectives d'exploitation par Israël de ressources qu'il considère comme libanaises. Chypre quant à elle, bénéficie du champ Aphrodite.

De son côté, la Turquie a adopté la doctrine de la Patrie Bleue (*Mavi Vatan*). Évoquée pour la première fois en 2006 par le futur chef d'état-major de la marine turque, l'expression est devenue doctrine de cette marine en 2016, avec des intentions capacitaires mais peut-être également afin d'éveiller les esprits d'un pays traditionnellement continental aux enjeux maritimes. Le président Erdogan a fait sien cette doctrine en 2019.



Carte 14 : territorialisation turque en Méditerranée orientale

⁸³ Depuis la rédaction initiale de ce rapport, le différend a trouvé une solution partielle sous l'égide des États-Unis, permettant d'envisager l'exploitation des gisements gaziers par Israël et le Liban. La question des frontières terrestres n'est cependant pas réglée, ni celle, par conséquent, des délimitations des eaux territoriales qui en dépendent.

MONTEE DES TENSIONS ET ACTIONS DE TERRITORIALISATION

Dès la signature de l'accord israélo-chypriote sur les délimitations de leurs ZEE respectives en 2010, la Turquie a menacé la mise en production des champs gaziers israéliens. S'en est suivie une montée de la tension avec l'envoi par la Turquie d'un navire de recherche au nord de Chypre, et dans le camp opposé l'affichage fort d'un exercice militaire israélo-chypriote. L'extension de l'entente à la Grèce, avec en particulier la signature d'un accord de coopération énergétique, met sérieusement en question l'ambition turque de devenir un hub d'exportation du gaz vers l'Europe. La tentative de coup d'État de 2016 en Turquie durcit les positions de son gouvernement. En 2018, son ministre des Affaires étrangères annonce l'intention de son pays de lancer de nouvelles explorations dans les eaux grecques et chypriotes. Simultanément, la Turquie entrave les travaux exploratoires de la compagnie italienne ENI dans les eaux chypriotes, au prétexte quelle opérerait dans la ZEE de la RTCN.

2019 est une année charnière. Excluant délibérément la Turquie, plusieurs pays dont Israël, Chypre et la Grèce créent le forum du gaz est-méditerranéen (EMGF). Il est clair que si cette exclusion est liée aux antagonismes politiques décrits plus haut, elle est également motivée par des raisons économiques ... tout comme l'adoption officielle de la doctrine de la Patrie bleue par la Turquie la même année. Dans un premier temps informel, l'EMGF envisage la création d'un gazoduc Eastmed entre la Méditerranée orientale et l'Europe, via Chypre, la Crète et l'Italie. Le 27 octobre, un accord turco-libyen de délimitation maritime est signé, créant une frontière maritime entre les deux pays en s'appuyant sur leurs revendications maritimes respectives, mais dans une zone relevant officiellement de la Grèce. En décembre, un navire israélien opérant en zone chypriote en est chassé par des navires turcs, entraînant en représailles le harcèlement par la chasse israélienne d'un navire d'exploration turc.

Les navires d'exploration turcs sont ensuite systématiquement escortés par des navires de guerre et en juillet 2020, le président turc décide d'explorations gazières au sud de l'île grecque de Kastellorizo, très proche des côtes turques. En octobre et novembre 2020, le navire d'exploration gazière turc *Oruç Reis* intervient pendant une longue période en ZEE grecque.

Mais la question du gaz n'est pas la seule qui ait généré des incidents importants. En 2020, la marine turque avait pris l'habitude d'escorter un cargo tanzanien, le *Cirkin*, dont les allées et venues le rendaient suspect au regard de l'embargo sur les armes en Libye, que l'opération navale européenne *Irini* devait faire respecter. Le 27 mai 2020, deux frégates turques s'interposent entre la frégate française *Forbin* et le *Cirkin* pour empêcher le contrôle de ce dernier. Le 10 juin lors d'un nouveau voyage du *Cirkin*, la frégate grecque *Spetsai* est également empêchée de contrôler le cargo. Le même jour, la frégate *Courbet* venant de prendre contact avec le *Cirkin* est illuminée à trois reprises par les radars d'une conduite de tir d'une frégate turque, ce qui constitue un acte hostile. Dans ces situations, pour être en mesure d'assurer leur mission, les frégates grecques et françaises auraient été contraintes d'aller à l'affrontement. Force est de constater qu'à cette occasion, la Grèce et la France n'ont pas reçu de soutien affiché de leurs alliés européens ni de l'OTAN.

LES POINTS CLES POUR L'AVENIR

Certes la géographie ne favorise pas la Turquie au regard du droit de la mer. Mais ce pays, pour des raisons politiques et économiques, a tenté de s'approprié de plusieurs manières des espaces maritimes en contradiction avec ce droit et même au-delà en contradiction avec ses engagements au sein d'une alliance forte, l'OTAN : conduite illégale d'activités d'exploration dans les ZEE de pays tiers ; opposition par la force à de telles activités conduites par des acteurs autorisés par les pays exerçant leur juridiction sur les espaces concernés ; non-respect de décisions du conseil de sécurité des Nations unies ; opposition aux forces légales chargées de faire respecter ces décisions, y compris par des actes considérés comme des actes hostiles à l'encontre de forces alliées.

Depuis 2020, la situation s'est apaisée, sans doute parce que la Turquie a réalisé le caractère contre-productif de ses actions. Mais les sources de conflit demeurent. Plusieurs facteurs détermineront le

réveil de cette crise : la capacité des pays concernés à négocier pour s'entendre sur le partage des ressources et l'équilibre général des exportations de gaz vers l'Europe ; la politique intérieure turque et le besoin qu'aura le président Erdogan d'agiter les consciences nationalistes turques pour se faire réélire en 2023 ; la confirmation ou non de la construction du gazoduc Eastmed ; l'intérêt réel des gisements de gaz qui dépend lui-même de plusieurs facteurs (réalité des ressources, facilité d'exploitation, intérêt de l'Europe pour se désengager d'autres sources d'approvisionnement et en premier lieu de la Russie, rapidité de la transition énergétique en Europe et dans les pays riverains). Dans tous les cas, l'histoire restera. Déjà en juillet 2022, la Turquie a annoncé son intention de reprendre rapidement des explorations gazières.

4.2.2. Cas de territorialisation non régionalisés

Ces cas de territorialisation touchent toutes les régions maritimes du monde. Les deux premiers, de natures bien différentes se rejoignent sur un risque qu'il convient de prendre en compte : l'instrumentalisation par des États ou des acteurs non étatiques qui ne veulent pas, pour diverses raisons, apparaître en première ligne, mais qui bénéficient directement des contraintes mises en place sur l'activité maritime.

4.2.2.1. La piraterie mondiale face au retour du régalien

La piraterie maritime, ou le brigandage maritime selon le lieu où les actes se produisent, constitue dans une certaine mesure une forme de territorialisation. Souvent née de la faiblesse de l'État dans le pays à partir duquel elle s'exerce, elle limite de fait l'activité maritime à caractère économique. Elle entraîne des pertes économiques à travers la marchandise perdue, la hausse des primes d'assurance et le temps d'immobilisation des navires attaqués. Elle entraîne également parfois des pertes humaines.

La lutte contre ce phénomène peut mobiliser des moyens militaires importants. Les résultats probants des opérations de lutte contre ce fléau dans les années passées sont une conséquence positive du retour du régalien, malgré une résurgence des actes de brigandage maritime dans le détroit de Malacca.

LA CORNE DE L'AFRIQUE

La déliquescence de l'État somalien a favorisé le développement de la piraterie maritime au large de la corne de l'Afrique à partir du milieu des années 2000. La pauvreté, l'absence de moyens et même de volonté de lutter contre la criminalité, mais aussi la corruption, ont permis son essor et mis en danger le trafic maritime sur un des axes les plus denses du transport maritime. La piraterie constituait une véritable économie parallèle, les pirates étant soutenus par divers réseaux de commanditaires aux objectifs tout aussi divers. En 2011, 223 attaques ont été répertoriées le long des côtes somaliennes et jusque dans le golfe d'Aden⁸⁴.

L'opération *Ocean Shield* de l'OTAN à partir de 2009, impliquant majoritairement des navires américains, et l'opération *Atalante* de l'Union européenne lancée un an plus tôt et toujours en cours, ont largement contribué dans un premier temps à intercepter les navires pirates, puis à dissuader les actes de piraterie. La Chine elle-même, inquiète des conséquences pour son commerce extérieur, a commencé dès 2008 à escorter ses navires civils. En 2014, il n'y avait plus que 12 attaques. D'après le rapport annuel de l'OMI, il n'y a eu en 2021 qu'une seule attaque dans cette zone, et aucune en 2020⁸⁵.

Cette même année, la Somalie a défini sa ZEE, se donnant les moyens légaux de contrôler les navires de pêche opérant dans la zone. La plupart des pirates sont revenus à la pêche côtière artisanale qu'ils pratiquaient auparavant et ils ne pourront en vivre que si l'État somalien réussit à limiter strictement la concurrence d'une pêche industrielle illégale dans ses eaux. Cet État manque cependant

⁸⁴ Selon l'OMI.

⁸⁵ Il y a cependant eu une attaque au port en 2021 et 4 en 2020, mais qui, comme les attaques dans les eaux territoriales, ne peuvent juridiquement être qualifiées d'actes de piraterie mais plutôt d'actes de brigandage maritime. Toutes les catégories sont prises en compte dans les 223 attaques répertoriées en 2011.

cruellement de moyens pour le faire et les tentations ne sont contenues que par la présence navale des pays développés.

LE GOLFE DE GUINEE

La piraterie dans le golfe de Guinée se manifeste essentiellement par du vol et de la revente de pétrole, mais aussi par de nombreux enlèvements avec demandes de rançons. Elle provient principalement des côtes nigériennes et la responsabilité du gouvernement nigérian pourrait être mise en cause : d'une part cette piraterie est une véritable manne pour la région du delta du Niger ; d'autre part, le Nigeria revendique la responsabilité de la sécurité dans sa ZEE et voit d'un mauvais œil les interventions étrangères.

Si cet État pouvait donc initialement trouver un intérêt à la piraterie, le tort fait à son économie l'a récemment fait changer d'avis : alors que l'architecture de Yaoundé décidée en 2013 pour coordonner l'action des pays riverains dans la lutte contre la piraterie peinait à produire des effets, l'implication plus forte du Nigeria en 2021, avec son initiative *Deep Blue*, semble porter ses fruits. Le nombre d'attaques qui s'élevait à un peu plus d'une soixantaine en moyenne depuis 2011, avec un pic à 90 en 2020, a significativement chuté en 2021 pour atteindre le chiffre de 34 attaques⁸⁶. Cette tendance devra être confirmée car un point bas ponctuel avait également été constaté en 2015 avant une résurgence.

Plusieurs initiatives internationales de soutien ont récemment vu le jour, dont le programme européen *Support to West Africa Integrated Maritime Security* (SWAIMS), et pourront favoriser cette dynamique. La mission *Corymbe* de la Marine française dans cette région contribue également à la lutte contre la piraterie.



Carte 15 : état des lieux de la piraterie mondiale

⁸⁶ Données de l'OMI, incluant les attaques dans les eaux territoriales et au port. D'autres sources donnent des valeurs plus élevées mais notent la nette tendance à la baisse de 2021.

LES DETROITS DE MALACCA ET DE SINGAPOUR

Dans le plus fréquenté des détroits mondiaux, une résurgence des actes de brigandage maritime a été constatée à l'aube des années 2000, après la crise économique de 1997 en Asie. L'adoption en 2004 d'un accord de coopération régionale (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia – ReCAAP*) réunissant, à l'initiative du Japon, de nombreux pays asiatiques, marque un tournant dans l'engagement des États à lutter contre la piraterie et le brigandage maritime. Cet accord met en place un centre pour le partage de l'information et les États s'engagent en particulier à coopérer et à renforcer les moyens de prévention et de lutte contre la piraterie. Cependant, une vingtaine d'attaques annuelles continuaient à être recensées entre 2011 et 2017, avec une très forte résurgence en 2014 et 2015. En 2018, le nombre d'attaques recensées était de 8. Mais depuis 2019, il a significativement augmenté, pour atteindre 69 en 2021⁸⁷. Les raisons de cette explosion sont pour l'instant difficiles à analyser.

AUTRES ZONES

Pour mémoire, d'autres zones sont soumises à des actes de piraterie. La mer de Chine méridionale était jusqu'en 2017 une zone tout aussi dangereuse que celles évoquées plus haut. Elle reste aujourd'hui à un niveau significatif (16 attaques) même si la baisse est constante depuis plus de dix ans. La présence croissante des garde-côtes chinois pourrait être une explication. L'océan Indien, la mer d'Arabie et la zone Amérique du Sud – Caraïbes comptent chaque année également quelques attaques. Sur les autres mers et océans, elles demeurent exceptionnelles.

4.2.2.2. L'accroissement des zones protégées

Les zones protégées, faisant l'objet de réglementations environnementales, constituent un type de territorialisation émanant d'États ou d'organisations régionales ou internationales. Elles limitent la liberté de naviguer ou au moins d'exercer certaines activités dans un but apparent de protection de l'environnement marin. Mais les motivations réelles de la création de telles zones sont parfois différentes.

LA MULTIPLICATION DES AIRES MARINES PROTEGEES

Depuis le sommet de Rio, les aires marines protégées dans les ZEE des États, mais parfois aussi au-delà de celles-ci en haute mer, ont été multipliées, avec une nette accélération depuis une dizaine d'années⁸⁸. Cette multiplication s'accompagne d'une sorte de course au gigantisme, les États cherchant à apparaître comme les champions de la protection de l'environnement marin en proclamant la création de l'AMP la plus étendue dans le monde. La protection déclarée risque alors d'être plus théorique que réelle du fait de la difficulté à surveiller de telles immensités océaniques.

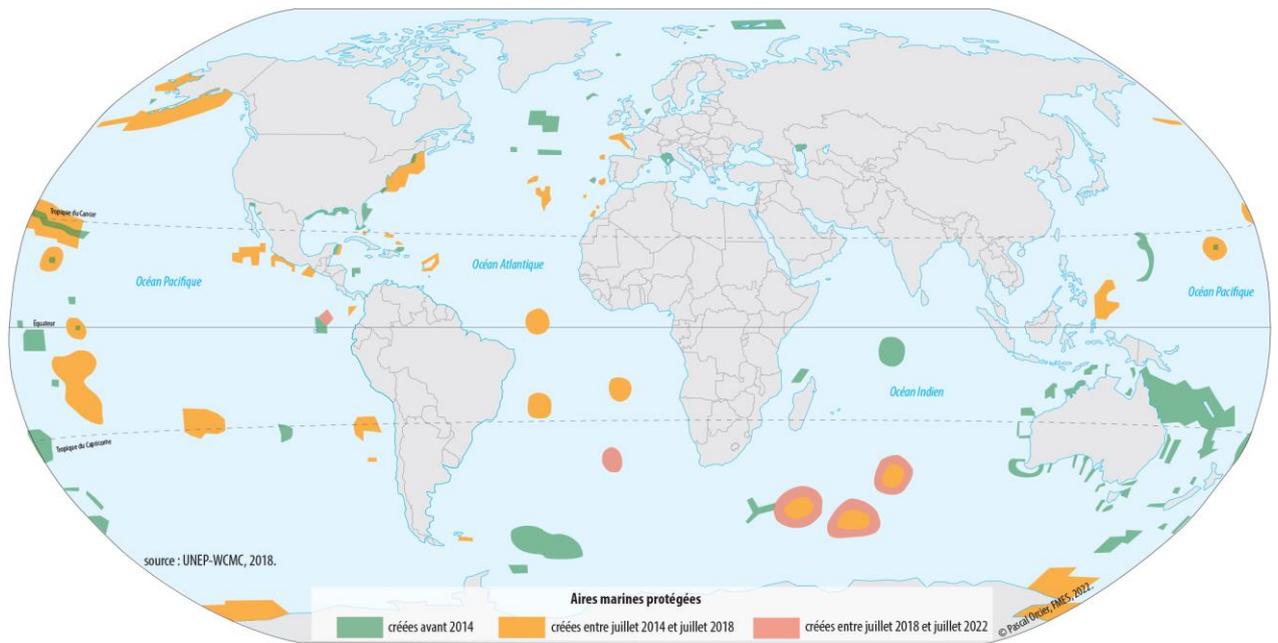
En 2020, les aires marines protégées représentaient 28,1 millions de kilomètres carrés soit 7,74 % de la surface des océans. Leur superficie s'était accrue de 18,8 millions de kilomètres carrés par rapport à 2010. L'étendue totale des aires marines protégées en 2020 était presque dix fois supérieure à celle de 2000.

UNE PRIVATISATION DE LA GESTION DES ESPACES MARITIMES PAR LES GRANDES ONG ENVIRONNEMENTALES

Alors que les États sont restés longtemps les seuls acteurs de l'élaboration du droit international, ils doivent désormais faire face à l'irruption sur la scène des nouveaux acteurs que sont les organisations non gouvernementales (ONG). Celles-ci sont particulièrement présentes dans le domaine environnemental. Leur activisme interroge quant aux conditions de création de certaines aires marines protégées qui ont pu être considérées comme une forme de privatisation des espaces maritimes, du fait de la délégation par les autorités publiques de la gestion de ces aires à des ONG environnementales, sans tenir compte des intérêts des populations locales.

⁸⁷ Toujours selon l'OMI.

⁸⁸ Voir annexe 4.



Carte 16 : extension des aires marines protégées

Le cas des Seychelles est à cet égard particulièrement significatif. Une aire marine protégée de 210 000 km² a été créée en février 2018, avant d’être étendue en mars 2020 pour atteindre 400 000 km². Cette création faisait suite à l’annonce, en 2015, par les Seychelles lors de la COP21, de la conclusion d’un accord d’échange de la dette pour protection de la nature (« *debt for nature swap* »). Élaboré avec le soutien de l’ONG environnementale *The Nature Conservancy* (TNC), considérée comme la plus riche de toutes, l’accord permet d’échanger 27,3 millions de dollars américains de la dette des Seychelles contre une politique de protection du milieu marin et d’adaptation au changement climatique. Ce montage suscite de nombreuses critiques car il conduit seulement à une substitution d’un créancier à un autre, que les Seychellois devront toujours rembourser même si le montant global de la dette est diminué.

Ce montage se révèle favorable à TNC qui aurait dégagé de cette opération un bénéfice de 2,5 millions de dollars. En outre, la moitié des aires marines protégées créées dans le cadre de ce programme se trouve interdite aux pêcheurs locaux alors que des projets d’exploitation d’énergies non renouvelables dans certaines portions de la zone située entre les îles Amirantes et Fortune sont envisagés. Or, le conseil d’administration de l’ONG compte des représentants de l’industrie, notamment pétrolière et gazière. Chacun est en droit de s’interroger sur les liens entre ces divers éléments.

Ce type d’accords d’échange de la dette pour la protection de la nature est amené à prendre une importance croissante à moyen terme. L’ONG *The Nature Conservancy*, qui a conclu un nouvel accord avec le Belize en octobre 2021, aurait à elle seule une vingtaine de projets comparables notamment avec le Kenya, l’Équateur, la Barbade et Sainte-Lucie.

Au total, on constate depuis une quinzaine d’années la multiplication d’aires marines protégées de grandes superficies dans la ZEE d’États endettés, sous la pression d’ONG environnementales américaines. La création de ces aires se déroule dans des conditions de transparence et de contrôle démocratique pour le moins problématiques. Favorisant les usages uniques de l’espace maritime, ces aires se traduisent souvent en interdiction totale de pêche apparaissant ainsi en contradiction avec les directives de la FAO protégeant les pêcheurs artisanaux dans leurs zones⁸⁹. En outre, la pureté des intentions écologiques de ces ONG a pu être mise en cause du fait de conflits d’intérêts potentiels

⁸⁹ FAO (2009), Directives internationales sur la gestion de la pêche profonde en haute mer, Rome, adoptées suites aux résolutions A/61/105 du 8 décembre 2006 et A/64/72, 4 décembre 2009 de l’AGNU.

avec les industriels les finançant et membres de leurs organes de gouvernance, mais aussi d'objectifs cachés d'ordre géopolitique. Ceci a été illustré par la création en 2010 par le Royaume-Uni et un consortium d'ONG conduit par *The Pew Charitable Trusts*, de l'aire marine protégée des Chagos. Ultérieurement, les révélations des Wikileaks mirent en évidence que la véritable motivation de la création de cette AMP était en fait d'empêcher le retour des Chagossiens sur leurs îles en les privant de toute forme de pêche nécessaire à leur subsistance et de permettre ainsi le renouvellement de la concession de la base américaine sur l'atoll de Diego Garcia dans l'archipel des Chagos (constituant le British Indian Ocean Territory (BIOT)).

4.2.2.3. *Élongation des zones de pêche*

Ainsi que le rappelle Sébastien Colin : « Les principaux objectifs du secteur de la pêche en Chine sont d'assurer au marché national un approvisionnement suffisant en produits halieutiques, que ce soit pour l'apport en protéines essentiel à la consommation humaine ou comme matières premières à destination du secteur industriel, de générer des revenus pour les pêcheurs et de contribuer à la croissance économique par le biais des exportations. »⁹⁰

L'utilisation des navires de pêche auxquels se mêlent les navires des milices maritimes, pour occuper les espaces maritimes revendiqués par la Chine, notamment en mer de Chine méridionale, et en chasser progressivement au prix de confrontations violentes les navires de pêche d'autres nationalités, a été évoqué plus haut.

D'après un auteur⁹¹, rien qu'en mer de Chine méridionale, de 1989 à 2011, des pêcheurs chinois ont été arrêtés ou ont fait l'objet de mesures de police par les États riverains à 389 reprises. Un total de 798 navires et 12 476 pêcheurs ont été impliqués. 78 de ces navires ont été saisis et 26 pêcheurs chinois ont trouvé la mort. Depuis quelques années, l'essentiel des incidents se produirait en mer Jaune. En 2012, 467 navires de pêche chinois ont été saisis pour avoir pêché dans les eaux de la Corée du sud. Au cours du seul second semestre 2014, 29 600 navires chinois ont pénétré illégalement dans la ZEE sud-coréenne. Des incidents similaires se sont produits dans les ZEE de la Corée du Nord, de la Russie, de l'Indonésie et de Palau.

L'épuisement des stocks de poissons près des côtes chinoises a poussé la flotte de pêche à s'éloigner de plus en plus, non seulement dans la mer de Chine méridionale⁹² mais au-delà sur tous les océans. Ce mouvement a débuté dès les années 1980 grâce à des accords de pêche signés avec plusieurs pays d'Afrique de l'Ouest et permettant d'obtenir des licences de pêche dans les ZEE de ces États.

Depuis lors, la diminution des ressources dans le golfe de Guinée, alliée à une politique plus restrictive des États de la zone souhaitant protéger ce qui restait de la ressource locale au profit de leurs propres pêcheurs, a conduit la flotte de pêche chinoise à diversifier ses zones d'action notamment en direction du Pacifique, de l'Atlantique Sud-Ouest et de l'Atlantique-Antarctique. Ceci s'est traduit par le développement d'une puissante flotte de pêche lointaine. En 2016, la Chine comptait 162 entreprises (en augmentation de 46 % par rapport à 2010) et près de 2 900 navires (en augmentation de 66 % par rapport à 2010) spécialisés dans la pêche lointaine. Ce développement rapide a bénéficié de larges subventions du gouvernement central chinois ou de gouvernements locaux tels celui de Shanghai. Cette pêche lointaine cible essentiellement le calamar, le thon, le balaou et de manière croissante le krill.

⁹⁰ Sébastien Colin, « *Les mers lointaines, nouvelles frontières de la puissance halieutique chinoise ?* », *Hérodote*, 2016/4 n° 163, pages 87 à 100.

⁹¹ Hongzhou Zhang, *Securing the 'Rice Bowl' China and Global Food Security*, 2019, Palgrave Macmillan, Singapore, p. 134.

⁹² En 1985, seuls 13 navires de pêche chinois de taille modeste exploitaient les eaux de l'archipel des Spratleys. En 2013, plus de 700 navires chinois de grande taille et 14 000 pêcheurs travaillaient dans la zone. Hongzhou Zhang, *op. cit.*, p. 133.

La taille de cette flotte de pêche lointaine est l'objet de débats, certains considérant que sa taille réelle est très largement sous-estimée, évoquant un total huit fois supérieur, proche de 17 000 navires. Quoiqu'il en soit, un nombre considérable de navires liés à des intérêts chinois sont immatriculés sous d'autres pavillons, notamment d'États d'Afrique de l'Ouest tels le Ghana, la Mauritanie et la Côte d'Ivoire. Ces « dépavillonnements » permettent ainsi à ces navires d'accéder à la ZEE de l'État dont le navire bat le pavillon, voire aux ZEE d'autres États liés par des accords de pêche à l'État du pavillon.

Au-delà de l'opacité sur la taille réelle de la flotte de pêche lointaine et sur l'ampleur de ses captures, ce sont surtout les pratiques illégales de cette flotte qui inquiètent : pêche sans licence ou sans permis dans des ZEE étrangères ou des zones interdites à toute exploitation – principalement dans l'ouest de l'Afrique et en Asie –, utilisation d'engins de pêche interdits, ciblage d'espèces protégées, faux papiers et fausses immatriculations, manquement à l'obligation de déclarer ses prises, ou encore coupe des nageoires de requins. À ces infractions liées à la pêche, il convient d'ajouter les atteintes aux droits de l'homme. À l'occasion d'une étude récente, une ONG britannique, *l'Environmental Justice Foundation*, a révélé que sur 116 marins d'origine indonésienne et dix équipages ghanéens travaillant sur des navires chinois, plus de 90 % déclaraient être liés par une dette à la compagnie qui les employait, ou n'avaient tout simplement pas été payés. Environ 80 % ont travaillé au-delà des heures réglementaires, dans des conditions de vie et de travail abusives, et un peu plus de la moitié a évoqué des menaces verbales et des actes de violence physique⁹³.

⁹³ *The Everwidening Net: Mapping the scale, nature and corporate structures of illegal, unreported and unregulated fishing by the Chinese distant-water fleet*, Environmental Justice Foundation, 30-03-22, <https://ejfoundation.org/reports/the-ever-widening-net-mapping-the-scale-nature-and-corporate-structures-of-illegal-unreported-and-unregulated-fishing-by-the-chinese-distant-water-fleet>

DEUXIÈME PARTIE : PROSPECTIVE A COURT ET LONG TERME

1. Perspectives

Quels facteurs joueront demain sur la territorialisation des espaces maritimes ? Le droit international, ses évolutions, la manière dont les États le respectent sont bien entendus des points déterminants. Mais la connaissance du milieu marin, aujourd'hui très partielle, est un critère capital pour son exploitation tout en le respectant, pour en surveiller l'évolution et pour y agir. Bien sûr l'évolution des technologies contribuera à cette connaissance et élargira les capacités d'exploitation et de surveillance, mais elle rendra également les espaces maritimes plus dangereux. L'évolution du contexte général aura des répercussions sur les tentations de territorialisation : contexte géopolitique avec le retour des confrontations de blocs et une désoccidentalisation du monde ; contexte économique avec une tension sur les ressources et une évolution des interdépendances entre États ; contexte du changement climatique enfin dont les effets sur les océans et les littoraux seront majeurs.

Ces facteurs sont examinés successivement dans les pages suivantes. Hormis pour les facteurs juridiques déjà largement abordés dans la première partie de ce rapport, un rapide état des lieux précède la présentation des perspectives, autant que possible à deux échéances : le court terme à 5 ou 10 ans, et le long terme à 20 ou 30 ans. Cet examen successif ne doit pas laisser imaginer que ces facteurs sont indépendants les uns des autres : la surpêche se combine avec les effets du réchauffement climatique sur la biodiversité, les tensions sur les ressources modifient les rapports géopolitiques, etc. Ces combinaisons de facteurs sont l'objet des scénarios présentés plus loin.

1.1. L'enjeu de la connaissance du milieu maritime

Si les océans sont de plus en plus surveillés, ils n'en restent pas moins méconnus. Seuls 20 % de leur superficie ont été explorés, c'est à dire au moins cartographiés avec la précision des moyens utilisés au moyen de l'exploration. Cela ne signifie pas pour autant que les zones concernées sont véritablement connues, dans toutes leurs dimensions : hydrographie, océanographie, écosystème biologique, etc. De plus l'océan est un milieu évolutif, naturellement et en raison du changement climatique. Or la connaissance des espaces maritimes est un enjeu pour la territorialisation et peut bénéficier autant aux acteurs qui la pratiquent qu'à ceux qui s'y opposent : elle « rentabilise » l'appropriation d'espaces mieux ciblés pour leurs ressources ; elle permet au contraire de mieux gérer la ressource dans une vision globale qui exclut l'appropriation. Bien utilisée, elle peut donc être un facteur de stabilisation mais peut au contraire attiser certains appétits.

En premier lieu, la topographie et la nature géologique du fond sont des éléments utiles à la délimitation des frontières maritimes et en particulier des limites du plateau continental. La connaissance des ressources, dont les décennies passées ont montré le poids sur les revendications des États, est également un facteur déterminant. Les ressources minérales en particulier, sont diversement connues. En la matière, le rapport d'une étude sur les ressources minérales marines coordonnée par l'IFREMER en 2011⁹⁴ reste d'actualité. Si les champs de nodules polymétalliques sont relativement bien identifiés, la rentabilité de leur exploitation dépendra notamment de leur teneur en métaux rares. Les sulfures hydrothermaux sont situés sur les dorsales océaniques et plusieurs centaines de sites ont pu être identifiés car ils sont encore actifs. Mais la plupart sont supposés être fossilisés et restent à découvrir.

Alors que la pression environnementale est de plus en plus forte, la connaissance des conséquences de l'exploration et de l'exploitation des ressources minérales est un préalable qui passe lui-même par le recensement des espèces biologiques, de leurs conditions de vie et de leur sensibilité aux

⁹⁴ IFREMER - « Les ressources minérales marines profondes – étude prospective à l'horizon 2030 » - 2011.

perturbations. Autre facteur d'appropriation d'espace, les ressources halieutiques sont mieux connues. Mais l'évolution physico-chimique de l'océan (acidification, élévation de la température) aura une incidence sur le volume et la localisation de la ressource. Comprendre et mesurer comment ces paramètres vont évoluer, anticiper sur l'évolution de la ressource est d'autant plus important que la pêche est un facteur de subsistance et donc de stabilité pour de nombreuses populations. Enfin les ressources génétiques marines sont une source encore inexplorée de solutions médicales ou autres qu'il conviendra d'explorer, de comprendre et de protéger.

La connaissance de l'océan est nécessaire également à la liberté d'action et à la surveillance de l'activité dans les espaces maritimes. Les performances des moyens de détection sous-marine exigent de disposer d'une bonne connaissance des conditions de propagation acoustique sur des zones significativement plus larges qu'auparavant. La conception et le déploiement de drones de surface ou sous-marins demandent de maîtriser l'environnement d'emploi – y compris celui des grands fonds, très mal connu – plus précisément que ce qu'exigent les moyens habités. Enfin pour lutter contre toute appropriation en faisant respecter la souveraineté nationale et en garantissant la liberté d'action en dehors de nos frontières maritimes, les autorités françaises, en premier lieu la Marine nationale, ont besoin d'identifier et parfois de qualifier, en permanence, dans de vastes espaces, les activités d'origine humaine en surface ou sous les mers.

Alors que 20 % des espaces maritimes présentent un intérêt particulier pour la Marine française⁹⁵, que les zones de permis miniers sont quasi inexplorées et que l'environnement marin est évolutif, la tâche est immense pour améliorer cette connaissance qui a une incidence réelle sur les tentations de territorialiser et la capacité à s'y opposer.

1.2. Evolution des technologies

Les technologies à venir et le mûrissement des technologies aujourd'hui émergentes donneront des capacités d'action dans les espaces maritimes à la fois plus étendues et plus pointues. Ces capacités profiteront à tous les acteurs, mais la prolifération de moyens performants favorisera sans doute plus la logique de souveraineté et d'appropriation, au détriment de la liberté.

1.2.1. Perspectives technologiques globales à court et long terme

Le facteur technologique est également déterminant pour la territorialisation des espaces maritimes : surveiller de larges espaces, les interdire, exploiter et protéger les océans, requiert un haut niveau de maîtrise de nombreuses technologies en pleine évolution.

Les principaux domaines technologiques considérés comme déterminants dans le domaine de la sécurité font l'unanimité parmi les organismes de réflexion, les scientifiques ou les gouvernants. Presque tous intéressent le monde maritime, et la plupart sont duaux, dans le sens où ils peuvent trouver des applications civiles et militaires. Ces domaines sont l'intelligence artificielle (IA) et la science des données (le « *big data* »), les technologies quantiques, la robotique, l'autonomie des systèmes, les matériaux innovants, les biotechnologies, l'énergie dirigée et les armes hypersoniques. Mais l'amélioration des technologies existantes offre également des perspectives notables qu'il convient de ne pas négliger, surtout à court terme. Il peut suffire de définir des cas d'usage pour les utiliser autrement.

Si les technologies quantiques restent aujourd'hui embryonnaires, les autres, à des stades différents, proposent déjà de nombreuses applications opérationnelles et se trouvent dans une forte dynamique de développement. Les vrais verrous technologiques sont rares et les perspectives sont finalement structurées selon deux axes principaux : d'une part le développement plus ou moins continu des performances par rapport aux moyens existants ; d'autre part la capacité à combiner les moyens, à les faire travailler ensemble de manière cohérente pour démultiplier encore les performances et les effets. Ce dernier aspect présente un intérêt particulier dans le domaine maritime où l'immensité des espaces

⁹⁵ Selon une vision du SHOM.

exige, selon les activités conduites, une grande productivité pour couvrir ces espaces, qui ne peut être obtenue que par la coordination de moyens multiples et hétérogènes. Il est bien sûr possible qu'une découverte scientifique d'importance vienne révolutionner certaines technologies. Cette hypothèse n'est pas prise en compte ici : non seulement ses conséquences sont par nature impossibles à imaginer, mais il est peu probable que des applications concrètes émergent alors avant plusieurs décennies, soit au-delà du terme de cette étude.

Dans ce cadre général, l'enjeu traditionnel de la connectivité des mobiles maritimes continuera à prendre une importance croissante et sera lié à la répartition de « l'intelligence » entre ces mobiles et les infrastructures à terre.

1.2.1.1. Enjeux et perspectives pour l'IA et le big data

L'intelligence artificielle peut être considérée comme une méthode de capitalisation sur le passé, exigeant de très grandes quantités de données pour entraîner les algorithmes et des capacités de calcul pour les traiter. A échéance de 30 ans, les ordinateurs n'auront toujours pas de capacité propre à innover. L'IA repose donc sur les facteurs suivants : bien sûr l'existence même de ces données et la capacité à les récolter mais aussi à les stocker de manière organisée⁹⁶ ; les performances techniques des ordinateurs mis en œuvre pour traiter ces données bien qu'elles ne devraient pas faire la différence ; les méthodes d'analyse des données. Ce dernier point est fondamental. Les informations multidimensionnelles et multimodales demandent des méthodes d'analyse modernes, de plus en plus spécifiques des problématiques traitées. Pour le monde maritime, ces problématiques sont complexes. Un enjeu particulier réside dans la minimisation du taux d'erreur : enjeu technique qui conditionne l'applicabilité d'une méthode et la confiance qui peut lui être accordée.

La progression dans ce domaine est déterminée par trois éléments : la connaissance du milieu ; la modélisation des comportements et des systèmes ; la maîtrise des outils mathématiques pour la programmation⁹⁷. Elle devrait être continue, sans qu'il soit possible de distinguer des perspectives franches à 5-10 ans d'une part, 20-30 ans d'autre part.

1.2.1.2. Perspectives sur les technologies quantiques

Si les premiers ordinateurs quantiques ont fait leur apparition, ils restent aujourd'hui à de rares exceptions près des outils de laboratoire. L'avantage quantique, qui traduit le fait qu'un ordinateur de ce type a traité plus rapidement un problème donné qu'un ordinateur classique, ne peut être trouvé que sur certains types de problèmes. Il faudra attendre au moins 20 ans avant que ces ordinateurs puissent apporter une plus-value réelle à des questions opérationnelles.

Les technologies quantiques offrent cependant des perspectives de plus court terme dans le domaine des capteurs et de la cybersécurité, pour chiffrer les données et en prouver l'intégrité. Les premières applications peuvent être envisagées à 5-10 ans, voire avant.

1.2.2. Perspectives par domaines

1.2.2.1. L'espace

Le « *new space* » est aujourd'hui une réalité qui permet de lancer à bas coût des satellites de plus en plus petits et spécialisés. Cette tendance devrait se poursuivre, avec à terme des lanceurs mobiles et moins puissants de pseudo-satellites à durée de vie limitée sur des orbites très basses. Ce « *new space* » est un maillon crucial pour une connectivité sûre et rapide et une couverture mondiale, en utilisant les technologies internet actuelles.

La détection dans l'espace des signaux issus de la surface terrestre ne changera pas de nature mais pourra être plus précise, sans cependant changer d'ordre de grandeur en raison de limites physiques :

⁹⁶ Les mathématiques et en particulier l'algèbre multidimensionnelle (computational algebra) peuvent apporter des solutions.

⁹⁷ En particulier les statistiques sur les données et signaux, la minimisation du temps de calcul, les problèmes de minimisation d'une fonction selon un critère.

interception d'ondes radio de fréquences élevées avec un positionnement à quelques mètres près ;
détection optique avec une précision aujourd'hui de 30 cm mais qui restera sensible à la météo ;
détection radar avec une résolution de 50 cm.

1.2.2.2. *Les lasers*

Les lasers peuvent avoir de nombreuses applications dont la trajectographie, la dégradation des performances d'un capteur ou la destruction. Les années à venir permettront d'améliorer la maîtrise de la puissance, qui est essentielle pour contrôler l'effet du laser sur une cible. En environnement maritime, un enjeu particulier réside dans la stabilisation de la visée du laser. Ces difficultés pourraient être atténuées rapidement. En revanche, les besoins spécifiques en énergie des lasers de forte puissance, pour les effets les plus destructeurs, soulèvent des problèmes aigus d'intégration à bord des navires.

1.2.2.3. *Les drones maritimes*

Les drones, et plus particulièrement les drones maritimes, sont soumis à plusieurs enjeux technologiques. D'une manière générale, les technologies existent pour concevoir des drones de surface et sous-marins de grandes dimensions. La marine américaine en expérimente plusieurs (le démonstrateur XLUUV de Boeing et le *Sea Hunter* opéré par un navire mère) et Naval Group a conçu un démonstrateur de drone sous-marin. L'autonomie énergétique est un facteur important et la sécurité, plus que la capacité des batteries, soulève des questions particulières à bord de navires non habités. Le drone sous-marin de Naval Group pourra disposer d'une autonomie de plusieurs semaines.

Des navires autonomes d'une cinquantaine de mètres disposent d'une tenue à la mer suffisante et peuvent avoir des capacités très significatives⁹⁸ compte tenu de l'absence d'espaces réservés aux besoins de l'équipage. Le drone maritime de grande dimension apparaîtra donc rapidement, dans un premier temps mis en œuvre à partir de la terre ou d'un navire mère, puis à plus long terme avec une large voire une totale autonomie décisionnelle.

Certains pays pourraient s'affranchir de contraintes juridiques que s'impose la France pour l'utilisation des engins autonomes, en particulier le devoir d'être en capacité d'expliquer les décisions prises par un drone.

La connectivité et l'autonomie des drones sous-marins présentent des difficultés spécifiques. Le *docking* (stations sous-marines) peut apporter des réponses : l'Allemagne s'est engagée dans un projet dual (le *Modifiable Underwater Mothership*, ou MUM) dont une première version opérationnelle doit être livrée en 2024. L'IFREMER avait mené il y a quelques années une expérimentation de retour d'une torpille au tube. De telles solutions permettront de disposer de drones sous-marins avec une très grande autonomie, et capables de communiquer voire de recevoir – selon la position de la station – des informations, mais uniquement en temps différé. Plusieurs types de dispositifs peuvent d'ores et déjà être imaginés, avec les technologies actuelles, pour une communication asynchrone : largage de bouées, directement ou via un relais positionné au fond, puis émission via un réseau satellitaire⁹⁹.

Les drones de plus petites dimensions offrent également de réelles perspectives. En restant dans le domaine sous-marin, il existe déjà des vecteurs capables de descendre jusqu'à 6 000 mètres de profondeur. Les senseurs actuels demandent cependant à être adaptés. A échéance de 5 ans, on peut considérer que des ROV seront capables d'intervenir pour tous types de missions jusqu'à 6 000 mètres, avec des capteurs adaptés dérivés des capteurs actuels. Les zones couvertes dépendront d'une part de leur autonomie énergétique, de facto beaucoup plus limitée que celle des grands drones, sauf à disposer de stations de ravitaillement, mais surtout du besoin de communication synchrone. Dans ce cas, ils devront être reliés à un navire mère par un câble dont la longueur limite le rayon d'intervention à quelques centaines de mètres.

⁹⁸ Capacités pour emporter une charge utile en vue d'opérations civiles ou militaires à réaliser en mer. Cette affirmation n'est pas applicable au transport maritime pour lequel la dimension du navire est avant tout liée au volume à transporter.

⁹⁹ Le réseau Iridium permet, avec son mode « *short burst* » d'émettre discrètement de courts messages (jusqu'à 48 ko).

Les drones aériens utilisés en environnement maritime doivent également être distingués selon leurs dimensions. Pour eux aussi, de grandes dimensions sont synonymes d'autonomie énergétique, mais plus encore de capacité à emporter une charge utile conséquente. La miniaturisation de ces charges est donc un enjeu particulier pour que des missions aujourd'hui réalisées par des aéronefs pilotés puissent être confiées demain à des drones de dimensions raisonnables. Les micro-drones peuvent avoir une utilité pour des missions de durée limitée. Leur capacité à coopérer, à agir en essaims, est un enjeu d'avenir où l'intelligence artificielle a un rôle à jouer, ainsi que la reproduction du comportement de certains êtres vivants (biomimétisme). La mise en œuvre de ces essaims à partir d'un navire suppose des dispositifs de lancement à inventer et, selon les usages, une capacité à stocker un nombre important de ces engins prêts à l'emploi, batteries chargées. L'emploi de cette catégorie de drones sera toujours rapidement limité par les conditions météorologiques.

Quel que soit le milieu d'emploi, le drone d'une certaine taille pourra être configurable : sa charge utile sera adaptable à la mission. Il deviendra indissociable de son système de traitement de données. Lorsqu'il sera mis en œuvre à partir d'un navire, un premier niveau de traitement sera réalisé à bord du navire, en faisant intervenir des opérateurs. Mais à long terme, les drones eux-mêmes ou les navires mères pourront être autonomes. La part du traitement embarqué pourra si nécessaire être allégée au profit d'un traitement largement déporté dans des centres à terre.

1.2.2.4. Interface homme – systèmes

La complexité des navires, des systèmes qui les composent ou avec lesquels ils collaborent, le volume considérable de données et d'informations, dépasse désormais les capacités cognitives humaines. Cela sera chaque jour encore un peu plus vrai. Le paramétrage optimal des systèmes en fonction des conditions d'exécution d'une mission sera de plus en plus complexe. Les opérateurs auront donc besoin d'être assistés.

Parallèlement, la validité des données ou des informations élaborées à partir de ces données pourra constamment être remise en cause par des opérateurs. En effet, outre leur limite de compréhension des processus complexes d'élaboration de ces informations, ils auront conscience que les données peuvent être falsifiées ; ils sauront également que dès le début de la chaîne de traitement, les représentations de la réalité ne sont pas fidèles à 100 % et que les algorithmes de traitement ne sont pas mathématiquement vérifiés¹⁰⁰ et admettent des taux d'erreur. Les opérateurs auront donc également besoin d'être rassurés.

Des outils fondés sur l'IA seront capables demain d'accompagner l'opérateur afin qu'il puisse à la fois mieux utiliser les systèmes à sa disposition et mieux percevoir et évaluer l'information élaborée. C'est une condition pour que le potentiel apporté par la technologie des systèmes soit pleinement réalisé et pour que l'homme continue à contrôler avec l'intelligence qui le caractérise la conduite globale d'une mission, même s'il en a délégué une partie à la machine. Mais ces outils ne seront accessibles qu'à ceux qui pourront disposer de données d'expérience pour entraîner la machine et les opérateurs.

1.2.3. Applications maritimes

Le facteur temporel peut être important entre l'apparition d'une technologie et les effets qu'elle peut produire. Pour une application ponctuelle, le temps de maturation et d'appropriation peut être relativement court. Pour une application globale, il faudra rajouter un temps de déploiement de multiples équipements pour atteindre un effet significatif. Ce temps de déploiement peut être important, même pour de petites séries, selon les procédures utilisées. Par exemple celles éprouvées mais coûteuses en temps de la conduite des programmes d'armement. Enfin les constantes de temps peuvent évoluer selon le milieu : c'est vrai par exemple dans le milieu sous-marin où les limites de

¹⁰⁰ Il est encore aujourd'hui et sans doute encore dans les décennies à venir impossible de prouver qu'un algorithme répond bien à ce qui en est attendu. Cette question complexe associe la capacité à exprimer la nature du problème à traiter, la définition des limites de ce problème, et la preuve mathématique que l'algorithme répond au problème parfaitement défini dans des conditions – des limites – bien identifiées.

connectivité retarderont la capacité des drones à mener des opérations complexes jusqu'à ce que les techniques d'autonomisation soient suffisamment avancées pour se passer d'une intervention humaine. Ces éléments jouent sur le choix de proposer certaines perspectives à 5-10 ans ou à 20-30 ans.

1.2.3.1. Applications civiles

CONNAISSANCE DU MILIEU

Dans 20 ou 30 ans, il est probable que le « fonctionnement » des mers et des océans, ses aspects géophysiques, météorologiques, biologiques, sera compris et aura été modélisé. Les conséquences des actions de toutes natures seront donc prédictibles, bien plus qu'aujourd'hui. Il est probable également que ces connaissances de nature scientifique seront comme aujourd'hui partagées entre tous les scientifiques du monde.

En revanche, l'immensité des espaces n'aura pas permis de cartographier tous les espaces maritimes ni d'inventorier et qualifier toutes les ressources minérales et biologiques. Les performances des satellites et avions ne permettront toujours pas d'obtenir des données de grande précision ni au-delà de faibles profondeurs. Mais les progrès de l'imagerie acoustique permettront cependant assez rapidement d'augmenter le rythme de progression de cette cartographie mondiale : une précision de l'ordre du centimètre avec, à l'image du SLAMF (Système de Lutte Anti-Mines Futur) français, des fauchées de 300 m et une capacité de visualisation sous plusieurs angles permettant une représentation des fonds en 3D. Les systèmes complets utilisant cette imagerie permettront d'exploiter les données recueillies et de les stocker pour une utilisation future. Très rapidement, ces systèmes permettront de faire des relevés aussi précis jusqu'à 6000 mètres, soit directement à partir d'un navire, soit en utilisant des drones associés au navire (exemple du projet CHOF : Capacité Hydro-Océanographique Future). Mais ils seront alors peu nombreux. L'usage de drones permettra d'augmenter la productivité, mais dans une certaine limite.

Dans 20 à 30 ans, les fonds d'une partie significative des zones d'intérêt des pays les plus avancés technologiquement auront été cartographiés avec une grande précision et leurs natures géologiques seront tout aussi précisément connues. La multiplication des drones, leur plus grande autonomie, permettra peut-être de programmer des missions autonomes, par exemple en utilisant des *gliders* (planeurs sous-marins) pour leur très faible consommation en énergie. Le rythme de cartographie accélérera encore mais une large partie du fond des océans restera mal connue. Les mêmes missions permettront de mesurer de nombreux paramètres y compris sur la composition biologique du milieu. Cette dernière faisait jusqu'alors l'objet de missions particulières ciblées sur les zones connues de prospection de minéraux.

INTERVENTION SOUS-MARINE

Les progrès de la robotique et de l'autonomie des véhicules, en particulier des ROV, faciliteront toutes sortes d'interventions sous-marines.

Le soutien à l'exploitation off-shore des hydrocarbures deviendra plus aisé et moins coûteux. Les technologies seront plus accessibles mais aussi plus sûres. Mettre en place une installation ou déposer un objet sur les fonds deviendra commun, quelle que soit l'intention. De la même manière, remonter un objet, le rechercher dans une zone donnée s'il a été perdu, sera à la portée d'entreprises spécialisées et d'États beaucoup plus nombreux qu'aujourd'hui.

Les procédés d'exploitation des minerais des grands fonds auront été améliorés et seront pleinement opérationnels à court terme. Leur efficacité sera ensuite progressivement améliorée.

A terme à grande profondeur, dans l'obscurité totale, les drones sous-marins arriveront à coopérer ou à échanger des informations avec une station de fond via des signaux optiques¹⁰¹.

¹⁰¹ L'IFREMER a mené une expérimentation de ce type de communication et a démontré la possibilité de communiquer à 1 Mb/s à 100 mètres de distance, en omnidirectionnel.

La surveillance du milieu sera réalisée par de nouveaux capteurs. Des antennes linéaires spécifiques pourront être déployées pour surveiller des zones plus ou moins importantes. A long terme, les câbles de communication pourront être mis à contribution en utilisant le DAS (*Distributed Acoustic Sensing*)¹⁰² ou des hydrophones selon l'effet recherché : surveillance sismique, surveillance du trafic maritime, évolution du bruit de fond ...

NAVIRES DE SURFACE

Après une multiplication des expérimentations dans les 10 années à venir, le transport maritime utilisera de plus en plus largement des navires autonomes ou pilotés à distance. Les navires scientifiques ou techniques connaîtront également cette évolution, ainsi que les navires à passagers, au moins sur de courtes distances.

L'OMI s'y prépare déjà et les normes applicables aux navires marchands autonomes seront probablement définies avant 2025. Ces normes ne s'appliqueront pas aux navires d'État (dont les navires de guerre) autonomes, ceux-ci restant hors du champ de compétence de l'OMI. En France, l'ordonnance n° 2021-1330 du 13 octobre 2021 relative aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes crée un régime expérimental d'une durée de deux ans, applicable en mer territoriale française.

1.2.3.2. Applications militaires et de sécurité

CONNECTIVITE

Des constellations de satellites en orbite basse pourraient rapidement compléter la couverture et le débit parfois insuffisant des satellites militaires. Ces constellations pourront être des constellations civiles existantes, ou des constellations militaires à créer. Les technologies existent déjà. A long terme, la miniaturisation des satellites progressant, les plus grands navires pourraient lancer leurs propres satellites, soit pour améliorer provisoirement la connectivité, soit pour compenser l'attrition de satellites principaux. Un besoin provisoire de connectivité, quelle qu'en soit l'origine, pourra également être satisfait sur des zones moins bien couvertes par un drone de grande endurance naviguant à haute altitude. Bien que polyvalent et modulaire, ce même appareil ne pourra pas conduire simultanément des missions de surveillance ou d'engagement, essentiellement pour des contraintes de cinématique non conciliables entre ces missions.

Cette connectivité améliorée permettra de déporter à terre des capacités de calcul et le stockage de données très volumineuses. Dans 20 à 30 ans, les États-Unis auront développé leur concept de grand cloud militaire mondial, connectant tous les services militaires sur un même réseau dont ils proposeront une utilisation contrôlée à leurs partenaires. Les autres grands acteurs mondiaux auront la capacité technologique de développer un système équivalent et l'auront peut-être déjà déployé.

SURVEILLANCE DE L'ACTIVITE

Très rapidement, les capacités d'analyse de données multimodales, captées essentiellement par des satellites, permettront de localiser tous les mobiles maritimes de surface et d'analyser leur activité à partir de leurs cinématiques et d'émissions électromagnétiques diverses. Les comportements anormaux pourront être détectés et analysés pour proposer une classification. De la capacité à accéder aux données, à les partager, dépendront la couverture et la permanence de cette surveillance. L'IA permettra également une identification à distance, dans certains cas seulement.

Des navires civils dits coopératifs contribueront à cette surveillance.

Sur zone, les drones permettront de contribuer à l'établissement de la situation et pourront investiguer des pistes suspectes. Limités en nombre dans un premier temps, ils pourront intervenir en nombre plus élevé à plus long terme, avec deux options possibles : l'utilisation de micro-drones « jetables »

¹⁰² Le DAS est un phénomène de rétrodiffusion du signal dans une fibre optique, lié aux imperfections de la fibre, et fonction des contraintes subies, dont la pression acoustique.

pour des missions uniques à portée limitée, ou celle de drones plus importants pour éclairer une ou plusieurs zones lors de missions de durées de plus en plus longues.

Ils contribueront à la surveillance et à l'évaluation de nouvelles menaces, celles issues des fonds sous-marins : agressions contre les infrastructures sous-marines, ou utilisation de vecteurs sous-marins proliférants pour faire peser une menace sur des forces militaires ou des intérêts civils.

ACTION EN MER

De plus en plus et dès aujourd'hui, il faut, dans des combats asymétriques, se défendre contre de petits drones souvent difficiles à détecter. Dans 5 à 10 ans, cette détection restera difficile et le danger sera d'autant plus grand que ces drones seront capables d'intervenir en nombre de manière simultanée et coordonnée. Les systèmes de combat seront rapidement saturés par ces engins dont le pouvoir de nuisance direct restera limité, sauf s'ils sont utilisés précisément pour saturer les défenses en association avec des armements plus classiques et destructeurs.

A plus long terme, de nouveaux senseurs dont certains utilisant les technologies quantiques permettront de détecter ces drones et les systèmes hiérarchiseront la menace directe des drones et de moyens plus classiques utilisés de manière combinée. Des armes laser de puissance limitée contribueront à l'interception des drones.

Des armes de même nature permettront d'aveugler des satellites ou des autodirecteurs d'armes assaillantes. Disponibles rapidement, leur emploi sera limité aux crises ouvertes compte tenu du risque de dégradation définitive d'un satellite par non-maîtrise de la puissance du laser. Plus tard, les armes à la fois mieux maîtrisées et de puissance plus forte et plus modulable seront utilisables dans des circonstances plus larges et pourront aller jusqu'à détruire un aéronef ou un équipement sensible de navire.

Le drone aérien, s'il constitue une menace, sera bien entendu également un outil précieux. Dès à présent, les technologies sont mûres pour l'utiliser en relais radio, outil de renseignement ou vecteur pour une attaque à longue distance.

Les progrès de la connectivité et des capacités de calcul et d'analyse permettront rapidement, sur les navires les plus modernes, de pratiquer un engagement collaboratif sur des cibles classiques au sein d'une force navale. Dans 20 ou 30 ans, la latence aura encore été considérablement réduite. Les armes hypersoniques et les missiles balistiques pourront être traitées par une extension de l'engagement collaboratif au-delà de la force navale.

Les armes hypersoniques resteront l'apanage des grandes puissances qui s'en seront toutes équipées avant la fin des années 2020.

Le drone de surface pourra atteindre jusqu'à 90 mètres et 2000 tonnes¹⁰³ et embarquer des systèmes d'armes lourds, à vocation antinavire et de frappes contre la terre. Des drones de dimensions plus modestes, 40 à 50 mètres pour 500 tonnes¹⁰⁴, seront utilisés pour la lutte sous la mer, ou l'ISR, avec des moyens de guerre électronique.

ACTION SOUS LA MER

Très rapidement, même des pays aux capacités technologiques limitées, voire des organisations criminelles ou terroristes, développeront des capacités d'action sous-marine. Des drones dormants pourront être déposés sur le fond des océans, et s'activer automatiquement selon certains critères : enregistrement de signatures acoustiques, déclenchement d'explosifs¹⁰⁵, capacité à se coller contre la coque d'un navire de surface ou d'un sous-marin, pour le pister, le gêner ou le détruire.

¹⁰³ Sont catégorisés comme LSUV (*large surface unmanned vehicle*) les drones de 60 à 90 mètres et de 1 000 à 2 000 tonnes.

¹⁰⁴ Sont catégorisés comme MSUV (*medium surface unmanned vehicle*) les drones de 15 à 60 mètres et d'environ 500 tonnes.

¹⁰⁵ Capacité existant depuis des décennies pour des mines dites intelligentes.

En lutte sous la mer classique, la meilleure connaissance du milieu permettra d'améliorer sensiblement l'efficacité des senseurs et l'utilisation du milieu pour la discrétion du sous-marin. Mais l'évolution fondamentale résidera dans la multiplication des plates-formes avec des drones LSM de surface d'une cinquantaine de mètres, permettant d'améliorer la probabilité de détection des sous-marins et de d'utiliser le multistatisme¹⁰⁶. La miniaturisation des équipements sonar permettra par ailleurs d'en équiper les drones volants qui remplaceront les hélicoptères et seront plus largement disponibles sur les navires. Toutes les technologies nécessaires sont aujourd'hui disponibles.

Les drones sous-marins ont de multiples usages possibles : dans 5 à 10 ans, il est envisageable qu'ils réalisent des missions simples pour lesquelles la communication avec un navire porteur n'est pas essentielle : dépôt de matériel, déploiement de mines... Dans 20 à 30 ans, l'homme aura pu être retiré plus largement de la boucle et les missions réalisables seront plus complexes : le pistage d'un navire ou d'une force deviendra envisageable. L'attaque de cette force sera même possible par un État ou une organisation qui s'affranchirait d'une interdiction de mise en œuvre d'armes létales par un drone en totale autonomie.

Ces drones seront rapidement capables de déployer discrètement des antennes linéaires pour surveiller des espaces de taille significative. Ces systèmes à hydrophones pourront être complétés rapidement par les tout premiers systèmes utilisant le DAS¹⁰⁷. A long terme, ces systèmes DAS seront plus répandus. Ils pourront être spécifiques ou exploiter les câbles sous-marins de télécommunication.

1.3. Perspectives géopolitiques

1.3.1. Cadre géopolitique général

Après plusieurs siècles de domination occidentale, le monde est à un tournant. Plusieurs modèles alternatifs émergent en remettant en cause le multilatéralisme né de la seconde guerre mondiale et plus tard de l'éclatement de l'empire soviétique : la Chine s'est réveillée et élargit progressivement sa domination ; la Russie nostalgique du XX^{ème} siècle et de l'URSS cherche à reconstruire une zone d'influence autour de son territoire ; la Turquie nostalgique d'un passé plus ancien encore cherche à s'imposer comme puissance régionale. Ces puissances de tradition continentale ont désormais bien compris la place des espaces maritimes. Pour sa part, l'Islam politique grandit entre jeux d'influence régionaux et terrorisme, visant autant les populations des pays musulmans que les puissances occidentales honnies.

La mondialisation génératrice de flux n'a pas eu pour effet la diffusion du modèle unique des démocraties libérales. Au contraire, elle a contribué à l'émergence de modèles alternatifs où l'universalisme à la française et le multilatéralisme n'ont plus leur place. Les sociétés démocratiques sont devenues vulnérables face à des sociétés autocratiques décomplexées.

Pourtant toutes ces sociétés doivent faire face à des défis communs : crise climatique, chute radicale de la biodiversité, terrorisme, pandémies, criminalité. Chacune y répond en intégrant des défis locaux, sans hésiter à recourir à la confrontation, parfois armée.

1.3.2. Les grandes rivalités

Dans ce cadre général, plusieurs grandes rivalités continueront à s'exprimer.

Les États-Unis concurrencés par la Chine cherchent à maintenir leur modèle. L'Empire du milieu ne masque pas ses ambitions de devenir la première puissance économique mondiale avant 2049, année du centenaire de la Chine communiste. Parallèlement il s'arme à un rythme effréné sans pour l'instant pouvoir concurrencer les États-Unis par les investissements consentis pour la défense, et sans avoir prouvé jusqu'à présent son efficacité au combat. Cette rivalité continuera à s'exprimer mondialement

¹⁰⁶ Multistatisme : utilisation collaborative de plusieurs capteurs de détection sous-marine situés dans des positions différentes.

¹⁰⁷ Voir plus haut le paragraphe dédié aux interventions sous-marines civiles.

et particulièrement dans la zone Indopacifique, dans un premier temps au moins où la Chine ne pourra pas encore se permettre un affrontement armé contre les États-Unis, alors qu'elle utilise toute forme de coercition contre des États plus faibles.

Ces derniers pourront difficilement rester en dehors de cette confrontation, oscillant entre un rejet des États-Unis et la crainte d'une prédation chinoise, et se tourneront peut-être finalement vers le plus offrant. Parallèlement, les États-Unis et leurs alliés de l'OTAN sont contraints de prendre en compte une Russie qui a su occuper en Méditerranée une place partiellement abandonnée par des Américains dont les priorités se sont déplacées. La Russie voit s'ouvrir un autre espace maritime au nord. L'évolution du conflit ukrainien et ses conséquences sur la mer Noire, le face à face dans un espace Arctique désormais plus accessible, seront déterminants pour l'avenir de cette confrontation résurgente et en particulier pour ses aspects maritimes. Mais le conflit ukrainien a révélé les faiblesses des armées russes qui ne disposent sans doute que de l'arme nucléaire pour affronter directement les États-Unis. L'avenir de la relation sino-russe est également fondamental : la Chine finira-t-elle par vassaliser cette Russie affaiblie ou la Russie se retournera-t-elle vers l'Europe, cette deuxième option paraissant très improbable à court terme ?

Autre rivalité déjà évoquée, celle d'un Occident hier dominateur face à des pays qui rejettent un modèle qui ne correspond pas à leur culture, souvent avec un esprit de revanche à l'encontre d'anciens pays colonisateurs. La pression démographique des pays en développement, conjuguée fréquemment à la violence étatique ou à celle de groupes terroristes ou criminels, entraîne des mouvements de population. Majoritairement intracontinentaux, ils visent néanmoins largement les pays occidentaux qui connaissent au contraire un déclin démographique et au sein desquels la crainte d'un changement civilisationnel se propage de plus en plus. Le contrôle de ces mouvements passe par la mer.

Le rejet de l'Occident s'exprime également dans celui du droit international accusé d'avoir été conçu par et pour les sociétés occidentales. La CNUDM avait trouvé un équilibre plus favorable aux pays en développement que la situation antérieure, même si les deux principaux bénéficiaires des ZEE sont la France et les États-Unis. Certains pays pourraient être tentés d'aller plus loin encore.

Enfin, les religions s'opposent, aucune n'étant exempte d'extrémismes. L'affrontement entre Islams chiite et sunnite rencontre bien souvent des ambitions de domination régionale. Le principal théâtre en est la zone Méditerranée / Moyen-Orient, si sensible pour le commerce maritime mondial et en particulier celui de l'énergie. L'Islam radical s'étend à travers l'Afrique sub-saharienne vers les côtes atlantiques et un golfe de Guinée déjà dangereux, mais aussi vers l'Afrique australe comme en témoignent les difficultés du Mozambique bordé par le canal éponyme. La confrontation historique entre Hindous et Musulmans dans les pays issus des Indes britanniques faiblit d'autant moins que les gouvernements l'entretiennent. Si elle ne s'exprime pas directement en mer, elle entre en jeu dans les alternatives à certaines routes maritimes, que la Chine pourrait développer.

1.3.3. Instabilités et conflits régionaux

Parfois conséquences de ces grands affrontements, parfois en tirant profit ou tout simplement de manière complètement indépendante, de nombreux différends régionaux peuvent venir perturber la liberté d'action en mer. En Méditerranée, la rivalité algéro-marocaine et la guerre civile libyenne sont deux exemples significatifs de situations pouvant évoluer défavorablement. Le Moyen-Orient instable est source de nombreux conflits. Les migrations climatiques prévisibles peuvent faire jaillir des conflits entre États particulièrement menacés par la montée du niveau des océans et États en incapacité d'accueillir les migrants, particulièrement dans l'océan Indien et dans le Pacifique, mais aussi dans l'arc Caraïbe.

1.4. Perspectives économiques

1.4.1. Le transport maritime

L'importance du transport maritime pour le commerce extérieur français a été soulignée plus haut. Plusieurs facteurs, différant selon la nature des produits transportés, pourraient à l'avenir faire évoluer le paysage.

1.4.1.1. *Les hydrocarbures*

Trois éléments devraient successivement faire évoluer le trafic des hydrocarbures dans un avenir plus ou moins proche.

En premier lieu, la crise ukrainienne a mis en évidence le choix passé d'une dépendance de l'Europe envers la Russie, touchant la France dans une certaine mesure. Malgré une mise en œuvre difficile, il n'y a pas de raison de douter d'un désengagement dans la durée, rapidement achevé. Les importations françaises à partir de la Russie représentaient en 2020 environ 14 % de l'énergie consommée en France¹⁰⁸. Alors que la consommation globale ne baissera pas significativement, il faut s'attendre à un report vers le transport maritime à partir du golfe Persique, du Maghreb, et mais aussi des États-Unis pour le GNL¹⁰⁹.

Dans un second temps, la construction du gazoduc Eastmed pourra réduire la dépendance de la France au transport maritime pour ses approvisionnements en énergie. Mais ces deux mouvements ne modifieront pas fondamentalement la sensibilité de l'axe Méditerranée – Moyen-Orient.

A échéance de 20 ou 30 ans, les effets de la transition énergétique pourront se faire sentir. L'objectif gouvernemental de décarbonation totale de l'énergie en 2050 devrait, avec un brin d'optimisme, conduire à supprimer totalement la dépendance aux importations d'hydrocarbures. Même sans l'atteindre, et en tenant compte de la diversification des approvisionnements malgré le déclin des réserves de la mer du Nord, le golfe Persique n'aura plus pour la France ni pour l'Europe la même importance.

1.4.1.2. *Les autres matières premières*

La France est importatrice de matières premières, essentiellement en provenance d'Amérique et d'Afrique pour les minerais, et d'Afrique du Nord et de Russie pour les engrais et certains minerais (le titane par exemple).

A court terme, un désengagement des importations à partir de la Russie pourrait réorienter le trafic à partir du Canada, gros producteur de certains types d'engrais.

Mais les principaux enjeux d'avenir pour les matières premières sont d'une part une tension grandissante sur l'approvisionnement en minerais traditionnels, dont la demande augmente et dont les gisements les plus faciles à exploiter s'épuisent, et d'autre part le développement d'une demande de nouveaux minerais nécessaires aux nouvelles technologies et à la transition énergétique. Au-delà de l'enchérissement qui en résulte, cette tendance forte peut faire naître de nouvelles dépendances et une concurrence acharnée. La dépendance vis-à-vis de la Chine, qui possède la majorité des gisements de terres rares, est claire. La tentation de gêner les approvisionnements d'un pays pour des raisons politiques ou pour favoriser ses propres approvisionnements sera réelle.

A long terme, l'exploitation des ressources minières des grands fonds, source de territorialisation, et les progrès dans le recyclage des métaux pourront atténuer cette sensibilité des importations de minerais terrestres par voie maritime. Mais il est probable que l'accroissement fort de la demande ne permettra pas de renverser la tendance.

¹⁰⁸ Sur la base des consommations de 2020 : 44 % de l'énergie consommée provient du pétrole et du gaz naturel. La Russie fournit 17 % des importations de gaz et 13 % des importations de pétrole de la France.

¹⁰⁹ Au moment de la rédaction de ce rapport, les importations de GNL américain bénéficient majoritairement de ce report et l'augmentation des importations en provenance d'Algérie est une perspective probable.

1.4.1.3. Les produits agricoles et manufacturés

La crise de la COVID-19 a mis en évidence une trop forte dépendance de l'Europe aux produits manufacturés asiatiques et en particulier chinois. La volonté de retrouver une certaine autonomie pour des produits essentiels pourrait être renforcée selon le comportement de la Chine à l'égard de l'Occident ou selon l'implication politique de l'Europe face aux agissements de la Chine non conformes aux valeurs européennes. Mais les pays européens, également exportateurs, n'ont pas d'intérêt à court terme à entraver la densité des échanges avec la Chine. Une réindustrialisation de la France pour des raisons économiques et sociales, combinée à une recherche d'autonomie stratégique, pourrait avoir une certaine incidence sur le trafic maritime, avec peut-être un rééquilibrage au profit des exportations françaises. Il reste cependant peu probable que l'importance stratégique de la route maritime Europe-Asie pour les produits manufacturés évolue de manière significative.

La France a également des liens économiques forts avec l'Afrique du Nord et la Turquie, d'où elle importe des produits alimentaires et industriels, essentiellement par des flux rouliers. Elle exporte également du grain, toujours vers l'Afrique du Nord, mais également vers l'Afrique de l'Ouest, Cuba et la Chine. Ces exportations nécessaires à l'agriculture nationale ne concernent pas les armateurs français. Enfin la France importe de la nourriture pour animaux en provenance du continent américain.

1.4.2. L'exploitation des ressources marines

1.4.2.1. Halieutique

90 % de la pêche mondiale est réalisée dans des zones à la limite, ou déjà au-delà de la surexploitation. Cette tendance n'est pas près d'être inversée : elle est l'effet combiné de réglementations pas toujours adaptées et d'une large part de pêche non réglementée, illégale ou non déclarée ; la diminution de la ressource combinée à l'augmentation de la population mondiale renforce par ailleurs la pression.

Les conséquences de cette surpêche et des conditions dans lesquelles elle se pratique iront en augmentant. Il n'y a déjà plus d'enjeu en Méditerranée dont les ressources ont atteint un stade de non-retour, à l'exception peut-être du thon rouge. Chacun a tendance à aller pêcher en dehors de ses zones de souveraineté. Les eaux vietnamiennes de la mer de Chine méridionale sont devenues improductives et les pêcheurs vont bien au-delà, jusqu'en Micronésie. La disparition de la ressource sur les côtes chinoises de la mer Jaune entraîne des conflits avec la Corée lorsque les pêcheurs chinois viennent pêcher illégalement en ZEE coréenne. Des navires industriels chinois et vietnamiens viennent concurrencer la pêche traditionnelle de subsistance de plusieurs pays d'Asie du Sud-Est. Les mêmes navires chinois ont déjà atteint les côtes africaines où ils pêchent illégalement ou en vertu d'accords qui certes peuvent intéresser les pays concernés, mais font fi des pêcheurs locaux et de la durabilité de la ressource.

Les progrès de l'aquaculture contribueront faiblement à contrer cette tendance : les quantités produites seront peut-être importantes mais les espèces adaptées sont peu nombreuses. L'aquaculture soulève par ailleurs des questions écologiques multiples.

L'avenir verra donc inéluctablement le développement de tensions entre d'une part des pays fort consommateurs qui iront chercher la ressource là où elle se trouve, et d'autre part des pays qui voudront soit modérer l'exploitation mondiale des ressources halieutiques pour en garantir la pérennité, soit préserver leur souveraineté dans leurs ZEE respectives ainsi que la capacité de leurs populations à subvenir à leurs besoins.

1.4.2.2. Ressources minérales marines

HYDROCARBURES

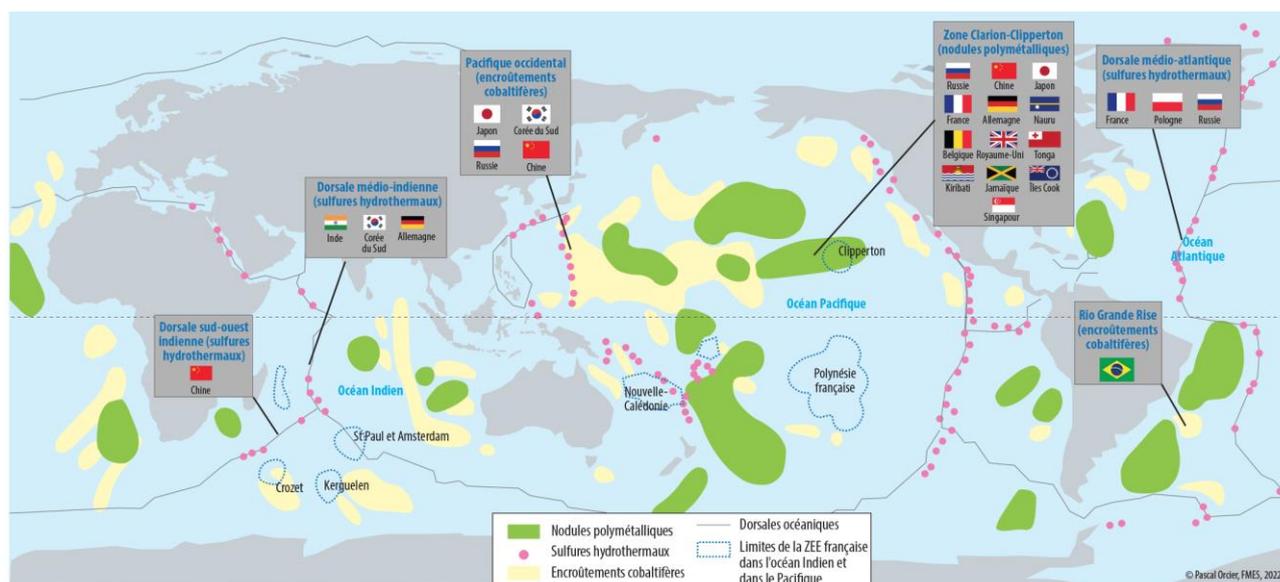
Aujourd'hui source majeure de revendications d'espaces maritimes, l'évolution de la course aux hydrocarbures dépendra dans une large mesure de la rapidité de la transition énergétique mondiale. Il est probable que les enjeux resteront forts à court terme, en particulier pour le gaz naturel considéré comme une énergie de transition, générant moins de gaz à effet de serre que les hydrocarbures issus du pétrole, d'autant que de simples adaptations technologiques suffisent bien souvent pour passer de l'un à l'autre. La demande croissante des pays en développement soutiendra la demande.

D'ici à 30 ans, on ne peut pas exclure que ces enjeux aient disparu. Cela dépendra de la rapidité de la transition énergétique des pays développés et de la capacité à diffuser des technologies adaptées à coût raisonnable – malgré les ressources limitées de minéraux nécessaires – vers les pays en voie de développement.

MINÉRAUX DES FONDS MARINS

La combinaison des perspectives technologiques et de l'intérêt économique d'exploiter les gisements permet d'envisager que l'exploitation de sulfures hydrothermaux commence de manière significative assez rapidement, au moins pour les gisements se trouvant dans les zones sous juridictions nationales. Une exploration des dorsales pour trouver des sources fossilisées, encore mal connues, débutera rapidement. Ces perspectives pourront renforcer les tensions existantes en Indopacifique avec des sources actives déjà répertoriées entre Taïwan et le Japon, ainsi que dans les ZEE des États du Pacifique Sud et pour ce qui concerne la France, en Nouvelle-Calédonie. Les autres zones sensibles dans lesquelles ces ressources sont identifiées sont principalement la mer Rouge et le quart nord-ouest des côtes du Groenland, et dans une moindre mesure la Méditerranée orientale. Mais la majorité des sites répertoriés et des sites potentiels sur les dorsales océaniques se trouvent dans la Zone.

La montée en puissance de l'exploitation de ces ressources sera conditionnée par le niveau des précautions environnementales que chaque État souverain décidera de s'imposer, et par la capacité de l'AIFM à délivrer des permis d'exploitation après avoir établi un code minier. La reconnaissance de cet organisme et donc le respect du droit international seront conditionnés par sa capacité à répondre aux attentes des pays demandeurs.



Carte 17 : ressources minérales profondes

L'exploitation des nodules pourrait intervenir tout aussi rapidement mais l'intérêt économique de leur exploitation devra d'abord être confirmé. Cet intérêt sera d'autant plus fort que la pression sur les ressources sera forte. Au bilan leur exploitation ne débutera vraisemblablement pas à court terme. Les sites concernés sont essentiellement situés dans la Zone.

Enfin les encroûtements cobaltifères sont les plus difficiles à exploiter et c'est bien la capacité technique de le faire qui déclenchera leur exploitation d'ici 20 à 30 ans. Les principaux gisements économiquement intéressants se trouvent dans le Pacifique, dont une partie dans les zones sous juridiction française en Polynésie.

1.4.3. Énergies marines

Le développement des énergies marines renouvelables, à moyen terme essentiellement des champs éoliens, est certain. Il est cependant peu probable qu'il se fasse à distance importante des côtes en raison des coûts induits. Si le Royaume-Uni a autorisé la construction d'un champ à plus de 200 km de ses côtes en mer du Nord, ce choix devrait rester exceptionnel. Ramener la puissance produite vers la terre coûte cher.

Les EMR ne génèrent pas en elles-mêmes de risque de territorialisation mais plutôt un besoin de gestion de la coactivité, à traiter au niveau national et avec les États voisins. La France prend en compte ce besoin dans ses documents stratégiques. Cet aspect ne doit cependant pas être négligé si l'augmentation du nombre de champs éoliens est importante. Ils sont en effet constitués d'une pluralité d'installations souvent reliées entre elles en « grappes » pouvant couvrir des dizaines de kilomètres carrés.

La multiplication des obstacles à la navigation a d'autant plus d'effet que la CNUDM autorise la création de zones de sécurité d'une largeur de 500 mètres autour de chacune de ces installations¹¹⁰. Les nécessités techniques de bon fonctionnement conduisent en plus à écarter les éoliennes de plusieurs centaines de mètres (1600 m par exemple pour le projet de parc Yeu-Noirmoutier) afin d'éviter des effets de déventement des éoliennes entre elles. La surface nécessaire pour un parc éolien off-shore est donc estimée à 60 à 90 km² pour une puissance de 500 MW et de l'ordre de 120 à 180 km² pour 1 000 MW, surface à l'intérieur de laquelle les activités maritimes sont fortement limitées. Les exigences en matière de sécurité maritime conduisent en outre à ajouter à ces surfaces des zones « tampon » afin de diminuer les risques de collision avec un navire en détresse et non maître de sa manœuvre. Dans un contexte d'espaces resserrés, notamment à proximité d'un détroit international, ceci conduit à un effet de concentration accrue des navires renforçant ainsi les risques de collisions. Ce point est précisé plus loin dans le paragraphe consacré aux perspectives juridiques.

Cependant ces technologies peuvent facilement apporter une autonomie en énergie à un site maritime isolé. En cela, elles peuvent encourager la revendication d'espaces de souveraineté autour d'îlots qui ainsi équipés peuvent plus facilement être considérés comme habitables.

1.5. Perspectives environnementales

1.5.1. Effets du changement climatique sur les océans et les littoraux

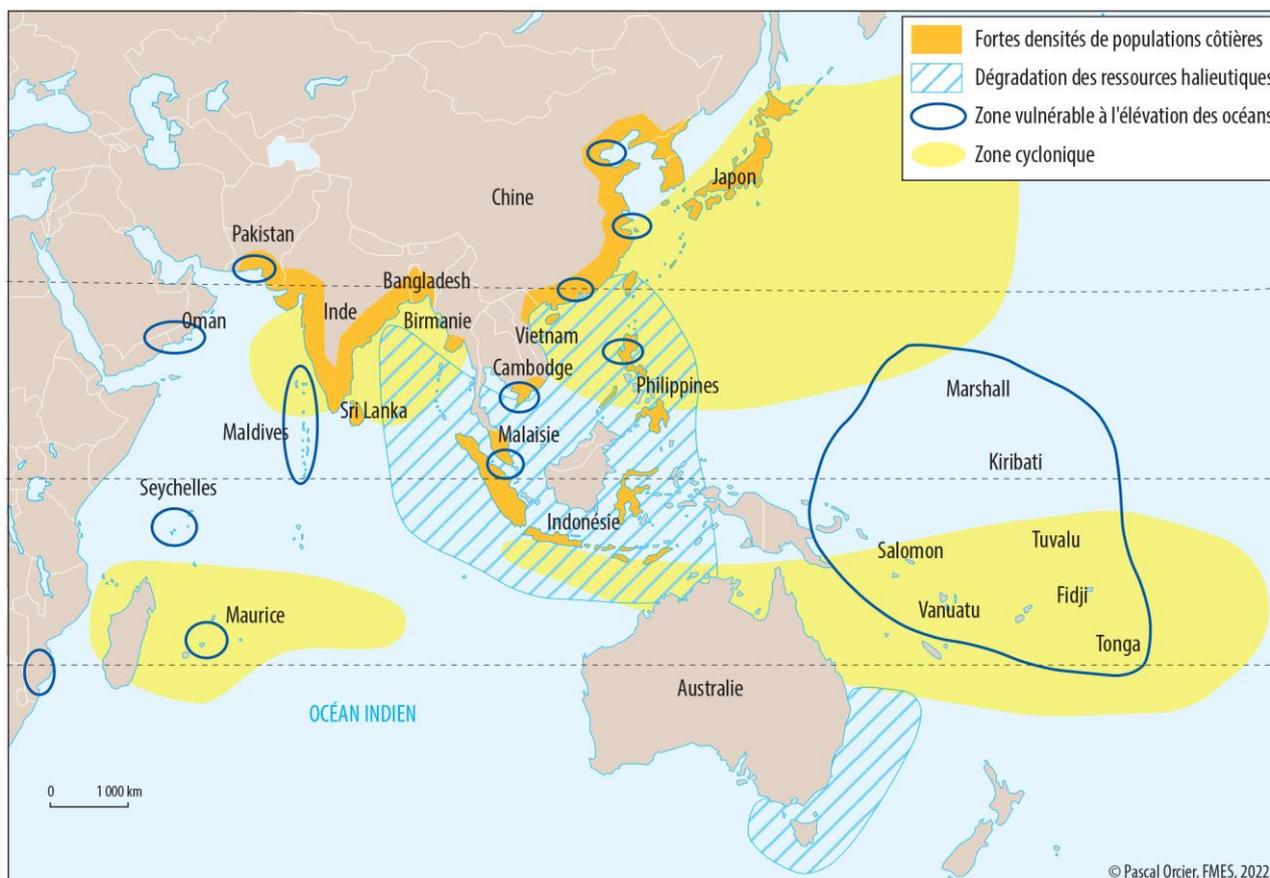
Le réchauffement climatique entraîne une hausse de la température des océans avec deux conséquences directes : la fonte de la banquise et la dilatation des océans, et donc l'élévation de leur niveau.

La principale conséquence de la fonte de la banquise sur l'activité maritime est l'ouverture de l'espace arctique. Les routes du nord permettant de relier l'Atlantique à l'Asie proposeront une alternative aux détroits méditerranéens et à ceux de l'océan Indien mais aussi des perspectives de développement des régions concernées. Le passage du Nord-Est longe les côtes russes et le passage du Nord-Ouest les côtes canadiennes. Le statut juridique de ces nouveaux espaces sera d'autant plus sensible qu'ils accueilleront un trafic maritime international. La Russie, car le passage du Nord-Est est le premier à s'ouvrir, met déjà en avant des questions de sécurité maritime pour exercer un contrôle sur la navigation. Le Canada a une approche semblable où entrent en jeu la sécurité maritime, la sécurité du territoire, le respect et le développement des populations locales et la préservation d'un

¹¹⁰ Comme pour d'autres installations fixes en mer, dont les plates-formes pétrolières ou gazières.

environnement aux équilibres fragiles. Ce nouvel espace offre par ailleurs des perspectives d'exploitation des ressources marines et donc un intérêt supplémentaire à accaparer ces espaces. Enfin, après l'adhésion probable de la Suède et de la Finlande à l'OTAN, la Russie sera, au sein du conseil de l'Arctique, seule face à des pays de l'alliance¹¹¹.

L'élévation du niveau des océans, estimée à 30 cm d'ici à 2050, entraînera des submersions de plus en plus fréquentes, et parfois permanentes. Ces risques touchent en premier lieu des populations insulaires, notamment dans le Pacifique, mais aussi celles des régions littorales peu accidentées, par exemple les grands deltas. Ce phénomène a d'autant plus d'importance que selon certaines estimations, en 2030, 50% de la population mondiale vivra à moins de 100 km des côtes¹¹².



Carte 18 : conséquences du réchauffement climatique en zone indo-pacifique

Ces submersions auront des conséquences humaines bien sûr, avec des risques physiques et économiques majeurs, mais aussi sur l'environnement, avec la disparition de mangroves et de marais. Les nappes phréatiques des petites îles deviendront saumâtres. Ces effets de la montée du niveau des océans se cumuleront avec ceux d'événements climatiques d'intensité et de fréquence croissantes. Le risque de destruction des infrastructures côtières sera fort. L'élévation du niveau des océans créera donc une grande instabilité dans certaines régions. En 2017, le secrétaire général de l'ONU considérait que « *Certaines estimations indiquent que le terrain sur lequel sont établis entre 11 et 15 % au moins de la population des Petits États Insulaires en Développement (PEID) se trouve à 5 mètres ou moins au-dessus du niveau de la mer, et qu'une hausse du niveau de l'eau de 0,5 mètre pourrait provoquer le déplacement de 12 millions d'habitants d'îles de la mer des Caraïbes ainsi que*

¹¹¹ Le conseil de l'Arctique accueille plusieurs pays non riverains de l'Arctique, dont la Suède et la Finlande.

¹¹² Small, C. and Nicholls, R.J., 2003. A global analysis of human settlement in coastal zones. *Journal of Coastal Research*, 19(3), 584-599.

*des océans Indien et Pacifique – ce nombre doublerait presque si le niveau de la mer montait de 2 mètres. »*¹¹³

Pour les territoires insulaires français, l'élévation du niveau de la mer aura de graves conséquences. Selon les estimations les plus pessimistes d'une étude récente (élévation du niveau de 3 m), 12 % des 1 269 îles océaniques françaises pourraient être totalement submergées. Dans l'hypothèse, plus favorable d'une élévation d'un mètre, 5% des îles françaises seraient submergées. La Nouvelle-Calédonie et la Polynésie française seraient les régions les plus impactées¹¹⁴. Cette perspective nationale doit cependant être relativisée par rapport à des pays dont l'existence même est menacée. Si on extrapole les résultats obtenus pour les îles françaises à l'ensemble de la planète, 10 800 îles pourraient être submergées dans l'hypothèse d'une élévation d'un mètre du niveau des mers.

L'instabilité sera également juridique car les lignes de base servant de référence aux frontières maritimes, tracées à partir de la laisse de basse mer, évolueront. La submersion permanente d'îlots entraînera, en l'état actuel du droit de la mer, la disparition du droit à création de ZEE, voire de portions de mer territoriale.

Certaines populations n'auront pas d'autre choix que de migrer ou d'artificialiser leurs terres pour pouvoir rester. Ces situations donneront inévitablement lieu à des tensions et à des interprétations diverses du droit international de la mer.

L'élévation de la température des océans, associée à une acidification liée au taux de CO₂ absorbé par la mer aura des conséquences sur les ressources halieutiques. D'une part des espèces tropicales migreront vers les mers plus froides ; d'autre part les chaînes alimentaires seront perturbées et la taille des poissons diminuera. Ce phénomène déjà constaté entraînera à l'avenir des déplacements de zones de pêche et une moindre productivité. Ces conséquences se cumuleront avec celles de la surexploitation des océans. La pêche comme activité de subsistance sera remise en cause dans de nombreuses régions, et plus particulièrement en Asie et dans les petites îles. La concurrence pour une ressource de plus en plus rare sera exacerbée.

1.5.2. Sensibilité aux questions d'environnement

La prise de conscience mondiale des conséquences de l'activité humaine sur le climat et la biodiversité aura des implications d'autant plus contraignantes que les constats s'aggraveront. Par esprit de responsabilité ou poussés par leurs populations, les gouvernements seront tentés d'imposer des règles ou des normes environnementales contraignantes pour l'activité en mer : prospection et exploitation minière, méthodes et volumes de pêche, contraintes sur les caractéristiques techniques des navires ou sur les cargaisons. D'autres pourront prétexter des risques environnementaux pour limiter ponctuellement ou non, à d'autres fins, la liberté de naviguer et d'agir en mer. Tout cela constitue une territorialisation par le haut où le droit précède la pratique.

Enfin il pourra naître des antagonismes entre les États accordant une priorité aux questions environnementales et d'autres privilégiant l'activité économique. Des organisations agissant au nom de l'environnement pourront être tentées par des actions de plus ou plus virulentes pour gêner l'activité en mer en fonction de critères qui leur seront propres. Parfois, consciemment ou plus probablement à leur insu, elles le feront au profit d'intérêts étatiques ou privés sans rapport avec l'environnement.

¹¹³ Doc. A/72/70, « Les océans et le droit de la mer. Rapport du Secrétaire général », 6 mars 2017, § 18, 20.

¹¹⁴ Bellard C, Leclerc C, Courchamp F (2013) Potential impact of sea level rise on French islands worldwide. *Nature Conservation* 5: 75–86. doi: 10.3897/natureconservation.5.5533

1.6. Perspectives juridiques

Plusieurs facteurs déterminent les perspectives juridiques associées aux espaces maritimes pour les 20 ou 30 prochaines années.

La poursuite des objectifs de conventions déjà établies continuera à faire évoluer le paysage des frontières maritimes et des zones à réglementation particulière. Les perspectives d'autres natures, en particulier technologiques et environnementales, créeront de nouveaux besoins juridiques : nouvelles réglementations et évolution des réglementations existantes. L'utilisation toujours plus importante de variée de la mer devra également être prise en compte.

Mais l'évolution du droit de la mer devrait avant tout être marquée par la préservation de la biodiversité marine et la lutte contre les effets du réchauffement climatique. La seule grande négociation multilatérale en cours en 2022 est l'accord sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine au-delà des juridictions nationales (BBNJ)¹¹⁵. Une autre devrait prochainement être ouverte pour élaborer d'ici à 2024 un instrument juridique destiné à lutter contre la pollution plastique des océans à la suite de la décision prise en mars 2022, lors de la cinquième Assemblée des Nations unies pour l'environnement.

D'autres thèmes pourraient émerger ou revenir sur le devant de la scène, une fois l'accord BBNJ conclu. Mais cette hypothèse demeure très incertaine alors que le multilatéralisme est à la peine. De nouveaux accords n'auront par ailleurs d'intérêt que si les pays signataires respectent le droit international, ce qui aujourd'hui n'est pas assuré.

Dans ce paysage, un risque majeur apparaît : la multiplication des contraintes juridiques sur la navigation, handicapant principalement les acteurs respectueux du droit international, au premier rang desquels les nations occidentales. Face à ce risque, l'analyse poussée de potentiels objectifs cachés des promoteurs de nouvelles règles est d'autant plus indispensable que le nombre d'acteurs intervenant dans l'émission des règles augmente, au sein d'un enchevêtrement d'organismes internationaux, régionaux ou sous-régionaux, de moins en moins lisible pour les usagers de la mer.

1.6.1. L'application des conventions existantes

1.6.1.1. L'augmentation du nombre de délimitations maritimes

Le nombre de délimitations maritimes établies devrait continuer à croître progressivement, qu'il s'agisse de délimitations par voie d'accord inter-gouvernementaux ou de délimitation par des juridictions internationales.

Néanmoins, on peut s'attendre à moyen terme à voir subsister un stock significatif de conflits.

Si la plupart des démocraties parviennent à établir des délimitations entre leurs espaces maritimes respectifs, le processus peut parfois prendre des dizaines d'années avant qu'un compromis entre les parties au différend soit trouvé.

Certaines circonstances, notamment la présence d'hydrocarbures off-shore, qui sont à l'origine de conflits de souveraineté ou de délimitation, peuvent finalement, dans certains cas, favoriser l'émergence d'un compromis. C'est souvent la présence réelle ou présumée d'hydrocarbures qui semble avoir favorisé la conclusion du plus grand nombre d'accords de développement commun. Bien qu'il soit difficile de tirer des conclusions définitives, il semble que le recours à ce type d'accords soit plus fréquent depuis une trentaine d'années. La poursuite de cette tendance serait de nature à abaisser le niveau de tension observé autour de certains différends de délimitation maritime.

1.6.1.2. La poursuite de la création d'aires marines protégées

Quel que soit le résultat de la négociation de l'accord BBNJ, le nombre et la superficie des aires marines protégées continuera à croître tant que ne sera pas rempli l'objectif 11 d'Aïchi, à savoir 30%

¹¹⁵ Négociation qui a finalement abouti à un accord en mars 2023.

des eaux marines sous juridiction ou souveraineté d'un État classés en aires marines protégées, dont 10 % sous protection forte.

Si la plupart de ces zones seront créées dans les zones économiques exclusives des États côtiers, le nombre et la superficie de ces zones en haute mer devraient aussi augmenter dans une mesure qui variera en fonction des dispositions du futur traité BBNJ.

D'ores et déjà, certains États ont déjà annoncé leur intention de créer de nouvelles AMP. Les pays du couloir maritime du Pacifique tropical oriental (Équateur, Colombie, Costa Rica et Panama) se sont ainsi engagés à créer une réserve biologique transfrontalière sur plus de 500 000 kilomètres carrés.

La tendance au classement de la superficie totale de la ZEE d'un État ou d'une ZEE particulière en aire marine protégée, observée depuis quelques années, pourrait se poursuivre notamment dans l'hémisphère sud.

Les organisations de mer régionales devraient, quant à elles, continuer à créer des AMP en haute mer. Outre la Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (dite "Convention OSPAR") et la Convention de Barcelone pour la protection de la Méditerranée, d'autres conventions de mer régionales ont commencé à étudier les enjeux liés à la biodiversité dans les zones situées au-delà de la juridiction nationale. La Commission pour la conservation de la faune et la flore marines de l'Antarctique (CCAMLR), quant à elle, envisage la création de trois nouvelles AMP au large de l'Antarctique couvrant plusieurs millions de kilomètres carrés.

Si les AMP en haute mer créées par les organisations de mers régionales n'ont d'effet qu'entre les États membres, la France étant partie à plusieurs d'entre elles sera tenue de respecter les mesures de conservation et de gestion qui seront prises dans ces zones. On rappellera que la France est partie à la Convention OSPAR, à la Convention de Barcelone pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, à la Convention de Nairobi pour la protection, la gestion et la mise en valeur du milieu marin et côtier de la région de l'océan Indien occidental, à la Convention de Carthagène pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes, à la convention d'Apia sur la protection de la nature dans le Pacifique Sud¹¹⁶, à la Convention de Nouméa pour la protection des ressources naturelles et de l'environnement de la région du Pacifique Sud ainsi qu'à la CCAMLR.

La création d'AMP en haute mer par chacune de ces organisations est susceptible d'avoir un impact sensible sur certaines activités des navires d'État français selon la nature des mesures de conservation et de gestion qui pourraient être mises en œuvre dans ces zones.

1.6.1.3. Le renforcement de l'encadrement de la navigation marchande fondé sur la nécessité d'améliorer la sécurité maritime

Ce processus est déjà largement entamé avec l'augmentation du nombre des dispositifs de séparation de trafic validés par l'OMI, et celui du nombre de zones spéciales ou de ZMPV dans le cadre de la convention MARPOL, accompagnées de dispositifs de comptes rendus obligatoires pour les navires transportant des marchandises dangereuses. À cela s'ajoutent de nouvelles zones de pilotage obligatoire et l'usage du système *Long-Range Identification Tracking*. En outre, les États côtiers peuvent, avec l'autorisation de l'OMI, désigner des « zones à éviter » par les navires transportant des matières polluantes.

Cette évolution pourrait à terme rapprocher la navigation maritime de la navigation aérienne.

Les progrès technologiques pourraient renforcer cette évolution au travers d'un guidage météo systématique permettant d'optimiser la consommation énergétique des navires comme le pratiquent

¹¹⁶ La France a assorti son approbation de la Convention d'une déclaration destinée à l'interpréter, comme ne permettant pas d'interdire ou de limiter le droit de passage inoffensif dans la mer territoriale, ni la liberté de navigation et de survol dans les autres espaces maritimes. Cette déclaration précise que la Convention ne fait pas obstacle aux activités de défense que la France mène dans la région et qu'elle considère comme indispensables à sa sécurité.

les grandes compagnies de porte-conteneurs (dont CMA CGM) ou le développement de navires mettant en œuvre plusieurs niveaux d'autonomie.

On rappellera qu'en février 2014, Mme Maria Damanaki, alors commissaire de l'Union européenne pour les affaires maritimes et de la pêche¹¹⁷, avait déclaré « *...it is probably not a bad idea to control sea traffic as strictly as we control sky traffic. (...) I don't see why such an idea should not move to the global level one day. In fact the sooner, the better.* »¹¹⁸

Ces limitations toucheront peut-être aussi indirectement les aéronefs et les drones aériens alors que les opérations aériennes militaires en mer sont parfois déjà limitées par la nécessité de tenir compte de la circulation aérienne générale dans des zones déjà très encombrées comme le golfe Arabo-Persique.

1.6.2. La réponse juridique à des perspectives d'autres natures

1.6.2.1. Les effets du réchauffement climatique

Les effets du réchauffement climatique soulèvent d'ores et déjà deux problématiques.

La première, provoquée par l'élévation du niveau des mers, est celle de ses conséquences juridiques sur les lignes de base servant à définir la largeur des espaces maritimes, et donc sur leurs limites extérieures. Les micro-États insulaires du Pacifique, notamment dans le cadre du Forum des îles du Pacifique, ont déjà exprimé leur volonté que la permanence des lignes de base définies avant l'élévation du niveau des mers soit garantie alors que d'autres États comme le Royaume-Uni se montrent pour l'instant beaucoup plus réticents. La Commission du droit international des Nations unies a créé en 2019 un groupe de travail sur l'élévation du niveau de la mer au regard du droit international.

La deuxième, conséquence du réchauffement des eaux, est la question des droits sur les stocks de poissons. Lors de la deuxième Conférence des Nations unies sur les océans qui s'est tenue à Lisbonne en juillet 2022, la délégation des îles Tuvalu a mis l'accent sur les menaces que font peser les changements climatiques sur les ressources halieutiques, alertant sur une migration vers l'est de sa ZEE des stocks de poissons les plus importants. Ce phénomène risque de déplacer le centre de la pêche hors des ZEE des îles du Pacifique, vers la haute mer. Le délégué de Tuvalu a demandé que les droits des habitants de Tuvalu sur les stocks de thons dans leur ZEE soient préservés et estimé qu'il serait « *incroyablement injuste qu'un problème auquel nous avons si peu contribué nous fasse perdre nos atouts nationaux les plus précieux* ».

1.6.2.2. La prise en compte de certains types de pollutions

Le thème de la pollution sonore pourrait bénéficier de nouveau d'un intérêt marqué, surtout si l'exploitation des fonds marins venait à se développer. Les directives de l'OMI visant à réduire le bruit sous-marin produit par les navires de commerce pour atténuer leurs incidences néfastes sur la faune marine, adoptées en 2014¹¹⁹, seront jugées insuffisantes par les ONG. Bien que ces directives ne s'appliquent pas aux navires de guerre, les mesures de lutte contre la pollution sonore des océans ont déjà un effet indirect sur leur activité comme l'ont montré les mesures adoptées par la Marine nationale dans le sanctuaire Pelagos en Méditerranée.

La question des munitions immergées et celle des pollutions par hydrocarbures générées par les épaves de la Seconde guerre mondiale reste un sujet de préoccupation en Europe et pour certains États du Pacifique.

¹¹⁷ Mme Damanaki a ensuite rejoint l'ONG *The Nature Conservancy* où elle a occupé la fonction de "Global Managing Director for Oceans" de 2014 à 2020.

¹¹⁸ Maria Damanaki, Remarks at the Plenary Panel "*The Ocean as the New Economic Frontier at the World Ocean Summit*", San Francisco, 25 February 2014.

¹¹⁹ MEPC.1/Circ.833 du 7 avril 2014.

Parmi les autres sujets qui pourraient faire l'objet d'une attention accrue on peut signaler la préoccupation exprimée par l'Estonie lors de la conférence de Lisbonne à l'égard des polluants pharmaceutiques dans les océans.

Ces deux derniers points sont cependant peu susceptibles de donner lieu à une quelconque territorialisation.

1.6.2.3. L'adoption du code minier de l'AIFM

Si un grand nombre d'ONG environnementales demande l'imposition d'un moratoire sur l'exploitation des ressources minérales profondes du fait de l'insuffisance des connaissances scientifiques actuelles quant à son impact sur les écosystèmes marins, une demande toute aussi forte s'est déjà exprimée en sens inverse de la part d'entreprises comme d'États. Il convient de rappeler que la demande de Nauru, micro-État insulaire du Pacifique, qui a notifié AIFM en juillet 2021¹²⁰ son intention d'autoriser dans un délai de deux ans l'exploitation de ses ressources sous-marines, oblige l'AIFM à achever avant juillet 2023 la rédaction du code minier dont les dispositions s'appliqueront à l'exploitation des ressources minérales de la Zone¹²¹. Au cas où le code ne serait pas adopté d'ici juillet 2023, l'AIFM pourrait délivrer des licences d'exploitation sans que les règles définitives soient définies.

Si d'autres États du Pacifique comme les Fidji ou Palau sont, à l'opposé de Nauru, favorables au moratoire, la France n'a pas fait ce choix mais a manifesté son attachement à ce que le code minier inclue des garanties fortes de protection des écosystèmes marins lors de la réunion du conseil de l'AIFM en juillet 2022¹²².

1.6.3. La réponse à une utilisation toujours plus importante des espaces maritimes

1.6.3.1. Le développement du recours à la planification des espaces maritimes

La variété croissante des activités en mer et le risque de conflits d'usage a conduit dans les eaux sous souveraineté ou juridiction des États côtiers à recourir de plus en plus fréquemment à des outils de planification des espaces maritimes (PEM) pour limiter ces conflits d'usage.

Bien que la PEM n'ait pas été explicitement abordée au cours des négociations pour le traité BBNJ, certaines dispositions déjà présentes dans le projet de texte pourraient servir de fondement pour un développement ultérieur dans les AMP créées en haute mer.

1.6.3.2. Des espaces encombrés restreignant la liberté de navigation

Quoi qu'il en soit, l'occupation de la surface par des installations fixes continuera à croître, en raison du développement des EMR et de l'exploitation des ressources minérales profondes. Même si l'exploitation de certaines de ces ressources, tels les nodules polymétalliques, ne nécessitera pas obligatoirement d'installations fixes permanentes, l'espace sous-marin sera engagé au moins temporairement, à l'instar des activités de pose ou de réparation de câbles sous-marins ou de pipelines.

Le point commun des propriétaires de ces installations fixes ou mobiles est qu'ils agissent dans le cadre de procédures d'autorisations (concessions, permis divers...) délivrées par l'État côtier ou par l'AIFM. Ces autorisations leur confèrent des droits opposables aux tiers, leur garantissant ainsi un statut privilégié à l'égard des navires. Ceux-ci ne peuvent invoquer que la liberté de navigation qui

¹²⁰ Cette demande a été exprimée pour le compte de la société *Nauru Ocean Resources Inc.*, filiale de *DeepGreen* société d'exploitation minière en eaux profondes basée à Vancouver au Canada.

¹²¹ L'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer conclu à New York le 28 juillet 1994 (annexe, section I, § 15 b) prévoit en effet qu'à partir du moment où elle est saisie par un État d'une demande en ce sens, l'AIFM dispose d'un délai de deux ans pour élaborer le code minier.

¹²² Un mois plus tôt, à l'occasion de la conférence des Nations unies sur l'océan, à Lisbonne, le président de la République se prononçait en faveur d'une interdiction des « *nouvelles activités qui mettraient en danger les écosystèmes* », dans une déclaration ambiguë mais interprétée par les ONG comme une opposition nette à l'exploitation des fonds marins.

ne leur assure pas cependant un droit à la route la plus directe. La navigation devra donc s'adapter *de facto* à la présence de ces installations en mer.

Au total, la multiplication de ces obstacles artificiels à la navigation conduira en pratique à une restriction de la liberté de navigation et dans certains cas de la liberté de survol, tout au moins à basse altitude.

1.6.3.3. Les études d'impact sur l'environnement hors zones de juridiction nationale

A l'été 2022, le projet d'accord BBNJ prévoyait l'obligation de procéder à une étude d'impact sur l'environnement pour les activités menées dans les zones ne relevant pas de la juridiction nationale, selon des normes minimales mondiales et des lignes directrices énoncées dans une annexe à l'accord et mises à jour périodiquement.

1.6.4. Vers une régionalisation du droit de la mer ?

Les thématiques de la protection de la biodiversité et de la protection de l'environnement marin devraient accroître la tendance, déjà constatée, à la régionalisation du droit de la mer.

Ce mouvement s'exprimera par l'intermédiaire des organisations de mers régionales mais aussi des organisations régionales des pêches qui devraient poursuivre, chacune dans leurs domaines de compétence, l'adoption de nouvelles mesures de conservation et de gestion en fonction des caractéristiques des écosystèmes de leur zone.

L'action de l'OMI, notamment, dans le cadre de la convention MARPOL évoquée plus haut, participera aussi à ce mouvement.

L'universalité du droit de la mer subira une érosion progressive, chaque mer ou région étant dotée de règles particulières s'ajoutant aux règles issues de la CNUDM.

S'il semble que les situations conflictuelles ont été jusqu'ici évitées entre les approches universelle et régionale et que la cohérence ne semble donc pas remise en cause par la régionalisation, il n'en reste pas moins qu'on observe un enchevêtrement de systèmes normatifs.

Là encore, les usagers de la mer seront confrontés, probablement plus encore qu'aujourd'hui, à une multitude d'émetteurs de règles de force normative variable, rendant délicate la distinction entre ce qui est licite ou illicite dans un lieu donné à un instant donné.

1.6.5. La prise en compte des navires autonomes

Consciente de la variété des questions juridiques soulevées par l'apparition des navires autonomes (Maritime Autonomous Surface Ships : MASS), l'OMI a entrepris de passer en revue l'ensemble des conventions maritimes dont elle est dépositaire afin d'identifier les difficultés et lacunes potentielles en matière de sécurité maritime, de prévention des pollutions marines, de responsabilité du capitaine et de l'opérateur à distance ou de formation des équipages. Si les normes applicables aux navires marchands autonomes seront probablement définies d'ici trois ans, ces normes ne s'appliqueront pas aux navires d'État (dont les navires de guerre) autonomes, ceux-ci restant hors du champ de compétence de l'OMI. Les réglementations les concernant resteront du ressort de l'État du pavillon ou d'immatriculation. Si l'on peut imaginer que certaines de ces réglementations seront fortement inspirées des règles définies par l'OMI, un travail normatif important est à prévoir.

Un autre champ de préoccupation des États est celui de la répression des actions illicites conduites à l'aide de drones ou de navires autonomes maritimes. Ces activités soulèvent d'ores et déjà des questions d'applicabilité des textes répressifs qu'il s'agisse de conventions internationales comme la convention de Vienne sur le trafic illicite de stupéfiants ou des dispositions répressives adoptées par les États.

2. Scénarios futurs

Les tensions actuelles comme les sources de conflictualité à long terme permettent d’imaginer de multiples scénarios mettant en jeu une territorialisation d’espaces maritimes. Parmi eux, une dizaine est présentée ici, développés parce qu’ils sont susceptibles de mettre en cause les intérêts français ou européens, et pour illustrer les possibles conséquences de la territorialisation à deux échéances : le court terme (5 à 10 ans) face auquel la France et les autres États ont peu de préavis pour adapter leurs outils et modes d’action ; le plus long terme (20 à 30 ans), dont les principaux risques et tendances doivent être appréhendés pour commencer à s’y préparer sans attendre.

2.1. Scénarios à 5 à 10 ans

Dans une perspective de 5 à 10 ans, les scénarios proposés considèrent plutôt la dégradation de tensions ou conflits actuels. Certains armements ont pu proliférer, mais pas les plus complexes. Les grands équilibres géopolitiques sont maintenus. Si l’Europe s’est désengagée de sa dépendance énergétique de la Russie, les autres dépendances, avec l’Asie, n’ont pas fondamentalement évolué. Les effets du changement climatique restent limités et la France a pris la mesure du risque. Mais les conséquences des actions entreprises pour la transition énergétique et pour faire face aux effets attendus du réchauffement restent limitées.

2.1.1. Scénarios régionalisés

2.1.1.1. *Tensions autour du canal du Mozambique*

SCENARIO

Profitant d’une résurgence de l’insécurité dans le nord du canal du Mozambique, où les rebelles islamistes organisent piraterie et trafics divers, Madagascar décide de revendiquer plus activement les îles Éparses. Affirmant sa souveraineté, elle concentre son action sur les îles Europa, Juan de Nova et l’atoll Bassas da India en déclenchant au moyen de vieux patrouilleurs donnés par la Chine une « guerre de harcèlement » dans le canal du Mozambique. Elle étend à la ZEE française, qu’elle revendique, les accords de pêche existants avec des navires chinois ; elle invoque la CNUDM en niant officiellement l’existence d’une ZEE autour de Bassas da India, inhabitable ; elle menace enfin de débarquer sur Europa ou un détachement militaire français est stationné. Des incidents se produisent avec les navires de pêche autorisés par l’administration des TAAF. L’un d’entre eux, français, est arraisonné.

Parallèlement, Madagascar demande un avis à la cour internationale de justice sur les fondements de la présence française à Mayotte et dans les îles Éparses¹²³.

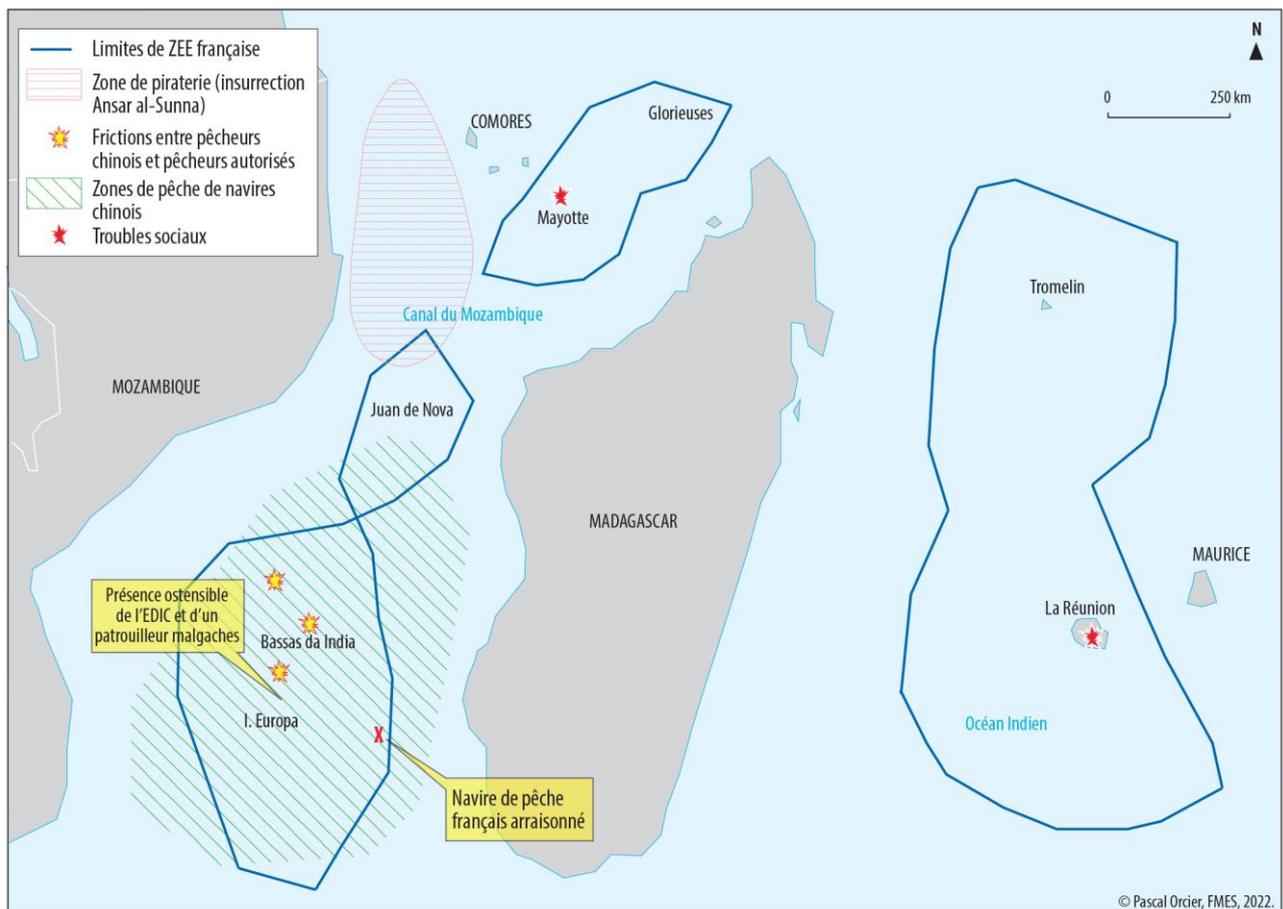
Enfin, sans doute poussés par des agents extérieurs, des troubles sociaux éclatent à La Réunion et à Mayotte.

CONSEQUENCES

Économiques

La pêche légale subit directement la concurrence des navires chinois et est perturbée par la marine malgache, assistée techniquement par la Chine. Les activités d’exploration de champs de nodules au sud, récemment lancées, deviennent impossibles. La plus grande partie du trafic maritime doit être détournée à l’est de Madagascar, sans conséquence majeure. Seules les liaisons maritimes intra-africaines souffrent de l’allongement relatif des distances, sauf quand les armateurs acceptent le risque d’un trajet direct.

¹²³ Ce qu’a fait Maurice à l’égard des Chagos, ce qui a donné lieu à un avis de la CIJ en février 2019. Dans cet avis, la CIJ a considéré que « le processus de décolonisation de Maurice n’a pas été validement mené à bien lorsque ce pays a accédé à l’indépendance » et que le Royaume-Uni était donc « tenu, dans les plus brefs délais, de mettre fin à son administration de l’archipel des Chagos ».



Carte 19 : scénario de tensions autour du canal du Mozambique

Stratégiques et de souveraineté

La souveraineté française est directement mise en cause. La conquête des îles Éparses revendiquées par Madagascar est possible et la Réunion et surtout Mayotte peuvent être déstabilisés.

La place de la France dans l'océan Indien est remise en cause. La France trouve peu de soutien à l'international, l'ONU l'ayant incitée dès 1979 à entamer des négociations pour la restitution des îles Éparses à Madagascar¹²⁴. Seules les ONG environnementales ont conscience du rôle bénéfique de la France pour la protection de la biodiversité de la région, mais elles pèsent peu. Les pays africains riverains sont inquiets de l'insécurité créée, mais leur soutien de longue date aux revendications malgaches et la crainte de perdre des investissements chinois annoncés l'emportent sur cette inquiétude. Le règlement de la situation par la force placera la France, si elle fait ce choix, au banc des accusés, et affaiblira sa position au sein de l'ONU.

Militaires

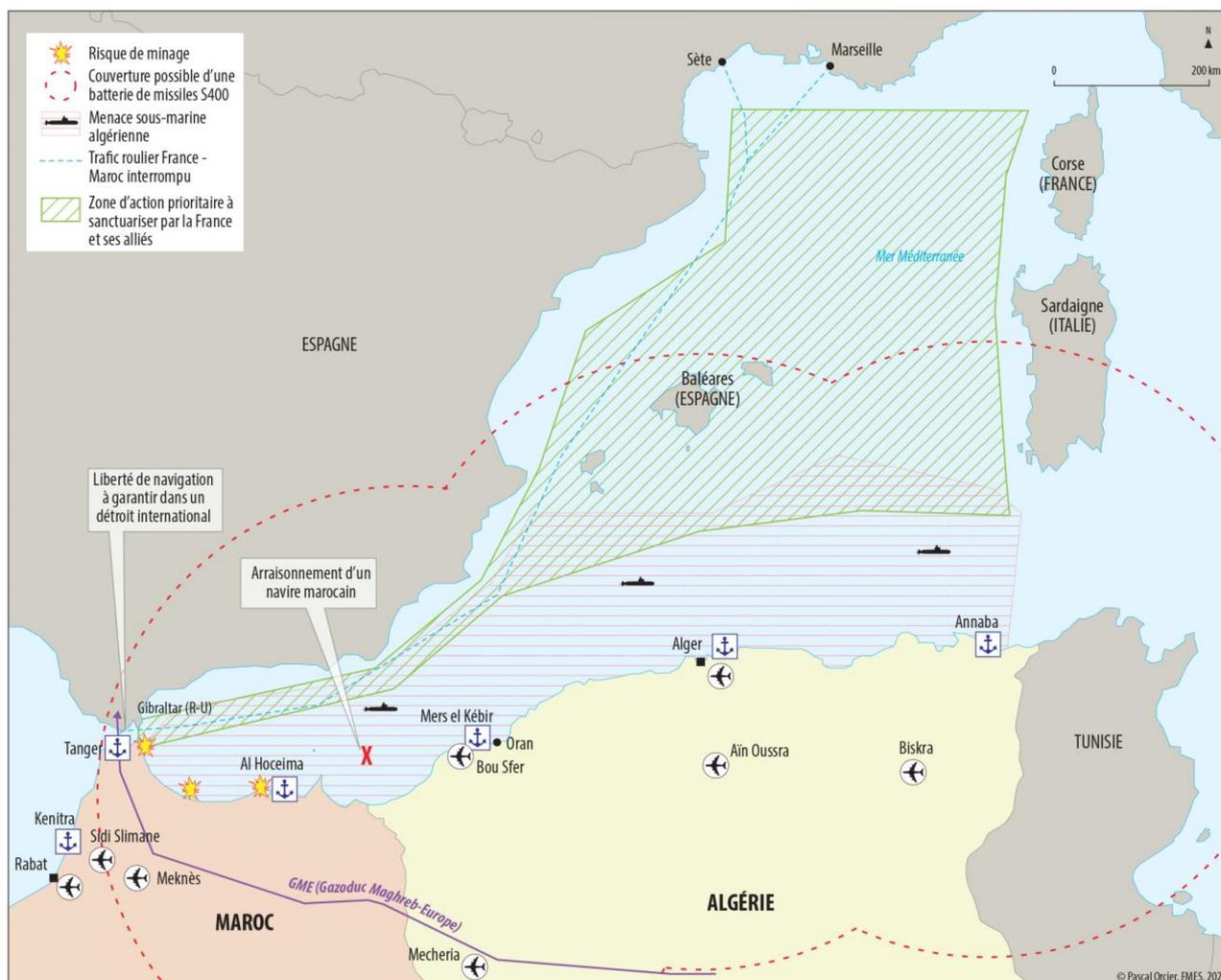
Les points d'appui dans le sud de l'océan Indien deviennent vulnérables. La régularisation de la situation impose de mobiliser des moyens conséquents, pour garantir la souveraineté et la sécurité des militaires stationnés sur les îles de Juan de Nova et Europa, et pour faire respecter dans la durée le droit français dans la ZEE.

¹²⁴ Résolution 3491 de l'Assemblée générale de Nations unies adoptée le 12 décembre 1979.

2.1.1.2. Conflit algéro-marocain : insécurité maritime en Méditerranée occidentale

SCENARIO

De moins en moins soutenu par la population, le régime algérien choisit la fuite en avant. La disparition de plusieurs routiers algériens au Sahara occidental est le prétexte au déclenchement d'un conflit armé, avec un objectif affiché de libérer cette région de l'emprise marocaine. L'Algérie décrète un embargo naval contre le Maroc. L'Union européenne affiche son soutien au Maroc, motivé par le respect du droit international. Les dissensions historiques entre la France et l'Algérie font craindre un affrontement direct entre les deux pays, sous des formes pouvant être violentes.



Carte 20 : scénario d'un conflit algéro-marocain

CONSEQUENCES

Économiques

Les primes d'assurance du trafic maritime par le détroit de Gibraltar augmentent significativement. Le trafic roulier entre la France et le Maroc est directement menacé et doit même au moins provisoirement être interrompu, handicapant les compagnies italienne GNV et espagnole Balearia qui opèrent à partir de Sète. La liaison Marseille – Tanger récemment ouverte par la Méridionale subit le même sort. Les flux agricoles – notamment les importations de fruits et légumes à Port-Vendres – et de produits industriels, mais aussi de fertilisants, sont interrompus.

L'Algérie dispose de l'arme du gaz qu'elle fournit à l'Europe. Ces exportations algériennes seront quoi qu'il en soit certainement interrompues pour la part transitant par gazoduc via le Maroc, quelques années après le possible raccordement du réseau gazier espagnol à la France et indirectement à l'Allemagne.

Qu'il s'agisse de fertilisants ou d'hydrocarbures, les effets d'un tel conflit viendraient s'ajouter à ceux du conflit russo-ukrainien s'il perdure.

Stratégiques et de souveraineté

Les flux migratoires en provenance du Maroc et de l'Algérie, mais aussi de la Tunisie qui craint l'extension du conflit, augmentent. De vives tensions naissent entre les deux communautés algérienne et marocaine sur le territoire français, la communauté algérienne étant incitée à conduire des actions de désinformation et de déstabilisation.

La liberté de naviguer dans le détroit de Gibraltar, détroit international, est engagée, dans l'incertitude des intentions algériennes mais aussi par un potentiel minage des côtes marocaines (avec un risque de dérive vers le détroit). Pour la France, la capacité de projection vers l'Afrique de l'Ouest à partir des ports méditerranéens est perturbée. La navigation en Méditerranée occidentale se fait sous menace sous-marine jusqu'au sud de la Sardaigne et des Baléares, sans que puisse être exclue une menace plus proche des côtes françaises. Dans cette même zone, l'Algérie est en mesure de construire une bulle A2/AD (zone d'interdiction) avec ses batteries de missiles S400. Les missiles de croisière embarqués sur les sous-marins algériens Kilo peuvent potentiellement atteindre les côtes européennes, y compris françaises.

Militaires

La sanctuarisation d'une zone d'action prioritaire en Méditerranée occidentale sera nécessaire, limitant de fait les capacités de projection lointaine d'un groupe aéronaval ou amphibie. Elle mobilisera en effet d'importants moyens anti-sous-marins et donc les capacités de protection des moyens engagés.

2.1.1.3. *L'Iran limite l'accès aux détroits du Moyen-Orient*

SCENARIO

Les négociations sur le retour des États-Unis et de l'Iran dans le JCPOA sont bloquées¹²⁵. Des informations sur les avancées du programme nucléaire iranien s'accumulent, montrant que le pays est au seuil de la fabrication d'une bombe nucléaire. Les États-Unis décident de nouvelles sanctions alors que le gouvernement israélien engage des actions militaires pour faire disparaître au moins la menace du Hezbollah au Liban. En représailles, l'Iran décide de harceler les navires transitant par le détroit d'Ormuz, faisant peser un risque inacceptable sur la navigation. L'Iran mobilise également sa force Al-Qods et les rebelles Houtis du Yémen pour des opérations de même nature dans le détroit de Bab-el-Mandeb, avec les mêmes conséquences.

CONSEQUENCES

Économiques

Alors que le coût des énergies fossiles a durablement augmenté depuis le début de la crise ukrainienne, et que la transition énergétique n'a pas encore permis d'inverser la tendance, la crise provoque une nouvelle augmentation des tarifs.

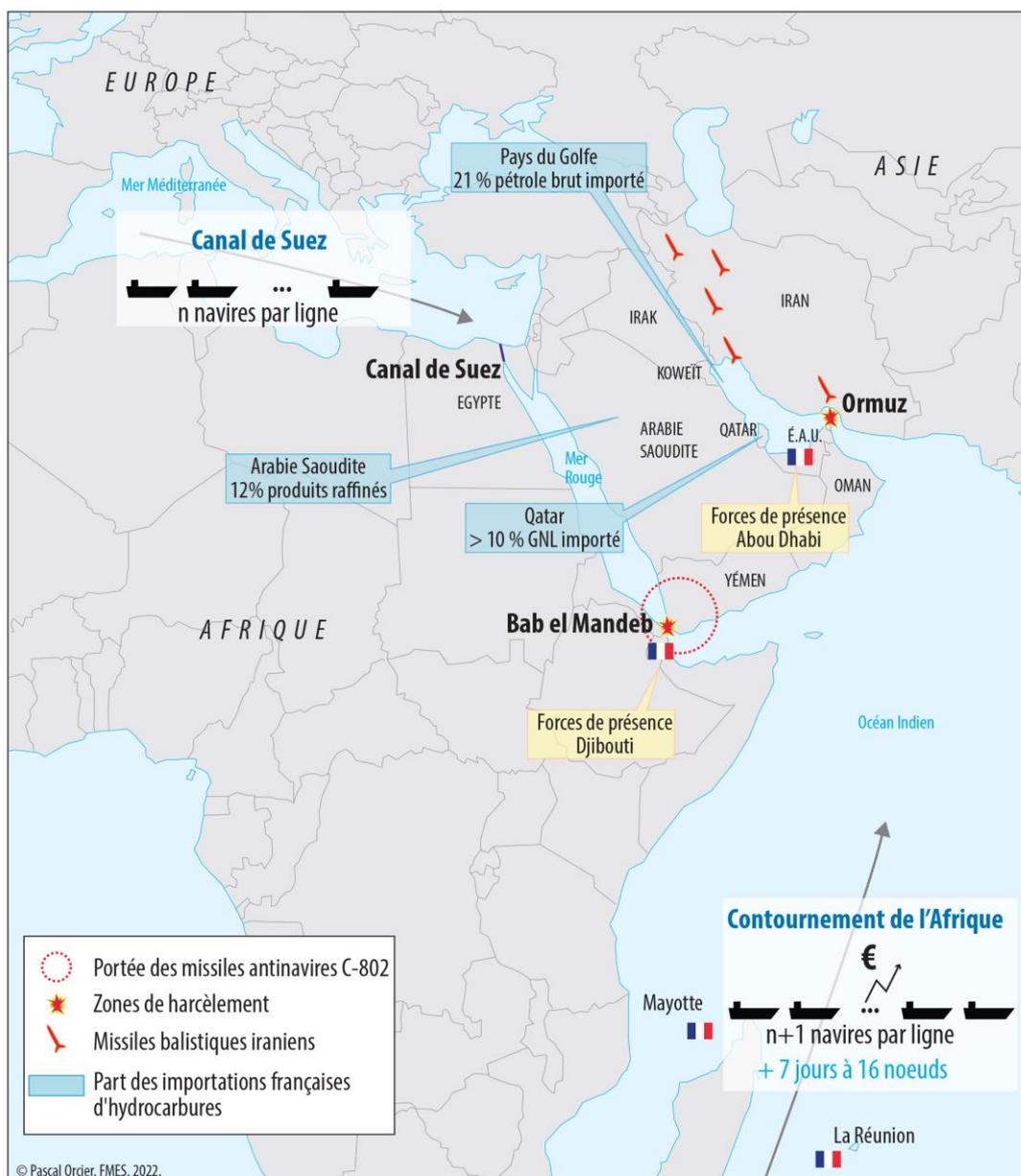
Le trafic commercial vers ou en provenance de la péninsule arabique et de l'Asie est détourné par le sud de l'Afrique, augmentant les durées de transport de 7 jours¹²⁶. Il faut augmenter le nombre de rotations pour maintenir les flux dans la durée. Alors qu'au début des années 2020, le coût de passage du canal de Suez¹²⁷ équilibrait globalement celui de sept jours supplémentaires de carburant, ce n'est plus le cas. Les navires et équipages sont plus sollicités. Le coût du transport maritime augmente donc et vient alimenter une inflation qui n'a pu être jugulée depuis plusieurs années.

Le trafic à destination ou en provenance de la Méditerranée est bien sûr le plus pénalisé.

¹²⁵ Cette situation peut cependant évoluer à très court terme.

¹²⁶ Pour un transit à 16 nœuds.

¹²⁷ 700 000 € pour un gros porte-conteneurs.



Carte 21 : scénario de limitation de l'accès aux détroits du Moyen-Orient

Stratégiques et de souveraineté

La logistique des territoires français de l'océan Indien est plus difficile à assurer.

La crise ukrainienne et le désengagement de toute dépendance énergétique vis-à-vis de la Russie a redonné plus de poids aux hydrocarbures du golfe Persique. Même si la France en reste moins dépendante que ces voisins, et que les pays arabes du Golfe ont développé des installations sur la mer Rouge, l'approvisionnement n'est plus garanti. Le terminal gazier qatari de Ras Laffan n'est plus accessible, ni celui des EAU sur l'île de Das. Mais de nombreux produits provenant d'Asie viennent également à manquer, au moins le temps de la réorganisation des flux maritimes, soumise pour sa part à la disponibilité de navires et de conteneurs supplémentaires pour augmenter le nombre de rotations.

Le risque d'embrasement est par ailleurs élevé : les doutes sur la capacité de l'Iran à utiliser l'arme atomique et l'implication probable de la Russie en cas d'intervention d'une nation occidentale majeure doivent être pris en compte. Avec le temps, les fortes contraintes pesant sur les pays de la Méditerranée orientale peuvent conduire à déstabiliser la région. Seul facteur positif, la rencontre des intérêts chinois et occidentaux à faire cesser cette situation, à condition que les deux blocs soient

capables de s'entendre sur la manière de le faire. Mais les États-Unis pourraient être tentés d'en profiter pour affaiblir une Chine confrontée à une rupture de ses approvisionnements vitaux, et se désolidariser de l'Europe ...

Militaires

Les conséquences militaires sont de plusieurs ordres.

Tout d'abord, le ravitaillement de la base d'Abu-Dhabi deviendrait beaucoup plus difficile : aérien, ou maritime uniquement jusqu'au sultanat d'Oman pour un transit final par voie terrestre ou aérienne. Le soutien des forces stationnées à la Réunion et à Mayotte ne doit pas non plus être négligé.

Mais surtout, la France devrait alors être capable d'intervenir de plusieurs manières : l'escorte de navires de commerce, probablement européens, pour maintenir les flux jugés les plus importants ; le traitement de la menace dans le cadre d'une coalition. Dans les deux cas, les forces militaires françaises devront en premier lieu être capables de se protéger face à une menace multiforme : mines, drones et embarcations suicides, missiles balistiques.

2.1.1.4. Crise en Méditerranée orientale

SCENARIO

En difficulté dans son pays, le président turc joue l'escalade en Méditerranée orientale pour réveiller un sentiment nationaliste. Depuis quelques années déjà, les relations avec ses alliés de l'OTAN se sont tendues à mesure d'une lente dérive pro-russe dans le cadre d'un conflit ukrainien qui s'est enlisé. Alors que la construction du gazoduc Eastmed a enfin été décidée et que les revendications de la Turquie sur l'étendue de sa ZEE n'ont toujours pas été satisfaites, la marine turque conduit des actions de harcèlement empêchant de fait toute progression des travaux à l'est des côtes de la Crète. Après plusieurs accrochages avec la marine grecque, la Turquie invoque le non-respect des traités imposant la démilitarisation d'îles grecques de la mer Égée et occupe la petite île de Kastellorizo. Elle émet des revendications sur les autres îles du Dodécanèse et la ZEE associée, avec des menaces explicites sur Rhodes, et crée à partir du continent une zone d'interdiction avec ses missiles S400. Toute activité maritime autour des îles, notamment la pêche, devient impossible pour les Grecs confrontés à l'agressivité turque.

CONSEQUENCES

Économiques

La France est peu touchée dans l'immédiat par cette crise mais une menace pèse sur le trafic maritime transitant par le canal de Suez. A moyen terme, l'espoir de voir le gaz de la Méditerranée orientale détendre les cours de l'énergie s'éloigne. L'entreprise TOTAL ainsi que son concurrent italien ENI sont gênés dans leurs activités d'exploration.

Stratégiques et de souveraineté

La souveraineté française n'est pas en cause mais celle d'un allié européen, la Grèce, l'est très directement avec l'occupation d'une portion certes très limitée mais bien réelle de son territoire, et l'interdiction d'exercer des activités dans une partie de la ZEE.

A partir de la fin du printemps et jusqu'à la fin de l'été, de nombreux touristes français et plus généralement européens se trouvent sous la menace turque. La sécurité des vols et des liaisons maritimes de retour n'est pas garantie. Parallèlement, la liberté de naviguer des navires français est engagée : si la zone d'interdiction ne vise pas explicitement les navires de guerre français, elle touche sans doute tous les pays soutenant ouvertement la Grèce. La Méditerranée orientale devient « semi-permissive » et l'accès au canal de Suez en particulier est engagé, menaçant le lien avec les Outre-mer et les délais de projection de forces en Indopacifique.

Cette crise met à rude épreuve les solidarités européenne et otanienne. Certains pays montrent plus directement leur engagement aux côtés de la Grèce que lors de la crise de 2020, mais l'Allemagne craint les réactions de la diaspora turque. Le risque de guerre ouverte avec la Grèce est important.

L'OTAN est tiraillée entre le risque d'une rupture totale avec la Turquie et une inacceptable menace sur les forces stationnées à Chypre et en Crète.

Pour la France, c'est une remise en cause du droit international qui ne peut être tolérée. Ce « doigt dans l'engrenage » pourrait conduire en Méditerranée à des scénarios de type mer de Chine ou mer Noire, absolument intolérables dans cet espace stratégique : conquêtes territoriales et limitation de la liberté de naviguer. En cas de conflit ouvert entre la Grèce et la Turquie, elle serait amenée à mettre en jeu les accords d'assistance bilatéraux ou l'article 42 du traité sur l'Union européenne.



Carte 22 : scénario de crise en Méditerranée orientale

Militaires

Les capacités d'appréciation autonome de la situation sur le théâtre du Levant sont dégradées.

Les armées françaises doivent en priorité assurer la protection de l'évacuation des ressortissants français et européens des zones menacées, probablement en partenariat avec d'autres pays européens. Cette mission pourra, selon la décision turque d'autoriser ou non des moyens civils à opérer ces retours, être plus ou moins complexe et dangereuse. Accompagner ces moyens en sortie de zone dangereuse ou intervenir directement demandera quoi qu'il arrive un dispositif militaire important et fortement défendu.

La défense du principe de liberté de naviguer devrait conduire des navires français à braver les incertitudes de l'interdiction. Des accrochages seront probables et les règles d'engagement devront à la fois préserver le sens de la mission et limiter les risques d'escalade. Dans cette mission, la France doit pouvoir compter également sur une présence américaine, dans des opérations du programme FON. Une coopération sur ce type de mission n'est pas habituelle mais serait bénéfique pour une protection mutuelle.

Dans ce scénario, l'escalade est possible : représailles à un accrochage ayant eu des conséquences importantes (navire gravement endommagé par exemple) ou impasse diplomatique conduisant à décider d'une intervention armée dont les enjeux principaux seront la destruction des défenses aériennes, la lutte contre les drones et toutes les formes classiques de la guerre navale (lutte anti-sous-marine, antisurface et anti-aérienne). Sans oublier la guerre hybride maîtrisée par la Turquie.

2.1.2. Scénario non régionalisé : piraterie et terrorisme maritime

2.1.2.1. Scénario

La situation économique des pays en développement se détériore : la persistance d'un coût élevé de l'énergie, l'insuffisance alimentaire issue de plusieurs années de conditions météorologiques défavorables (sécheresse ou inondations) et d'un conflit persistant entre la Russie et l'Ukraine, entraînent des troubles. On assiste à une forte résurgence de la piraterie à laquelle ont recours les populations littorales pour survivre : Afrique de l'Est, golfe de Guinée, Asie du Sud-Est, côte nord-ouest de l'Amérique du Sud et Caraïbes. Les nébuleuses islamistes ont profité de la situation pour étendre leur champ d'action. En Afrique, elles se sont propagées jusqu'au golfe de Guinée et progressent à l'est du continent vers le sud du Mozambique. Les fondamentalistes musulmans ouvrent un nouveau front djihadiste en Indonésie et aux Philippines. En Méditerranée, les côtes libyennes n'échappent pas à cette tendance. Tous ces mouvements utilisent la piraterie pour se financer et faire régner la terreur.

2.1.2.2. Conséquences

ÉCONOMIQUES

Le coût du transport maritime explose : coût des assurances, sécurisation des trajets par le choix de routes plus longues, présence à bord d'agents de sécurité... Dans certaines régions, la croisière maritime disparaît (côtes nord-africaines, mer Rouge).

La perturbation générale du trafic maritime provoque des ruptures de stock et ralentit l'activité économique. Les exportations sont perturbées.

L'ensemble de ces difficultés alimente dans un cercle vicieux le phénomène d'inflation et la pauvreté.

STRATEGIQUES ET DE SOUVERAINETE

Le ravitaillement des territoires d'outre-mer est perturbé et la sécurité des acteurs de l'économie maritime française peut être menacée : navires de fret sous pavillon national bien sûr, mais aussi navires de pêche et transport de personnes dans les Caraïbes et autour de Mayotte. Les populations locales peuvent être menacées, ou au contraire être tentées par l'aventure de la piraterie.

La France doit à la fois protéger ses espaces les plus menacés et participer à l'effort international pour endiguer le phénomène de piraterie. Dans ce cadre, elle doit être simultanément présente, même a minima, dans ses principales zones d'intérêt : le golfe de Guinée, le nord-ouest de l'océan Indien et la zone des détroits d'Asie du Sud-Est.

MILITAIRES

Les forces de souveraineté des territoires de l'Atlantique et de l'océan Indien sont pleinement engagées pour assurer la sécurité des territoires d'outre-mer. Plusieurs frégates sont mobilisées dans les opérations internationales de lutte contre la piraterie et de protection du trafic maritime. L'anticipation, l'information, et la réactivité pour intervenir en cas d'attaque, sont déterminants plus

que la sophistication de l'armement. La mobilisation de moyens importants pour cette mission complique la projection d'un groupe aéronaval ou d'un groupe amphibie.

2.2. Scénarios à 20 -30 ans

Dans une perspective plus lointaine, à 20 ou 30 ans, le monde est devenu plus incertain encore.

Certes la transition énergétique des pays industrialisés, en très bonne voie, a réduit les dépendances vis-à-vis des hydrocarbures. Mais elle en a créé d'autres, en particulier sur les terres rares. L'exploitation des minéraux profonds a débuté, de manière raisonnée dans la Zone ou dans les espaces sous juridiction française, mais tous les pays n'ont pas les mêmes scrupules. Ceux dont l'économie reposait sur le commerce du pétrole ou du gaz n'ont pas tous réussi leur mutation : la Russie et le Moyen-Orient, mais aussi certains pays d'Amérique du Sud, peuvent à ce terme être en grande difficulté.

L'échéance fixée par Xi Jinping pour que la Chine devienne la première puissance économique mondiale approche (2049). Le pays a pris de plus en plus d'assurance et dispose d'une force militaire théoriquement extrêmement puissante même si elle n'a toujours pas été mise à l'épreuve par des combats réels.

Certains armements complexes ont proliféré et de nombreux pays en voie de développement sont capables, si leurs intérêts sont menacés, de faire peser une menace forte sur les pays les plus avancés. Les armements sont par ailleurs souvent complètement autonomes et les moyens permettant de mener des actions non attribuables sont omniprésents.

Le monde est plus incertain aussi parce que les effets du changement climatique se sont multipliés, avec des conséquences de plus en plus importantes.

2.2.1. Scénarios régionalisés

2.2.1.1. *La Chine au cœur de l'océan Indien*

SCENARIO

Même si elle est à présent moins dépendante des approvisionnements en hydrocarbures provenant du golfe Persique, la Chine cherche à sécuriser son commerce maritime vers l'Europe et l'Afrique. A l'approche du centième anniversaire de la révolution communiste, les tensions avec les États-Unis sont toujours plus fortes. Malgré les efforts indiens, les Maldives se tournent vers la Chine, seule à même de l'aider techniquement à s'adapter à la hausse du niveau des océans.

Les contreparties sont toujours les mêmes : la construction d'installations militaires utilisables par la Chine, et des droits de pêche dans la ZEE.

CONSEQUENCES

Économiques

Un tel scénario n'a pas de conséquence économique particulière pour la France. Seule la pêche artisanale des Maldives peut souffrir de la concurrence des navires chinois.

Stratégiques et de souveraineté

La Chine est désormais présente à à peine plus de 1 000 km de la base américaine de Diego Garcia qui se trouve donc à portée de missiles. La France, qui ne possède aucun territoire à proximité, risque cependant d'être entraînée par un jeu d'alliance dans un conflit naval dans l'océan Indien.

Les Maldives, sous l'influence et avec l'aide de la Chine, mettent plus vigoureusement en application la loi de 1996 interdisant l'accès des navires de guerre étrangers et de ceux à propulsion nucléaire ou transportant des matières dangereuses à sa mer territoriale sans autorisation préalable, ainsi que l'accès de tout navire de guerre étranger à sa ZEE sans autorisation préalable.

Militaires

Dans une hypothèse minimale, la France aurait intérêt à marquer son attachement à la liberté de naviguer en envoyant périodiquement un navire militaire dans la ZEE des Maldives.

La proximité relative entre forces américaines et chinoises peut conduire à une montée des tensions et pour la France à l'envoi du groupe aéronaval dans l'océan Indien. Même sans imaginer un combat naval généralisé, des accrochages avec des navires puissamment équipés sont possibles. Face à cette menace, il faut disposer de capacités d'auto-défense performantes.

La menace permanente d'engins sous-marins autonomes impose également de pouvoir les détecter, de les discriminer par rapport à des sous-marins habités, et si nécessaire de les détruire.

2.2.1.2. Extension de l'influence chinoise dans le Pacifique occidental

SCENARIO

Depuis maintenant près de 50 ans, la Chine a acquis une grande expérience dans l'artificialisation des îles et récifs : elle s'en est servie à l'origine pour asseoir sa présence et ses revendications en mer de Chine méridionale puis, soumise à la pression démographique sur le littoral, pour déporter en mer des zones d'activité économique.

Alors que les archipels Salomon et Vanuatu subissaient des submersions répétées et que certaines îles étaient devenues inhabitables, ces deux États ont fait appel quelques années auparavant à la Chine pour protéger les zones les plus sensibles de leurs territoires. Déjà largement endettés auprès de ce pays, ils doivent payer le prix fort : l'installation d'équipements militaires et des droits d'exploitation des ZEE qui s'apparentent à une véritable colonisation.

La Chine adopte ouvertement la position des Vanuatu relative à la souveraineté sur les îles Matthew et Hunter et sur la délimitation entre la ZEE de cet État et celle de la France : elle incite les flottilles de navires chinois à venir pêcher dans la zone grise, considérée par la France comme relevant de sa juridiction. De nombreux incidents ont lieu, des abordages souvent au désavantage des pêcheurs calédoniens dont les palangriers ne font pas le poids face aux senneurs chinois. Cachée derrière le gouvernement des Vanuatu, la Chine entreprend des opérations d'exploitation de sulfures hydrothermaux, sans se préoccuper des conséquences environnementales sur la ZEE française toute proche.

La population kanak oscille entre sa proximité traditionnelle avec les habitants de Vanuatu et les conséquences de la présence chinoise sur l'économie maritime calédonienne.

CONSEQUENCES

Économiques

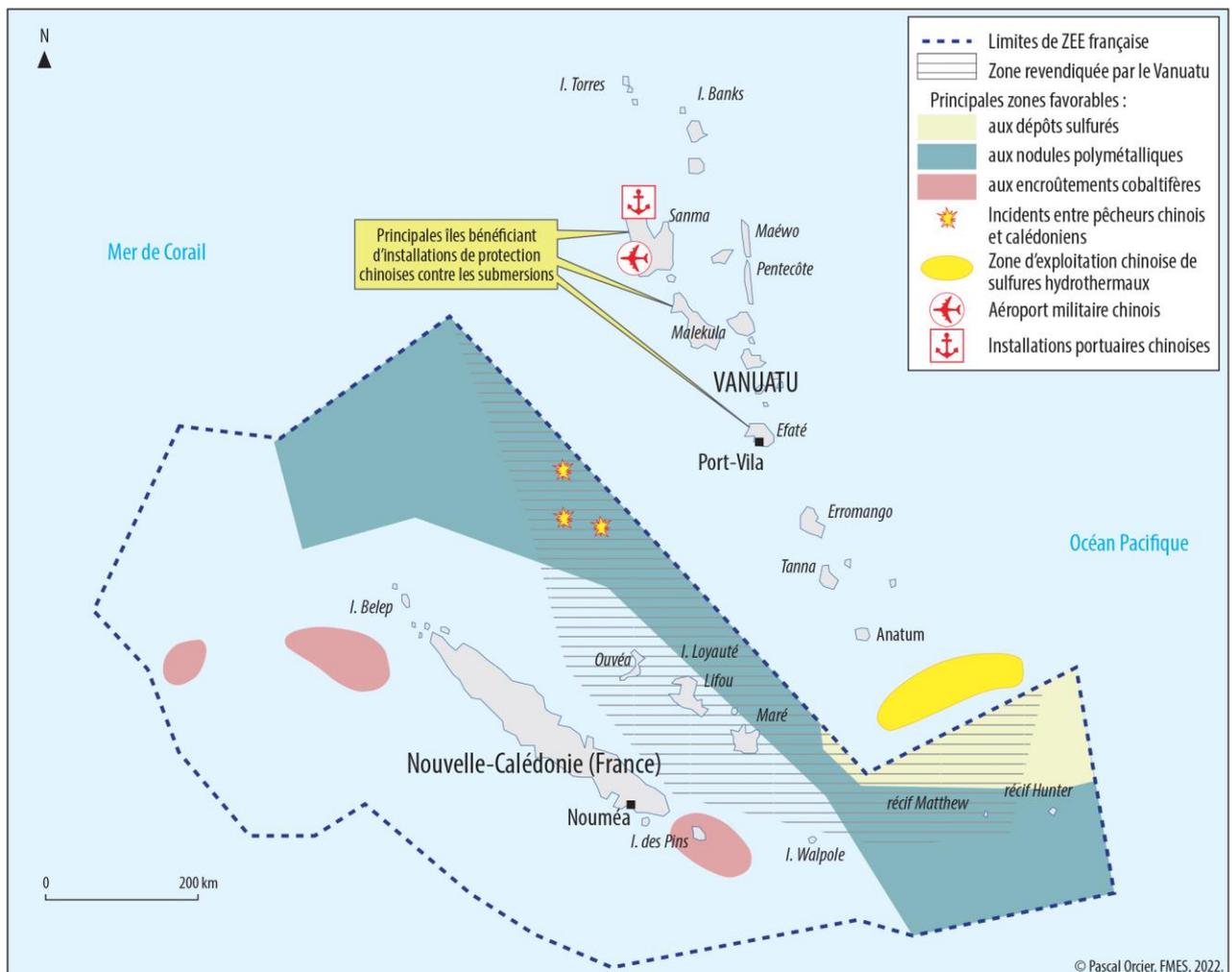
Le volume des prises hauturières destinées au marché local calédonien est en chute libre. Au-delà de la difficulté à exercer dans leurs zones traditionnelles, les pêcheurs calédoniens sont confrontés aux techniques de pêche beaucoup moins sélectives de leurs concurrents, et rapidement à une raréfaction du poisson.

Stratégiques et de souveraineté

La souveraineté française sur la ZEE calédonienne est remise en cause. La Chine exporte au-delà de la mer de Chine ses méthodes et sa vision du droit de la mer, avec un risque de contamination vers d'autres régions. Présente militairement, elle dispose à présent d'un point d'appui pour accéder au Pacifique occidental.

Les opérations d'exploitation minière à la limite de la ZEE française soulèvent par ailleurs la question des conséquences environnementales dans la ZEE.

A terme, des opérations de déstabilisation visant à faire basculer les mouvements indépendantistes deviennent probables.



Carte 23 : scénario d'expansion chinoise dans le Pacifique occidental

Militaires

Les forces de souveraineté françaises ont bien du mal à simultanément assurer la sécurité des pêcheurs calédoniens et repousser les navires chinois qui agissent en meutes. Ils doivent en plus se garder face à l'attitude ambiguë de certains pêcheurs calédoniens.

L'aptitude à mener une opération de souveraineté à 16 000 km des bases métropolitaines, même sans forte opposition militaire, est en question.

2.2.2. Scénarios non régionalisés

2.2.2.1. Guerre mondiale des ressources marines

SCENARIO

Le réchauffement des océans et la surpêche ont des conséquences dramatiques dans certaines régions du monde : les zones de pêche traditionnelles sont épuisées, alors même que les sécheresses et inondations successives ont fait chuter les rendements de l'agriculture. La pêche est une question de survie économique pour certaines populations littorales ; c'est aussi une nécessité pour éviter les famines. Le traité sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine en haute mer (BBNJ) n'est jamais entré en vigueur, faute d'un nombre insuffisant de pays l'ayant ratifié. Les enjeux sont tels que les navires de pêche ont commencé à se livrer à de véritables combats, entre ceux qui agissent toujours dans le cadre d'une réglementation nationale ou transnationale, et ceux pour qui les zones de pêche réglementée ont progressivement perdu tout sens face à des enjeux vitaux.

Parallèlement, le coût des minéraux a explosé face à une demande de plus en plus importante et l'épuisement des gisements terrestres, malgré les progrès du recyclage. Plusieurs États soutiennent l'implantation de sites d'exploitation des minerais profonds dans la Zone alors que l'AIFM a développé un code minier très restrictif (la France a fait ce même choix). Les mêmes États dénoncent donc les règles mises en place. Ils dénoncent également la sous-utilisation de ressources indispensables à l'économie et les droits exclusifs des États côtiers dans leurs ZEE. Des organisations mafieuses soutenues par ces États mettent en œuvre à partir de stations mères évoluant dans la Zone, un système autonome de dragage de nodules polymétalliques. Enfreignant le code minier de l'AIFM, il n'est pas rare que ces organisations agissent également dans diverses ZEE. La piraterie contre les navires minéraliers se développe.

CONSEQUENCES

Économiques

Déjà handicapée par la raréfaction des ressources, l'économie de la pêche est gravement menacée, surtout dans les Outre-mer car les flottilles de pêche contrevenantes hésitent encore à investir les eaux européennes.

Le coût de l'assurance maritime, en particulier des minéraliers, explose.

Les acteurs capables d'intervenir dans les grands fonds se livrent à une compétition accrue mais perturbée par la grande criminalité.

Stratégiques et de souveraineté

La vision française du droit de la mer est ouvertement remise en cause. La gestion de la Zone et l'autorité de l'AIFM sont violemment contestés. Alors que ces aspects de la CNUDM ont conduit les États-Unis à ne pas la ratifier, la position américaine est incertaine. L'engagement américain à faire respecter le principe des ZEE ne peut cependant être mis en cause. Les rivalités de l'océan Indien jusqu'au Pacifique sont exacerbées. Celles entre le Nord et le Sud sont accentuées.

La France doit assurer la protection des pêcheurs, français ou non, qui agissent légalement dans ses zones de juridiction. Alors qu'aucune réglementation internationale ne s'y oppose, elle doit faire le choix d'autoriser ou non ses pêcheurs à opérer en haute mer, ce qui assurerait la survie de cette activité, ou de s'y opposer. En faveur de cette seconde option, la conscience des risques d'accrochage avec d'autres pêcheurs, et les conséquences environnementales de ces activités qui aggravent encore la raréfaction du poisson dans la ZEE.

Les ZEE de la Nouvelle-Calédonie et de Clipperton sont particulièrement soumises au risque d'exploitation frauduleuse des minerais profonds. Ne pas faire valoir ses droits reviendrait à les abandonner.

Militaires

Les moyens de surveillance de la surface et du fond des océans sont mobilisés en permanence pour gérer cette situation. Des moyens de sécurité maritime doivent être déployés simultanément à de nombreux endroits pour protéger les pêcheurs et faire respecter la ZEE française. Parallèlement, d'autres moyens sont consacrés aux opérations de protection du trafic maritime. Les capacités de projection de la France s'en trouvent limitées.

Face au volume des moyens nécessaires, la France doit se positionner au sein de coalitions de circonstance.

2.2.2.2. *Le jusqu'au boutisme environnemental*

SCENARIO

La conscience environnementale s'est fortement développée dans les pays littoraux, même dans les pays non occidentaux. L'acceptation des risques environnementaux est quasi nulle et oblige de nombreux États, sous la pression des populations et de puissantes ONG, à mettre en place des contraintes portant autant sur les navires civils que militaires, dans les zones sensibles ou dans les détroits placés sous leur juridiction.

L'état des navires, le bruit sous-marin, le transport des matières dangereuses et la pollution atmosphérique et aquatique sont les principaux axes des réglementations mises en place. Ils conduisent à de multiples interdictions ou limitations de la navigation et d'autres activités maritimes.

CONSEQUENCES

Économiques

Deux options sont possibles, entre l'accroissement de la dépendance aux approvisionnements extérieurs des pays qui n'ont pas adopté de nouvelles règles, et l'augmentation du coût du transport maritime pour contourner les zones objets de restrictions ou adapter les navires aux exigences des États côtiers.

Le coût de la construction navale en général augmente.

Stratégiques et de souveraineté

Les États démocratiques, dont la France, perdent une part de leur souveraineté en étant contraints de se soumettre à des mécanismes internationaux de régulation influencés par différents lobbies.

La Méditerranée, qui propose peu de zones non réglementées, est particulièrement touchée par des réglementations qui figent l'activité.

Militaires

La préparation opérationnelle des forces est difficile à assurer. Des effets de surprise sont possibles face à des adversaires qui ne respecteraient pas les mêmes règles.

La réactivité dans la projection à longue distance est handicapée par l'accès sous condition à certains passages (navires nucléaires, garantie de non-empport d'armement nucléaire ...) et le choix de trajets sur lesquels l'activité n'est pas contrainte (émissions sonars par exemple) pour assurer la protection des forces.

2.2.2.3. *L'appropriation totale des ZEE par les États, illustration de la désoccidentalisation du droit international*

SCENARIO

Progressivement, la plupart des pays non occidentaux ont déclaré leur pleine souveraineté sur leurs ZEE respectives. Les autres nient le droit de passage inoffensif dans leur mer territoriale et exigent une autorisation pour que les navires de guerre pénètrent dans leur ZEE. Beaucoup n'ont pas les moyens de faire respecter globalement ces exigences mais de nombreux pays ont acquis des armements leur permettant d'agir ponctuellement contre les « contrevenants ». Seuls l'Europe, les pays anglo-saxons, le Japon, la Corée du Sud, et quelques pays se retrouvant enclavés du fait de l'application de ces règles, s'opposent à cette vision.

Parallèlement, la Chine mène à l'ONU une action soutenue par une majorité de pays pour traduire dans le droit international une vision restrictive de la liberté de navigation non commerciale.

CONSEQUENCES

Économiques

Le trafic maritime civil n'est pas visé par cette dérive. Mais les États n'ont plus la possibilité de protéger si nécessaire les navires sous leur pavillon sans s'opposer ouvertement à d'autres États ou obtenir leur accord. L'incertitude sur la réaction des États favorise les agressions.

Finalement les coûts du transport maritime augmentent, soit par l'élongation des trajets, soit par l'augmentation du coût des assurances.

Stratégiques et de souveraineté

Dans presque toutes les mers fermées, le transit et plus encore l'activité de navires militaires français sont soumis à une alternative : négocier ou agir sous menace. Un troisième choix existe et sera très certainement parfois retenu : le renoncement.

Les principales zones concernées sont les deux mers de Chine, les espaces archipélagiques de l'océan Indien, le sud et l'est de la Méditerranée, la mer Rouge, le golfe Persique, la mer Noire et le passage du Nord-Est de l'océan Arctique. La position russe reste cependant mesurée car les flottes militaires de la mer Noire et de la Baltique pourraient très vite être « enfermées ». Mais la Russie affaiblie n'a plus les moyens de s'opposer à la Chine.

Les zones grises, dans lesquelles les frontières maritimes sont contestées, deviennent des zones de conflit. En particulier, les tensions en mer de Chine méridionale et en Méditerranée orientale sont exacerbées.

Militaires

Les zones d'entraînement sont restreintes, en Méditerranée, mais aussi outre-mer : les départements des Caraïbes, Mayotte et les îles Éparses, et la Nouvelle-Calédonie sont particulièrement concernés.

Les déploiements sont réalisés systématiquement sous menace : au moins latente sur le transit, et potentiellement sévère sur zone.

2.2.3. Scénario : 2040 – alliance anti-occidentale en Méditerranée orientale et au-delà

Quel scénario serait plus contraignant pour la France que celui qui lui interdirait l'accès à la zone indopacifique et compliquerait le lien avec les Outre-mer ? Pourtant un tel scénario est possible, sans doute pas à 5 ou 10 ans, mais peut-être avant 20 ans.

2.2.3.1. Scénario

Russie et Turquie se sont alliées pour développer chacune leur influence en Méditerranée et contraindre les États occidentaux. Avec le soutien financier de la Chine, elles s'assurent de l'adhésion des pays riverains de la Méditerranée orientale : Israël obtient de la Russie l'assurance de sa sécurité vis-à-vis de l'Iran ; la même Russie, faisant valoir l'amitié orthodoxe, garantit à Chypre un statu quo ; la Libye récemment stabilisée rejoint le mouvement par conviction ; la Syrie vassalisée conjointement par la Russie et la Turquie n'a plus de volonté propre ; enfin l'Égypte finit par basculer pour ne pas s'isoler.

Ces pays s'accordent pour s'appropriier la Méditerranée orientale à laquelle seuls les riverains peuvent désormais accéder sans condition. Ils disposent tous des moyens permettant d'en interdire l'accès.

Ailleurs dans le monde, des restrictions similaires sont imposées, sous des formes adaptées aux contextes géopolitiques régionaux mais toujours avec une connotation anti-occidentale.

Seuls l'océan Atlantique et le nord-est du Pacifique sont globalement préservés grâce à la domination américaine.

2.2.3.2. Conséquences

ÉCONOMIQUES

L'accès au canal de Suez n'est plus garanti pour les navires français. Ne pouvant supporter cette incertitude, les armateurs sont contraints de détourner la majeure partie du trafic maritime par le sud de l'Afrique. Ils y sont poussés par l'État qui doit s'assurer des approvisionnements stratégiques.

Le coût du transport augmente alors significativement, de manière dissymétrique car les navires asiatiques en général ne subissent pas la même contrainte.

STRATEGIQUES ET DE SOUVERAINETE

L'accès à l'océan Indien est plus difficile. Cela complique le lien avec les territoires d'Outre-mer de Mayotte jusqu'en Nouvelle-Calédonie. La logistique des territoires doit être repensée et renforcée.

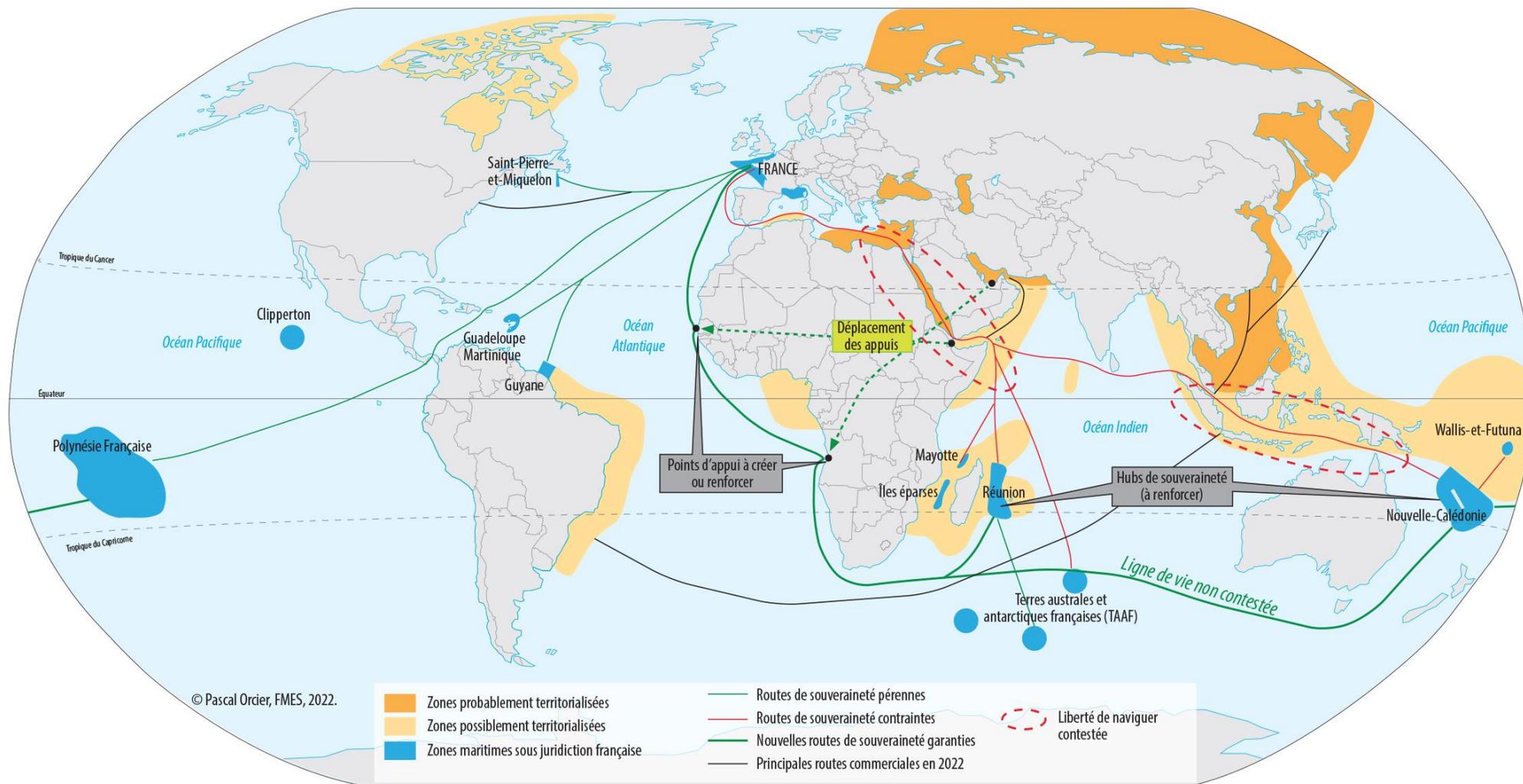
La souveraineté sur ces territoires et les espaces maritimes associés est de plus en plus contestée, autant pour des raisons politiques que pour l'intérêt des ressources qu'ils renferment. L'État doit être plus présent et renforcer le sentiment d'adhésion à la France, au moins par de nouveaux investissements et une attention marquée. Il doit veiller au maintien d'une « ligne de vie » non contestée entre la métropole et les Outre-mer.

La protection des navires civils sous pavillon, français ou européen, peut être particulièrement risquée dans de nombreuses zones.

MILITAIRES

Les moyens militaires sont les premières cibles des restrictions et l'accès à la Méditerranée orientale et au canal de Suez leur sera contesté en particulier pour rallier des théâtres d'opérations réelles. Le contournement régulier de l'Afrique devient indispensable. Pour cela, de nouveaux points d'appui sont nécessaires sur les côtes occidentales de l'Afrique, les points d'appui de Djibouti et Abu-Dhabi perdant de leur intérêt.

L'allongement des délais d'intervention impose de renforcer des forces de souveraineté, en particulier à La Réunion et en Nouvelle-Calédonie. D'une manière générale, les capacités de projection immédiate et les forces prépositionnées doivent être adaptées à ces nouveaux délais de ralliement de forces plus importantes.



Carte 24 : scénario d'une alliance anti-occidentale en Méditerranée orientale et au-delà

3. Recommandations

Avertissement : les recommandations exprimées ici n'engagent que l'institut FMES et en particulier les rédacteurs, mais aucunement les personnes interrogées dans le cadre de l'étude.

La territorialisation des espaces maritimes n'est pas un phénomène récent mais tend à s'amplifier avec les perspectives d'exploitation plus large de la mer et les exigences de protection de la biodiversité, mouvements pourtant contradictoires. Elle progresse également avec la conflictualité et les technologies qui poussent certains États à vouloir créer des zones de sécurité de plus en plus larges autour de leurs côtes. Si par certains aspects la France pourrait bénéficier de cette territorialisation – elle en bénéficie par les droits que lui donne la loi internationale sur de vastes espaces maritimes entourant ses possessions sur tous les océans – elle n'a à l'opposé aucun intérêt à laisser faire et encore moins à promouvoir un mouvement qui conduit à limiter la liberté de navigation. En effet, l'indispensable lien entre la métropole et les Outre-mer, ses intérêts économiques, ses approvisionnements stratégiques et ses capacités d'action militaire dans le monde entier sont fortement dépendants de cette liberté. Mais a-t-elle les moyens de s'opposer à un mouvement qui paraît inexorable ?

D'un côté la France peut agir pour limiter l'étendue et les effets de la territorialisation des espaces maritimes. Elle dispose pour cela de plusieurs modes d'actions cumulatifs. L'analyse de la nature de la territorialisation des espaces maritimes et des perspectives à court et long terme, présentée plus haut, permet de formuler ici un premier ensemble de recommandations en ce sens. C'est la voie de la liberté.

Mais la France sera en plus contrainte de prendre en compte une territorialisation devenue inéluctable. Elle doit donc s'y préparer pour conserver une liberté minimale sur mer et être en mesure d'assurer sa propre souveraineté. C'est le sens d'un second ensemble de recommandations.

3.1. Clarifier la politique

Mais en premier lieu, une posture politique claire doit être choisie vis-à-vis de la territorialisation : la France doit-elle s'y opposer en « forçant la liberté » et jusqu'où a-t-elle les moyens de le faire ? Doit-elle plus modestement mener des combats retardateurs ? A quel moment devra-t-elle prendre acte d'un mouvement devenu inexorable en se laissant suffisamment de temps pour réaliser les actions de long terme nécessaires au maintien sa souveraineté ? Comment doit-elle se préparer aux « crises de territorialisation » à venir et à une future territorialisation globale ?

A défaut donc de choisir entre liberté et souveraineté et de se donner les moyens de son choix, la France perdra à la fois sa liberté et sa souveraineté.

La meilleure des politiques serait sans doute de d'abord s'opposer à la territorialisation pour la retarder et ainsi se donner le temps de se préparer à son inéluctable progression.

3.2. Combattre ou retarder la territorialisation

3.2.1. Limiter les zones d'ombre

3.2.1.1. *Lever les ambiguïtés du droit international et le compléter*

Cela a déjà été mentionné, les ambiguïtés de la CNUDM ont permis son adoption, chaque État se réservant le droit d'interpréter les zones d'ombres et ayant eu l'occasion d'émettre des réserves lors de la ratification. Vouloir en préciser certains points est sans doute un vœu pieu dans une période où cette convention est déjà malmenée en l'état. Vouloir la faire évoluer serait de plus une erreur car ce serait prendre le risque de déplacer les équilibres vers plus de territorialisation. Néanmoins plusieurs points pourraient être pris en compte dans des accords complémentaires.

L'établissement de règles statuant sur la pérennité ou non des lignes de base des pays soumis à l'élévation du niveau des océans semble un objectif accessible et sans aucun doute nécessaire : en l'absence de telles règles, le nombre de zones contestées augmentera, sous l'impulsion des pays les plus enclins à s'approprier les ressources marines. La France aurait intérêt à défendre une invariabilité des lignes de base, source de stabilité pour les États proches de ses territoires du Pacifique mais aussi facteur de pérennité de sa propre ZEE.

La convention BBNJ, dont un des axes, soutenu par la France, est la création d'aires marines protégées en haute mer, peut être l'occasion d'exiger une parfaite transparence sur le financement des structures privées amenées à intervenir dans la création voire dans la gestion de ces AMP. Des conditions garantissant dans une certaine mesure la sincérité des objectifs et leur cohérence avec un futur traité résultat de la convention pourraient être défendues¹²⁸.

3.2.1.2. Résoudre ou apaiser les conflits de délimitation des frontières maritimes

La France a tout intérêt à œuvrer pour définir autant que faire se peut, parmi ses frontières maritimes, celles qui ne sont pas encore entendues avec les pays voisins concernés.

Les délimitations de ZEE avec nos voisins européens présentent peu d'enjeux. La mésentente avec le Vanuatu est plus délicate. Elle est source de conflits avec les navires de pêche de pays tiers et sera à l'avenir toujours plus sensible. Trouver une voie d'accord qui laisse dans un premier temps de côté la question de la souveraineté sur les îlots de Hunter et Matthew mais qui couvre une majeure partie de la frontière apparaît possible.

Les solutions à des conflits territoriaux ayant des conséquences sur les frontières maritimes sont plus difficiles à imaginer. Mais l'exemple de Clipperton mérite d'être suivi à condition néanmoins qu'une véritable contrepartie existe et que la vérification du respect des engagements de l'État tiers soit assurée : depuis que le Mexique et la France ont signé des accords de pêche et de coopération scientifique, le Mexique ne revendique plus aussi ouvertement cette île. Alors que la position juridique de la France sur les îles Éparses est fragile et contestée par l'ONU, un accord similaire avec Madagascar pourrait apaiser les revendications et garantir la présence française dans cette zone. Les navires autorisés à pêcher dans la ZEE des îles Éparses ne sont pas français mais seychellois ou européens. Accorder des droits aux Malgaches, avec des garanties qu'ils ne soient pas exploités au profit de la Chine ou transférés à des navires chinois ou à d'autres pavillons, et aider Madagascar à développer une flotte de pêche industrielle avec des pratiques durables est une piste intéressante. Cette perspective devrait être envisagée au prix de quelques compromis sur la création d'AMP.

De la même manière, une entente avec l'île Maurice semble possible au sujet de Tromelin., même si un projet d'accord de cogestion a été rejeté par le passé sous l'impulsion de plusieurs parlementaires français qui y voyaient une perte de souveraineté.

3.2.1.3. Établir une politique interministérielle cohérente

Mais ce qui précède, touchant la souveraineté française, et les recommandations suivantes dont une partie répond à une appropriation d'espaces par d'autres États, ne peut être crédible que si la politique française est comprise et uniformément appliquée.

Il est donc nécessaire d'établir une politique de long terme, cohérente, crédible, et exemplaire sur la manière dont la France entend pour elle-même et pour les autres, en application du droit international, la constitution des zones maritimes sous juridictions nationales et les droits et devoirs des États et usagers de la mer dans ces zones et hors ces zones. Cette politique devrait répondre à des objectifs équilibrés de souveraineté et de sécurité, économiques et environnementaux. Sans éliminer un certain flou utile aux négociations à venir, elle permettrait notamment de donner plus de cohérence d'ensemble aux actions des différents ministères impliqués.

¹²⁸ Depuis la rédaction de cette proposition, un accord a été trouvé entre les pays membres de la convention. Reste que la sincérité des objectifs de création des AMP peut être recherchée dans d'inévitables textes d'application du traité.

Il convient par exemple de veiller à ce que l'adoption de nouvelles mesures dans certaines enceintes internationales telles que l'OMI ne conduise pas à renforcer sans nécessité avérée la territorialisation des espaces maritimes. Ceci suppose une coordination interministérielle sans faille, chaque ministère ne percevant pas forcément les conséquences sur l'activité des autres ministères d'une proposition avancée dans une négociation internationale.

3.2.2. Faire valoir le droit

Lutter contre la territorialisation, c'est aussi faire valoir le droit, qu'il s'agisse des droits nationaux dans ou hors des zones sous juridiction nationale, ou des droits de pays tiers dans les espaces maritimes français. Il peut s'agir également de contribuer au respect du droit dans la Zone, au profit de l'ONU.

3.2.2.1. Exercer sa liberté de navigation et d'action en mer

Afin d'éviter toute dérive et d'affirmer sa propre interprétation du droit de la mer, la France a intérêt à régulièrement exercer la liberté qu'ont ses navires et aéronefs d'État, dont les navires et aéronefs militaires, à naviguer et agir dans les limites fixées par les divers traités qu'elle a ratifiés. Cet exercice doit cibler les principales libertés contestées, à savoir la présence et les activités militaires en ZEE étrangères et le passage inoffensif inconditionnel dans les mers territoriales.

La Marine nationale pratique déjà cette forme d'affirmation de ces droits en envoyant régulièrement un navire en mer de Chine, dans les ZEE revendiquées par la Chine. Elle aurait intérêt à le faire plus largement, non seulement dans les zones contestées mais aussi dans celles qui risquent de le devenir. Ainsi exercer la liberté de présence en mer Noire, encadrée par le traité de Montreux¹²⁹, permet de maintenir une pratique coutumière limitant dans une certaine mesure des revendications contraires. Si ces pratiques présentent un risque d'accrochage ponctuel, aujourd'hui limité, elles sont sans aucun doute efficaces pour éviter toute dérive vers des revendications supplémentaires.

Bien sûr de telles actions doivent être réalisées sans provocation : par exemple par des exercices conduits conjointement avec des marines locales, et annoncés afin de lever toute ambiguïté, même si le droit ne l'impose pas.

Mais avec ses moyens limités, la marine française ne peut pas faire régulièrement acte de présence dans un nombre important d'espaces contestés. En cela des coopérations avec des marines alliées, en particulier européennes, permettrait une couverture globale, pourquoi pas dans le cadre d'un programme FON européen.

3.2.2.2. Utiliser et faire respecter ses droits dans les zones sous juridiction française

La présence et le contrôle d'activités légales dans un espace maritime dissuade autant la pratique illégale des mêmes activités que les revendications étatiques sur cet espace. Les navires de pêche chinois, au-delà du cas particulier de la mer de Chine méridionale, exercent préférentiellement dans les ZEE africaines de pays ne disposant pas de moyens de pêche industrielle ni de moyens de lutte contre la pêche illégale. Dans le canal du Mozambique, la ZEE française est, contrairement aux espaces avoisinants, relativement préservée de la pêche illégale, par une certaine surveillance et par l'attribution de licences à hauteur d'une exploitation raisonnable des ressources halieutiques.

SE PREPARER A LA VALORISATION DES RESSOURCES MARINES DE GRANDS FONDS

La France doit se préparer à l'exploitation des ressources minérales dans sa ZEE et au-delà jusqu'aux limites juridiques de son plateau continental. Si les voix scientifiques témoignent en 2022 d'une grande prudence compte tenu des enjeux sur la biodiversité, il ne faut pas pour autant minimiser l'objectif d'exploitation durable et économiquement soutenable des ressources, et avoir la volonté de trouver des conditions d'exploitation acceptables. La France doit bien sûr continuer à développer les

¹²⁹ Liberté interrompue lorsque la Turquie évoque le traité pour fermer les détroits aux navires militaires en raison d'un État de guerre. Une frégate française s'est rendue en mer Noire peu de temps auparavant, et a alors fait escale à Odessa, en Ukraine.

connaissances des systèmes biologiques mais aussi les connaissances et technologies nécessaires à l'exploitation des ressources minérales. Les unes ne peuvent être envisagées sans les autres. Au-delà, le cadre juridique des activités exercées sur le plateau doit être élaboré sans attendre, quitte à évoluer en cohérence avec le développement des connaissances. Cela concerne bien sûr un code minier nécessaire à l'exploration et à l'exploitation des ressources minérales, mais aussi les conditions d'exploitation des prometteuses ressources génétiques.

DEVELOPPER LES MOYENS DE CONTROLER L'ACTIVITE DANS LES ZONES SOUS JURIDICTION FRANÇAISE

Malgré quelques interventions médiatisées, la France peine à faire respecter ses droits dans les zones de pêche réglementées. L'exploitation future des grands fonds, la création d'aires marines protégées de plus en plus étendues, soulèvent de manière plus accrue encore la question de l'application des réglementations. Comment veiller au respect des restrictions d'activité sur l'intégralité des ZEE de Crozet, Amsterdam et Saint-Paul et Amsterdam, AMP depuis le début de l'année 2022, alors que la seule lutte contre la pêche illégale à la légine montre l'insuffisance des moyens disponibles ?

La France doit donc à la fois combler un retard dans ses capacités à faire respecter ses droits dans ses espaces maritimes sous juridiction nationale, et accompagner la mise en place de nouvelles réglementations par des moyens adaptés pour les faire elles aussi respecter. Des recommandations complémentaires sur la manière de le faire figurent dans le paragraphe 3.3.

3.2.2.3. *Respecter le droit des pays tiers*

Enfin faire valoir le droit signifie respecter le droit des pays tiers à la liberté de naviguer, même celui des États limitant ces droits dans leurs propres zones. En effet des mesures de réciprocité qui nieraient par exemple le droit de passage inoffensif à des navires russes devant le goulet de Brest ou encore le droit de survol de la ZEE calédonienne à des aéronefs d'État chinois, seraient totalement contre-productives : ce serait une promotion de la territorialisation obtenue à bien faible coût par les États qui la pratiquent.

3.2.3. *Développer des coopérations*

3.2.3.1. *Avec des pays aux intérêts convergents*

Déjà citée plus haut pour l'échange de données et l'idée d'un programme FON européen, la coopération avec des pays ayant une même vision et des intérêts proches est utile.

Le développement d'une vision européenne commune du droit de la mer, affirmée, ne pourrait que servir la vision française. Au sein d'une telle démarche, un argumentaire montrant l'intérêt des espaces maritimes français pour l'Europe peut être développé.

3.2.3.2. *Soutien et ralliement de pays soumis à une territorialisation*

Une certaine contestation de la vision occidentale du droit de la mer peut être nourrie par un sentiment anti-occidental qui s'exprime largement dans les pays en développement. Mais l'Europe peut afficher des coopérations positives, comme dans la lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée, menée en association avec les pays riverains.

L'accompagnement de pays en développement pour le contrôle et l'exploitation de leurs espaces maritimes, sous réserve d'adhésion à une certaine vision de ce droit, ne peut être que bénéfique et dissuader des pays prédateurs de s'approprier ces espaces. Déjà en 2021, selon l'amiral commandant la zone maritime de l'océan Pacifique (ALPACI), la France a fourni près de 70 jours de patrouille dans les ZEE de pays voisins, principalement dans le cadre d'opérations coordonnées par le *Forum Fisheries Agency*. De telles activités soulèvent cependant la question des moyens permettant de la réaliser, alors que la France manque déjà de ceux nécessaires à la surveillance de sa propre ZEE. La cession d'équipements, l'aide à la mise en place d'une architecture juridique nationale ou régionale, la coopération pour la surveillance – sous réserve qu'elle soit équilibrée – sont autant de modes d'action alternatifs possibles. L'Afrique de l'Ouest et les pays avec lesquels la France partage une frontière maritime sont des cibles privilégiées. Le soutien aux États du Pacifique, en coordination

avec les États-Unis et l’Australie, serait également de nature à sécuriser les territoires français du Pacifique occidental, dans une région très exposée à l’avenir.

3.2.4. Anticiper les « crises de territorialisation »

3.2.4.1. Aspects politico-militaires

La liberté de naviguer en sécurité dans les détroits, essentielle, est menacée en plusieurs endroits.

La France doit s’assurer de disposer d’une bonne capacité d’anticipation et de mesure des risques de blocage. Cette capacité doit être utilisée pour adapter selon les risques les ressources logistiques des forces prépositionnées, qu’elles soient de présence ou de souveraineté, et définir des plans de ravitaillement de ces forces mais aussi de ravitaillement civil des Outre-mer.

3.2.4.2. Aspects économiques

La crise de la COVID-19, la guerre en Ukraine, ont mis en exergue les multiples dépendances du pays. A moyen terme, elles resteront importantes. Autre exemple, le blocage accidentel du canal de Suez en 2021 a montré que ces dépendances peuvent rapidement devenir critiques lorsque la liberté de naviguer est compromise. Dans ces circonstances, la flexibilité du transport maritime et la capacité à en mobiliser les ressources sont déterminantes.

Développer et entretenir une vision de la disponibilité nationale et mondiale en navires, par catégorie, et développer des plans de mobilisation de ces ressources par l’économie nationale, selon le statut de ces navires, est une forme utile d’anticipation. Elle suppose a minima de définir précisément les devoirs et les avantages des armateurs français et en premier lieu de préciser le décret n° 2017-850 du 9 mai 2017 relatif à la composition et à la mise en œuvre de la flotte à caractère stratégique.

3.2.5. Se doter des moyens nécessaires pour forcer la liberté des mers

Alors que la liberté de naviguer dans certains espaces stratégiques pour la France risque d’être rapidement contestée, il devient nécessaire de renforcer la protection de nos navires de combat et d’en augmenter le nombre. En effet les options de contournement ne seront pas toujours satisfaisantes ni même parfois possibles. Ainsi, les navires militaires, mais aussi les autres moyens militaires pouvant accompagner leur action, devront être prêts à forcer cette liberté.

Les navires ou aéronefs agissant dans des zones contestées seront confrontés à la même nature technologique de menace qu’une force navale en période de crise aiguë. Cependant, le scénario d’une attaque saturante avec des armes létales est dans ce cas moins probable. La contestation de la présence d’un navire français ou d’un type particulier d’activité dans une zone se fera plus probablement par des actions incapacitantes ou par la manifestation ostentatoire d’une menace forte mais incertaine. Dans le premier cas, il s’agira par exemple d’une attaque par drones empêchant des manœuvres aéronautiques ; le second cas est illustré par l’illumination de la frégate *Courbet* par un radar de conduite de tir turc en 2020.

Face à ce type de menaces, il est possible de formuler plusieurs recommandations : maintenir l’effort pour développer des systèmes de lutte anti-drones, et généraliser ces systèmes à tous les navires, y compris tous ceux de la fonction garde-côtes qui peuvent faire face à des menaces asymétriques (probablement non saturantes) ; parallèlement, une réflexion doctrinale est indispensable pour prendre en compte le développement des drones et particulièrement les règles de comportement d’un drone face à un autre drone ainsi que l’emploi de la force armée face à des drones jugés menaçants (ou des engins sous-marins présumés non habités ...) ; enfin une réflexion sur les règles d’engagement à adopter face à des comportements hostiles de plus en plus probables, y compris de la part d’alliés supposés (illuminations, tentatives d’abordage ...).

3.3. Prendre en compte une territorialisation inéluctable

Dans cette perspective, différente, il ne s'agit plus d'anticiper des crises mais de prendre en compte une situation pérenne. L'anticipation reste cependant déterminante car la mise en place des mesures adaptées s'inscrit dans le temps long : il ne faut pas attendre que le balancier entre liberté et souveraineté ait trop penché vers la seconde pour commencer à agir. Dans la suite, la France est donc supposée avoir pris acte de l'émergence d'un nouvel équilibre et les recommandations qui suivent s'expriment donc au présent.

3.3.1. Garantir l'accès aux nouvelles routes maritimes

3.3.1.1. Installer de nouveaux points d'appui

L'accès aux DROM de l'Atlantique est toujours garanti par la maîtrise incontestée des États-Unis sur cette partie du monde et leur attachement pérenne à la liberté sur mer.

En revanche, l'accès à l'océan Indien par le canal de Suez n'est pas assuré, particulièrement en cas de crise. La route du Cap est donc la seule route non contestée et de nouveaux points d'appui doivent être établis : un renforcement de la présence à Dakar ou à Abidjan, et une nouvelle base plus au sud, par exemple en Angola. Bien sûr l'accord des pays concernés est un préalable qui passe selon les cas par un regain ou une nouvelle influence française dans ces zones.

Parallèlement la pertinence d'une présence à Djibouti et à Abu Dhabi est remise en cause : il s'opère un glissement des forces prépositionnées de l'océan Indien vers l'Atlantique.

3.3.1.2. Adapter le volume des moyens aux nouvelles routes

Mais ce déplacement ne suffit pas. La route du Cap, plus longue, exige une logistique plus lourde et des moyens navals plus importants pour assurer les rotations nécessaires entre la métropole et les collectivités d'outre-mer ou des zones d'opération en dehors du territoire national.

Les moyens de projection immédiate doivent également être renforcés pour que les premiers échelons aient la capacité d'attendre plus longuement l'arrivée des forces principales.

Cette nouvelle élongation a également des conséquences sur le trafic commercial. Sans doute moins contraints, les navires de commerce ne peuvent cependant pas toujours emprunter la route la plus courte alors que les échanges avec l'Asie restent importants. Les armateurs doivent donc pouvoir plus facilement se reconfigurer en fonction des tensions géopolitiques qui conditionnent des autorisations de passage.

3.3.2. Renforcer la souveraineté dans les DROM/COM

3.3.2.1. Renforcer la présence dans les DROM/COM

Compte tenu des nouveaux délais, la présence dans les DROM/COM doit être renforcée. Elle constitue une partie des premiers échelons d'intervention et elle garantit une plus grande maîtrise de la souveraineté française dans un monde devenu plus agressif.

3.3.2.2. Exploiter pleinement les ressources marines des DROM/COM

Face aux pressions extérieures, il est encore plus important d'exploiter pleinement les ressources marines des DROM/COM. Cette exploitation participe à une économie de la mer source de développement et donc de contentement des populations : l'appartenance à la France n'est pas ou est moins remise en cause. Elle participe à l'indépendance de la France et de l'Europe, toujours plus contraintes dans leurs approvisionnements en minéraux. De plus la présence légale en mer dissuade les contrevenants et les tentations de revendications de zones non exploitées. Cette orientation ne dispense pas de veiller à la préservation de l'environnement dont profite d'ailleurs un nouveau pan de l'économie bleue : la génétique marine.

3.3.3. Se doter des capacités nécessaires pour garantir la souveraineté française

3.3.3.1. Surveillance

La surveillance est un enjeu particulièrement important pour le contrôle des immenses espaces sous juridiction française. Les systèmes spatiaux en particulier permettent aujourd'hui d'accumuler les données nécessaires à la détection d'activités en mer et dans une certaine mesure à leur catégorisation. Mais aller jusqu'à la caractérisation d'une activité comme malveillante ou illégale demande bien souvent des moyens d'investigation locaux quand le traitement intelligent des données recueillies à distance aura pu préalablement classer une présence comme suspecte.

Alors qu'aujourd'hui, les services de l'État ont accès à un nombre important de données sur l'activité maritime, et que la Marine nationale commence à utiliser des services d'exploitation de données multi-sourcées, il serait opportun d'engager une dynamique plus large, voire un programme ambitieux de surveillance des espaces maritimes français. Ce programme, au service de la sécurité nationale autant que de l'action de l'État en mer, devrait comporter au moins deux phases et plusieurs volets. La première phase préparatoire, de définition, intégrerait les objectifs suivants : l'identification des données potentiellement utiles puis l'organisation de leur collecte et de leur stockage, et peut-être la création d'une base de données souveraine ; l'identification de cas d'usages de surveillance maritime permettant d'entraîner des algorithmes d'intelligence artificielle ; l'entraînement effectif de ces algorithmes pour aider à la définition d'objectifs réalistes. La deuxième phase intégrerait pour sa part : le développement des outils numériques permettant de réaliser les objectifs définis ; la définition d'une architecture complémentaire de moyens d'investigation permettant d'aller sur zone compléter l'information ; bien sûr une politique de surveillance qui devra définir le niveau d'ambition dans le contrôle, sans viser l'exhaustivité qui semble inatteignable.

La position unique de la France en Europe milite pour une démarche nationale, mais la moisson de données peut spécifiquement bénéficier de coopérations internationales avec des pays ayant des intérêts dans de vastes espaces océaniques : les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Inde, l'Australie ...

3.3.3.2. Intervention

Même s'il s'agit d'un vœu pieu, le développement de moyens d'intervention en nombre suffisant est recommandé. Les perspectives technologiques sont larges mais les limites de la couverture d'une zone par un ensemble coordonné de drones et navires autonomes restent incertaines.

Une étude exploratoire pourrait être menée pour identifier les capacités potentielles d'un système de souveraineté maritime intégrant au moins un navire armé et un nombre indéterminé de drones, dont des drones de surface, pour conduire des missions d'action de l'État en mer sur des superficies importantes.

3.3.3.3. Protection

Les moyens évoqués plus haut pour forcer la liberté des mers, ainsi que les nouvelles doctrines intégrant la menace de vecteurs non habités, conservent tout leur sens dans la perspective d'une territorialisation avérée, en particulier pour les navires et aéronefs de la fonction garde-côtes dont le nombre manque cruellement pour préserver des espaces maritimes de plus en plus convoités.

3.4. Expliquer : une démarche nécessaire quelle que soit la politique retenue

Pour conclure, gagner le combat de la territorialisation passe également par une bataille culturelle. Les DROM/COM français seront de plus en plus convoités parce qu'ils présentent de plus en plus d'intérêts stratégiques et économiques dans le monde à venir. La Nation française n'est pourtant pas majoritairement convaincue de ce qu'ils apportent. Pire, certains peuvent avoir un sentiment de culpabilité issu du passé colonisateur du pays, sentiment entretenu plus ou moins directement par des acteurs étatiques ou non qui n'attendent que de pouvoir profiter de ces territoires et de leurs larges espaces maritimes.

Il faut donc vouloir défendre leur attachement à la France et pour cela la liberté de naviguer est essentielle afin de maintenir le lien avec la métropole. Mais il faut le faire sans attendre car elle est déjà progressivement rognée.

3.4.1. A destination du grand public

La compréhension de la nature et des enjeux de la territorialisation par le grand public, et au-delà des droits et devoirs de la France dans les espaces maritimes mondiaux, est nécessaire.

Pour cela, alors que la majorité des articles abordant la question dans les médias non spécialisés est particulièrement confuse, voire inexacte, des actions de vulgarisation du droit de la mer sont souhaitables. De manière complémentaire, une démarche pédagogique et scientifiquement exacte de présentation des risques et des atouts de l'exploitation des espaces maritimes, comme ressources et voies de communication, de présentation de l'intérêt, du coût et des conditions d'efficacité des dispositifs mis en place pour limiter les risques, dont les risques environnementaux, contribuerait à développer une capacité du grand public à appréhender ces questions.

A ce titre, la prise en compte des enjeux maritimes par l'Education nationale en terminale depuis 2012 et au collège depuis 2016 mérite d'être saluée, ainsi que la parution d'un manuel synthétique destiné aux enseignants : « *Enseigner la mer* ». Des initiatives complémentaires à destination des adultes seraient bienvenues.

3.4.2. A l'international

L'adhésion de l'Europe, ou au moins de certains des principaux pays européens est nécessaire pour rompre l'isolement stratégique de la France. Elle doit être recherchée.

Une voie pour le faire est la promotion de l'équilibre de la position nationale entre liberté et souveraineté, et la mise en évidence de l'intérêt des ressources des Outre-mer français pour l'indépendance stratégique de l'Europe.

Annexe 1 – Acronymes utilisés dans le rapport

ADIZ	Air Defense Identification Zone
AIFM	Autorité Internationale des Fonds Marins
ASEAN	Association of SouthEast Asian Nations
AUKUS	Australia – United Kingdom – United States (alliance)
BBNJ	Biological diversity of areas Beyond National Jurisdiction (convention pour la conservation et l'utilisation durable de)
CDB	Convention sur la Diversité Biologique
CHOF	Capacité Hydro-Océanographique Future
CIJ	Cour Internationale de Justice
CIMER	Comité Interministériel de la MER
CLPC	Commission des Limites du Plateau Continental
CNUDM	Convention des Nations-Unies sur le Droit de la Mer
DAS	Distributed Acoustic Sensing
EMASOH	European-led maritime Awareness in the Strait of Hormuz
EMGF	East Mediterranean Gas Forum
EMR	Énergies Marines Renouvelables
EMV	Écosystème Marin Vulnérable
FAO	Food and Agriculture Organization
FON	Freedom Of Navigation (program)
GNL	Gaz Naturel Liquéfié
IA	Intelligence artificielle
IFREMER	Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la MER
ISR	Intelligence, Surveillance and Reconnaissance
LSM	Lutte Sous la Mer
MEDOR	MÉDiterranée ORientale
MUM	Modifiable Underwater Mothership
NLL	Northern Limit Line
OMI	Organisation Maritime Internationale
ONG	Organisation Non Gouvernementale
ONU	Organisation des Nations unies
ORGP	Organisation Régionale de Gestion des Pêches
ORP	Organisation Régionale de Pêche
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
PEID	Petits Etats insulaires en Développement
PIB	Produit Intérieur Brut
ReCAAP	Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery
ROV	Remotely Operated Vehicle
RTCN	République Turque de Chypre du Nord
SLMAF	Système de Lutte Anti-Mines Futur
SNA	Sous-marin Nucléaire d'Attaque
SNLE	Sous-marin Nucléaire Lanceur d'Engins
SOSUS	SOund SURveillance System
SWAIMS	Support to West Africa Integrated Maritime Security
UE	Union européenne
XLUUV	eXtra Large Unmanned Undersea Vehicle
ZEE	Zone Économique Exclusive
ZMPV	Zone Maritime Particulièrement Vulnérable
ZPE	Zone de Pêche Exclusive

Annexe 2 – Personnes et organismes consultés

18 novembre 2022	Isabelle Duvaux-Bechon – Agence européenne de l’espace (chef du bureau stratégie et développement)
8 décembre 2021	Haifa Maritime Policy and Strategy Research Center (Israël)
5 janvier 2022	Olivier de La Laurencie – EDR ER (directeur du champ d’éoliennes de Saint-Nazaire)
17 janvier 2022	Vincent Pinasa – ancien responsable des ROV chez Bourbon
17 janvier 2022	Frédéric Vallois – Thalès Alenia Space (directeur commercial du segment terre)
19 janvier 2022	Jean-Philippe Pagot – président de France Énergies Marines SAS
22 janvier 2022	Stéphane Valentini – Thalès Underwater Systems (product lines strategy and policy director)
2 février 2022	Jean-Luc Vuillemin - Directeur général d’Orange International Networks
3 février 2022	Didier Léandri – Université de Toulon – Seatech (professeur des universités)
3 février 2022	Éric Moreau – Université de Toulon – Seatech (professeur des universités)
7 février 2022	Serge Ségura – ancien ambassadeur chargé des océans
17 février 2022	Gwénaél Desse – Naval Group (cellule innovation)
21 février 2022	IGA Jérôme Perrin – directeur de DGA Techniques navales (accompagné de plusieurs collaborateurs)
22 février 2022	Vincent Rigaud – IFREMER (directeur du centre Méditerranée)
23 février 2022	Franck Magarian – CMA/CGM (senior vice president operations – safety – security & environment), s’exprimant en son nom propre.
24 février 2022	Marc Delorme – Thalès Underwater Systems (responsable de la ligne de produits sous-marins – surveillance)
25 février 2022	Laurent Faivre – Naval Group (directeur du développement des produits drones et systèmes navals)
28 février 2022	Jean-Marie Dumon – GICAN (délégué général adjoint)
28 février 2022	Turkish Foreign Policy Institute – Ankara (Turquie)
3 mars 2022	CRG1 Thierry de La Burgade – SGMER (secrétaire général de la mer adjoint)
8 mars 2022	ICA Laurent Louvart – SHOM (responsable du programme CHOF)
14 avril 2022	Igor Delanoë - directeur-adjoint de l’observatoire franco-russe
26 avril 2022	Korea Institute for Maritime Strategy – Séoul (Corée du Sud)
30 mai 2022	Iranian Institute for European and American Studies – Téhéran (Iran)

Annexe 3 – États présentant le ratio espaces maritimes / espaces terrestres le plus élevé

Pays	Superficie maritime (km ²)	Superficie terrestre (km ²)	Ratio
Tuvalu	731 900 ,0	41 ,8	17 510
Cook Islands	1 972 842 ,4	258 ,1	7 644
Marshall Islands	2 004 587 ,3	281 ,9	7 111
Federated States of Micronesia	3 011 917 ,0	817 ,2	3 686
Kiribati	3 459 130 ,4	1 032 ,6	3 350
Maldives	922 110 ,0	304 ,7	3 026
Seychelles	1 340 839 ,5	486 ,9	2 754
Palau	608 152 ,5	501 ,1	1 214
Niue	318 243 ,7	267 ,8	1 188
Tonga	668 054 ,6	766 ,5	872
Mauritius	1 280 068 ,3	2 062 ,5	623
Barbados	185 019 ,8	444 ,1	417
Antigua and Barbuda	108 492 ,4	455 ,2	238
Monaco	284 ,2	1 ,6	178
Malta	55 696 ,7	325 ,0	171

Source: UN Environment Program World Conservation Monitoring Centre (UNEPWCMC), “Global Statistics from the World Database on Protected Areas (WDPA)” (Cambridge, UK: UNEP-WCMC, March 2018).

Annexe 4 – La course aux aires marines protégées

Depuis la création par l’Australie du parc marin de la Grande barrière de corail en 1975, les aires protégées, dont les plus importantes sont listées dans le tableau suivant, couvrent une part de plus en plus importante des espaces maritimes.

Année	État	AMP	Superficie (km ²)
1975	Australie	Grande barrière de Corail	344 400
1998	Équateur	Archipel des Galapagos	198 000 ¹³⁰
2002	France / Italie	Sanctuaire Pélagos	85 000
2006	États-Unis	Nord-Ouest d’Hawaï	1 510 000 ¹³¹
2006	France	Kerguelen, Crozet, Saint-Paul et Amsterdam	1 655 000 ¹³²
2008	Kiribati	Îles Phoenix	410 500
2009	États-Unis	Pacific Remote Islands	1 300 000 ¹³³
2009	Membres de la CCAMLR	Îles Orcades du Sud	94 000
2010	Royaume-Uni	Îles Chagos	544 000
2010	15 pays européens dans le cadre de la convention OSPAR	6 zones en Atlantique Nord-Est ¹³⁴	285 000
2012	Australie	Mer de Corail	990 000 ¹³⁵
2012	France	Mer de Corail	1 300 000
2016	Membres de la CCAMLR	Mer de Ross	1 550 000
2017	Îles Cook	Îles Cook	1 970 000
2018	Chili	Île de Pâques	720 000
2020	Royaume-Uni	Tristan da Cunha	700 000

En 2020, les aires marines protégées représentaient 28,1 millions de kilomètres carrés soit 7,74 % de la surface des océans. Leur superficie s’était accrue de 18,8 millions de kilomètres carrés depuis 2010 et était presque dix fois supérieure à ce qu’elle était en 2000¹³⁶.

¹³⁰ 138 000 km² à la création, étendus à 198 000 km² en 2022.

¹³¹ 380 000 km² seulement à la création, étendus à 1 510 000 km² en 2016.

¹³² Réserve naturelle nationale des TAAF, créée en 2006 sur une superficie marine de 15 700 km², étendue en 2016 à 673 000 km², puis en 2022 à 1 662 679 km² dont 1 655 000 km² de domaine maritime.

¹³³ 225 039 km² seulement à la création, étendus en 2014 à 1 300 000 km².

¹³⁴ Plus une septième zone en 2012.

¹³⁵ Dont 500 000 km² seulement sont hautement protégés.

¹³⁶ Secrétariat de la Convention sur la diversité biologique, *Perspectives mondiales de la diversité biologique 5*, 5^{ème} éd., 2020, p.82, www.cbd.int/GBO5

Annexe 5 – Différends liés aux îles

Liste non exhaustive

Différends portant sur la souveraineté

OCEANS ATLANTIQUE ET ARCTIQUE :

- Île Machias Seal et North Rock (Canada/ États-Unis)
- Îles Falkland/Malouines (Royaume-Uni/Argentine)
- Île Géorgie du Sud et îles Sandwich du Sud (Royaume-Uni/Argentine)
- Îles Orcades du Sud (Royaume-Uni/Argentine)¹³⁷
- Îles Shetlands du Sud (Royaume-Uni/Argentine)¹³⁸
- Îles Mbanié, Cocotiers et Conga (Gabon/Guinée équatoriale)¹³⁹

MEDITERRANEE

- Îles Perejil/Leila, Penon de Vélez de la Gomera, îles Alhucemas, îles Chafarines (Espagne/Maroc)
- Îlots Imia/Kardak (Grèce/Turquie)
- Chypre (Chypre/Turquie)

CARAÏBES

- Île Navassa (États-Unis/Haïti)
- Île Sampodilla Cay (Belize/Honduras)¹⁴⁰

OCEAN INDIEN

- Îles Chagos (Royaume-Uni/Maurice)
- Îles Éparses (France/Madagascar)
- Île Tromelin (France/Maurice)¹⁴¹
- Mayotte (France/Comores)
- Îles Abu Musa, petite Tunb et grande Tunb (Iran/Émirats arabes unis)
- Îles Doumeirah (Djibouti/Erythrée)

OCEAN PACIFIQUE

- Îles Paracels/Xisha Islands/Hoang Sa (Chine/Vietnam)
- Îles Spratleys/ Nansha/Truong Sa (Brunei/Chine/Malaisie/Philippines/Taiwan/Vietnam)
- Scarborough Shoal (Chine/Taiwan/Philippines)
- Îles Natuna (Indonésie/Chine)
- Îles Pratas/Dongsha (Taiwan/Chine)
- Senkaku/Diaoyu (Japon /Chine)
- Liancourt Rocks/Dokdo/Takeshima (Corée du sud/Japon)
- Île Wake (États-Unis/îles Marshall)
- Îles Kouriles (Russie/Japon)
- Îles Matthew et Hunter (France/Vanuatu)

¹³⁷ Revendications « neutralisées » par le fait que les îles sont comprises dans la zone du Traité de Washington sur le statut de l'Antarctique auquel l'Argentine et le Royaume-Uni sont parties.

¹³⁸ Idem.

¹³⁹ Contentieux soumis à la CIJ, en attente de sa décision.

¹⁴⁰ Contentieux soumis à la CIJ, en attente de sa décision.

¹⁴¹ Madagascar avait un temps revendiqué Tromelin avant d'y renoncer au profit de Maurice dans les années 1970.

Différends portant sur le statut juridique de l'île (art. 121-3 CNUDM)

- Île Aves (Venezuela/Antigua et Barbuda/St Kitts et Nevis/Saint-Vincent et Grenadines)
- Rockall (Royaume-Uni/Danemark/Irlande/Islande jusqu'à la ratification de la CNUDM par le Royaume-Uni qui a abandonné sa revendication d'une zone de pêche de 200 milles)
- Okinotorishima (Japon/Chine/Taiïwan)
- Île Jan Mayen (Norvège/Danemark/Islande)
- Îles Selvagens (Portugal/Espagne)

Différend portant sur l'utilisation d'îles dans la définition des lignes de base droite

- Îles norvégiennes, Affaire des pêcheries (Royaume-Uni c. Norvège), CIJ, Arrêt 1951

Différends portant sur l'utilisation d'une île dans la délimitation des espaces maritimes

- Île Jan Mayen (Danemark/Norvège), Délimitation maritime dans la région située entre le Groenland et Jan Mayen, CIJ 1993
- Île du Serpent (Roumanie/Ukraine) Affaire Délimitation maritime en mer Noire, CIJ 2009
- Îles Quitasueña (Nicaragua/Colombie), Affaire Différend territorial et maritime, CIJ 2012

Différends portant sur la démilitarisation d'îles

- Îles de la mer Égée (Grèce/Turquie)
- Île Kastellorizo/Meis (Grèce/Turquie)
- Îles Åland (Finlande/Suède/Russie)
- Svalbard (Norvège/Russie)

**Annexe 6 – Décisions des juridictions internationales relatives
aux délimitations maritimes
de 1969 à 2001**

Année	Nature du contentieux	Cour
1969	Plateau continental de la mer du Nord (République fédérale d'Allemagne/Danemark)	CIJ
1969	Plateau continental de la mer du Nord (République fédérale d'Allemagne/Pays-Bas)	CIJ
1977	Argentina v. Chile	Tribunal arbitral
1977	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. French Republic	Tribunal arbitral
1981	Dubai-Sharjah Border Arbitration	Tribunal arbitral
1982	Plateau continental (Tunisie/Jamahiriya arabe libyenne)	CIJ
1984	Délimitation de la frontière maritime dans la région du golfe du Maine (Canada/États-Unis d'Amérique)	CIJ
1985	Guinea v. Guinea-Bissau	Tribunal arbitral
1985	Plateau continental (Jamahiriya arabe libyenne/Malte)	CIJ
1989	Affaire de la délimitation de la frontière maritime entre la Guinée-Bissau et le Sénégal (Guinée-Bissau/Sénégal), sentence du 31 juillet 1989	Tribunal arbitral
1992	Différend frontalier terrestre, insulaire et maritime (El Salvador/Honduras ; Nicaragua (intervenant))	CIJ
1992	Canada v. France	Tribunal arbitral
1993	Délimitation maritime dans la région située entre le Groenland et Jan Mayen (Danemark c. Norvège)	CIJ
1995	Délimitation maritime entre la Guinée-Bissau et le Sénégal (Guinée-Bissau c. Sénégal)	CIJ
1999	Eritrea v. Yemen Phase II: Maritime Delimitation	Tribunal arbitral

Année	Nature du contentieux	Cour
2001	Délimitation maritime et questions territoriales entre Qatar et Bahreïn (Qatar c. Bahreïn)	CIJ
2001/2002	Newfoundland and Labrador v. Nova Scotia	Tribunal arbitral
2002	Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria (Cameroun c. Nigéria ; Guinée Équatoriale (intervenant))	CIJ
2006	Barbados v. Trinidad and Tobago	Tribunal arbitral
2007	Guyana v. Suriname	Tribunal arbitral
2007	Différend territorial et maritime entre le Nicaragua et le Honduras dans la mer des Caraïbes (Nicaragua c. Honduras)	CIJ
2009	Délimitation maritime en mer Noire (Roumanie c. Ukraine)	CIJ
2012	Différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Bangladesh et le Myanmar dans le golfe du Bengale (Bangladesh/Myanmar)	TIDM
2012	Différend territorial et maritime (Nicaragua c. Colombie)	CIJ
2014	Différend maritime (Pérou c. Chili)	CIJ
2014	Bangladesh v. India	Tribunal arbitral
2016	Question de la délimitation du plateau continental entre le Nicaragua et la Colombie au-delà de 200 milles marins de la côte nicaraguayenne (Nicaragua c. Colombie)	CIJ
2017	Différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire dans l'océan Atlantique (Ghana/Côte d'Ivoire)	TIDM
2018	Délimitation maritime dans la mer des Caraïbes et l'océan Pacifique (Costa Rica c. Nicaragua)	CIJ
2021	Délimitation maritime dans l'océan Indien (Somalie c. Kenya)	CIJ

Annexe 7 – Superficie des espaces maritimes de souveraineté et de juridiction de la France

à jour du 25 janvier 2021

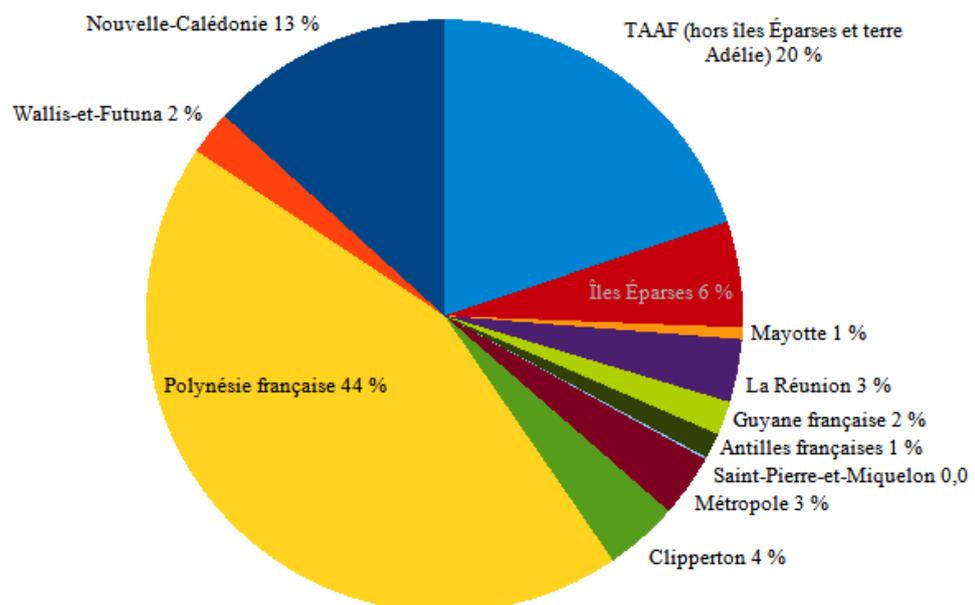
Territoire	Espace maritime	Superficie (km ²)
France métropolitaine	Eaux intérieures	16 750
	<i>Partie continentale</i>	15 478
	<i>Corse</i>	1 272
	Mer territoriale	57 223
	<i>Façade Mer du Nord - Manche – Atlantique</i>	35 773
	<i>Façade Méditerranée</i>	11 055
	<i>Corse</i>	10 395
	Zone économique exclusive	297 123
	<i>Mer du Nord</i>	536
	<i>Manche - Atlantique</i>	210 375
<i>Méditerranée</i>	86 212	
	Total France métropolitaine	371 096
Antilles françaises	Eaux intérieures	3 469
	<i>Guadeloupe</i>	2 881
	<i>Martinique</i>	463
	<i>Saint-Barthélemy</i>	84
	<i>Saint-Martin</i>	41
	Mer territoriale	14 025
	<i>Guadeloupe</i>	6 653
	<i>Martinique</i>	4 960
	<i>Saint-Barthélemy / Saint-Martin</i>	2 412
	Zone économique exclusive	126 148
<i>Guadeloupe / Martinique</i>	123 483	
<i>Saint-Barthélemy / Saint-Martin</i>	2 665	
	Plateau continental au-delà des 200 milles	7 434
	Total Antilles françaises	151 076

Territoire	Espace maritime	Superficie (km ²)
Saint-Pierre-et-Miquelon	Eaux intérieures	180
	Mer territoriale	3 473
	Zone économique exclusive	8 734
	Total Saint-Pierre-et-Miquelon	12 387
Guyane française	Eaux intérieures	2 950
	Mer territoriale	6 810
	Zone économique exclusive	121 746
	Plateau continental au-delà des 200 milles	69 955
	Total Guyane française	201 461
La Réunion - Mayotte - îles Éparses	Eaux intérieures	1 208
	<i>La Réunion</i>	28
	<i>Mayotte</i>	1 120
	<i>Bassas da India</i>	60
	Mer territoriale	21 716
	<i>La Réunion</i>	5 902
	<i>Mayotte</i>	4 942
	<i>Tromelin</i>	1 641
	<i>Glorieuses</i>	2 425
	<i>Juan de Nova</i>	2 253
	<i>Bassas da India</i>	2 411
	<i>Europa</i>	2 142
	Zone économique exclusive	998 523
	<i>La Réunion</i>	311 426
	<i>Tromelin</i>	273 762
<i>Mayotte</i>	63 176	
<i>Glorieuses</i>	43 648	
<i>Juan de Nova / Bassas da India / Europa</i>	306 511	
Plateau continental au-delà des 200 milles	58 121	
Total La Réunion – Mayotte – îles Éparses	1 079 568	

Territoire	Espace maritime	Superficie (km ²)
Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF) hors Îles Éparses et Terre Adélie	Eaux intérieures	5 495
	<i>Crozet</i>	65
	<i>Kerguelen</i>	5 427
	<i>Saint-Paul</i>	3
	Mer territoriale	30 682
	<i>Crozet</i>	9 107
	<i>Kerguelen</i>	17 567
	<i>Saint-Paul / Amsterdam</i>	4 008
	Zone économique exclusive	1 613 164
	<i>Crozet</i>	563 747
<i>Kerguelen</i>	542 729	
<i>Saint-Paul / Amsterdam</i>	506 688	
	Plateau continental au-delà des 200 milles	514 217
	Total TAAF	2 163 558
Nouvelle-Calédonie	Eaux intérieures	42 627
	<i>Grande Terre</i>	28 766
	<i>Loyauté</i>	7 146
	<i>Autres dépendances</i>	6 715
	Mer territoriale	81 363
	<i>Grande Terre</i>	37 269
	<i>Loyauté</i>	13 872
<i>Autres dépendances</i>	30 222	
	Zone économique exclusive	1 240 601
	Plateau continental au-delà des 200 milles	75 570
	Total Nouvelle-Calédonie	1 440 161
Wallis-et-Futuna	Eaux intérieures	189
	Mer territoriale	5 632
	Zone économique exclusive	256 644
	Total Wallis-et-Futuna	262 465

Territoire	Espace maritime	Superficie (km ²)
Polynésie française	Mer territoriale	237 526
	<i>Îles Marquises</i>	23 580
	<i>Îles de la Société</i>	29 708
	<i>Îles Tuamotu</i>	164 288
	<i>Îles Australes</i>	14 631
	<i>Îles Gambier</i>	5 319
	Zone économique exclusive	4 541 204
	Total Polynésie française	4 793 620
Clipperton	Mer territoriale	1 812
	Zone économique exclusive	434 619
	Total Clipperton	436 431
TOTAL ESPACES MARITIMES FRANÇAIS avec les extensions du plateau continental en vigueur		10 911 823 km²
TOTAL ESPACES MARITIMES FRANÇAIS hors extensions du plateau continental		10 186 526 km²

Part des espaces maritimes français par territoires



Annexe 8 – Accords de délimitation maritime de la France avec les États voisins

à jour du 9 mai 2019

État	Territoire Concerné	Texte(s) légal(aux) en vigueur
Antigua-et-Barbuda	Guadeloupe et Saint-Barthélemy	Décret n° 2019-273 du 3 avril 2019 (Accord de Saint John's du 15 mars 2017)
Australie	Nouvelle-Calédonie et Kerguelen	Décret n° 83-99 du 9 février 1983 (Accord de Melbourne du 4 janvier 1982)
Barbade	Martinique	Décret n° 2010-68 du 15 janvier 2010 (Accord de Bridgetown du 15 octobre 2009)
Belgique	Métropole	Décrets n° 93-832 et n° 93-833 du 28 mai 1993 (Accord de Bruxelles du 8 octobre 1990)
Brésil	Guyane	Décret n° 83-1027 du 23 novembre 1983 (Accord de Paris du 30 janvier 1981)
Canada	Saint-Pierre-et-Miquelon	Décret n° 72-692 du 25 juillet 1972 (Accord d'Ottawa du 27 mars 1972) Décision du 10 juin 1992 du tribunal arbitral
Dominique	Guadeloupe et Martinique	Décret n° 89-302 du 9 mai 1989 (Accord de Paris du 7 septembre 1987)
Espagne	Métropole	Décret n° 65-173 du 4 mars 1965 (Accord de Madrid du 14 juillet 1959) Décret n° 75-1127 du 9 décembre 1975 (Accord de Paris du 29 janvier 1974)
Fidji	Wallis-et-Futuna ¹⁴² et Nouvelle-Calédonie	Décret n° 91-74 du 17 janvier 1991 (Accord de Suva du 19 janvier 1983) modifié par le décret n° 91-156 du 8 février 1991 (Accord de Suva du 8 novembre 1990)

¹⁴² Wallis-et-Futuna est l'archipel qui génère le plus grand nombre de frontières maritimes, au nombre de 5, avec Fidji, Samoa, Tokelau (Nouvelle-Zélande), Tonga, Tuvalu. La délimitation avec les Samoa n'a pas encore fait l'objet d'un accord. Cet État n'a, à ce jour, délimité aucune de ses frontières maritimes.

État	Territoire Concerné	Texte(s) légal(aux) en vigueur
Îles Cook	Polynésie française	Décret n° 90-965 du 23 octobre 1990 (Accord de Rarotonga du 3 août 1990)
Îles Salomon	Nouvelle-Calédonie	Décret n° 90-1261 du 31 décembre 1990 (Accord de Honiara du 12 novembre 1990)
Italie	Métropole	Décret n° 89-490 du 12 juillet 1989 (Accord de Paris du 28 novembre 1986)
Kiribati	Polynésie française	Décret n° 2003-128 du 12 février 2003 (Accord de Tarawa du 18 décembre 2002)
Madagascar	La Réunion	Décret n° 2007-1254 du 21 août 2007 (Accord de Saint-Denis du 14 avril 2005)
Maurice	La Réunion	Décret n° 80-554 du 15 juillet 1980 (Accord de Paris du 2 avril 1980)
Monaco	Métropole	Décret n° 85-1064 du 2 octobre 1985 (Accord de Paris du 16 février 1984)
Nouvelle-Zélande (Tokelau)	Wallis-et-Futuna	Décret n° 2004-42 du 6 janvier 2004 (Accord d' Atafu du 30 juin 2003)
Pays-Bas	Saint-Martin et Saint-Barthélemy	Décret n° 2017-481 du 5 avril 2017 (Accord de Philipsburg du 6 avril 2016)
Royaume-Uni	Métropole	Décret n° 2004-74 du 15 janvier 2004 (Accord de Saint-Héliier du 4 juillet 2000) Décret n° 2014-1491 du 11 décembre 2014 (Accord de Paris du 20 avril 2011) Décision du 30 juin 1977 du tribunal arbitral modifiée par la Décision du 14 mars 1978
Royaume-Uni (Anguilla)	Saint-Martin et Saint-Barthélemy	Décret n° 97-938 du 8 octobre 1997 (Accord de Londres du 27 juin 1996)
Royaume-Uni (Montserrat)	Guadeloupe	Décret n° 97-937 du 8 octobre 1997 (Accord de Londres du 27 juin 1996)

État	Territoire Concerné	Texte(s) légal(aux) en vigueur
Royaume-Uni (Pitcairn – Onéo)	Polynésie française	Décret n° 84-424 du 25 mai 1984 (Accord de Paris du 25 octobre 1983) modifié par le décret n° 93-462 du 22 mars 1993 (Accords de Paris du 17 décembre 1992 et 19 janvier 1993)
Sainte-Lucie	Martinique	Décret n° 81-609 du 18 mai 1981 (Accord de Paris du 4 mars 1981)
Seychelles	Îles Glorieuses	Décret n° 2001-456 du 22 mai 2001 (Accord de Victoria du 19 février 2001)
Suriname	Guyane	Décret n° 2018-1157 du 14 décembre 2018 (Accord de Paris du 8 novembre 2017)
Tonga	Wallis-et-Futuna	Décret n° 80-275 du 16 avril 1980 (Accord de Nuku'Alofa du 11 janvier 1980) ¹⁴³
Tuvalu	Wallis-et-Futuna	Décret n° 86-1056 du 22 septembre 1986 (Échanges de note du 6 août 1985 et du 5 novembre 1985 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des Îles Tuvalu)
Venezuela	Guadeloupe et Martinique	Décret n° 83-197 du 9 mars 1983 (Accord de Caracas du 17 juillet 1980)

Source : <https://limitesmaritimes.gouv.fr/ressources/references-legales-en-vigueur-accords-de-delimitation-maritime-avec-les-Etats-voisins>

¹⁴³ Accord en forme simplifiée, non mentionné sur le site des limites maritimes françaises. La ligne de délimitation avec le Tonga, au sud-est des îles Wallis-et-Futuna, est la ligne d'équidistance. Elle fera l'objet de l'établissement d'un tracé cartographique commun ultérieurement.