

— ÉTUDES MARINES —

LIBERTÉ

N°14 – Juin 2018
Centre d'études stratégiques de la Marine

— ÉTUDES MARINES —

Les opinions émises dans les articles n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

Directeur de la publication

Contre-amiral Stéphane Boivin

Rédacteurs en chef

Cyrille P. Coutansais

Enseigne de vaisseau Hélène Dupuis

Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM)

Case 08 – 1, place Joffre – 75700 Paris SP 07

01 44 42 82 13 – cesm.editions.fct@intradef.gouv.fr

— ÉTUDES MARINES —

LIBERTÉ

N°14 – Juin 2018
Centre d'études stratégiques de la Marine

SOMMAIRE

PRÉFACE

Contre-amiral Stéphane Boivin 6

«L'enjeu maritime doit être porté politiquement»

Entretien avec François de Rugy 8

LIBERTÉ DE CIRCULER 16

Les forces navales : atout majeur pour la liberté des mers

Capitaine de vaisseau Hervé Hamelin 18

Considérations juridiques sur la célèbre liberté des mers

Benoît Le Goaziou 28

Liberté, communication et câbles sous-marins

Jean-Luc Vuillemin et Raynald Leconte 36

Liberté *vs* protection : quel équilibre?

Elie Jarmache 44

LIBERTÉ D'EXPLOITER **54**

La liberté de recherche en mer : quel avenir ?
Françoise Gaill **56**

« La permanence juridique permet de s'exprimer plus librement »
Philippe Louis-Dreyfus **64**

L'océan : d'objet à sujet ?
Anaïs Joseph **72**

***The Seasteading Institute* : l'utopie libertarienne**
Paul-Louis Moracchini **80**

LIBERTÉ DE CRÉER **86**

Le pirate libertaire, entre mythe et réalité
Dominique Le Brun **88**

**« Je suis ébahi par la capacité de l'Homme à aller voir
de l'autre côté de l'horizon »**
Râmine **98**

PRÉFACE

Contre-amiral Stéphane BOIVIN

Directeur du Centre d'études stratégiques de la Marine

Pendant des siècles, des millénaires même, la question de la liberté des mers ne s'est pas posée : on prenait la mer, point. C'est cette liberté qui a permis aux premiers hommes de peupler les continents *via* le premier moyen de locomotion inventé par notre espèce : le bateau. C'est cette liberté encore qui a été à l'origine des premiers échanges commerciaux à longue distance, des grandes transformations alimentaires – implantation de la pomme de terre en Europe... – ou encore des grandes avancées scientifiques, Darwin rappelant sans cesse ce que devait sa théorie de l'évolution à sa circumnavigation sur le *Beagle*, qui lui permit d'étudier et surtout de comparer l'évolution de la faune et de la flore.

C'est cette même liberté qui est de nos jours interrogée, questionnée, et de plus en plus encadrée. Dans tous les domaines : circuler, rechercher, entreprendre en mer se font aujourd'hui sous conditions. On évoque souvent sur ces questions les tentations de « territorialisation des océans » en mer de Chine ou ailleurs, mais il existe d'autres formes de restrictions tenant à des questions de protection du milieu marin, de sécurité ou de sauvegarde.

Elles sont bien entendu nécessaires, la liberté des mers ne signifiant pas l'anarchie et exigeant bien au contraire son corollaire : la responsabilité. Il ne s'agit ainsi pas simplement pour un État de délivrer un pavillon, mais aussi de s'assurer que les navires circulant sous ses couleurs se conforment aux normes internationales. De la même façon, disposer d'une ZEE offre la liberté à l'État côtier d'en exploiter les ressources, mais aussi la responsabilité de les protéger contre le pillage et les pollutions.

C'est aussi à cela que sert notre Marine, à deux niveaux. La Marine nationale garantit avec ses moyens hauturiers la liberté de circulation, la protection de notre territoire et de nos ressortissants en usant elle aussi de la liberté de manœuvre que lui offre le droit de la mer et, dans le cadre de l'action de l'État en mer, accomplit sa mission de police en mer sans laquelle la liberté ne peut s'épanouir. Il importe de veiller aussi à ce qu'elle ne soit pas étouffée, asphyxiée sous trop de réglementation : c'est le fil conducteur de cette nouvelle livraison d'*Études marines* dans laquelle, de l'entrepreneur au scientifique en passant par le juriste ou l'officier de Marine, tous s'efforcent de dessiner un équilibre permettant de concilier liberté et protection.

Bonne lecture !

« L'enjeu maritime doit être porté politiquement »

Entretien avec François de RUGY
Président de l'Assemblée nationale

Études marines: Vous êtes un président de l'Assemblée nationale très maritime, vous avez notamment encouragé la création du groupe transverse « économie maritime ». D'où vous vient cette conviction que la mer doit trouver toute sa place au palais Bourbon ?

François de Rugy: Elle me vient de mon expérience de député. Au cours de mes deux mandats, j'ai pu constater que si les sujets « terriens », les problématiques rurales ou montagnardes, sont extrêmement présents, défendus et portés par de nombreux députés, toutes tendances politiques confondues, la mer l'est relativement peu. L'exemple assez caricatural est celui du *Modern Express*, ce navire de commerce qui a dérivé pendant sept jours au large de nos côtes début 2016 : il n'y a eu aucune question d'actualité posée au Gouvernement sur le sujet, si ce n'est deux-trois semaines après l'événement. Nous vivons pourtant dans un pays bordé d'un très long kilométrage de côtes – qui nous place même au premier rang européen depuis le *Brexit* – et, si on ajoute l'Outre-mer, nous sommes à la tête du deuxième domaine maritime du monde. Ce paradoxe est étonnant, et sans doute renvoie-t-il à une culture française plutôt terrienne, très majoritairement paysanne, mais je me refuse à cette absence. Il faut absolument que l'enjeu maritime, qui me paraît être non seulement un enjeu actuel, mais plus encore un enjeu du futur pour tout un tas de raisons liées à la fois au rôle des océans dans le cadre du dérèglement climatique, aux questions de pollution ou de ressources halieutiques, minérales etc., soit porté politiquement par les députés.

De quelle manière l'envisagez-vous ? À travers une programmation à long terme, à l'image des stratégies maritimes allemande et danoise publiées en janvier 2018 qui visent l'horizon 2025 ?

La difficulté ici, c'est que le fonctionnement de l'Assemblée nationale est peu tourné vers la prospective. Nous travaillons plutôt dans l'urgence, sous pression de l'actualité ou d'une crise du type « marée noire » ou autre. Et il ne faut pas non plus tomber dans le travers de faire obligatoirement une loi sur la question, résister à la tentation de la grande loi de programmation maritime, d'une « loi bleue » qui n'est peut-être pas le meilleur outil. Ce qu'il faut surtout, c'est que le sujet soit porté politiquement. L'idéal serait d'ailleurs qu'il le soit à différents niveaux, à l'Assemblée comme au Gouvernement, au Sénat comme au sein des collectivités locales. Mais, de ce point de vue, nous avons encore du chemin à faire : je l'ai vu à une échelle régionale dans la région dite des Pays de la Loire, où l'enjeu maritime était assez peu présent alors même que la moitié de la population vit sur le littoral.

Vous envisagez donc de vous saisir de sujets plus précis, davantage d'actualité: la question de la contribution des EMR à l'autonomie énergétique des Outre-mer, prévue à l'horizon 2030 par la loi de transition énergétique, entrerait dans ce cadre?

Typiquement, ce genre de sujet, il faut que les différents acteurs s'en saisissent: le groupe « économie maritime » de l'Assemblée, bien entendu, mais aussi les acteurs de l'énergie à la Commission du développement durable ainsi que les délégations de l'Outre-mer. C'est une question de fond et les députés sont dans leur rôle pour s'en saisir et transformer les choses. Car dans ce domaine énergétique, nous vivons encore sur le paradigme d'un modèle unique consistant à alimenter exactement de la même manière l'ensemble des Français, qu'ils vivent en montagne, en ville, à la campagne ou en Outre-mer. Il faut pourtant tenir compte de la géographie, des ressources locales – ne serait-ce que pour les valoriser –, décentraliser la production... mais cela reste compliqué. Il suffit de voir les débats que nous avons eus lors de la précédente mandature autour d'un statut dérogatoire pour l'île de Sein, destiné à permettre aux habitants de remplacer les groupes électrogènes fonctionnant au fioul par des EMR: cela nous a été refusé et on continue d'appliquer le même modèle, à Paris comme à une toute petite île au large du Finistère. La perception de l'enjeu maritime et sa prise en compte, c'est donc aussi la capacité de fonctionner différemment d'une région à l'autre.

C'est quelque chose que vous avez expérimenté dans votre région Pays de la Loire?

Alors attention: ma région, c'est la Bretagne! La Bretagne historique, comprenant la Loire-Atlantique et Nantes. C'est le sens de l'Histoire et du point de vue maritime, c'est une évidence. C'est une région qui est aujourd'hui dotée de nombreux atouts en ce domaine – un port militaire, des chantiers navals, des ressources telles les algues employées dans la cosmétique comme l'agro-alimentaire –, mais qui souffre de ne pas être reliée à un fleuve. Or cette liaison mer-fleuve est peu prise en compte en Loire-Atlantique quand je suis convaincu qu'elle le serait davantage au sein d'une grande région Bretagne. Dans une ville comme Nantes, dotée pourtant d'une forte culture fluviale, maritime, navale et portuaire, les décideurs locaux sont malheureusement plutôt enclins à tourner le dos à la mer et même au fleuve. Avec quelques élus par exemple, nous avons développé un projet de navette fluviale, de type « bateau-bus ». Deux projets étaient en concurrence: l'un sur l'Erdre et l'autre sur la Loire. Le premier avait la faveur des techniciens, méfiants devant

le côté fluvio-maritime du second. Il nous a fallu tout un travail de conviction, fondé sur la mise en valeur d'exemples déjà existants – bateaux-bus maritimes à Lorient, Toulon... –, la mise à plat de tout le cadre normatif, pour parvenir à nos fins. Si la ville s'est réapproprié l'idée d'être une cité au bord d'un fleuve ayant la particularité d'avoir des marées, d'un fleuve maritime, elle le doit à l'engagement de Jean-Marc Ayraut et des architectes urbanistes qui ont valorisé ce patrimoine. Les quais par exemple, qui souffraient d'une réputation exécrationnelle, sont aujourd'hui devenus des lieux superbes, tendance. D'une certaine manière, nous sommes presque dans l'excès inverse aujourd'hui : on évacue tout ce qui est fonctionnel et on ne conserve plus que l'agrément, l'esthétique. Le risque ici est de ne plus disposer des moyens de faire du transport de fret léger sur le fleuve, donc d'une alternative à la route, alternative d'autant plus nécessaire quand on sait que 87 % du fret est transporté par la route.

En tant qu'adjoint au transport à la mairie de Nantes, vous avez pu vous attaquer à cette question de l'intermodalité, d'une meilleure connexion port/arrière-pays ?

On évoquait régulièrement le lien entre le transport maritime et les autres modes de transport, mais c'est un dossier qui n'avancé pas car il n'était pas jugé prioritaire et, plus globalement, nous n'avions pas une vision des transports très multimodale. Nantes a préféré s'exciter pendant des années sur un fameux projet d'aéroport que sur l'avenir de son port, avenir qui, dans mon esprit, est intimement lié à celui de Saint-Nazaire. Mais la difficulté ici, c'est le cadre normatif, fiscal. À l'époque, j'ai par exemple rencontré différents acteurs locaux du transport qui souhaitaient développer une liaison fluviale entre le port de Saint-Nazaire et la Beauce et qui ont fini par abandonner pour toutes ces raisons : le *feeder* entre Nantes, Saint-Nazaire ou d'autres ports de Bretagne ne pouvait décoller du fait de taxes portuaires qui le rendaient plus onéreux que le coût du transport par la route.

Ce problème normatif rejoint une autre difficulté pointée par les acteurs économiques : le manque de stabilité normative, l'exemple typique étant peut-être les autoroutes de la mer, lancées avec la perspective de l'écotaxe et abandonnées du fait de sa non-mise en place.

Je suis tout à fait conscient que pour organiser une filière économique il faut avoir de la visibilité, ce qui est légèrement différent de la stabilité. La taxe carbone



par exemple, si vous savez qu'elle augmente de tant tous les ans, ce n'est pas stable, mais c'est prévisible. Cela permet d'avoir des effets sur les investissements, d'orienter le choix des acteurs... Évidemment la taxe poids lourds, c'est l'inverse : elle a été supprimée avant même de pouvoir montrer ses effets. Promettre la stabilité, cela peut être pour certains une façon de dire « on ne change rien », or il faut transformer un certain nombre de secteurs trop peu développés. C'est tout le problème que nous avons en ce moment avec l'éolien *offshore* : les appels à projets ont été réalisés sur un certain niveau de rendement, donc un certain calcul économique, et aujourd'hui certains souhaiteraient changer le modèle économique pour bénéficier de l'évolution technologique quand d'autres y sont opposés pour ne pas mettre à mal ce qui a été construit péniblement sur plusieurs années. Reste à trouver le bon équilibre.

Au sein de l'Assemblée, vous êtes membre de la Commission de la défense nationale et des forces armées depuis deux législatures. Est-ce que votre regard sur la Marine nationale a évolué au cours du temps ?

Il a bien entendu évolué. J'étais déjà sensibilisé au rôle de la Marine nationale du fait d'attaches à Brest mais, avec mon travail en commission, j'ai pu mieux cerner la réalité de ce qu'est aujourd'hui l'action de nos forces navales, action



Hémicycle de l'Assemblée nationale.
© Philippe Grangeaud.

considérablement méconnue dans notre pays... Tout comme sont peu connus les investissements réalisés actuellement pour acquérir de nouveaux matériels : ce ne sont plus des projets sur papier, ce sont aujourd'hui des réalités, cela tourne, cela navigue... Je suis allé à Brest et à Toulon, j'ai rencontré les préfets maritimes, visité les sous-marins, le *Charles de Gaulle*, les frégates... Au passage, les critiques du rapprochement de *Naval Group* avec *Fincantieri* devraient visiter les FREMM : elles sont déjà réalisées en partenariat avec nos amis italiens ! Tout cela permet de mesurer que la France n'a pas du tout abandonné sa Marine et qu'elle n'y a pas intérêt : c'est essentiel dans le domaine militaire – on l'a vu récemment en Syrie –, mais aussi dans le domaine de l'action de l'État en mer, dans la lutte contre la pêche illégale, les pollutions...

Concernant les pollutions précisément, l'épisode de l'*Olympic Bravery* qui s'est encasté en 1976 non loin de la baie de Yuzin, à Ouessant, île que vous fréquentez depuis toujours, a-t-il joué un rôle dans votre éveil à la protection de l'environnement ?

Sans doute, mais plus vraisemblablement par le prisme de mes parents qui avaient, eux aussi, cette sensibilité forgée par des événements comme l'*Amoco Cadiz*, dont les nappes de pétrole ont également touché Ouessant. Mais pour en revenir

à l'*Olympic Bravery*, j'ai le souvenir de ce morceau de pétrolier encastré dans la côte, du pétrole que l'on brûlait sur place, des ferrailleurs qui venaient pour récupérer le métal... L'*Erika* aussi m'a marqué: on s'est dit que l'histoire se répétait. Fort heureusement, nous avons progressé depuis quarante ans: à Ouessant, on peut voir aujourd'hui la tour radar, bâtie suite à la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, et j'ai vu physiquement les choses évoluer avec, petit, des bateaux qui passaient dans les deux sens, puis dans un seul, puis plus du tout.

Quel est votre regard sur l'état de santé des océans? Il y a eu des évolutions positives concernant les marées noires, mais de nouveaux phénomènes sont apparus tel le réchauffement climatique, le plastique...

Je veux surtout retenir qu'il n'y a pas de fatalité: lorsque l'on mène une action résolue avec un peu de constance, les résultats sont là. La ressource halieutique est exemplaire de ce point de vue: les phénomènes de surexploitation sont tout à fait maîtrisables. Par ailleurs, les parcs marins d'Iroise ou de Porquerolles sont des témoins concrets que les mesures de protection portent leurs fruits sans tomber dans le cliché du « on ne peut plus rien faire ». Malheureusement, tout ne s'améliore pas et la mer est aussi un bon témoin du dérèglement climatique: on en touche déjà du doigt les conséquences en termes de montée des eaux et de perturbations météorologiques plus fréquentes, violentes. L'Outre-mer en est un exemple encore plus patent, on l'a vu récemment avec *Irma*. Il faut lutter contre les causes mais aussi, hélas, les effets, car ils sont déjà là. C'est un travail de long terme. S'il ne faut pas être catastrophiste, pessimiste – cela finit par décourager les gens d'agir – il ne faut pas non plus être béat: le gigantisme des navires par exemple pose question. Si un jour un porte-conteneurs a un problème au large de nos côtes, ce sera limite concernant le remorquage... Idem pour les paquebots de croisière: le *Costa Concordia* a, d'une certaine manière, été un premier avertissement...

Vous naviguez à vos heures... Cela fait-il de vous un homme politique différent?

Il y a pas mal d'analogies entre le politique et le marin, ne serait-ce que des expressions communes: tenir le cap, tenir la barre. On parle aussi de courants contraires... L'approche des marins se caractérise par le fait de ne pas vouloir foncer tête baissée, de bénéficier d'une certaine visibilité, mesurer les risques, ce qui n'empêche pas d'être déterminé et tenace. En politique, c'est aussi une qualité: il

faut être déterminé et ambitieux. La devise de Nantes est d'ailleurs «*Favet Neptunus eunti*» (Neptune favorise ceux qui osent/partent). Et puis il y a autre chose : quand on est en mer, on peut réfléchir, prendre du recul, ce qui permet de revenir avec des idées. On touche aussi ses limites : il vaut mieux pouvoir compter sur un équipage et par conséquent faire preuve d'une certaine humanité, ce qui n'exclut pas l'esprit de commandement, le respect de l'autorité. Mais je n'aurais pas pour autant la prétention de dire que seuls les marins pourraient prétendre à la politique !

Propos recueillis par l'EV1 Claire de Marignan et Cyrille P. Coutansais

LIBERTÉ

DE CIRCULER

Le groupe aéronaval en Méditerranée orientale.

© *Marine nationale* / J.-P. Pons.



Les forces navales : atout majeur pour la liberté des mers

Capitaine de vaisseau Hervé HAMELIN

*Chef du bureau Stratégie et Politique au cabinet du Chef d'état-major
de la Marine*

Évoquer la liberté des mers, c'est convoquer immédiatement Grotius et Selden... Mécaniquement, sans y penser, sans bien se souvenir au fond de la controverse, de son contexte et des positions des protagonistes. Qui imagine par exemple que le pays qui militait alors pour une certaine forme d'appropriation des mers était l'Angleterre? En effet, ce qui se jouait alors était la liberté de commercer. La Hollande, puissance maritime dominante, entendait voir ses navires circuler sur toutes les mers du globe, toucher n'importe quel port, échanger en tout lieu. Si Portugais et Espagnols furent les premiers à relier les différentes parties du monde, les Hollandais furent en effet les premiers à les exploiter sur un mode capitaliste. Ils surent très vite arbitrer entre les différents marchés, soupesant par exemple le prix du sucre chinois ou brésilien pour maximiser leurs profits à la revente, donnant ainsi le coup d'envoi à la mondialisation des échanges. Celle-ci connut des hauts et des bas, mais atteint désormais un degré inégalé qui rend la liberté de circulation plus vitale aujourd'hui qu'hier.

Il se passe de nos jours un phénomène identique : la liberté des mers fait l'objet de débats, d'oppositions, mais sans que l'on s'interroge le plus souvent sur sa finalité et du même coup sa nécessité. Car aujourd'hui plus encore qu'hier, elle nous est vitale. D'un point de vue économique d'abord, nos sociétés ne pouvant se passer de la liberté de circulation des navires de commerce, d'un point de vue sécuritaire ensuite, la quiétude de nos pays reposant sur la liberté de manœuvre des forces navales. Cela ne signifie pas pour autant qu'il ne faille pas revisiter ce principe, mais l'encadrement que certains préconisent est peut-être plus à chercher dans l'application des règles de droit existantes que dans la naissance de nouvelles règles.

Liberté de circuler

Hier, le commerce au long cours n'avait que peu d'incidence sur le rythme immémorial de populations majoritairement rurales : le sucre a bien manqué pendant les guerres de la Révolution ou de l'Empire, mais on a trouvé des *ersatz* et à aucun moment la France ne sera menacée de pénuries ou d'effondrement. C'est aujourd'hui ce qui change. La raison? Le cadre productif de l'économie mondialisée, fondé sur l'assemblage de composants venus des quatre coins du monde, le « juste à temps » et son corollaire le « zéro-stock ».

La révolution du conteneur, couplée à celle des réseaux numériques, donc des câbles sous-marins, a lancé une nouvelle phase de la mondialisation. Ces deux

vecteurs ont en effet rencontré un système productif qui cherchait à se renouveler pour surmonter deux difficultés principales. La complexité croissante de certains produits tout d'abord – automobiles, avions ou encore ordinateurs – qui a progressivement rendu impossible la conception des nouveaux modèles par une même équipe d'ingénieurs. La solution viendra de la fragmentation du processus de conception, puis de production en bloc de tâches ou de modules que l'on pourra confier à une pluralité d'intervenants. Les ordinateurs *System/360* d'*IBM* dans les années 1960 seront les premiers conçus sur ce modèle.

À cette difficulté technique s'est ajouté un autre défi : la mutation de plus en plus rapide de la demande et ce, dans la plupart des secteurs – prêt-à-porter, automobile, etc. – qui a imposé aux acteurs un renouvellement plus rapide de leur gamme de produits. Renouvellement plus coûteux qui va conduire à sous-traiter la fabrication des différents composants dans des pays à bas coûts pour réduire les risques. C'est la fin du modèle intégré fordiste dans lequel une entreprise réalisait elle-même l'ensemble des tâches nécessaires à la réalisation d'un produit, et l'entrée dans l'ère de l'économie du *Lego*®.

Plutôt que de tout concevoir en interne, on va assembler des « briques » existantes. L'*iPod* symbolise bien ce nouveau paradigme. Il réunit un disque dur *Toshiba*, un lecteur de disquettes *Nidec*, un processeur *ARM*, une carte *Texas instruments*, une interface USB *Cypress* et une mémoire flash *Sharp*. L'assemblage final est assuré par le taïwanais *Inventec*. Sorti en 2001, ce baladeur numérique constitue une révolution musicale mais aussi de la production : il est passé du stade de concept à celui de produit en moins d'un an.

Les réseaux numériques vont permettre la généralisation de ce modèle productif avec la mise au point de logiciels permettant de fournir des instructions détaillées aux sous-traitants – les plans de construction des *Lego* en quelque sorte –, la possibilité de répondre à leurs questions ou interrogations instantanément et un contrôle à distance du processus. Le porte-conteneurs de son côté permet d'acheminer toutes les pièces de ce gigantesque *Meccano* mondial à moindre coût.

Cette révolution a rendu nos civilisations étroitement dépendantes de la mer. Quand on sait que 90 % des composants d'une Porsche *Cayenne* sont importés – l'assemblage final seul se déroulant en Allemagne –, on prend conscience de la nécessité de maintenir les voies océaniques ouvertes. Assurer la liberté de circulation sur les océans n'est même plus une option : c'est devenu un impératif vital. Et pour ce faire, la Marine nationale a besoin d'une liberté de manœuvre.

Liberté de protéger

Peu férus de culture maritime, nous avons le sentiment que la mer n'est devenue un espace stratégique que très récemment. Cette vision est pourtant très parcellaire. Un exemple entre mille ? Les guerres puniques : si l'épopée des éléphants d'Hannibal dans les Alpes est ancrée dans les mémoires, on ne s'interroge pas sur le pourquoi de cette pérégrination. Or le motif est maritime : Rome maîtrisant les mers, le Barcide était dans l'obligation d'en passer par ce long détour par la terre pour gagner l'Italie, où il se retrouva prisonnier de ses conquêtes. Sans appui, privé de renforts faute de flotte, son échec était inéluctable. On pourrait ainsi égrener la litanie de conflits prétendument terrestres qui se sont joués en réalité sur les océans : l'échec final de l'Espagne lors de la guerre de Trente ans prend sa source dans la perte de sa domination océanique (l'or des Amériques n'arrive plus, les *tercios* ne peuvent plus passer sur le théâtre germanique), idem pour Napoléon I^{er}, etc.

Reste que l'apport des forces navales n'a longtemps été apprécié que d'un point de vue logistique : on se félicitait des victoires en mer, on se désolait des défaites, mais ce qui importait était la certitude de pouvoir compter sur le transport de troupes et de matériels *via* les océans. La Première Guerre mondiale est exemplaire de ce point de vue : le « poilu de Verdun » occupe toute la place quand la Marine nationale n'est appréciée, encore de nos jours, que sous le seul angle de sa capacité à transporter les troupes de nos colonies vers la métropole et à assurer la liaison avec les États-Unis. Le prisme n'a commencé à s'élargir qu'avec l'apparition de la dissuasion, des premiers SNLE, mais c'est avec des capacités de frappe depuis la mer démultipliées que le regard sur les forces navales a définitivement changé. Si un avion de chasse décollant d'un porte-avions croisant dans les eaux internationales avait, dans les années 1980, un rayon d'action de 180 kilomètres à l'intérieur des terres, il est aujourd'hui de 1 850 kilomètres. S'y ajoute la mise en service de missiles de croisière à bord des frégates et des sous-marins dont la portée est encore plus impressionnante : plus de 2 000 kilomètres pour le *Tomahawk* américain. Outils aussi précieux sur un plan offensif que dissuasif, ces missiles peuvent être employés indifféremment dans le cadre d'une frappe préventive contre un objectif précis comme dans celui d'une attaque plus ou moins massive. Lors de l'intervention en Libye, en 2011, plus de 100 *Tomahawk* ont ainsi été utilisés, en premier contre des batteries antiaériennes, stations radar, centres de commandement et zones de regroupement des forces fidèles au colonel Kadhafi. La menace étant affaiblie, l'aviation a pu ensuite intervenir de manière plus efficace tout en réduisant les risques pour les pilotes. Si leur première utilisation lors de la guerre du Golfe avait frappé les imaginations, l'entrée en guerre de la Russie sur le théâtre syrien *via* des missiles *Kalibr* tirés depuis la Caspienne

montre qu'ils sont désormais considérés comme un « classique » de toute marine qui veut compter. Et ce n'est pas l'opération menée dans la nuit du 13 au 14 avril 2018 en riposte à l'attaque chimique de Douma qui viendra nous contredire. La France a procédé, pour la première fois lors d'une opération militaire, à des tirs de missiles de croisière navals (MdCN) depuis une FREMM¹ déployée en Méditerranée orientale, rejoignant ainsi le club très fermé des pays capables de mettre en œuvre ce type d'armes, depuis le ciblage jusqu'à l'exécution opérationnelle. Pour mémoire, 16 exemplaires peuvent être embarqués sur chaque frégate, ce qui offre une capacité de frappe d'une grande précision contre des objectifs stratégiques situés profondément dans les terres, tout en restant en haute mer, à distance de sécurité.

Car les forces navales offrent un atout majeur : celui de pouvoir être déployées loin et longtemps, partout dans le monde et sans contrainte grâce à la liberté des mers. Quand on sait que plus de 80 % de la population du globe se situe à moins de 500 kilomètres des côtes et que la plupart des centres de décision et infrastructures critiques sont situés près du littoral ou, au pire, à quelques centaines de kilomètres dans les terres, on comprend immédiatement l'intérêt de disposer d'une marine, avantage qui croît à mesure de l'éloignement des bases aériennes disponibles.

Rien d'étonnant par conséquent si l'on voit se développer de nos jours une course à l'armement naval, les nations voulant compter étant désireuses de disposer d'une marine du dernier cri, pouvant mettre en œuvre tout l'éventail des moyens modernes, du porte-avions au missile de croisière, en passant par les drones embarqués. Le propos de Pierre le Grand « *un dirigeant avec une armée a une main, celui avec une marine en a deux* » n'a jamais paru plus juste...

Une liberté contestée

Bien entendu, ces capacités démultipliées ne sont pas sans conséquences : on tente de les contrarier par des stratégies de déni d'accès ou des interprétations singulières du droit de la mer. Pas de hasard en effet si un nombre de plus en plus conséquent de nations investissent dans leurs forces sous-marines : en 1950, 18 pays possédaient des sous-marins, ils sont aujourd'hui près de 50. Cette « démocratisation » témoigne du succès d'un navire vu comme l'arme du faible au fort, le moyen de dissuader un adversaire plus puissant de venir dans ses eaux en lui promettant des pertes considérables.

1. Frégate multi-missions.



Tir de missiles Aster depuis le porte-avions *Charles de Gaulle*.
© Marine nationale.

C'est un moyen de faire planer une menace sur la liberté des mers, mais il existe une autre arme, moins lourde financièrement mais tout aussi efficace : l'arme du droit. Un certain nombre de pays – Chine, Brésil, Inde, Bangladesh, Malaisie, Iran ou encore Uruguay – défendent en effet une position tendant à réglementer les activités militaires en ZEE, position qui se traduit, depuis le début des années 2000, par un certain nombre de tensions liées à la liberté de circulation en mer... et dans les airs. Car si les problématiques d'appropriation d'espaces maritimes commencent à être bien connues *via*, notamment, les phénomènes de poldérisation en mer de Chine, il en est d'autres, plus insidieux mais tout aussi problématiques dans un contexte où, l'aéronautique navale, les missiles de croisière navals et bientôt les drones sont et seront de plus en plus employés.

Si la souveraineté de l'État côtier s'étend en effet à la mer territoriale, elle englobe de la même manière l'espace aérien qui la recouvre (art.2 Convention des Nations unies sur le droit de la mer - CNUDM), le principe de liberté de la circulation

aérienne étant la règle en ZEE (art. 58 CNUDM) comme en haute mer (art. 87 CNUDM). Or, c'est ce principe qui est insidieusement remis en cause par des pratiques de demande d'autorisation de survol et/ou de signalement.

Les zones d'identification de défense aérienne

Un bon exemple en a été donné le 23 novembre 2013 avec la création par la République populaire de Chine (RPC) d'une zone d'identification de défense aérienne (ADIZ) couvrant la plus grande partie de la mer de Chine orientale ainsi que les îles japonaises Senkaku/Diaoyu. La RPC considère ainsi que les aéronefs doivent, dans cette zone, suivre des règles strictes d'identification (plan de vol, communications radio, affichage transpondeur) et se conformer aux instructions de l'autorité administrative de la mer de Chine orientale, soit le ministère de la Défense chinois. À défaut, il est précisé que « *les forces armées chinoises prendront des mesures d'urgence défensives en cas de non-coopération ou de refus de suivre les instructions de la part des avions* ». Cette création pose bien évidemment question en ce qu'elle vise tous les aéronefs, même ceux transitant en ZEE chinoise ou en haute mer, contrevenant ainsi au principe de liberté des mers. La pratique en ce domaine est pourtant bien établie. Mises en place à partir des années 1950 parallèlement à l'augmentation de la vitesse des avions, les ADIZ existent dans une vingtaine de pays – dont les États-Unis et la Russie – dans le but de protéger l'espace aérien national en identifiant les intrus en « amont » afin d'éviter toute intrusion, mais s'attachent toutes à préserver la liberté des aéronefs d'État. Ainsi, s'il est généralement prescrit que les aéronefs civils s'identifient lors de leur entrée dans une ADIZ, les aéronefs d'État ne sont juridiquement pas tenus de répondre à une demande d'identification tant qu'ils se trouvent dans l'espace aérien international : les vols d'aéronefs militaires étrangers sont détectés, souvent accompagnés par des intercepteurs de l'État côtier, mais jamais empêchés.

On trouve une problématique similaire avec les *Flight Information Regions* (FIRs), subdivision de l'espace aérien mondial née de la convention de Chicago. Ces FIRs sont utilisées par certains États pour tenter d'imposer une certaine forme de souveraineté au-delà de leur espace aérien national, soit au-delà de leur mer territoriale, en soumettant à une autorisation déguisée des exercices de tirs comme des vols d'aéronefs d'État. Or l'État en charge d'une FIR, s'il assume des responsabilités en matière de navigation aérienne, n'y exerce aucune souveraineté. La convention de Chicago est très claire sur ce point en mentionnant qu'elle « *s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'État* ».

Reste cependant à reprendre le fil de l'Histoire pour tempérer cet instantané. Car si la liberté des mers est contestée aujourd'hui par un certain nombre d'États côtiers, peut-être l'est-elle seulement temporairement, à la manière de l'Angleterre de Selden qui contestait la Hollande de Grotius. Quand l'Angleterre est devenue une grande puissance navale, elle a pris conscience de tout l'intérêt de la liberté des mers et s'en est faite le premier défenseur... La Chine, à son tour, se rendra peut-être compte que la liberté des mers qu'elle trouve problématique quand des marines étrangères manœuvrent dans sa ZEE lui est bien utile pour se déployer régulièrement dans des ZEE étrangères... Car cette liberté de circulation, l'essentiel des nations sont conscientes qu'elle est un bien précieux à protéger quand elle est menacée, comme l'ont prouvé les opérations de lutte contre la piraterie somalienne.

Une liberté à défendre

La lutte contre la piraterie somalienne a réuni l'essentiel des marines qui comptent dans le monde. On y a trouvé aussi bien les forces navales européennes réunies au sein d'*Atalante* que l'*US Navy*, l'*Indian Navy* ou les marines iranienne, russe et chinoise. Cette unanimité pour combattre une menace qui risquait d'interrompre la libre circulation d'une artère essentielle au commerce international témoigne à la fois de la dépendance à la mer de notre monde – des nations en désaccord sur d'autres sujets sont ici dans l'obligation de faire cause commune – mais aussi de l'épanouissement d'un certain nombre de trafics en mer qui menacent directement la liberté de circuler, d'exploiter les ressources ou qui touchent à la préservation de la faune et de la flore marines. Il suffit d'observer les opérations de la Marine nationale dans le cadre de l'action de l'État en mer (AEM) pour mesurer l'ampleur du phénomène : en 2017, 5,14 tonnes de produits stupéfiants (contre 2,63 tonnes en 2016) et 124 tonnes de poissons issues de la pêche illégale auront été saisies et 58 cas de pollution ont été détectés...

Cette expansion des trafics, des menaces contre la protection de la faune et la flore – bien souvent liés, il suffit de voir l'impact de la pêche illégale sur les stocks halieutiques – conduit parfois à réclamer un encadrement plus strict des libertés des mers quand le problème a pour origine une mauvaise application des règles existantes. La Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) structure en effet un ordre juridique au sein duquel les États côtiers doivent assumer des responsabilités dans les espaces maritimes qui leur sont confiés et vis-à-vis des navires qui battent leur pavillon en haute mer. Or c'est ici que le bât

blesse, dans la responsabilité des États, car la CNUDM ne donne pas uniquement des droits sur des espaces maritimes, elle impose des devoirs de protection.

À condition que les États concernés disposent des moyens d'assumer leurs responsabilités dans les espaces qui leur sont confiés. Concernant le trafic de drogue, on trouve, par exemple, en mer des Caraïbes, trente-huit espaces maritimes distincts qui dépendent le plus souvent d'îles dénuées de tout moyen de coercition. Ces espaces maritimes deviennent dès lors autant des lieux de passage que des refuges pour les trafiquants et constituent le moyen idoine d'échapper aux forces navales dans la zone.

Ces trafics s'épanouissent de la même façon en haute mer avec des États peu enclins à exercer leurs responsabilités de juridiction et de contrôle vis-à-vis des navires battant leur pavillon. On assiste même depuis quelques temps à une multiplication de « Ponce Pilate » dès qu'il s'agit d'affaires de police, un certain nombre d'États préférant rayer de leur registre et ôter leur nationalité à divers navires suspects. Ce fut le cas du cargo *Adam* en avril 2013, chargé de 15 tonnes de cannabis, que les Comores ont privé de leur pavillon lorsque l'autorisation de monter à bord leur a été demandée. Ce fut le cas encore en septembre 2013 du cargo *Luna-S* et de ses 20 tonnes de cannabis, que la Tanzanie a dépavillonné lorsque les stupéfiants ont été découverts à bord. Et l'on se souvient encore de l'épisode du *Thunder*, en avril 2015, navire de pêche recherché par Interpol... que le Nigéria a dépavillonné quand il était proche d'être capturé... avant qu'il ne coule...

De la même façon, si la piraterie a pu se développer au large de la Corne de l'Afrique, elle le doit en grande partie à l'absence d'État somalien, à son effondrement. Les autorités de Mogadiscio étant dans l'incapacité de gérer leur mer territoriale, cette dernière est rapidement devenue une formidable opportunité pour le développement de la criminalité, dont les pirates furent l'expression visible qui fit réagir la communauté internationale. Et par-delà la mobilisation des forces navales étrangères, il a fallu que le Conseil de sécurité de l'ONU les autorise à intervenir dans la mer territoriale somalienne pour pouvoir mettre fin à ce phénomène. Première qui pourrait avoir des suites puisque cela signifie que, quand un État est considéré dans l'incapacité d'assumer ses responsabilités, la « communauté internationale », par le biais de l'organisation des Nations unies, se sent le droit d'intervenir.

Car cette question de la responsabilité des États va devenir de plus en plus cruciale. Elle l'est déjà pour la répression des trafics et fera inmanquablement partie des

réflexions et interrogations concernant la protection de la biodiversité en haute mer. L'accord de mise en œuvre de la CNUDM va concerner, on le sait, les aires marines protégées en haute mer et l'encadrement de l'exploitation des ressources génétiques marines. Or la création de ces instruments ne peut s'exonérer d'une réflexion sur le contrôle, la répression et la capacité des États de s'y conformer. Dans ce vaste chantier qui va s'ouvrir, il ne s'agirait pas que l'on rogne sur les libertés des mers, que l'on cherche à encadrer toujours plus les activités quand le problème aujourd'hui tient beaucoup plus à l'application des règles de droit existantes.

Si la liberté des mers reste un précepte fondamental en droit international depuis le XVII^e siècle, elle est aujourd'hui de plus en plus menacée. À l'image de l'espace exo-atmosphérique ou de l'espace cyber, les espaces maritimes vont rester le théâtre d'affrontements et de rivalités, car la puissance peut s'y exprimer avec moins de retenue qu'à terre. La France, en tant que grande puissance participant à la gouvernance mondiale, doit rester en mesure de peser sur ces questions aussi bien sur le plan juridique que par des actions concrètes visant à réaffirmer ce droit fondamental. Maintenir et renforcer la présence de la Marine nationale sur l'ensemble du globe constitue donc un enjeu majeur.

Considérations juridiques sur la célèbre liberté des mers

Benoît LE GOAZIOU

Avocat au barreau de Paris

D'où vient que la mer paraisse à tant d'hommes comme l'un des derniers (le dernier?) espace de liberté de la planète? Les poètes en portent sans doute une lourde part de responsabilité, en nous faisant vibrer aux accents de la liberté des mers: «*Homme libre, toujours tu chériras la mer! La mer est ton miroir*» écrit Charles Baudelaire. «*La liberté des mers, avec leur solitude! Qui parleront toujours au sel de notre sang*» lui répond en écho Louis Brauquier, presque un siècle plus tard.

À l'origine du sentiment de liberté

Pourtant la mer n'a pas toujours été rêvée comme un espace de liberté, loin s'en faut. Les marins aiment à citer la sentence, attribuée à Platon: «*Il y a trois sortes d'hommes, les vivants, les morts et les marins*». Mais le sens de la phrase n'est pas de faire des marins des êtres d'exception, elle signifie: «et les marins, sont-ils encore des vivants ou des morts en sursis?» Dans les grandes religions, la mer est souvent reliée à l'idée de danger et de mort, associée aux images de tempêtes furieuses et de monstres marins. Plus près de nous, dans la littérature romantique comme dans la vraie vie, le métier de marin reste largement marqué par la rudesse et la dangerosité. Et si la mer représente aujourd'hui un chemin vers la liberté pour de nombreux réfugiés qui fuient leur pays en guerre, elle n'en est que l'antichambre dangereuse et trop souvent mortelle.

Ce qui donne en mer un sentiment de liberté, c'est la résistance du milieu marin à la souveraineté des hommes et à la promulgation de leurs lois. Progressivement, tous les espaces terrestres sont en effet tombés sous la domination de souverains, qu'ils soient princes ou peuples, avec leur cortège de règles et de contraintes. Or, comme l'avait remarqué Montesquieu, «*c'est une expérience éternelle que tout homme qui a du pouvoir est porté à en abuser*». Aussi dangereuse soit-elle, et à tort ou à raison, la mer représente dans l'imaginaire collectif un espace d'absence de règles et de contraintes venant des hommes.

On en trouve d'ailleurs des traces dans plusieurs notions juridiques maritimes contemporaines comme la largeur de la mer territoriale, longtemps fixée à 3 milles marins car telle était à l'époque la portée des batteries côtières, et donc la capacité, pour un souverain, d'imposer son *imperium*. «*Generaliter dicendum esset, potestatem terrae finire, ubi finitur armorum vis*». Le pouvoir de la terre cesse là où s'arrête le pouvoir des armes, c'est là que l'imagination des hommes fait débiter la liberté...

L'épopée des radios-pirates installées sur des navires *offshore* dans les années 1960 à 1980 (*Radio Caroline*, *Radio North Sea*, *Radio Veronica*...) a également popularisé l'idée que le vent de la liberté souffle de la mer. On a peine aujourd'hui à réaliser ce que représentaient ces radios-pirates à l'époque et notamment l'inquiétude des États voisins quant à la subversion qu'elles risquaient d'apporter. À l'époque, la répression de ces émissions radio constitue un sujet majeur de préoccupation dont témoigne aujourd'hui encore l'anachronique article 109 de la convention de Montego Bay, qui clôt la liste des « crimes de haute mer » en plaçant la répression des émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer au même niveau de turpitude que le transport d'esclaves (art. 99), la piraterie (art. 100) et le trafic de stupéfiants (art. 108)!

Et les pirates? Ce sont les seuls criminels dont on fait des déguisements pour les enfants... « *Liberté, mon pirate* » écrivait Aimé Césaire, qui aurait dû pourtant s'y connaître en matière de liberté... Malgré leur brutalité et leur cruauté, ils renvoient paradoxalement une image positive de résistance à l'ordre établi et aux lois des États. N'ont-ils pas créé, dit-on, leur propre république dans les Caraïbes, au XVIII^e siècle? Et pourtant les « lois » qu'ils y appliquaient ne devraient pas susciter l'envie...

La mer renvoie finalement au mythe d'une loi naturelle supérieure qui surpasserait celles des hommes. Peter Ustinov fait dire à un de ses personnages, vieux pêcheur espagnol: « *La mer, c'est la mer: un endroit sans frontière et sans surprise. Ses règles sont plus anciennes et plus impératives que la loi. On sauve un homme tombé à la mer quelle que soit sa race ou sa foi. La terre, c'est là que les ennuis commencent* ». Les rationalistes diront que le sentiment de liberté que suscite la mer est une résilience reptilienne des origines marines de l'Homme, les croyants y reconnaîtront la nostalgie de l'Éden primitif...

Le vrai sens de la liberté des mers

Cette loi naturelle supérieure est l'argumentation principale du plus célèbre théoricien de la liberté des mers, Hubert de Groot, dit Grotius, auteur en 1609 du fameux *Mare liberum*. Faute, à l'époque, de sources constituées de droit international au sens où nous l'entendons aujourd'hui des coutumes, des conventions ou des traités, Grotius convoque au soutien de ses thèses sur la liberté des mers le droit naturel, les traditions hébraïque et chrétienne, et les littératures latine et grecque...

Mais la liberté des mers qu'il défend est finalement assez peu maritime, puisqu'il s'agit surtout pour lui de contester le monopole commercial revendiqué par le Portugal en océan Indien. On sait en effet que l'Espagne et le Portugal s'étaient entendus au XV^e siècle pour se partager le commerce du Nouveau Monde et que le pape Alexandre VI avait cru pouvoir leur en attribuer à chacun la moitié. François I^{er} avait contesté ce monopole en demandant au roi d'Espagne de pouvoir consulter « le testament d'Adam » qui l'excluait du partage, et leurs successeurs s'étaient finalement entendus en secret pour permettre à la France de naviguer en Atlantique-Nord, ouvrant la voie aux expéditions de Jacques Cartier au Canada. Les Provinces-Unies, elles, ont contesté le partage des océans sur le terrain juridique par le *Mare liberum* de Grotius. L'ancien élève de la faculté d'Orléans y détaille pourquoi les Portugais ne peuvent pas avoir acquis les terres des Indes, ni au titre de leur découverte, ni à celui de leur occupation, et encore moins à titre de donation par le pape, qui n'en avait pas le pouvoir. Il plaide enfin pour la liberté du commerce, citant au passage Aristote dans *La République* : « le commerce supplée à ce qui manque à la nature pour qu'elle suffise aux besoins de tous ».

Bien loin de la lyre des poètes, la liberté des mers de Grotius n'est donc ni plus ni moins que la liberté des États de commercer entre eux, peut-être la forme primitive de ce que nous appelons aujourd'hui la mondialisation. D'ailleurs John Selden, l'auteur britannique d'un ouvrage *Mare clausum*, qui conteste farouchement la théorie de Grotius sur l'absence d'appropriation des mers, parvient pourtant à la même conclusion que lui en ce qui concerne la liberté de la navigation.

Du fait de son origine et de son histoire, l'expression « liberté des mers » ne doit pas être comprise comme l'absence de règles en mer, car le commerce a au contraire besoin de sécurité juridique. La liberté des mers, c'est l'ensemble des règles, en évolution permanente, qui assure le droit pour chaque État à l'égalité de traitement dans l'utilisation de la mer, son corollaire étant la lutte contre les pratiques monopolistiques ou protectionnistes. Ces règles constituent ce qu'on appelle aujourd'hui le droit de la mer, qui est avec le droit de la guerre une des plus anciennes expressions du droit international. D'ailleurs Grotius était une référence dans les deux disciplines.

L'expression de la liberté

La formation du droit est originale en mer, puisqu'au-delà des mers territoriales des États, aucune souveraineté ne peut s'appliquer de façon exclusive. L'édition

des règles communes nécessite des accords internationaux, au premier rang desquels figure le plus grand traité international jamais adopté, la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982. Succédant aux conventions de Genève de 1958 et 1960, cette convention consacre largement les principes de l'accès équitable de tous à l'océan.

À la liberté de la navigation se sont ajoutées au fil des ans d'autres « libertés », au sens évoqué ci-dessus : la liberté de survol, de poser des câbles et des *pipelines* sous-marins, de construire des îles artificielles, la liberté de la pêche ou encore celle de la recherche scientifique. Elles figurent aujourd'hui expressément dans l'article 87 de la convention de Montego Bay, qui prend le soin de préciser que chaque État exerce ces libertés en tenant compte de l'intérêt que présente l'exercice de la liberté de la haute mer pour les autres États. « *La liberté des uns s'arrête où commence celle des autres* » dit le proverbe...

La Convention prévoit même des droits au profit des États enclavés, privés de littoral. Son article 69 organise spécifiquement l'exploitation par ces États du reliquat des ressources biologiques des zones économiques exclusives des États côtiers de sa sous-région. L'article 90 dispose pour sa part que : « *tout État, qu'il soit côtier ou sans littoral, a le droit de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon* ». C'est à ce titre par exemple que, malgré leur situation géographique enclavée, la Bolivie ou la Mongolie peuvent accorder leur pavillon et disposer d'une flotte marchande sous pavillon national.

La multiplication des prescripteurs

En mer, le droit de l'État du pavillon est longtemps resté le principal régime juridique applicable, partagé progressivement avec de nouveaux acteurs, l'État côtier, et aujourd'hui l'État du port.

L'État côtier n'est pas exactement un nouveau venu puisque la moitié du *Mare clausum* de Selden en 1635 tentait déjà de justifier l'exclusivité des droits de pêche britanniques dans ce qu'il appelle la « *British Sea* ». Mais la convention de Montego Bay a consacré ces droits patrimoniaux aux États côtiers dans une vaste étendue adjacente à leur littoral, la zone économique. Dans cette zone, la pêche est libre, aux conditions fixées par l'État côtier. Aux termes de l'article 62, §4, ces conditions peuvent être la délivrance de licences, le paiement de droits, l'embarquement d'observateurs... Et la Convention peut parfois s'enrichir de

jurisprudence. Ainsi le Tribunal international du droit de la mer de Hambourg a-t-il eu l'occasion de reconnaître le droit d'un État côtier de réglementer aussi les activités de ravitaillement en carburant des navires de pêche¹.

Les États du port se retrouvent aussi prescripteurs aujourd'hui. Mais leur titre de compétence n'est pas forcément un traité international, il peut être simplement de nature commerciale. Ainsi lorsque plusieurs États d'une même zone maritime décident de ne plus accueillir de pétroliers à simple coque pour des raisons de sécurité maritime et d'environnement², c'est le marché du *shipping* qui doit s'adapter pour continuer à exercer la liberté du commerce et de la navigation. De même, lorsque les États-Unis décident d'interdire l'accès à leurs ports aux navires venant de ports non certifiés ISPS, ils ne laissent pas aux opérateurs qui veulent continuer de traiter avec eux d'autre choix que de s'adapter.

Mais les règles peuvent avoir des origines moins nobles que la protection de l'environnement ou la lutte contre le terrorisme. Ainsi le *Jones Act* américain qui réserve le trafic interne aux États-Unis à des navires battant leur pavillon, au cri (déjà...) de « *America First* » ! L'actualité nous en donne régulièrement d'autres exemples, comme cette réglementation indonésienne, entrée en vigueur le 1^{er} avril 2018, réservant le transport de charbon, d'huile de palme et de riz en provenance ou à destination d'Indonésie à des navires battant le pavillon de l'archipel et assurés localement...

Des risques d'instrumentalisation

Le pouvoir normatif des États leur est normalement attribué dans les limites de la liberté des mers, ou pour assurer cette dernière, c'est-à-dire selon le principe de l'égalité de traitement entre États. Mais depuis au moins les bulles papales du XV^e siècle (cf. *supra*), la preuve est faite que le droit peut aussi être utilisé par les États pour préserver leurs intérêts, et ce n'est pas parce que la conception de Grotius a globalement triomphé que ce risque a disparu.

La convention de Montego Bay est très sensible à ce risque et prévoit des tempéraments. Ainsi, juste après l'article 105 qui permet aux États d'arraisonner des navires pirates, l'article 106 prévoit qu'à défaut de motif suffisant de saisie, l'État saisissant doit indemniser les pertes subies par le navire saisi. On retrouve

1. Affaire Virginia G, 2009.

2. Union européenne 2003.

ce même dispositif à l'article 110, §3, lorsque la visite effectuée n'a pas confirmé les soupçons portés sur le navire visité, ou à l'article 111, §8, lorsque la poursuite n'était pas justifiée. Ces dispositions de nature indemnitaire sont normalement étrangères au droit international public qui concerne les États. Leur insertion dans la convention de Montego Bay témoigne des craintes d'instrumentalisation dont on peut soupçonner les États.

De la même façon, lorsque le Conseil de sécurité des Nations unies décide de mesures d'embargo ou de rétorsion envers des États ou des pavillons, il autorise d'autres États à exercer des pressions habituellement interdites comme des fouilles, des visites ou des confiscations, mais il prend soin de rappeler la règle de liberté. La résolution 2292, adoptée le 14 juin 2016 pour renforcer l'embargo sur les armes à destination de la Libye, autorise les États membres à effectuer des inspections en haute mer, leur permet de prendre *« toutes les mesures dictées par les circonstances en présence pour y procéder et demande instamment aux États membres qui effectuent ces inspections d'éviter de retarder ou de contrarier indûment l'exercice de la liberté de la navigation »*. La résolution 2182 du 24 octobre 2014 relative à l'embargo sur les armes et le charbon de bois à destination de la Somalie autorise également des inspections *« en haute mer au large des côtes somaliennes, jusques et y compris la mer d'Oman et le golfe Arabo-Persique »* mais *« demande instamment aux États membres qui effectuent ces inspections d'éviter de retarder ou de contrarier indûment l'exercice du droit de passage inoffensif ou de la liberté de la navigation »*.

Le droit de passage inoffensif dans la mer territoriale des États est également un sujet de préoccupation. C'est une très ancienne coutume internationale, valable aussi bien à terre qu'en mer. *« Laisse-nous passer par ton pays, nous ne traverserons ni les champs ni les vignes, nous suivrons la voie royale sans nous en écarter à droite ou à gauche, jusqu'à ce que nous ayons franchi ton territoire »* disait déjà Moïse au roi d'Édom, à la sortie d'Égypte. Aujourd'hui, pour favoriser la navigation et le transport maritime, l'article 17 de la Convention dispose que *« les navires de tous les États, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale »* des autres États. Selon l'article 24 *« l'État côtier ne doit pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers dans sa mer territoriale, en dehors des cas prévus par la Convention »*. Seules des dispositions relatives à la sécurité maritime ou à la protection de l'environnement peuvent justifier une atteinte au droit de passage inoffensif des navires étrangers, et l'État côtier peut également suspendre exceptionnellement le droit de passage, à condition de n'établir aucune discrimination de droit ou de fait entre les navires étrangers et de publier officiellement cette suspension.

Cependant, la liberté n'est pas l'absence de règles, et si l'État côtier ne peut pas entraver le passage inoffensif d'un navire étranger dans sa mer territoriale, celui-ci ne bénéficie pas pour autant de l'impunité s'il commet une infraction aux lois de cet État. La Cour de cassation française a eu l'occasion de le rappeler à propos d'un navire trafiquant d'armes qui prétendait échapper à la justice au prétexte qu'il ne faisait que transiter innocemment dans la mer territoriale de la France, alors que les armes de contrebande qu'il transportait n'étaient pas destinées à notre pays. La Cour de cassation a justement remarqué que les dispositions de la Convention sur le droit de passage inoffensif n'octroyaient aucune immunité ni aucune dérogation aux règles pénales de la République³.

Pour autant, même la convention de Montego Bay n'est pas exempte de dispositions peu conformes à l'esprit de la liberté des mers, comme cet article 97 qui, dans le cas d'un abordage entre navires, réserve la juridiction pénale à l'État du pavillon du navire abordeur ou à celui de la nationalité du capitaine, en déniaient celle de l'État du pavillon du navire abordé, celle de l'État côtier, ou encore celle de la nationalité des victimes. Cette exception exorbitante au droit pénal international trouve son origine dans la célèbre affaire du *Lotus*, en 1926, mais elle est clairement une entorse à l'égalité de traitement entre États que supposerait la liberté des mers. D'ailleurs la France, qui avait tant milité pour cette mesure au temps de la splendeur de sa marine marchande, n'a pas hésité à en dénoncer le caractère foncièrement injuste en 2007, à l'occasion de l'abordage mortel du chalutier français *Sokaliq* par le cargo *Ocean Jasper*, battant le pavillon des îles Kiribati...

Quatre siècles après Grotius, l'égalité d'accès des États à la mer reste encore un objectif à atteindre, le droit peut y contribuer, mais aussi parfois le contrarier...

3. Lady Sunshine, 2006.

Liberté, communication et câbles sous-marins

Jean-Luc VUILLEMIN

Directeur des réseaux internationaux Orange

Raynald LECONTE

Président honoraire d'Orange Marine

P eu de gens ont conscience du fait qu'actuellement, la capacité de nos contemporains à communiquer librement entre pays et continents repose quasi exclusivement sur les quelque 300 câbles de télécommunication sous-marins. Fruits d'une innovation technologique continue sur les 150 dernières années, ils représentent aujourd'hui plusieurs millions de kilomètres de circuits posés à travers le monde et assurent la transmission de la quasi-totalité des flux téléphoniques et de données internationaux, ne laissant comme domaine d'action au satellite que la diffusion TV directe et quelques communications marginales vers les zones non encore desservies par les infrastructures en fibre optique terrestres ou sous-marines.

Les capacités de ces câbles, portées par les plus récentes technologies comme le multiplexage en longueur d'ondes (WDM et DWDM) et l'amélioration des performances de répéteurs sous-marins, sont toujours croissantes et aujourd'hui sans égales. Le câble *Marea*, dont l'installation sur l'Atlantique s'est achevée en 2017, dispose ainsi d'une capacité de 160 téraoctets par seconde soit, à lui seul, l'équivalent de la capacité de la moitié de tous les autres câbles déjà existants sur cet axe. Bien que cette opération n'ait pas beaucoup de sens technique, si on essayait de convertir cette capacité en circuits téléphoniques, il serait capable d'acheminer 2,5 milliards d'appels téléphoniques simultanés.

Ces infrastructures, dissimulées au fond des mers, et donc à l'abri des regards, constituent un maillage sans égal de la planète au coût considérable et donc à la portée seulement des plus grands groupes internationaux. La construction du câble *SeaMeWe 5*, qui a coûté 400 millions de dollars pour écouler 24 Tb/s de trafic entre l'Europe et l'Asie sur 20 000 km de long en passant par la France, l'Italie, l'Égypte, la Turquie, l'Arabie saoudite, le Yémen, Djibouti, Oman, les Émirats arabes unis, le Pakistan, le Sri Lanka, le Bangladesh, le Myanmar, l'Indonésie, la Malaisie et Singapour, n'a ainsi pu être financé que par un consortium réunissant dix-neuf opérateurs télécoms des pays situés sur son trajet ainsi que les trois opérateurs chinois.

Une infrastructure mondiale dont la géographie ne doit rien au hasard

Parcourant des routes héritées de l'époque des câbles télégraphiques du XIX^e siècle, le réseau actuel matérialise sous les océans et dans le cyberspace des flux d'échanges économiques et maritimes sur des tracés parcourus depuis la plus haute Antiquité.

Une étude de la géographie globale de ces ensembles permettra de distinguer trois grandes routes principales :

- la route Europe-États-Unis, structurée autour d'une douzaine de câbles ayant la façade atlantique française comme aboutissement européen principal (la moitié de ces câbles ont ensuite un deuxième point d'arrivée, plus au sud, principalement sur la façade ouest du Portugal), de cinq à six câbles atterrissant sur les îles Britanniques et sur l'Irlande, et d'un seul câble direct Espagne-États-Unis ;

- la route Europe-Extrême Orient (principalement Singapour), structurée autour d'une demi-douzaine de câbles ayant la façade méditerranéenne française comme point de départ. Ces câbles traversent ensuite la Méditerranée vers l'est, passent à côté du canal de Suez, débouchent sur la mer Rouge, contournent l'Inde (avec très souvent un point d'atterrissage), filent à travers le golfe du Bengale et rejoignent enfin Singapour, où ils s'interconnectent avec des systèmes régionaux qui irriguent la Chine, le Japon et les autres États de la région ;

- la route États-Unis-Asie (principalement Japon), structurée autour d'une dizaine de câbles entre la côte ouest des États-Unis et la côte est du Japon, où ils s'interconnectent avec des systèmes régionaux qui connectent la Chine et, au-delà, les Philippines et la Malaisie. Historiquement, les câbles les plus anciens passaient par Hawaï et par Guam, où se situaient des stations de régénération d'énergie, tandis qu'aujourd'hui les câbles effectuent le trajet par la voie directe la plus courte. À noter qu'un certain nombre de ces câbles vont également permettre la desserte de la côte est de l'Australie.

Au-delà de ces trois grands axes coexistent un certain nombre de routes secondaires parmi lesquelles on notera en particulier :

- la route Europe-Afrique, avec deux chemins : la route Ouest, qui part quasi exclusivement des côtes atlantiques françaises et portugaises et descend jusqu'à Cape Town, en Afrique du Sud, en connectant l'ensemble des États côtiers de cette partie de l'Afrique, et la route Est, plus embryonnaire, qui part de Cape Town pour remonter vers la mer Rouge et s'interconnecter avec les systèmes de la route Europe-Extrême Orient. À noter que cette route va permettre également la desserte de l'océan Indien et des DOM-COM français qui y sont localisés ;

- la route États-Unis–Amérique du Sud (principalement Brésil), avec deux chemins : la route Est, très majoritaire, qui comprend huit à dix câbles partant principalement de Miami et de la zone caraïbe pour rejoindre dans un premier temps le Brésil puis, pour certains d’entre eux, rejoindre l’Argentine et la route Ouest, moins développée, avec quatre à cinq câbles à destination du Pérou, puis de l’Argentine.

Au regard de cet écosystème on remarquera qu’en la matière, la France possède une position géographique extrêmement privilégiée, puisque située au confluent des routes Europe–États-Unis, Europe–Asie et Europe–Afrique. Elle est également en mesure de s’interconnecter facilement vers les systèmes régionaux à destination des îles Britanniques, de l’Europe du Nord et des pays du bassin méditerranéen.

Au-delà de ces aspects géographiques, il convient également de souligner l’évolution majeure de l’utilisation des câbles sous-marins au cours de ces dernières années en matière de services délivrés et de mode de fonctionnement. L’ère où les câbles sous-marins servaient de support à des échanges de flux de faible débit équilibrés entre parties apparaît de plus en plus révolue. Aujourd’hui leur activité se structure autour de la question de l’accès aux données, que celles-ci soient un support de l’information publique ou qu’elles constituent le moteur de l’activité économique des entreprises et des États.

Or, sous l’influence notamment des technologies dites de *cloud*, le stockage de ces données est en plus concentré dans de gigantesques centres informatiques, les « *data centers* ». Les câbles sous-marins, les infrastructures terrestres et les *data centers* constituent donc un tout dont la maîtrise, la protection ainsi que les capacités des États à générer leur implantation sur leur territoire sont un enjeu crucial dans les domaines du développement économique et de la protection des intérêts nationaux, tant civils que militaires.

Des enjeux économiques et de développement essentiels

Les câbles sont le premier vecteur d’échange d’informations au niveau international. Ils sont essentiels au bon fonctionnement de l’économie dans des pays de plus en plus dépendants des nouvelles technologies de l’information et de la communication (NTIC). Les dommages causés aux câbles peuvent affecter le fonctionnement de l’économie des pays touchés et représenter des pertes très importantes pour les États.



Pose d'un câble sous-marin par un navire d'*Orange Marine*.
© Geoff Brown.

À titre d'exemple, le tremblement de terre à Hengchun, en 2006, a endommagé sept câbles en dix-neuf points dans le voisinage du détroit de Luçon, causant d'importantes pertes de connectivité en Asie du Sud-Est. Les échanges de données entre acteurs économiques de la région se sont retrouvés en conséquence drastiquement réduits, pénalisant les économies des pays touchés par les pertes de connectivité. Les marchés financiers et le commerce dans sa globalité ont été affectés par l'impossibilité d'accéder aux boîtes *mails*, aux services de banque en ligne ou de réservation de transports. La réparation des câbles a mobilisé onze navires pendant 49 jours avant un retour à la normale. Les pertes économiques liées au tremblement de terre ont été très importantes: une étude chinoise a montré que 97 % des internautes du pays avaient connu des difficultés d'accès à des sites internet étrangers, tandis que 57 % d'entre eux estimaient que ces coupures avaient affecté négativement leur quotidien et leur travail.

À l'inverse, l'arrivée d'un câble sous-marin sur une zone géographique fait bénéficier celle-ci d'un certain nombre d'avantages et d'un potentiel de développement accru. Ceci est particulièrement visible dans des zones comme l'Afrique, où par exemple l'arrivée du câble *ACE*¹, reliant les pays de la zone à l'Europe, a représenté une nouvelle opportunité de développement de l'accès à Internet et de l'économie numérique.

1. African Coast to Europe.

En Europe, si la situation est bien sûr différente, l'arrivée d'un câble sous-marin permet souvent le développement d'infrastructures de stockage et de traitement des données, ce qui renforce là aussi le rôle et le poids de la région en matière d'activité numérique. C'est ainsi que l'arrivée du câble *SeaMeWe 5* à Toulon a permis la création d'un point de raccordement mondial internet (POP Internet) au sein d'un *open data center* à Marseille, offrant ainsi un accès direct à un grand nombre de marchés européens et internationaux.

On remarquera aussi que compte tenu de cet impact économique, les politiques de blocus ou de rétorsion existent également en matière de câbles sous-marins. Les États-Unis se sont ainsi opposés pendant de nombreuses années à tous les projets de câbles qui auraient permis de relier Cuba au reste du monde par d'autres moyens que les liaisons satellites, contribuant ainsi fortement au sous-développement de l'économie cubaine et à sa mise à l'écart des flux technologiques majeurs les plus récents.

Des instruments de souveraineté nationale dans une compétition mondiale

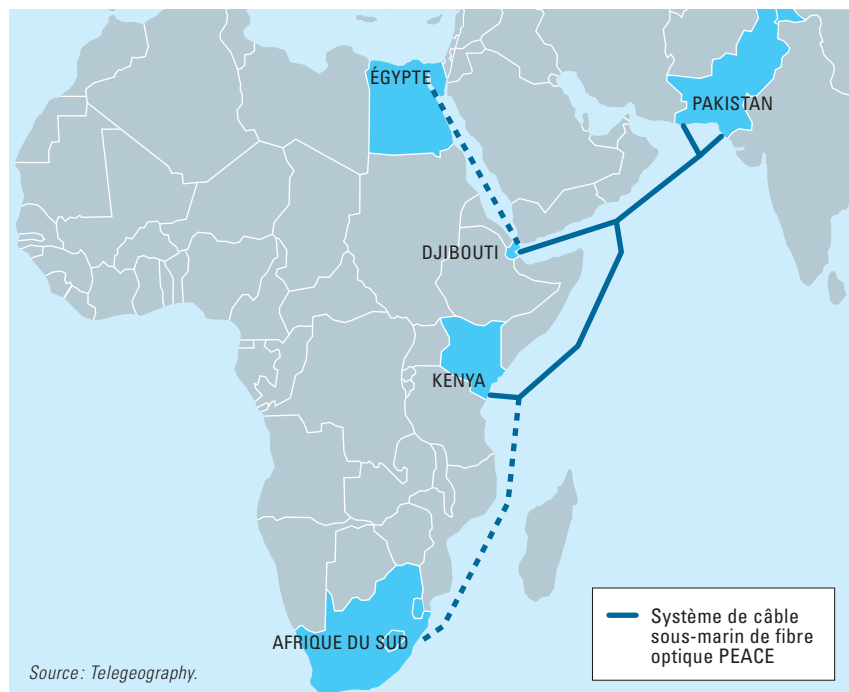
Alors que leur bon fonctionnement est vital pour la plupart des économies, la nécessité de développer un réseau diversifié tout en influant sur les routes empruntées par les câbles apparaît comme une nécessité pour la souveraineté des États. En effet, l'accès aux câbles et la constitution d'un réseau diversifié ne relèvent pas seulement d'une préoccupation économique, mais également d'un choix stratégique.

Un pays ne possédant qu'un nombre limité de câbles vers une destination stratégique (États-Unis, Asie) ou qui voit ceux-ci transiter par un ou plusieurs États tiers, potentiellement liés à des intérêts étrangers voire inamicaux ou hostiles, s'expose à plusieurs risques importants. Non seulement il risque de permettre à l'État tiers d'accéder à une très grande partie des données échangées sur le territoire national et avec l'étranger, mais il s'expose également à des pressions. C'est ainsi qu'assez récemment, la remise en question d'une structure des câbles trop centrée sur les États-Unis et l'Europe de l'Ouest est apparue comme une préoccupation importante. La mise en place d'un câble pour les BRICS est un des projets qui permettraient à la Chine, la Russie, le Brésil, l'Afrique du Sud et l'Inde de communiquer sans que les données ne passent par le territoire des États-Unis ou du Royaume-Uni.

/...

Les rapports de pouvoir entre États se reflètent aussi dans le trajet des câbles et pourraient être de plus en plus prégnants dans les projets de construction en cours ou à venir. L'initiative des Nouvelles routes de la soie lancée sous l'égide de la République populaire de Chine dispose ainsi d'un volet important dans le domaine des câbles sous-marins : le câble *PEACE* (*Pakistan East Africa Cable Express*) offrira une voie d'accès à l'Afrique et à l'Europe indépendante de l'Inde...

Le câble PEACE reliera le Pakistan à l'Afrique et à l'Europe



Une liberté fragile qui doit être défendue et soutenue

On l'a donc vu à travers ces quelques lignes, notre économie, notre souveraineté, l'accès à des éléments aussi essentiels que nos données économiques, stratégiques et personnelles, tout ce qui constitue *in fine* notre capacité à agir, à penser, à entreprendre et à communiquer librement dans le monde moderne est fortement conditionné au fonctionnement, au développement et à la maîtrise des implantations des câbles sous-marins.

Il est à noter qu'alors que ces éléments sont parfaitement connus et identifiés par plusieurs nations étrangères, aucune étude, stratégie ou simplement politique d'accompagnement ou d'encouragement à l'implantation de câbles sous-marins sur le territoire national n'existe actuellement en France. Au regard des enjeux économiques liés aux câbles, l'Australie a, par exemple, déclaré que les cinq câbles sous-marins qui relient le pays au réseau mondial représentaient un « enjeu vital », une coupure d'Internet lui faisant perdre 152 millions de dollars US par jour jusqu'à rétablissement de la connexion.

On ne peut donc que déplorer cette situation et appeler à une prise de conscience des enjeux ainsi qu'à la mise en place d'une vraie politique de support et de développement de ces aspects essentiels du monde d'aujourd'hui et encore plus de demain.

Liberté vs protection : quel équilibre ?

Elie JARMACHE*

*Membre de la commission juridique et technique de l'AIFM
et du conseil scientifique de l'INDEMER*

* Les vues exprimées sont celles de l'auteur et n'engagent que lui.

De quoi la liberté est-elle le nom dans l'histoire longue du droit de la mer? Comment expliquer qu'elle ait été, et soit restée, la notion centrale autour de laquelle s'est construit (ou déconstruit) le rapport des hommes, aussi bien que des États, au milieu marin? Pourquoi éprouve-t-on, en 2018, le besoin de s'interroger sur le rapport liberté/protection, surtout en se demandant quel équilibre est possible entre ces deux notions comme si, implicitement, une telle approche révélait un défi?

Le souci de l'équilibre est pourtant bien connu pour qui s'intéresse à la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982. C'est même devenu un rappel constant dans la résolution annuelle de l'Assemblée générale des Nations unies consacrée au droit de la mer: équilibre des droits et des devoirs entre États, préoccupation de l'intégrité de la Convention. Il a fallu la conjonction du développement de la coutume internationale, de presque dix ans de conférences (1973-1982), du caractère quasi universel de la Convention (168 parties) pour que le sentiment se répande que ce résultat devait être préservé au prix d'adaptations qui ne le modifieraient pas. Le consensus s'est établi au sein de la communauté internationale puisque l'absent le plus célèbre, celui que l'on cite toujours, les États-Unis, est attaché à cet équilibre. La raison? La liberté en mer ou de la haute mer. L'équilibre ainsi conçu a préservé la liberté.

Des raisons multiples pourraient éclairer la réflexion et contribuer à l'explication, mais s'il fallait en retenir une ou deux, alors il convient de citer le besoin du mouvement d'une part, et la certitude que la mer est nourricière d'autre part. Dans un cas comme dans l'autre est posée l'exigence de la liberté. Le mouvement est ce qui caractérise la navigation, donc les transports maritimes; on y voit à l'œuvre un objectif de puissance navale et économique qui ne s'exprime bien que parce que la mer est libre: maîtrise des mers et projection vers des marchés qui sont autant de territoires nouveaux. La liberté a porté en elle la certitude d'atteindre de nouvelles frontières, d'en maîtriser certaines, connues. La conviction est alors (est-ce encore le cas?) que cela n'est possible que parce que la liberté existe et qu'elle est garantie par le comportement des acteurs, fussent-ils concurrents. Il n'est point besoin d'évoquer Grotius et sa descendance.

La mer, source de nourriture, a pu relever de la même logique; l'océan est un réservoir de ressources biologiques d'autant plus libres d'accès qu'elles sont renouvelables, réputées inépuisables, même si l'on sait aujourd'hui combien cette idée n'est pas fondée. Il paraît alors difficile de prétendre contraindre cette liberté et d'évoquer une protection. Le principe même de la liberté est de n'exclure personne

de l'accès aux ressources biologiques. Il faut juste avoir les moyens de cet accès. En d'autres termes, qui sont ceux de Gilbert Gidel, et pour nos deux exemples, ce dont il s'agit c'est de « la libre jouissance des utilités » que la haute mer permet, de leur « égale jouissance » ; l'interdiction de la « jouissance exclusive » en est la conclusion logique¹. L'équilibre s'installe sur l'idée d'une régulation que les États opèrent eux-mêmes dans leur comportement, présumé rationnel, et qui n'exclut pas une forme et des mesures de protection.

L'équilibre consolidé

Cette vision, assise sur la conviction que la liberté est l'*alpha* et l'*omega* de toute activité en mer, a vécu, si tant est qu'elle ait revêtu ce caractère absolu dont certains nostalgiques voudraient la parer. Il est intéressant de noter que, pour certains auteurs, « en fait de commerce, la liberté des mers est un leurre »². Dans les faits, avant de s'interroger sur l'équilibre à trouver entre liberté et protection, on relèvera que la liberté, dans son principe même, connaît le phénomène de la protection : elle constitue elle-même une protection des États navigants et de leur souveraineté, synonyme de puissance, loin de leur territoire. Au nom de la liberté s'est installé le règne de la règle du pavillon. Le navire ne connaît d'autre loi que celle de son pavillon, avec les adaptations introduites par nécessité : il est donné librement, il se déploie en mer librement, souverainement devrait-on dire. La liberté et la souveraineté font bon ménage et la liberté est protectrice de son exercice en mer. Quelles que soient les évolutions, et elles sont nombreuses et justifiées, ce couple exerce encore son influence comme principe central du droit de la mer³. La mesure de la liberté est dans son rapport à la souveraineté.

Les conférences internationales de codification du droit de la mer, bien avant celle qualifiée de 1^{ère} en 1958, ont mené leurs travaux à partir de l'idée que la liberté est le concept-clé dont il fallait s'assurer qu'il allait se développer dans l'espace maritime le plus large et le plus ouvert qui soit. De la conférence de 1930 à la convention de Genève de 1958 sur la haute mer, la liberté s'est installée au-delà des limites de la juridiction nationale, c'est-à-dire au-delà de la mer territoriale. Résultat d'autant plus remarquable que sa largeur, à l'époque, n'est pas définie et ne le sera pas avant longtemps.

1. Gilbert Gidel, *Le Droit international public de la mer*, Tome I, « Introduction-La haute mer », éditions Sirey, Paris, 1932, p. 485.

2. Gaël Piette, *Droit maritime*, éditions Pedone, Paris, 2017, p. 423.

3. Il suffira de prendre connaissance du programme des autorités américaines « *Freedom of Navigation* » (FON).

Des auteurs⁴ ont relevé, pour le regretter, s'agissant de la convention de 1958, combien la définition de la haute mer est déjà faite par défaut comme l'espace qui se déploie au-delà de la mer territoriale. Ceci pour souligner qu'est à l'œuvre comme une réduction géographique de la haute mer entraînant quasi mécaniquement « une limitation des droits afférents à la liberté ». Cette tendance s'accroît avec la CNUDM qui va amplifier la réduction géographique tout en conservant la même liste des libertés. Mais ce qui est à souligner, c'est combien « le régime de la haute mer est résumé dans le principe de liberté »⁵ autour duquel l'équilibre va se construire.

Un tel paradoxe tient à la fonctionnalité de la haute mer, aux services que rend le principe de liberté aux États ; leur souveraineté n'est pas affectée et, en retour, on retiendra qu'« *aucun État ne peut légitimement prétendre soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté* »⁶. Devrait-on dire que cela ne concerne que les puissances maritimes, les anciennes comme les émergentes qui entendent bien conserver à la liberté sa durabilité ?

Si la liberté est protectrice des souverainetés au large, elle est fragilisée par ces dernières quand les États vont entreprendre de projeter leur territorialité, d'étendre leur emprise en surface et en profondeur, sans même qu'il soit toujours besoin d'évoquer le phénomène dit de la juridiction rampante. On rappellera aussi que la liberté est à l'origine d'une dérogation au sein de la souveraineté maritime, avec le droit de passage inoffensif en mer territoriale. D'aucuns diront que cette liberté n'est pas totale eu égard aux dispositions nombreuses qui l'encadrent, d'autres y verront une contrainte, une menace, un risque pour la souveraineté si près des côtes. Dans cet entre-deux, l'équilibre trouve sa place et tout incident relatif au droit de passage le renforce, le consolide.

Situations complexes que celles qui naissent donc de l'examen de la liberté en mer : une même notion, la liberté, mais dont le sens, l'ampleur, l'interprétation changent en raison de l'évolution profonde du cadre juridique international né de la convention de 1982. Il est devenu habituel de dire que ce texte a consacré les États côtiers, et pour le dire plus directement encore, les États océaniques, quel que soit leur niveau de développement économique.

4. Laurent Lucchini, Michel Voelckel, *Les États et la mer, le nationalisme maritime*, NED, n°4451-4452, La documentation française, 1978.

5. *Id.*, p. 410-411.

6. Article 89 de la CNUDM ; l'article 2 de la convention de 1958 exprime la même idée, quoique différemment, en disposant que la haute mer est « ouverte à toutes les nations » et il s'ensuit que la liberté en est le principe.

Les institutions nouvelles qui s'installent, la ZEE ou le plateau continental, dont la définition est modifiée et qui peut s'étendre au-delà de la limite des 200 milles marins, illustrent le changement qui vient derrière la continuité de façade. L'équilibre est concerné et il suffit de lire attentivement la liste des droits de l'article 87 pour prendre la mesure de la relativité des choses : hors la liberté de navigation (et de survol), l'énoncé des autres libertés comprend systématiquement la formule « sous réserve de la partie VI », ou « de la partie XIII » pour la recherche scientifique marine (RSM) ; la liberté de la pêche en haute mer est réaffirmée, certes, mais les conditions de son exercice sont posées à la section 2 de cette partie VII concernant la haute mer. Et il est frappant d'y relever une référence explicite à des dispositions dont l'origine se trouve dans la ZEE (article 63, articles 64 à 67). On est loin de l'article 2 de la convention de Genève de 1958 sur le même sujet et le même espace.

On peut voir cette évolution comme exprimant une différence de degré dans la définition de l'équilibre. La protection, dans ce contexte, est celle née de la Partie XII de la CNUDM, son fameux article 192 et l'équilibre qui s'établit aussitôt à l'article 193⁷. Par l'institution de la ZEE, les États prennent en charge la perspective environnementale puisqu'ils obtiennent la juridiction pour la protection et la préservation du milieu marin.

Réduction géographique, restriction du champ des compétences « libres », mais aussi une modification de la nature de cet espace qui n'est plus que la mer, la « pleine mer » comme disait un auteur de l'avant-guerre⁸ soulignant qu'« *il y a des choses sur lesquelles il ne saurait être question de domaine éminent de l'État ; c'est le cas de la pleine mer* ». Dans un autre contexte, l'article 257 de la CNUDM qui parle de la « colonne d'eau » quand il s'agit de caractériser le droit de faire de la recherche scientifique marine au-delà de la juridiction nationale est aussi éclairant. Nous sommes toujours dans l'affirmation d'activités libres. Est-ce une situation où il serait d'usage de dire que tout change pour que rien ne change ?

À la lumière de ce qui précède, on doit constater que la liberté a souffert de la tension qui a existé lors de cette longue séquence historique, et qui vaut jusqu'à ce jour. Il a fallu l'adapter pour maintenir son domaine face au dynamisme de l'emprise des États : emprise sur des espaces, droits souverains sur des ressources

7. Article 192 : « Les États ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin » ; article 193 : « Les États ont le droit souverain d'exploiter leurs ressources naturelles selon leur politique en matière d'environnement et conformément à leur obligation de protéger et de préserver le milieu marin ».

8. Louis Le Fur, *Précis de droit international public*, Dalloz, Paris, 1939, p.170.

naturelles avec l'exclusivité de leur exploration et leur exploitation. L'équilibre peut être qualifié de consolidé par l'effet de ces adaptations. L'accord dit de New York de 1995 sur les stocks chevauchants participe de cette logique adaptative. L'adjacence qu'énonce la convention de Genève sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer, en 1958, crée l'intérêt spécial de l'État riverain au-delà de sa mer territoriale, donc au-delà de la juridiction nationale⁹. Il est vrai aussi que certaines des libertés de la haute mer retrouvent un quasi-statut originel, lorsqu'au sein de la ZEE, il est admis qu'elles pourraient s'exercer sous certaines conditions. L'article 58 de la CNUDM le prévoit; le renvoi qu'il opère aux articles 88 à 115 de la Partie VII sur la haute mer confirme que le souci de l'équilibre n'a pas totalement disparu de la surface des océans.

Ce n'est plus la même histoire qui se raconte aujourd'hui. Il a existé des esprits suffisamment aigus pour continuer d'investir la liberté d'agir en haute mer de toutes les difficultés qui sont celles du milieu marin, au point d'ouvrir un vaste chantier qui pourrait modifier le visage de la CNUDM à travers la fin du statut de la haute mer¹⁰. Il est vrai que la liberté n'est pas perçue comme l'expression d'un régime juridique: la haute mer serait un espace de non-droit. Cette conviction est largement répandue au sein d'un milieu assez particulier, celui des ONG sachant faire un usage pertinent de l'apport des études de scientifiques, associant ces derniers à leurs activités, disposant ainsi de bons arguments pour s'inviter dans le débat et emporter la conviction.

L'équilibre improbable

Les Nations unies, en particulier l'Assemblée générale, donnent le *tempo* de l'évolution du monde, souvent en écho de préoccupations portées par la société civile. Le monde de la mer n'y échappe pas. Rarement l'enceinte onusienne aura autant retenti des échos d'acteurs qui ont renouvelé la quête de la protection, bousculant les habitudes les mieux ancrées, les schémas les mieux établis. D'ateliers de travail en événements dits parallèles, de séminaires en groupes *ad hoc*, la protection a occupé l'espace social et diplomatique au point que cette parole et cette pensée allaient devenir dominantes. Ce mouvement vient de loin.

9. L'adjacence fait un retour remarqué, et très discuté, en droit de la mer dans le cadre des travaux dits «BBNJ».

10. Lors d'un entretien accordé au *Marin*, en juin 2006, l'auteur, interrogé sur les évolutions à l'horizon 2020, a indiqué: « nous assisterons à un phénomène, normatif et physique à la fois, la fin de la haute mer et des libertés déjà résiduelles qui s'y exercent ».

Au rythme lent, interétatique de la première ne correspond pas nécessairement l'agitation ou le dynamisme des forces sociales de la seconde. Toujours est-il que les années 1990 et 2000 ont vu coexister les deux tendances. Les rendez-vous que furent la conférence de Rio en 1992, le sommet de Johannesburg en 2002 et RIO+20 en 2012 ont permis d'inscrire sur l'agenda international l'idée que, décidément, il fallait entreprendre une action décisive de protection, fort justifiée. La biodiversité marine, au-delà de la juridiction nationale, devient un quasi-sujet de droit. L'outil de sa promotion est un nouvel instrument international pris en application de la CNUDM.

On relèvera que l'expression « instrument juridiquement contraignant » devenue si familière n'est pas formellement utilisée avant quelques années, alors que le mouvement de soutien à la protection a existé depuis près d'une décennie. L'accord recherché est qualifié, pour la première fois, d'accord « juridiquement contraignant » par la résolution de l'AGNU de juin 2015¹¹. Certes, il n'était pas besoin de qualifier ainsi le résultat recherché pour savoir ce vers quoi tous ces travaux devaient aboutir. Cette étape est donc franchie à l'occasion de la mise en place des phases ultimes précédant le passage en conférence intergouvernementale (CIG), ce que vient confirmer une résolution adoptée par l'AGNU en décembre 2017¹².

La conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale¹³ deviennent ainsi la nouvelle « frontière normative » au sein de la famille du droit de la mer. Derrière l'apparence du maintien de la Convention, de son intégrité, on peut légitimement penser que le droit de la mer entre dans une phase nouvelle à l'épreuve de la biodiversité et de l'urgence de sa protection. Mais la protection à mettre en place n'est pas chose aisée à développer.

Quelle partie de ce droit ? Il ne peut s'agir que du régime de liberté et de son espace naturel, la haute mer. Les espaces appropriés, sous juridiction nationale, ont déjà leur régime de protection : pour ne citer que les plus connues des conventions, celle sur la diversité biologique (CDB) et le protocole de Nagoya pris pour son application, ainsi que les législations nationales adoptées. Dans ces trois cas, le champ d'application n'est pas la haute mer¹⁴.

11. A/RES/69/292 du 19 juin 2015.

12. A/RES/72/249. Sans préjuger de la durée de la CIG, il convient de relever que du début de toute cette initiative, en 2004, à son avènement, il se sera écoulé au moins autant, sinon plus de temps que pour les travaux qui ont permis l'adoption de la CNUDM.

13. BBNJ pour en donner l'acronyme en anglais, adopté en français et dans les autres langues des NU.

14. Malgré des tentatives d'interprétation extensive de l'article 4 de la CDB.

Une double démarche s'emploie donc à désigner l'espace maritime d'une part, et à imaginer d'autre part un encadrement par le droit des activités qui s'y déploient et qui sont toutes présentées, peu ou prou, comme attentatoires à la conservation de la biodiversité marine. Pour faire bonne mesure, parce que dans les enceintes onusiennes tout est une affaire de compromis (une autre forme d'équilibre?), la conservation ne doit pas faire obstacle à l'utilisation durable.

Que couvre donc la protection à mettre en place là où le seul régime connu est celui des libertés, même relatives, de la haute mer? La protection porte en elle, si elle doit faire sens, l'idée que des normes doivent être définies, se déployer et être mises en œuvre dans un espace déterminé et qu'un mécanisme de surveillance doit être imaginé pour s'assurer de la conformité de l'action à ces normes. En outre, pour donner de la légitimité à ce qui va être entrepris, là où le droit ne désigne aucune autorité à cet effet, l'idée est tentante, sinon fondée, de mettre en place un conseil (ou comité, peu importe) dont la science est l'invitée permanente. Là où l'on cherche une réponse institutionnelle apparaît aussitôt l'équilibre: composition, pouvoirs, rattachement, vocation régionale ou globale?

Vaste chantier, dès lors que l'opération ne se fait pas dans un espace vierge de règles, confortées largement par la pratique des États. Vaste chantier aussi en raison du contexte, car l'exercice prend place là où l'équilibre résulte de la primauté du principe de liberté, tenant compte des autres usages et usagers légitimes de la haute mer. Il est envisagé, dans la recherche du nouvel équilibre, d'inverser ce dispositif de sorte que la protection devienne le principe dominant et la liberté subsidiaire, accessoire. L'impératif écologique imposerait ainsi un changement assez profond de paradigme. Le régime de liberté est présenté comme un *statu quo* inacceptable, indéfendable, parce qu'il est négateur de la protection du milieu marin et de ses ressources. Il y a certainement des raisons à ce constat. Mais on peut aussi imaginer ce qu'il y a de difficile voire d'improbable à l'avènement d'un équilibre satisfaisant.

Cette analyse est entendue et partagée, toute la difficulté étant la mesure des modifications. Entre-t-on dans un nouveau cycle de réduction des libertés en mer, et surtout comment l'organiser? Verra-t-on s'écrire un nouvel article 87 dans lequel serait indiqué que la liberté de navigation est garantie sous réserve que ne soient pas empruntées, par les navires, des lignes de circulation préemptées pour des aires marines protégées, établies (par qui?) en coordination avec l'organisation compétente (OMI)? Accordera-t-on aux marines d'État l'exemption que leur vaut leur statut tout en les invitant à se conformer à ces nouvelles dispositions

de manière volontaire¹⁵ ? La RSM, libre, verra-t-elle apparaître de nouvelles conditionnalités dues à sa proximité avec la bio-prospection, qui est loin de faire l'objet d'un consensus quant à sa définition ou même au fait de savoir si elle doit être définie ? La RSM sera-t-elle soumise, en haute mer, à l'obligation de mener des études d'impact quant à l'objet de sa recherche que les chercheurs ont défini librement, même vis-à-vis de leur État ? Sera-t-elle soumise à l'agrément d'une instance scientifique supranationale qui verrait le jour ?

Verra-t-on *in fine* une disposition, équivalente à celle qui existe pour régler le rapport entre la CNUDM et l'Accord de mise en application de la Partie XI : « *en cas d'incompatibilité entre le présent Accord et la Partie XI, les dispositions du présent Accord l'emportent* » (article 2) ?¹⁶

Ce sont là quelques pistes, et certainement la liste n'est pas exhaustive, pour illustrer la difficulté du point d'équilibre entre liberté et protection. On retiendra que se pose ainsi avec acuité la question de la future légitimité des activités en haute mer. Établir cette protection se fera au prix d'un nouveau statut de la haute mer.

En effet, seul cet espace est directement concerné, les fonds marins au-delà de la juridiction nationale étant *a priori* dans le champ du libellé de la résolution qui vise les espaces au-delà de la juridiction nationale et qui ouvre la voie à la quête de protection. Mais les fonds marins ne sont pas au-delà de la juridiction nationale comme l'est la haute mer. La conclusion s'impose à la seule lecture de l'article 86 de la CNUDM qui ne les prend pas en compte dans la définition de la haute mer. Ils ont déjà une consécration institutionnelle¹⁷ et une nature juridique inédite, puisqu'ils contribuent à la mise en place du patrimoine commun de l'humanité. Où passerait la ligne d'équilibre pour la Zone définie par la CNUDM ?¹⁸

Le dynamisme, voire l'activisme, mis en œuvre par certaines entités¹⁹ pour développer les contraintes contre la perspective de l'exploitation des ressources minérales de ces fonds marins au nom de la protection du milieu marin et de sa biodiversité dit assez bien la difficulté qu'il y aura à maintenir l'équilibre obtenu à ce jour, malgré les règles mises en place et celles envisagées pour l'avenir. L'idée simple de ces entités est celle du moratoire, sinon de bannir toute exploitation des ressources.

15. Sur le modèle de l'article 236 de la CNUDM.

16. Accord concernant l'application de la Partie XI de la CNUDM, juillet 1994. Pour mémoire, rappelons que c'est le « déséquilibre » de la Partie XI qui est à l'origine d'une requête des États-Unis de la voir réécrite.

17. Il s'agit de l'Autorité internationale des fonds marins.

18. Article 1^{er} et 136 de la CNUDM.

19. Certes des ONG, sans qu'il soit besoin d'en distinguer une, mais aussi par exemple, le Parlement de l'UE qui a adopté une résolution en janvier dernier dont certaines dispositions sont sans ambiguïté sur le but poursuivi.

À ce point, il n'est plus question d'un équilibre à trouver, ou alors le mot peut être le même sans recouvrir ce qui a été recherché et établi dans le droit et la pratique antérieurs. La sortie de « crise » est-elle dans le recours à la notion de gouvernance qui s'est développée dans le monde maritime, sans que l'on sache toujours quels en sont les tenants et les aboutissants ? Cette notion, dont il est fait grand usage quel que soit le niveau où il se fait, présente le caractère d'une grande mixité : les règles (juridiques) y deviennent des régulations, le droit mou (« infra-mou » ?) y prospère, point de prescriptions fortes mais plutôt des recommandations à agir dans tel sens.

Le recours à la notion de gouvernance serait un début de grille de lecture pour un nouvel équilibre entre la liberté et la protection. Ce premier pas visant à pallier le défaut d'un modèle pour les tenants de l'écologie et du principe de protection doit encore satisfaire le principe de réalité, celui où l'équilibre à trouver consacrerait les nouveaux acteurs, les ONG, et ceux qui sont assimilés à ces entités et qui ne sont pas régaliens. Le point d'équilibre à trouver est alors de savoir comment associer à la prise de décision ceux des acteurs qui sont, au mieux, associés à la concertation, à la délibération en amont²⁰. Eu égard à la structure de la communauté internationale, à la capacité de résilience des acteurs d'origine de l'ordre westphalien, l'équilibre paraît bien improbable, sauf à imaginer une révolution copernicienne.

20. Le débat sur la qualité d'observateur dans les enceintes internationales sur cette question de la protection des océans en dit long sur les enjeux en cours.

LIBERTÉ

D'EXPLOITER

Faune et flore marines en mer Rouge.

© *Wilfred Hdez.*



La liberté de recherche en mer : quel avenir ?

Françoise GAILL
Biologiste

Depuis le 1^{er} juillet 2017, les chercheurs désirant accéder aux ressources génétiques sous souveraineté et juridictions françaises doivent se conformer à la réglementation nationale dite APA. Que signifie APA ? C'est le principe dit d'« Accès et partage des avantages »¹ introduit par le protocole de Nagoya à la Convention sur la diversité biologique (CDB). Ce nouveau cadre juridique modifie profondément les pratiques de la recherche scientifique en mer, caractérisée jusqu'alors par une grande liberté, et interroge même, par les développements qu'il va connaître en haute mer, sur le devenir de notre pratique.

La Convention sur la biodiversité et l'enjeu des ressources génétiques

La Convention sur la diversité biologique confère aux États signataires la responsabilité de la conservation et de la gestion durable de la biodiversité à terre comme en mer. Lorsqu'un État a adopté une réglementation APA, celle-ci s'applique en effet sur les ressources de ses eaux territoriales (12 milles marins) et de sa ZEE (200 milles marins). S'il y a eu extension du plateau continental, la zone d'extension (jusqu'à 350 milles), hors colonne d'eau, est visée. Au-delà de ces limites, l'accès et l'utilisation des ressources génétiques ne sont à ce jour pas soumises à des règles d'APA².

C'est dans ce cadre qu'est posé un objectif de partage juste et équitable des avantages qui seront issus de l'utilisation des ressources génétiques, mais l'APA laisse aux États, à qui elle reconnaît un droit de souveraineté sur leurs ressources, le soin d'en organiser les modalités pratiques³.

Au sens de la CDB, les ressources génétiques (RG) désignent le matériel d'origine biologique végétale, animale, fongique, microbienne ou autre contenant des unités fonctionnelles de l'hérédité et ayant une valeur effective ou potentielle. Il s'agit, par exemple, des plantes ou des animaux ou de parties d'entre eux, comme les graines ou les fruits, des bactéries ou des virus, mais aussi des échantillons métagénomiques de sols, etc. Sont visées les ressources génétiques *in situ* et les ressources conservées *ex situ*, comme dans les collections⁴.

1. Un document réalisé par la FRB fait une très bonne synthèse de cette question : *L'APA pas à pas*, FRB, 2017.

2. Bleuenn Guilloux, « Le Droit de la biodiversité marine au-delà des juridictions nationales », in *L'Océan à découvert*, CNRS éditions, 2017.

3. Agathe Euzen, Françoise Gaill, Denis Lacroix, Philippe Cury, *L'Océan à découvert*, CNRS éditions, 2017.

4. Bleuenn Guilloux, *Les Ressources génétiques marines, la RGD et le droit*, ISTE/WILEY, à paraître en 2018.

On peut aujourd'hui séquencer des gènes d'organismes fossiles, amplifier leur ADN et accéder à l'information génétique que ces gènes contiennent. Ceci signifie que tout matériel qui a contenu des « unités fonctionnelles de l'hérédité » est une ressource génétique, même si ce matériel est mort, ce qui inclut les spécimens d'espèces et de tissus séchés ou conservés dans de l'alcool. Mais compte tenu de l'évolution rapide des méthodes de séquençage, l'accord va plus loin et inclut d'autres dérivés définis comme « *tout composé biochimique qui existe à l'état naturel résultant de l'expression génétique ou du métabolisme de ressources biologiques ou génétiques, même s'il ne contient pas d'unités fonctionnelles de l'hérédité* ».

Ceci modifie complètement la perception que nous pouvons avoir du vivant dans son milieu, puisque ce n'est plus seulement l'ADN dont il est question, mais de l'ensemble des composés que le matériel génétique peut coder, comme par exemple les sucres produits par une levure. Sachant que toute structure cellulaire est issue d'un processus génétique, cela signifie que l'ensemble des matériaux cellulaires, voire moléculaires, est concerné.

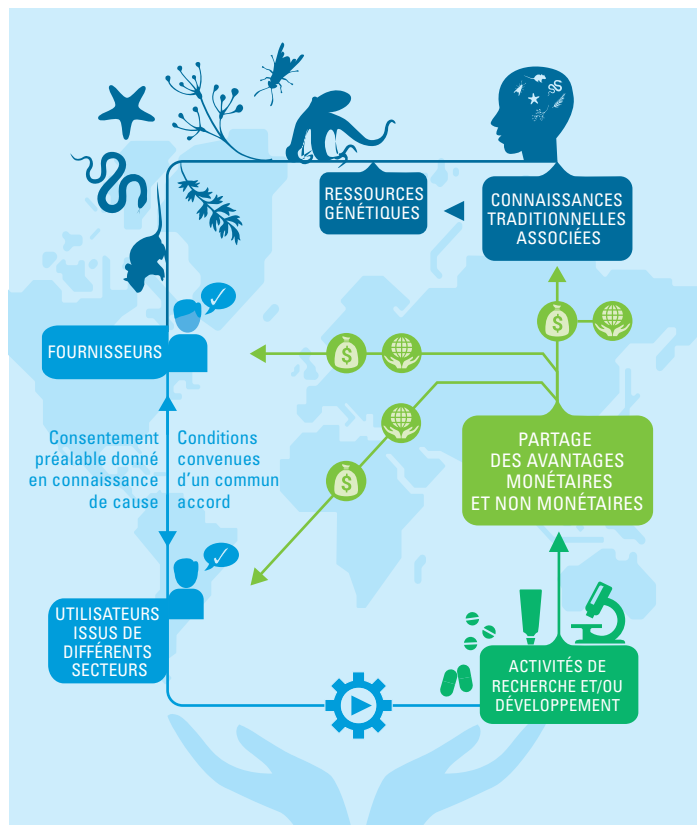
Ce qui est à souligner ici, c'est que la définition retenue dans la CBD va bien au-delà de ce que les biologistes appellent eux-mêmes « ressources génétiques », puisqu'il s'agit de tout composé issu du vivant. Et si l'on considère « l'utilisation de dérivés », il est clair que le matériel utilisé peut ne pas contenir d'unités fonctionnelles de l'hérédité et entrer cependant dans le champ d'application de l'APA. Il s'agit donc non plus seulement de ressources vivantes, mais de la production du vivant dans son ensemble.

S'ajoute à ces enjeux purement scientifiques une grille de lecture Nord-Sud qui irrigue le protocole de Nagoya à travers le principe d'un accès facilité aux ressources génétiques et celui du partage des avantages découlant de leur utilisation. Cette double obligation résulte en effet de l'asymétrie des situations des pays du Nord et du Sud et de deux assertions reconnues au moment de la signature de la Convention : d'une part, l'importance qualitative et quantitative de la biodiversité des pays du Sud et, d'autre part, celle du manque de moyens financiers de ces pays pour conserver leur biodiversité. « La biodiversité au Sud et les brevets au Nord » est une autre manière de résumer cette situation⁵, car ce sont les pays ayant la biodiversité la plus riche qui sont les moins à même de financer les méthodes permettant de la préserver. Depuis longtemps, les demandeurs d'accès à ces

5. Cyrille Poirier-Coutansais, « Nouvelles Tensions géopolitiques », *La Revue maritime*, n°504, 2015, p. 36-39.

ressources génétiques sont les États du Nord, ce qui déséquilibre les échanges Nord/Sud, et ce sont les mêmes qui disposent de moyens techniques et financiers permettant de valoriser ces ressources.

Protocole de Nagoya



L'APA et les activités de recherche

L'APA s'applique à toute utilisation de ressources génétiques, c'est-à-dire toute activité de recherche et/ou de développement, à but commercial ou non, réalisée sur la composition génétique ou biochimique de matériel animal, végétal ou microbien, y compris les virus. Toute utilisation de connaissances traditionnelles associées à des ressources génétiques est également visée.

Le mécanisme d'APA s'applique en outre à toute forme de valorisation découlant de ces activités. Cela comprend les productions scientifiques, le transfert de technologie et de savoir-faire, la formation, les demandes de titres de propriété intellectuelle ou la mise sur le marché d'un produit élaboré grâce à ces ressources ou connaissances. Si les biotechnologies sont visées, c'est donc la liberté de la recherche elle-même qui est en cause, avec une censure éventuelle de ce qui fait le cœur de la recherche : la diffusion des résultats en *open access*.

Des exceptions sont en discussion. Ainsi, le sort des « espèces modèles » utilisées comme organismes de laboratoire est actuellement débattu. Celles-ci, comme la drosophile ou la souris, jouent un rôle déterminant dans la recherche en santé humaine, car elles permettent de faire avancer la compréhension des processus moléculaires et cellulaires de certaines pathologies. La liste des espèces modèles, dont certaines comme les oursins ou les étoiles de mer sont marines, est en cours d'élaboration et sera définie par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement, de l'agriculture, de la recherche, de la santé et des armées, ce qui en dit long sur l'importance de la question.

À l'inverse, un accès à d'autres fins que la recherche et le développement n'entrera pas dans le champ de l'APA. La revente en l'état de ressources biologiques comme des copeaux de bois est ainsi exclue. En revanche, le processus de recherche de propriétés des RG ou de celles contenues dans des CTA⁶, de même que leur utilisation pour accroître le savoir et les connaissances scientifiques ou pour développer des produits commerciaux sont visés par l'APA.

Ce dont il est question finalement, c'est de la recherche scientifique elle-même, dans ses capacités à mettre à jour de nouveaux procédés d'intérêt ou de nouvelles propriétés. Il est intéressant de voir qu'un morceau de bois, s'il est vendu comme tel, ne rentre pas dans le champ de l'APA – alors même qu'il contient nombre d'insectes, de bactéries ou morceaux d'ADN – et qu'on peut acheter ces morceaux tels quels et en faire ce qu'on veut. Il s'agit donc bien de l'usage qui en est fait plus que de la définition de ce qu'il est.

En mer aussi des questions se posent : pourquoi le prélèvement d'échantillons marins par exemple, dès lors qu'il aurait la connaissance comme finalité, serait-il plus fiable que le reste ? S'il est des naturalistes indemnes de toute ambiguïté quant à l'usage qu'ils feront des échantillons, ceux qui déterminent les espèces par

6. Connaissances traditionnelles associées [à des ressources génétiques].

exemple, il en est d'autres plus ambigus. Il se peut en effet que lors de campagnes océanographiques, sans en parler à quiconque, des scientifiques récoltent des échantillons destinés à des entreprises privées pour l'exploitation des substances bioactives. Même si la naïveté peut parfois être invoquée par le scientifique, les avantages financiers qui en sont retirés devraient faire comprendre la gravité de la situation, ce qui n'est pas toujours le cas, et l'on saisit alors la nécessité d'une règle d'utilisation de l'échantillon.

Ce qui est en cause

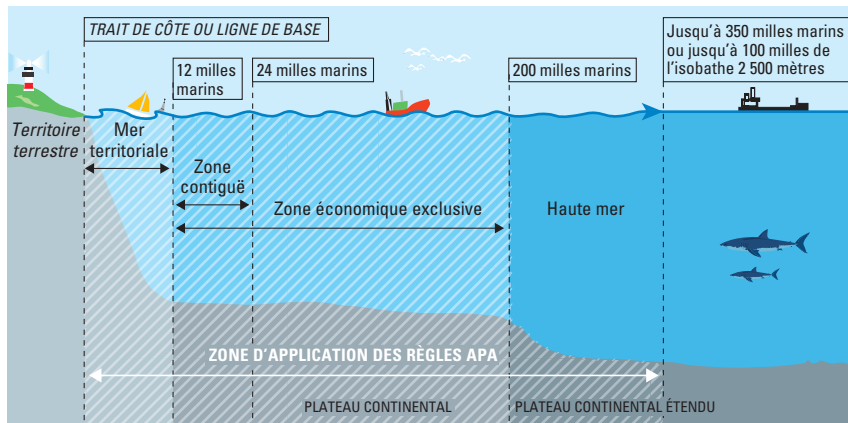
Ce qui est donc en cause est l'usage de ces prélèvements. Les scientifiques se retrouvent aujourd'hui dans une attitude analogue à celle des pêcheurs qu'on empêche de pêcher là où ils l'ont toujours fait. Dès lors, si l'on restreint leur liberté d'activité aux pêcheurs, pourquoi n'interdirions-nous pas aux scientifiques le prélèvement dans certaines zones ? Le scientifique est assimilé à un chasseur-cueilleur de parts d'environnement, et la science, qui se veut universelle dans son approche, devient ainsi amputée de cette universalité, puisque des pans entiers de savoir risquent de demeurer inaccessibles. Certaines zones seront exclues de prélèvements sauvages, comme des périples « formant les chemins de la mémoire d'un cadastre maritime spirituel de l'océan »⁷.

Discipline d'observation, l'histoire naturelle apprend à respecter les faits et à rejeter le dogmatisme⁸. Il s'agit pour le naturaliste de récolter des échantillons, de les observer dans leur milieu naturel, ce qui est l'observation *in situ*, avant de les prélever, de les analyser, les décrire sous toutes les coutures, afin de les inventorier, puis de les classer. C'est le cœur de notre métier et l'origine de nombre d'avancées scientifiques, il suffit de songer à l'expédition de Darwin sur le *Beagle*, allant étudier les espèces terrestres et marines en réfléchissant à la diversité des formes de la nature qui ont inspiré la théorie de l'évolution. Une telle expédition pourrait-elle se dérouler de nos jours ? Si l'on songe au nombre de campagnes océanographiques qui n'ont depuis pas vu le jour, faute d'avoir obtenu la permission de réaliser des recherches dans les zones adjacentes aux ZEE de certains pays, on peut en douter : *Tara* voit aujourd'hui ses zones d'étude se restreindre du fait de ces nouvelles contraintes. Le naturel n'est plus naturel, il est administré.

7. Guigone Camus, « L'Océan, ses représentations cosmo-mythologiques dans l'archipel des Kiribati », in *L'Océan à découvert*, CNRS éditions, 2017, p. 172-173.

8. *Manifeste du Muséum, quel futur sans nature ?*, éditions du Muséum national d'Histoire naturelle, 2017.

Zone d'application en mer de la réglementation APA



Pourtant, si l'on considère l'esprit de l'APA, ce sont moins les échantillons eux-mêmes qui sont importants que les technologies permettant de les caractériser, voire de les utiliser. Or, quand bien même il y aurait interdiction de prélèvement, un simple passage dans les eaux considérées permettra d'obtenir un profil de biodiversité potentielle, car une goutte parfois suffit pour obtenir un profil génétique caractéristique d'un habitat.

L'évolution de la biologie moléculaire avec l'émergence de la génomique environnementale⁹ et la découverte de Crispr Cas-9 a révolutionné la notion de manipulation génétique et d'organismes génétiquement modifiés. C'est ainsi que l'on pourra avoir le « code-barres » d'une zone de prélèvement, suivre dans le temps l'évolution de la signature du lieu et savoir à quel moment telle espèce fut présente ou quel navire a fréquenté la zone. À terme, il suffira de suivre indirectement les navires qui sortent de la zone pour confronter leur flore et faune associées et avoir une idée des points par où ils sont passés.

Conclusion

Pourquoi le cœur du scientifique se serre-t-il lorsqu'on parle d'interdire ? Ce ne sont pas des réactions juvéniles visant à transgresser l'interdit ni des réactions romantiques. Il s'agit de quelque chose qui vient de plus loin et qui tient à notre

9. Denis Faure & Dominique Joly (dir.), *La Génomique environnementale : la révolution du séquençage à haut débit*, ISTE éditions, 2016.

cadre d'analyse. Il s'agit d'une certaine façon d'interdire de connaître, ce qui, pour un scientifique, invalide l'objet même de son existence. Pour un naturaliste qui a toujours eu accès en pleine mer à la liberté d'échantillonner, première étape de son activité de recherche, la question de la gouvernance de la haute mer, prochaine étape de la régulation de la recherche, ne peut donc laisser indifférent.

Jusqu'à présent, la colonne d'eau est la dernière partie de l'océan qui n'ait pas été soumise à une réglementation humaine. Ainsi, si l'on peut prouver que l'origine est « sans souveraineté nationale », par exemple corps céleste ou haute mer, alors il n'y a pas de législation APA à respecter. Mais un projet de convention internationale encadrant l'accès à ces ressources en haute mer sera l'objet cette année de la négociation des Nations unies dite « BBNJ » pour *Biodiversity Beyond National Jurisdiction*¹⁰.

La haute mer a encore ceci de formidable que nous pouvons nous y mouvoir en toute latitude et prélever des pans entiers de biodiversité sans enfreindre aucune loi. C'est notre bien commun. En exclure des parties de nature à connaître, c'est ôter des pages du grand dictionnaire de la nature. C'est pourquoi nous devons, nous scientifiques, nous emparer de la question de la gouvernance de la haute mer pour défendre la connaissance ou du moins une connaissance : la recherche scientifique.

10. Cyrille Poirier-Coutansais & Claire de Marignan, *La Mer, nouvel eldorado*, La documentation française, 2017.

« La permanence juridique
permet de s'exprimer plus
librement »

Philippe LOUIS-DREYFUS

Président de Louis-Dreyfus Armateurs

Études marines : Vous avez pris dans les années 1990 la direction d'un groupe centré essentiellement sur le vrac et l'avez considérablement diversifié : quels étaient vos motifs ?

Philippe Louis-Dreyfus : En fait je me suis rendu compte assez rapidement que notre modèle, le tout vrac, le tout transport, était un modèle dangereux pour une entreprise familiale de taille moyenne comme la nôtre. Un modèle dangereux, car notre secteur se caractérise par une extrême volatilité des frets, du transport de liquides, mais surtout de vrac sec. Notre première diversification s'est réalisée assez rapidement, surtout en Asie. Nous avons développé des services de logistique pour les pays de cette zone qui n'avaient pas d'infrastructures suffisantes pour importer, comme l'Inde, ou exporter, comme l'Indonésie. Nous avons récemment gagné deux gros contrats de transbordement dans les Émirats, à Dubaï et Abu Dhabi, et nous avons de grandes ambitions dans le golfe Arabique, en Afrique et en Asie du Sud-Est. Une deuxième diversification est venue plus tard, fondée sur la perception qu'il y avait sans doute plus à faire dans les services maritimes industriels que dans le transport maritime pur. Nous sommes ainsi les premiers à avoir réalisé la bascule délibérée, volontariste du transport vers le service et les activités *high-tech* à travers la sismique marine, les navires câbliers d'*Alcatel* et aujourd'hui les énergies marines renouvelables. Actuellement, le vrac ne représente plus qu'un tiers de notre activité et a vocation à se concentrer sur la flotte de navires « *Handysize*¹ » avec des contrats de long terme tandis que nous allons limiter notre exposition sur les navires « *Capesize*² » en sortant du marché spot, trop volatil.

D'autres diversifications ont connu moins de succès, telles les autoroutes de la mer : vous vous y êtes lancés trop tôt ?

On avait raison sur le fond, et on a eu raison... trop, peut-être. On a eu tort sur le *timing* et puis l'insécurité juridique ne nous a pas aidés. Ce qui a tué les autoroutes de la mer, c'est l'abandon de la taxe carbone : les portiques étaient installés, le cadre juridique fixé depuis longtemps, anticipé, et du jour au lendemain, tout a été modifié. Vous savez, on voit souvent les normes comme une contrainte, une attaque contre la liberté d'entreprendre, alors qu'en réalité un bon corpus juridique permanent et constant permet de s'exprimer beaucoup plus librement.

1. Vraquiers dont le port en lourd est compris entre 15 000 tonnes et 35 000 tonnes.

2. Navires dont le port en lourd est supérieur à 150 000 tonnes et dont les dimensions ne permettent pas le passage par les canaux de Suez ou de Panama.

La permanence juridique crée la liberté. Nous travaillons dans le long terme. Nous avons besoin de stabilité politique, juridique et fiscale.

Les nouvelles réglementations sur les carburants adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI), notamment le plafonnement à 0,5 % des émissions d'oxyde de soufre – particules présentes dans le carburant – au 1^{er} janvier 2020 sont donc déjà anticipées?

Bien entendu! Nous suivons ces questions environnementales depuis longtemps, car ce sont des sujets absolument centraux et la seule chose que nous demandons, c'est une stabilité et une internationalisation des réglementations. Le cauchemar pour une entreprise est d'assister au vote, souvent démagogique, de réglementations contraignantes, par ricochet d'un grave accident ou d'une étude médiatisée, alors que, quand nous pouvons anticiper, cela ne nous pose aucune difficulté. Concernant les émissions atmosphériques, cela fait quinze ans que les armateurs raisonnables disent que les émissions d'oxyde de soufre et les particules constituent un danger. Il est donc important que le processus initié dans le cadre de l'OMI suive son cours, ne serait-ce que pour éviter les à-coups et les distorsions de concurrence. Il faut tenir le cap de 2020 pour le soufre, et pour le CO₂, il est impératif que l'OMI arrive rapidement à un calendrier de réduction des émissions.

En tant que président de l'ECSA³, puis du BIMCO⁴, je me suis battu des années contre l'immobilisme en matière environnementale de grands pays, malheureusement souvent européens! Ayant traîné des pieds pour être proactifs, les armateurs vont maintenant devoir appliquer des règles décidées par d'autres.

Si vous insistez tant sur l'importance des réglementations internationales, c'est que votre groupe souffre de la diversité des réglementations nationales?

Indéniablement, il y a des pays qui protègent leurs activités par ce biais. Prenez le cas de l'Indonésie: on y est actifs depuis une vingtaine d'années, on y emploie 1 000 personnes, on souhaite s'y développer et apporter notre savoir-faire dans les navires *high-tech*, mais on bute sur une réglementation très clairement contraignante et protectionniste. Dans le câble par exemple, rien ne nous interdit de nous livrer à ce type d'activité... dans la mesure où il n'y a pas de navire indonésien pouvant

3. Association des armateurs de la Communauté européenne (ou *European Community Shipowners' Association*).

4. *Baltic and International Maritime Council*.

le faire. Or, en ce domaine, il existe un navire indonésien très ancien et obsolète qui sert de prétexte pour écarter les concurrents étrangers. De manière générale, la loi indonésienne protège beaucoup d'activités maritimes : il y a une « *negative list* » des métiers que l'on ne peut exercer sans être une société majoritairement indonésienne. Mais ce cas n'est pas isolé : les États-Unis, le Japon, la Corée du Sud, certains pays européens même se livrent à ce type de pratique. C'est une tendance qui s'accroît avec des pays qui deviennent clairement protectionnistes. Le président Trump au fond ne fait que dire ouvertement ce qui se pratique depuis déjà de nombreuses années dans le *shipping*.

C'est ce qui explique qu'un de vos navires soit sous pavillon indonésien quand tous les autres sont inscrits au registre international français⁵ (RIF) ?

En effet, et de manière générale, tous nos bateaux sous pavillon français sont au RIF, sauf un. Ce registre était la seule façon de poursuivre notre activité sous pavillon français. On ne pouvait plus, surtout dans les activités *high-tech*, avoir un équipage complètement français du fait de la compétition internationale et du rôle croissant des acheteurs et groupes industriels qui n'ont souvent comme critère que le prix.

Vous êtes à l'initiative du RIF. Par rapport aux ambitions que vous aviez à l'origine, trouvez-vous que l'objectif a été atteint ?

En effet, j'étais à l'époque président d'*Armateurs de France* et cela a été une rude bataille, que je suis fier d'avoir gagnée. J'avais travaillé avec le soutien du ministre de l'époque, Dominique Bussereau. Heureusement d'ailleurs, car certains armateurs français, notamment ceux opérant les *ferries*, exprimaient leur opposition à un tel registre de façon parfois virulente ! Disons que par rapport aux ambitions initiales qui étaient de développer la flotte française, c'est une déception. L'outil me semble bon, le corpus global fonctionne très bien, mais il a manqué sans doute l'accompagnement culturel, réglementaire, politique voire même « psychologique » pour en faire une totale réussite. Si, à l'inverse, on regarde le verre à moitié plein, on peut se satisfaire du fait que la flotte, grâce au RIF, ait pu se maintenir au rang qui est le sien, ce qui n'est pas neutre pour le maintien des savoir-faire et des compétences. Reste ensuite à soutenir les filières stratégiques, ce qui n'a pas été le cas pour *CGG*...

5. Créé en 2005, le RIF (registre international français) est un registre d'immatriculation maritime français réservé et adapté aux navires de commerce armés au long cours ou au cabotage international.

Les chances de voir subsister une flotte sismique marine nationale vous paraissent réduites ?

Inexistantes ! La flotte de *CGG* était pour moitié étrangère, louée, et pour moitié française, en propriété, opérée par *Louis-Dreyfus Armateurs (LDA)*. Face aux difficultés du groupe *CGG*, l'arrêt de la flotte en propriété, donc française, était la solution la moins coûteuse, financièrement du moins, en termes de compensations. Mais ses conséquences ont été mal mesurées. Il faut savoir en effet que pour toutes les activités *oil and gas*, comme d'autres activités industrielles en mer, vous ne pouvez candidater à un appel d'offres que si votre équipage peut justifier d'un certain nombre d'heures travaillées au poste occupé. Comme dans l'aviation. Ce ne sont pas des obligations internationales, mais ce sont des obligations imposées par les clients. En mettant à quai tous ses navires avec équipage français pour une longue durée, les Français ont perdu *de facto* leurs certifications. À l'époque, nous avons tenté de défendre auprès de différents cabinets ministériels l'idée de conserver une sorte d'embryon d'équipage français de façon à préserver notre expertise sismique, mais en pure perte. Cela signifie qu'aujourd'hui, si on voulait redémarrer la sismique française, il faudrait prendre un navire et mettre à bord un double équipage afin que nos nationaux réacquièrent les certifications perdues. Inutile de dire qu'avec le coût d'un double équipage, l'opération ne serait pas rentable et que *CGG* ne pourrait pas la vendre. Cette compétence historique de notre pays est donc définitivement perdue. C'est triste.

On vous sent peu optimiste sur la perspective d'une solution nationale pour la reprise d'*Alcatel Câbles*, mise en vente par *Nokia* ?

Nous verrons, mais il est vrai que nous craignons que cette activité soit vendue à l'étranger. La France, à travers *Alda* (notre co-entreprise avec *Nokia ASN*), avait plus de 50 % du marché mondial de la pose et de la maintenance du câble, activité que nous, *LDA*, avons imaginée, créée, réalisée de A à Z pour *Alcatel*. Des parts de marché ont été perdues depuis et le risque est d'en perdre encore... alors même qu'il est évident pour tout le monde aujourd'hui que le contrôle des points d'arrivée des câbles est stratégique. Cela permet d'avoir le contrôle du tuyau et donc la capacité de le réparer si nécessaire. La proximité est aussi un gage de vitesse de transmission, et par conséquent, elle offre un avantage concurrentiel non négligeable pour l'attractivité d'un pays, de plus en plus d'activités humaines dépendant de la vitesse de transmission de l'information. Ajoutons qu'aujourd'hui la France est essentielle comme porte d'entrée des câbles : la Bretagne accueille

l'atterrage de câbles vers l'Amérique du Nord et l'Afrique de l'Ouest, et on trouve à Marseille des câbles qui vont jusqu'en Asie. Or, malgré ces avantages, ces atouts, nous avons récemment vu arriver une redevance archéologique sous-marine qui rend la pose des câbles dans les eaux françaises beaucoup moins compétitive que partout ailleurs en Europe. Au passage, c'est l'ensemble des activités maritimes qui est concerné par cette redevance : dans le domaine des énergies marines renouvelables (EMR) par exemple, si les Britanniques décidaient d'installer des hydroliennes dans leurs eaux du Raz Blanchard, elles seraient, de ce fait, plus compétitives que leurs homologues françaises situées à quelques kilomètres à peine.

Les EMR sont un autre secteur dans lequel vous vous êtes développés avec vos navires de services...

En effet, avec un modèle un peu hors norme de conquête de ces marchés. Habituellement, dans un secteur émergent comme celui des EMR, vous développez votre savoir-faire sur le marché national puis, fort de votre acquis, vous candidatez à des appels d'offres étrangers. *LDA* a réussi l'inverse : nous sommes parvenus à convaincre un énergéticien danois – *Ørsted* – travaillant sur un champ allemand de prendre un bateau français, avec un équipage français, d'une société française qui n'avait aucun passé en ce domaine. Depuis, nous avons reçu commande d'*Ørsted* pour un deuxième navire de maintenance destiné à opérer sur des champs britanniques. Forts de ces succès à l'étranger, nous espérons être choisis par un grand groupe européen pour des opérations identiques. Nous sommes entrés en négociations exclusives avec *EDF Énergies Nouvelles* pour le câblage de son futur champ au large de Saint-Nazaire, ce qui participe d'un même savoir-faire maritime haut de gamme !

Vous êtes désormais confiant pour le développement des EMR sur nos côtes ?

Les annonces du Premier ministre au CIMER⁶ vont plutôt dans le bon sens, mais en même temps, nous avons eu des signaux contradictoires avec une tentative de revenir sur le prix de rachat garanti aux électriciens à 240 euros le MWh. Ce prix peut paraître élevé quand on sait que les derniers champs ont été conclus autour de 80 euros le MWh dans le nord de l'Europe, mais il faut bien comprendre qu'il a été fixé il y a dix ans pour faire émerger une filière française. Car ce qui

6. Comité interministériel de la mer.

compte dans ces secteurs émergents, c'est d'être le premier, ce qui vous donne un avantage concurrentiel considérable. Si vous prenez un acteur allemand qui a implanté des champs d'éoliennes il y a sept ou huit ans, il a déjà commencé à amortir ses actifs. Lorsqu'il y a des appels d'offres pour des champs dans notre pays, il peut proposer de ce fait des compétences déjà existantes et des actifs à des prix bien moindres que nos acteurs nationaux. Et pour revenir sur ce prix de 240 euros du MWh budgété il y a dix ans, on peut considérer d'une certaine manière qu'il permet aussi de couvrir les dix ans d'attente de permis. Car si dix ans après les premiers appels d'offres il n'y a toujours aucune éolienne sur nos côtes, ce n'est pas dû aux industriels, mais à la saga administrative française. Le vrai problème est là : puisque l'État définit l'implantation des champs éoliens, il ne devrait procéder aux appels d'offres qu'une fois les recours expurgés. Les industriels n'auraient ainsi pas à supporter le coût de recours qui sont bien plus liés au choix des sites qu'aux technologies employées. Là encore, en ce domaine comme dans tant d'autres, nous avons besoin de stabilité normative et sans doute d'un peu plus de culture maritime.

C'est un vrai frein, cette absence de culture maritime de vos interlocuteurs ?

Vous savez, la mer passionne les Français, mais ils en ont une image erronée qui ne prend pas en compte les activités maritimes actuelles, les emplois engendrés, et ce malgré tous les efforts du *Cluster maritime*, d'*Armateurs de France* et autres, dont la tout nouvellement créée *Task Force Économie Maritime* que je préside et qui réunit *Medef International*, le *Cluster maritime français* et les CCE. Nous butons sans cesse sur cette incompréhension. Dans nos discussions, nous avons face à nous des gens très intelligents mais qui, faute de clés de compréhension du maritime, n'en perçoivent pas les enjeux. Et puis paradoxalement, en France, nous sommes les bons élèves du libéralisme et du laissez-faire, du laissez-passer. Or la liberté comporte aussi des excès : il faut savoir laisser passer certaines choses, mais pas tout. Il y a une impérieuse nécessité, par exemple, de soutenir certaines filières stratégiques françaises pour l'avenir, pour l'emploi et pour l'indépendance de notre pays. Avec la disparition de la sismique marine, nous n'aurons plus de renifleurs, de *streamers*... Ne refaisons pas les mêmes erreurs pour les câbles. Que l'on soit bien clairs : je ne suis pas protectionniste – d'ailleurs si notre groupe l'avait été, il aurait disparu, comme presque tous les autres groupes maritimes français qui existaient il y a 50 ans –, mais il y a des moments où il faut que l'État soutienne des filières stratégiques ou d'avenir. On ne recherche pas de protection, mais seulement du soutien et un peu de solidarité des entreprises françaises.

Le fait d'être entrepreneur maritime vous donne-t-il une spécificité par rapport à vos collègues terriens ?

Je le crois : c'est un métier globalisé, mondialisé, avec des spécificités très particulières. C'est un service d'industrie lourde qui nécessite bien sûr beaucoup de réactivité, mais aussi une vision à long terme : quand on construit un bateau, on s'engage sur un cycle de trente ans sans pouvoir lui apporter de modifications fondamentales. Il existe également un vrai sentiment de solidarité culturelle, humaine et sociale dans le maritime, un climat de confiance, alors même qu'il y a beaucoup de concurrence et de rivalité entre les armateurs, entre les patrons et les salariés... Voilà, à mon sens, le triptyque du patron maritime : long terme, ouverture internationale et solidarité. Et bien entendu, une dose de bon sens, savoir sentir le vent tourner. Nous avons connu d'importantes crises dans notre secteur et, avec un peu de bon sens, chez *LDA*, nous avons su éviter un certain nombre de difficultés. Sur les très gros navires de vrac, fin 2007, on avait par exemple, en termes de capacités, le même nombre de navires en construction dans les chantiers qu'en activité ! Cela signifiait que l'on misait sur un doublement de la consommation de charbon et de minerais dans les années qui allaient suivre ! Avec deux sous de jaugeote, cela paraissait évidemment impossible et c'est la raison pour laquelle nous avons anticipé en nous séparant d'une partie de nos navires. En même temps, compte tenu de nos activités dans le vrac, nous avions des indicateurs : les vracs secs – minerais, charbon, céréales... – constituant les premiers produits de base, le ralentissement de ces trafics implique toujours le ralentissement de l'économie mondiale. Il faut un peu de temps pour qu'une baisse significative du marché du vrac sec impacte le marché du conteneur. *Les Échos* proposent d'ailleurs désormais des graphiques sur l'évolution des frets de vrac sec pour anticiper les crises, peut-être le signe que la maritimisation du monde s'ancre dans les esprits... Je suis de toute façon convaincu que cette capacité qu'a l'Homme de se projeter en mer plus facilement et régulièrement va nécessairement créer quelque chose de positif dans notre pays, c'est inéluctable sur le long terme.

Propos recueillis par l'EV2 Camille Morel, l'ASP Alexia Pognonec
et Cyrille P. Coutansais

L'océan : d'objet à sujet ?

Anaïs JOSEPH

Journaliste indépendante

Le 2 juillet 1992, plus de 30 000 Canadiens viennent de perdre leur emploi. Des pêcheurs essentiellement, mais également des ouvriers, des marins et des cadres de la chaîne d'exploitation de la morue. Le moratoire interdisant la pêche de ce poisson dans le nord-ouest de l'Atlantique n'est pas une mince affaire pour John Crosbie, le ministre fédéral des Pêches et des Océans. Peu de temps avant la signature, des hommes tentent, en vain, de s'introduire de force dans la salle où il présente son plan. La fermeté du ministre tient à l'ampleur du désastre qui se profile : les stocks de morue du Nord se sont effondrés, les poissons sont décimés, l'avenir même de l'espèce est en jeu.

Pratique devenue consubstantielle de l'identité des provinces maritimes comme Terre-Neuve et Labrador, la pêche à la morue fait vivre ces territoires depuis 500 ans. Jules Michelet rappelait dans *La Mer* que « *la morue, à elle seule, a créé des colonies, fondé des comptoirs et des villes* ». Au confluent du Saint-Laurent, des courants du Labrador et du *Gulf Stream*, les morues avaient trouvé un biotope idéal. Elles étaient si nombreuses qu'il était possible de les pêcher avec des paniers et, dès le XVI^e siècle, les Européens traversaient l'océan pour profiter des ces bancs frétilant le long des côtes canadiennes. Aux petites embarcations se limitant à une pêche proche des rives s'ajouta, au XIX^e, une flotte de goélettes pourvues de barques à fond plat appelées doris. Une fois en mer, les doris étaient déployés autour du navire pour encercler les poissons avec leurs filets d'hameçons. La pêche gagna en efficacité. Les décennies passant, les techniques continuèrent de s'améliorer et les prises ne cessèrent d'augmenter. Mais le glissement vers une véritable pêche industrielle s'opéra au milieu du XX^e siècle avec les procédés de filetage et de congélation rapide à bord du navire.

D'après le reporter et écrivain Michael Harris, c'est la mise à l'eau en 1954 du *Fairtry* qui sonna la fin de la morue du Nord. « *Ce bateau britannique valant 3 millions de dollars est le premier chalutier-usine de congélation. C'est une mine d'or qui permet de tripler les prises et de dépasser les 600 tonnes de poissons pêchées par jour* », écrit-il dans son ouvrage *Lament for an Ocean*. Où que soit l'aiguille du cadran de l'horloge, le *Fairtry* est en mer, quels que soient le jour de l'année, les vents ou la météo, il déroule des filets qui pourraient englober la Statue de la Liberté. Vingt ans plus tard, la haute mer comptait 900 navires-usines de ce type...

Ayant troqué leur ciré contre un bleu de travail, les pêcheurs poussaient le curseur des records de prises au-delà des limites possibles pour la conservation de l'espèce et le maintien de l'activité. En quinze ans (de 1960 à 1975), 8 millions de tonnes de morue du Nord sont pêchées, soit l'équivalent de deux siècles et demi de

pêche – entre 1500 et 1750. La morue n'avait aucun moyen de s'adapter à un effondrement aussi massif et brutal de sa population. Les engins de pêche, fouinant plus profondément tout en ratissant plus large, revenaient à terre les cales pleines alors que les stocks diminuaient. Le *summmum* fut atteint en 1968 avec 810 000 tonnes de morue pêchées dans l'année contre 300 000 tonnes à peine pour le siècle précédent. Ces résultats confortaient les pêcheurs dans l'illusion que la mer cachait au creux des vagues une corne d'abondance.



Terra-Neuva.
© Courtesy of the
Maritime Museum
of the Atlantic,
Halifax,
Nova Scotia,
a part of the Nova
Scotia Museum,
MP10.55.42.

Mais l'armada des pêcheurs n'est pas seule en cause dans cette affaire. La mauvaise gestion politique de la situation, la surévaluation des stocks par l'agence canadienne chargée de donner des avis scientifiques aux décideurs (*Canadian Atlantic Fisheries Scientific Advisory Committee*) n'ont fait qu'empirer la surexploitation. Il ne manquait plus qu'un coup de pouce de l'aléa climatique. Celui-ci survint en 1990 sous la forme d'un refroidissement des eaux dans le nord-ouest de l'Atlantique qui fit basculer *Gadus morhua* d'un état critique à une espèce considérée en voie d'extinction. Dans certains secteurs, plus de 99 % de la population avaient disparu en moins de 30 ans. Pourtant, dès les années 1980, des signes avant-coureurs

auraient pu prévenir cette situation : tout d'abord, les petits pêcheurs côtiers se sont plaints d'avoir de moins en moins de captures et de voir les poissons réduire en taille. Puis des scientifiques indépendants de l'Université Memorial de Terre-Neuve ont mis en garde les experts du Gouvernement. Ne tenant pas compte de leurs recherches, les experts mandatés par l'État ont continué à surévaluer le stock. Résultat, il n'y avait plus d'autre choix, en 1992, que d'interdire la pêche. En imposant le moratoire, John Crosbie pensait le lever deux ans plus tard.

Vingt-six ans plus tard, le stock de morue n'étant toujours pas parvenu à remonter la pente, le moratoire sur la pêche hauturière est toujours en place. Seulement un tiers du stock de morue s'est reconstitué par rapport à l'année de référence (1980). Pas de quoi ré-ouvrir la pêche sans risquer de répéter le scénario le plus emblématique d'une catastrophe à la fois économique et écologique due à une surexploitation des poissons.

Succès local, échec global

Ce que l'Histoire retient de la morue canadienne, c'est un fiasco en termes de gestion aboutissant à une surexploitation désastreuse ayant pour corollaires la hausse du chômage, des territoires sinistrés et un élément-clé de l'identité canadienne amputé. Avec le moratoire, une prise de conscience se fait jour : sur une planète où les ressources halieutiques, énergétiques, biologiques et génétiques sont épuisables, le temps est venu d'instaurer un usage pérenne de celles-ci. Il y a 40 ans, ces visions émergeaient tout juste à travers la voix de René Dumont, premier écologiste à se présenter aux présidentielles françaises en 1974, ou encore René Dubos, à l'origine du Sommet de la Terre de 1972. Aujourd'hui, leurs concepts ont fait assez de chemin pour que le développement durable soit intégré dans plusieurs réglementations nationales ou régionales.

Ainsi, dans la plupart des pays occidentaux, la pêche commerciale est désormais encadrée de manière à redresser l'état des réserves de poisson. En Europe par exemple, bien que le processus de reconstitution des stocks soit encore loin d'être achevé, le pourcentage de ceux qui sont surexploités a baissé de 40 % entre 1999 et 2011 et la biomasse moyenne a augmenté d'un tiers. La courbe semble s'être redressée avec le durcissement, dans les années 2000, du Taux admissible de capture (TAC) et les quotas de pêche. À l'inverse, la Méditerranée, où la coopération entre les pays riverains reste à construire, affiche une surexploitation de 90 % des stocks. La morale de cette comparaison ? Une réglementation fondée sur des

données scientifiques fiables soutenue par une coordination inter-États peut jouer favorablement dans l'équilibre entre exploitation et conservation. Reste que cet équilibre ne doit pas être simplement local mais global, car si les captures ont diminué drastiquement depuis deux décennies dans les eaux communautaires, la consommation européenne, elle, continue d'augmenter. En réalité, la pression sur le milieu marin s'est déportée en Asie, en Afrique et en Amérique latine, où les réglementations sont moins contraignantes. Aujourd'hui, 40 % des poissons pêchés sont échangés au niveau mondial. L'Europe, les États-Unis et le Japon consomment à eux seuls un tiers des 85 millions de tonnes de poissons capturées tous les ans. La morale consiste-elle à préserver nos mers et détruire celles des autres ? Outre le manque d'éthique, c'est un non-sens écologique car la biodiversité marine tout comme la pollution n'a pas de frontières. *« Une exploitation durable implique que l'on revoie les circuits commerciaux, que l'on renégocie les accords de pêche et que l'on promeuve une meilleure répartition des captures au profit des pays les plus pauvres. C'est une question de justice environnementale »* affirme Philippe Cury, directeur de recherche à l'Institut de recherche pour le développement (IRD).

Rebattre les cartes de la gouvernance mondiale de l'océan, tel est l'enjeu de la décennie à venir. Depuis vingt ans, la juxtaposition et l'accumulation de lois, de conventions, accords et organismes concernant la gestion des océans et leur exploitation manque de cohérence. On y trouve pêle-mêle une Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM), inconsistante du point de vue de la conservation, l'Autorité internationale des fonds marins (ISA) qui délivre les droits d'exploration et d'exploitation des ressources minérales de façon indépendante, une multitude d'organisations régionales de gestion de la pêche (ORGP) comme la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA), celle des thons de l'océan Indien (CTOI), la Commission baleinière internationale, etc. qui contribuent à diluer la singularité de l'océan. Cette approche sectorielle semble inefficace au vu de ses faibles retombées à l'échelle globale. À cette vision fragmentée de l'océan, à la fois du point de vue des domaines d'activité, des espèces et des espaces considérés, s'ajoute un cadre juridique de l'environnement marin parcellaire. Tout est donc à refaire, ou plutôt, à construire...

Changer de paradigme

Depuis plusieurs années, scientifiques, diplomates et juristes se réunissent régulièrement afin de définir les moyens d'action pour améliorer la santé de la mer. Il y a tout d'abord l'approfondissement de la Convention des Nations

unies sur le droit de la mer dont le texte, bien qu'il soit entré en vigueur en 1994, date en réalité des années 1970. Côté politique, le « la » a été donné en 2015 avec l'adoption de 17 objectifs de développement durable par les Nations unies. Le quatorzième objectif vise à « conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines ». Ce faisant, les Nations unies ont élevé au même rang la santé de la mer et celle des humains (objectif 2) ou l'éradication de la pauvreté (objectif 1). D'après l'Institut d'études avancées en développement durable (IASS) de Potsdam (Allemagne), ces 17 objectifs réunis sous la forme d'un Agenda 2030 sont le premier accord mondial dans lequel apparaissent des actions concrètes pour préserver à la fois la Terre et les activités humaines. Côté scientifique, depuis l'intégration de l'océan dans les accords de Paris (COP 21 de 2015), la communauté internationale s'est fortement impliquée pour une meilleure connaissance des liens entre océan et climat. Créée en 2016, l'Alliance internationale des initiatives Océan & Climat a présenté 19 solutions concrètes pour renforcer le rôle des océans dans l'atténuation et l'adaptation au changement climatique. La création d'un réseau d'aires marines protégées distribué de manière cohérente ou la restauration des zones d'herbiers, des mangroves et des marais littoraux font partie des actions visant à capter le carbone atmosphérique. Le développement des énergies marines renouvelables (tirées du vent par les éoliennes en mer, des vagues par les systèmes houlomoteurs, des courants par les hydroliennes...) vise quant à lui à diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

L'importance accordée à la lutte contre le changement climatique a permis d'éclairer la société sur le rôle essentiel de l'océan dans l'équilibre global de la planète. Il serait toutefois dommage que la réflexion protection/exploitation de la mer se reflète uniquement à travers le prisme du changement climatique. Il y a quelque chose de plus vaste dans notre lien à la mer. Son horizon sans frontières nous rappelle notre condition d'être vivant parmi d'autres sur une Terre unique. Qui n'a pas ressenti face à ces puissantes étendues liquides ce que Romain Rolland décrivait comme un « sentiment océanique » ? Cette vision peut paraître naïve et pourtant elle se manifeste en droit international à travers le statut de patrimoine commun de l'humanité. La haute mer (la Zone), tout comme l'Antarctique ou encore l'espace extra-atmosphérique sont considérés comme tel. *«Aucun État ne peut revendiquer ou exercer de souveraineté ou de droits souverains sur une partie quelconque de la Zone ou de ses ressources ; aucun État ni aucune personne physique ou morale ne peut s'approprier une partie quelconque de la Zone ou de ses ressources. Aucune revendication, aucun exercice de souveraineté ou de droits souverains ni aucun acte d'appropriation n'est reconnu»* exprime l'article 137, § 1 de la CNUDM. Aujourd'hui, certains acteurs de l'environnement marin en appellent à l'extension de ce statut à l'ensemble de l'océan.

Un courant encore plus utopiste considère l'océan comme un sujet de droit, au même titre que l'Homme. De part et d'autre du globe, plus de 80 organisations se sont associées dans le but de défendre les droits de la communauté de la Terre. Or, deux tiers de notre planète sont occupés par la mer. Parler de la Terre, c'est parler à 70 % de la mer. Une jurisprudence de la Terre se développe : aux États-Unis, la ville de Pittsburgh reconnaît ainsi des droits à la nature, en Équateur, des lois centrées sur la Terre ont été introduites dans la constitution en 2008, en Bolivie, la loi de la Terre Mère a été établie en 2010. Depuis l'ère industrielle, l'homme a exploité sans mesure la nature et les écosystèmes dont les ressources sont vendues et consommées en vertu des lois du commerce. Lui reconnaître des droits paraît aujourd'hui impensable comme, « *à une certaine époque, il était impensable d'accorder des droits aux enfants, aux noirs, aux femmes ou aux prisonniers* » affirmait Christopher Stone dans un essai précurseur et provocateur sur le droit des arbres¹. Doter la nature de droits nous obligerait à changer radicalement notre façon de consommer, de nous déplacer, de vivre. Il nous faudrait alors quitter nos postures schizophréniques : celle du Français fustigeant les pêcheurs tout en mangeant annuellement 34 kg de poisson, le record de consommation chez les Européens ; celle des Occidentaux blâmant les industriels en recherche de minerais tout en changeant de *smartphone* tous les deux ans...

Notre lien à l'environnement est indéfectible et engage notre responsabilité face aux générations futures. Plutôt que de pousser l'exploitation jusqu'à devoir l'interdire, comme ce fut le cas en 1992 pour la morue du Nord, nous devons sans doute penser aux limites. Alors, les questions surgissent. Les Canadiens se nourrissent de morue depuis des siècles, qu'ils continuent... Mais ont-ils besoin d'exporter jusqu'en Europe pour vivre ? Les Bretons aiment le poisson, mais ne devrait-il pas s'agir, pour les Savoyards, d'un mets d'exception ?

L'urgence océanique

Ces questions gagnent en acuité au moment où l'humanité se prépare à exploiter de nouvelles ressources tirées de la mer. Déjà, au moins 5 % de nos énergies fossiles sont extraits du sous-sol marin, 18 000 produits de consommation sont réalisés à partir d'organismes marins et deux tiers des produits marins consommés en Europe proviennent des pays du Sud. Demain, les biotechnologies permettront d'exploiter davantage d'organismes marins dont les molécules miracles soignent les

1. *Should Trees Have Standing? - Toward Legal Rights For Natural Objects*, 1972.

humains... Mais pour quel impact sur la biodiversité? Les sociétés de cosmétique glaneront davantage d'algues pour les transformer en onguents, tandis que les entreprises agricoles s'en serviront pour nourrir le bétail et les industriels pour en faire du plastique biodégradable... Mais pour quel bilan énergétique? En 2019, le projet d'exploitation sous-marine de manganèse et fer au large de la Papouasie-Nouvelle-Guinée aura peut-être lancé des foreuses submersibles, par ailleurs fortement susceptibles d'étouffer les écosystèmes locaux... Est-ce bien raisonnable? Avec des usages et des usagers toujours plus nombreux, le territoire marin est sous pression. En Europe, plus de 3 500 éoliennes sont déjà ancrées sur les fonds océaniques à moins de 50 km des côtes. Présentées comme une solution au changement climatique, ces géantes inhibent toute interrogation sur l'impact des kilomètres de câbles tirés au fond de l'eau pour ramener à terre la précieuse énergie. Elles gênent les riverains qui refusent de les avoir pour horizon, mais que diront-ils lorsque ces monstres reviendront à terre en fin de vie, dans 25 ans, et que chacun nécessitera l'évacuation et l'élimination de 5 000 tonnes de béton, d'acier et de terres rares?

Il n'y a pas de solution idéale, mais il y a des questions incontournables. Prenons l'exemple de la transition énergétique : la diversification des sources d'énergie semble nécessaire et les éoliennes marines y auront certainement leur place. Mais pourquoi se lancer dans la course quand le minerai nécessaire pour construire les aimants permanents, le néodyme, se fait rare à terre? Ne faudrait-il pas d'abord trouver des alternatives? Et pourquoi ne pas insister davantage sur les économies d'énergie? Cela réclame certainement une mutation beaucoup plus profonde qu'un simple changement de technologie. Il s'agit de quitter la vision anthropocentriste où l'Homme est devenu maître et possesseur de la nature. Dès le siècle dernier, Sigmund Freud évoquait trois blessures narcissiques imposant à l'humanité modestie et recueillement. Tout d'abord la révolution copernicienne plaçant le Soleil au centre des mouvements planétaires, et non l'Homme. La seconde blessure fut infligée par la théorie darwinienne qui place l'*Homo Sapiens* dans le royaume des animaux. La troisième est bien sûr celle de Freud montrant au moi qu'il n'est pas maître dans sa propre maison. Doter la nature de droits pourrait ouvrir une quatrième blessure, car cela revient à démentir, de nouveau, la vision anthropocentrique portée par l'humanité.

L'exploitation de l'océan est une formidable occasion de reconstruire le rapport que l'Homme a établi avec son environnement depuis des siècles. Reste à savoir si l'humanité et ses responsables politiques sauront relever le défi et oseront écrire un nouveau chapitre de l'Histoire.

The Seasteading Institute: l'utopie libertarienne

Paul-Louis MORACCHINI
Chargé d'études

« *P*ourquoi vouloir coloniser Mars et pas la mer? La moitié de la surface du globe n'appartient à aucun État. » Ces mots de Joe Quirk, porte-parole du *Seasteading Institute*, résument l'esprit de conquête des entrepreneurs de la *Silicon Valley* à l'origine du projet de *seasteading*. Alors qu'en février 2018 Elon Musk réussissait le lancement de la fusée *Falcon Heavy*, d'autres hommes d'affaires américains poursuivaient de leur côté un objectif de conquête des océans et d'instauration d'un territoire libertarien à base d'îles artificielles composées de plates-formes modulaires truffées de technologies sur lesquelles pourraient s'installer habitants, entreprises et centres de recherche. *The Seasteading Institute (TSI)* a été fondé en 2008 par Patri Friedman, petit-fils de l'économiste libéral et « prix Nobel » Milton Friedman. Passionné de philosophie politique, informaticien de formation et ancien employé de *Google*, celui-ci cherche alors à recueillir des dons afin de soutenir financièrement des projets de *seasteading*. Peter Thiel, cofondateur de *Paypal* et actionnaire de *Facebook*, se rapproche de Friedman en investissant près de 1,7 million de dollars dans *TSI*. L'idée du *seastead* est de lancer sur l'océan des plates-formes portant des cités indépendantes qui disposeront de leur propre mode de gouvernance. Les initiateurs du projet, se définissant comme « libertariens », souhaitent ainsi expérimenter différents types d'organisations politiques et se soustraire à la domination des États dits traditionnels. La réalisation de telles constructions, prévue pour 2020, a rapidement soulevé des questionnements d'ordres technique, financier comme politique ou juridique, autant d'éléments qui expliquent en bonne partie la volonté de la fondation de se replier dans les eaux polynésiennes.

Une utopie flottante sur les océans

La volonté de se soustraire à l'autorité politique grâce à la mer est bien plus ancienne que le projet de *TSI*. Martin Motte, professeur à l'École de guerre, indique que ce fut notamment le cas de pirates entre le XVI^e et le XVII^e siècle, chez qui l'on trouve cette même volonté de disposer d'un espace maritime libéré de toute souveraineté. L'exemple le plus célèbre est sans doute la mythique *Libertalia* sur l'île de Madagascar, dont la devise aurait été « Pour Dieu et la liberté ». Mais loin de se limiter aux temps anciens des frères de la côte, le XX^e siècle recèle aussi sa part d'utopies. Ainsi, en 1971, le millionnaire américain Michael Oliver crée la *Ocean Life Research Foundation* avec pour finalité la création d'une micronation sur une île artificielle à proximité des récifs de Minerva. L'objectif était alors essentiellement politique et fiscal, puisque Michael Oliver souhaitait notamment soustraire ce territoire à l'impôt. Il est toutefois mis un terme à cette entreprise

l'année même de sa réalisation, le royaume des Tonga revendiquant la zone. La principauté de Sealand représente quant à elle un projet plus durable, avec un prince régnant depuis 1967 sur une ancienne plate-forme militaire britannique en mer du Nord. Cette « micronation » se trouve dans les eaux territoriales du Royaume-Uni depuis l'entrée en vigueur de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, mais est tolérée par Londres qui ne souhaite pas intervenir pour éviter un usage inutile de la force.

C'est dans cette lignée que s'inscrit originellement *TSI*, dont les fondateurs veulent créer purement et simplement de nouveaux pays qui entreraient en compétition avec les nations existantes. « *Dans la Silicon Valley, quand quelque chose ne fonctionne pas, on le change, on le disrupte* » énonce ainsi Patri Friedman qui précise que, selon lui : « *La gouvernance est une industrie comme une autre, et une industrie défailante. Les consommateurs sont mécontents, le système fonctionne mal. Il faut donc innover. L'idée est d'expérimenter d'autres formes de gouvernement sur nos plates-formes, puis de permettre à chacun de choisir celle qui lui convient le mieux.* » « *Plus nous aurons d'autonomie, mieux ce sera* » poursuit Patri Friedman : « *Nous ne sommes encore qu'au début de l'histoire, mais à terme, nous souhaitons décider de nos politiques migratoires, de notre système de visas, des lois concernant la technologie et l'expérimentation, ou bien encore de la monnaie.* » « *Il n'y a pas deux solutions à un problème, il y en a des milliards* », ajoute Joe Quirk, autre cofondateur de *TSI*, « *et il n'y a pas d'endroit où elles puissent être expérimentées. Notre but est de créer la technologie pour que les gens puissent édicter leurs propres règles de gouvernement* ».

On retrouve ici un des arguments maintes fois entendus dans la *Silicon Valley* : les gouvernements et leurs lois freinent l'innovation, le progrès. Au lieu de tenter une rénovation du système existant, Patri Friedman conçoit le *seasteading* comme le moyen de se soustraire à la politique d'un État ayant « perdu sa route ». *TSI* souhaite donc permettre aux citoyens de quitter le territoire étatique « oppressant » afin d'expérimenter et choisir de nouvelles formes de gouvernement. Patri Friedman résume cela en imaginant « *un espace flottant où Israël pourrait quitter la Palestine et Hong-Kong abandonner la Chine...* » Cela implique de parvenir à un niveau d'auto-suffisance tel que les *seasteads* pourraient être reconnus par la communauté internationale à travers un processus graduel, moyen de rendre réelle une utopie récurrente à travers l'Histoire. Sauf que du rêve à la réalité, le cheminement a été plus complexe qu'imaginé.

Une navigation complexe

Originellement, les juristes de *TSI* ont identifié la haute mer comme l'espace le plus adéquat pour leur projet. Le texte de la convention de Genève sur la haute mer de 1958 et celui de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982 s'intéressant en effet aux obligations des États et *TSI* se définissant comme un acteur non étatique, ses promoteurs se sont estimés libres d'installer des *seasteadings* dans les eaux internationales. Notons cependant que ce prisme est contradictoire avec la volonté d'être reconnu par la communauté internationale.

Ajoutons aussi que les îles artificielles en haute mer doivent avoir un caractère non permanent selon les articles 11 et 147 de la CNUDM : elles doivent être « *montées, mises en place et enlevées* », une installation permanente revenant à une occupation et une prise de possession des eaux internationales. Si l'on se fie à l'esprit de la Convention, on peut donc considérer que l'implantation permanente d'une île artificielle en haute mer poursuivant d'autres buts que la simple exploitation des ressources des fonds marins serait considérée comme illégale et ce, quelle que soit la nature de l'acteur à l'origine des constructions.

Reste que ces questionnements juridiques vont rapidement devenir très théoriques devant les difficultés pratiques d'une telle réalisation. Lors de la conférence de lancement en Californie, en 2008, le projet a pourtant fière allure. Certes, plutôt que des îles, les premiers supports seraient des bateaux, manière de faire référence au *Mayflower* qui convoya jadis les premiers pionniers puritains sur les côtes américaines, mais cela cadre avec la volonté de disposer à terme d'îles mobiles, éventuellement additionnables, de manière à permettre aux différentes communautés navigantes de se regrouper comme de se séparer. Dès octobre 2012 cependant, lors d'une conférence à San Francisco, les membres de l'institut avouent avoir été optimistes sur l'échéancier de mise à flot des *seasteads* et se replient sur des paquebots aménagés, bien loin des ambitieux projets technologiques initiaux. Aujourd'hui enfin, loin de l'ambition libertarienne initiale, *TSI* surfe sur le dérèglement climatique et la montée des eaux en plaidant pour des nations flottantes, moyen d'héberger les réfugiés climatiques. C'est le sens donné à la société *Blue Frontiers*, fondée en 2017, dont l'objectif affiché est de promouvoir la résilience à l'élévation du niveau des mers, le développement durable et l'innovation. De façon plus pragmatique, les fondateurs ont pris la mesure du coût faramineux d'une implantation en haute mer – près de 100 millions de dollars... –, de sa complexité, sans compter les réticences des potentiels candidats

à l'embarquement. Plutôt que de renoncer, *TSI* revoit donc ses ambitions à la baisse : les plates-formes seront près des côtes, dans un environnement confortable. Restait à trouver le pays hôte.

L'espoir polynésien

Après avoir prospecté les Maldives, les îles Marshall ou le Honduras, *TSI* est approché par le gouvernement de Polynésie. À huit heures de vol de Los Angeles, Tahiti présente beaucoup d'avantages aux yeux de Joe Quirk : absence de cyclone, de tsunami, une « *grande stabilité institutionnelle* » et des connexions à haut débit, grâce au câble sous-marin qui la relie à Hawaï. Le gouvernement d'Edouard Fritch espère quant à lui profiter de retombées économiques, estimées à plus de 30 millions de dollars.

Aussi, le 13 janvier 2017, le ministre polynésien du Logement, de l'Urbanisme et du Numérique, Jean-Christophe Bouissou, signe-t-il avec Randy Hencken, directeur général de *TSI*, un *memorandum of understanding* par lequel les parties s'engagent à « *mettre en commun leurs efforts en vue de la réalisation d'un projet pilote d'îles flottantes en Polynésie française* ». La partie américaine prend à sa charge les études de faisabilité technique et juridique requises par le territoire français, s'engage à recourir aux énergies renouvelables, à respecter les normes environnementales et promet qu'elle « *ne s'intéressera à aucune ressource minière terrestre ou océanique* ».



Projet de Seasteading. © Jacob Hansen.

Pour le moment, il est surtout question de la création d'une zone économique spéciale (ZES), dont les avantages fiscaux permettraient d'attirer les *start-up* qui travailleront sur le recyclage des déchets, l'aquaculture ou le refroidissement de l'océan. Ces ZES ont notamment fait le succès de la Chine avec le cas emblématique de Shenzhen, village de pêcheurs devenu mégapole et *hub* commercial en à peine une trentaine d'années. D'autres pays ont testé la formule, avec plus ou moins de succès, dont l'Inde, l'Iran, la Jordanie, la Russie, l'Afrique du Sud, la Corée du Nord...

Le projet pilote porte sur trois plates-formes de 2 500 m² qui hébergeront quelque 200 habitants, des magasins et des bureaux à l'horizon 2020. Pour la forme que pourraient prendre les institutions politiques, compatibles avec le statut de la collectivité française, il faudra attendre les études de faisabilité. Car un tel projet suppose l'élaboration d'un nouveau cadre juridique afin de permettre la création des installations. Concernant la ZES, il ne devrait pas y avoir de difficulté, l'Assemblée de Polynésie française pouvant en effet créer des zones de développement économique prioritaires à l'image de la zone de *Mahana Beach*¹. L'État français conservant ses prérogatives dans les domaines régaliens (diplomatie, immigration, défense, sécurité, État-civil) à terre, en mer territoriale comme sur les plates-formes qui y flotteront, peu de chances en revanche que les libertariens poussent leur projet politique à son terme. Il n'en est pour l'heure pas question, les promoteurs du *Seasteading* cherchant à rassurer : loin des micro-États battant pavillon libertarien, le projet pilote tient plus de l'incubateur à *start-up* spécialisées dans les technologies marines. L'utopie s'est quelque peu assagie.

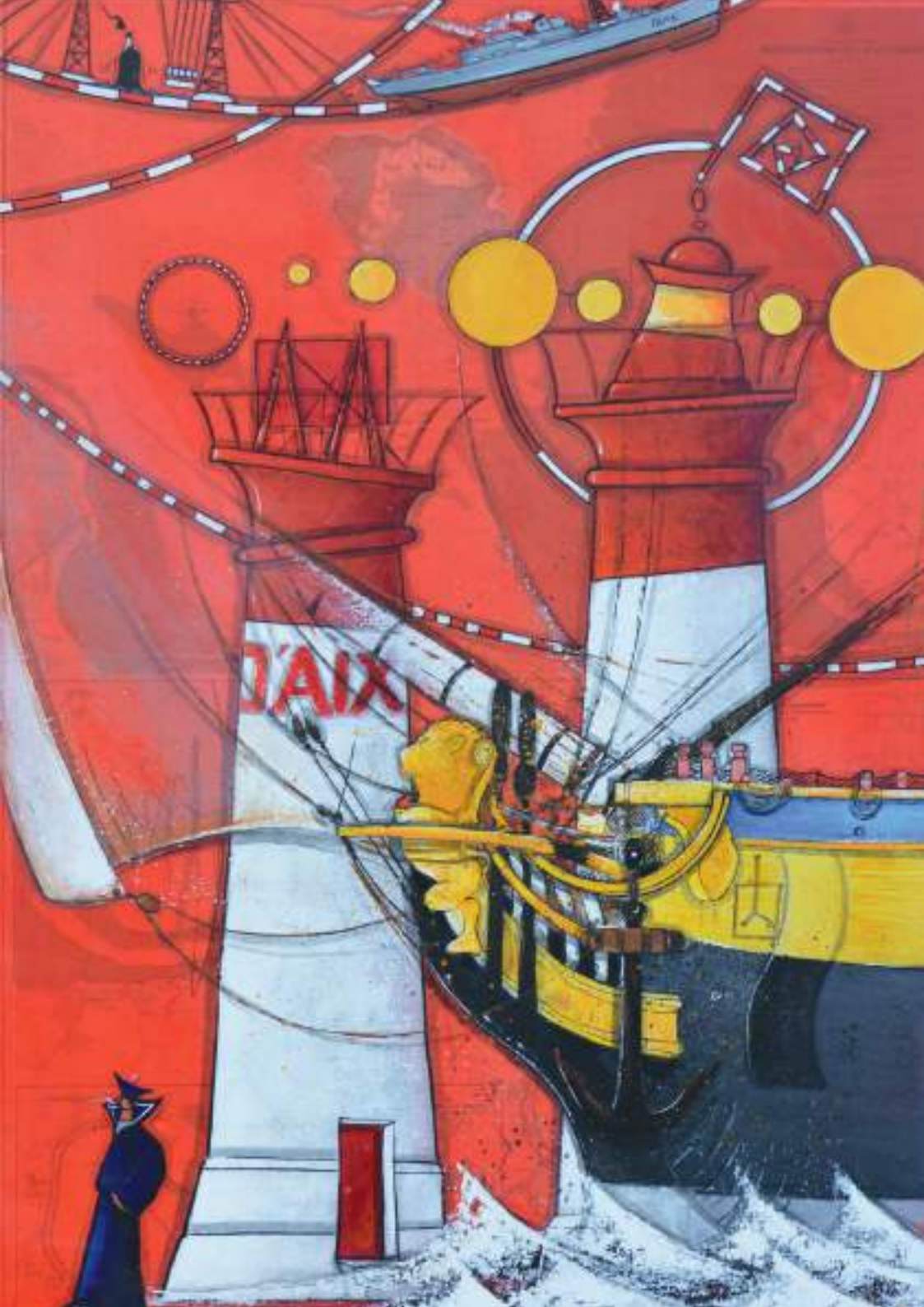
Initialement prévu pour 2010 puis repoussé à 2020, le projet de *seasteading* semble difficilement réalisable d'un point de vue légal et politique. Si *TSI* a pu voir dans la haute mer le lieu idéal pour son utopie libertarienne, les règles du droit international lui ont rapidement fermé cette possibilité. Les eaux côtières de la Polynésie offrent des avantages, mais supposent de vider le projet de son sens politique au profit d'une simple structure de développement économique attirant les investisseurs étrangers. À défaut de pouvoir créer une organisation politique selon leur goût, les initiateurs du projet devraient peut-être méditer cette phrase de Thomas More dans *Utopia* (1516) : « *Quand on ne peut pas atteindre la perfection, il faut au moins atténuer le mal...* »

1. Loi du pays numéro 2014-3 du 23 janvier 2014 portant création de la zone prioritaire d'aménagement et de développement touristique de *Mahana Beach*.

LIBERTÉ

DE CRÉER

*« Ce qui m'intéresse,
c'est l'Homme par rapport à la mer... » Râmine.
© Râmine.*



Le pirate libertaire, entre mythe et réalité

Dominique LE BRUN
Écrivain de Marine

Les pirates que nous allons évoquer ici appartiennent à deux époques. Les premiers, au tournant des XVII^e et XVIII^e siècles, ont écrit la légende du drapeau noir à tête de mort et tibias croisés en mer des Caraïbes. Les seconds ont sévi vers les années 2000 à la Corne de l'Afrique. Et pourtant, alors que tout les sépare, espace et temps, l'aura libertaire qui s'est construite autour de l'ancienne piraterie caraïbe et qui lui a donné une image durablement sympathique a avantageusement bénéficié aux pirates somaliens, allant jusqu'à faire oublier leurs victimes.

Le pirate symbole de liberté

À la grande époque de la piraterie, l'engagement sous le pavillon noir s'enracine dans la misère qui caractérise l'Angleterre du XVIII^e siècle : c'est une manière de prendre son destin en main au lieu de subir la pauvreté. En France, des protestants fuient les dragonnades dans un embarquement pirate et sauvegardent ainsi leur liberté religieuse.

La capture par des pirates reste le mode de recrutement le plus courant, le plus fréquent peut-être. En effet, quelle alternative pour le matelot d'un navire marchand arraisonné par des forbans dont l'équipage a besoin d'être complété ? Entre périr ou se joindre à ses agresseurs, le choix est vite fait. D'autant plus que sur la plupart des bâtiments de commerce, la vie de l'équipage n'est pas idyllique. Lorsqu'on dit des capitaines qu'ils sont « seuls maîtres à bord après Dieu », il faut bien comprendre qu'ils possèdent quasiment droit de vie et de mort sur les marins. Nombre d'entre eux usent et abusent de ce droit et c'est pourquoi la mutinerie et la désertion sont deux autres manières d'entrer en piraterie.

Le matelot embarqué sur un navire pirate découvre alors une nouvelle conception de la vie, avec la disparition de la discipline uniquement fondée sur le respect d'une hiérarchie parfois discutable au profit de règles librement adoptées. Exemple frappant : le capitaine pirate est habituellement élu par son équipage et peut aussi, à tout moment, se voir destitué.

Cette liberté possède cependant ses limites. Si l'égalitarisme sert de socle à la société pirate, il demeure encadré par des règles strictes sans lesquelles une telle association aboutirait vite au naufrage du navire, à sa capture ou à de sanglants conflits individuels au sein de l'équipage. Dans la charte attribuée à Bartholomew Roberts (1682-1722), la sécurité du bord se trouve ainsi garantie par l'article IV

« les lumières et les chandelles doivent être éteintes à huit heures du soir » et la discipline militaire par les articles V *« les hommes doivent conserver leur mousquet, leur sabre et leurs pistolets propres et prêts à l'usage »* et VII *« quiconque déserterait le navire ou abandonnerait son poste de combat au cours d'une bataille sera puni de mort ou abandonné sur une île déserte »*. Pour la bonne entente de tous, le règlement prévoit dans son article VI que *« la présence de jeunes garçons et de femmes est interdite. Celui que l'on trouvera en train de séduire une personne de l'autre sexe et de la faire naviguer déguisée sera puni de mort »*. Et surtout, les trop prévisibles querelles entre les marins trouvent leur solution dans l'article VIII : *« personne ne doit frapper quelqu'un d'autre à bord du navire ; les différends seront réglés à terre, à l'épée ou au pistolet »*.

Une autre limite à la liberté obtenue en devenant pirate est l'impossibilité de revenir à une vie normale. Pour un « gueux de la mer », comment débarquer dans un port avec au fond de son sac quelque richesse, sans être immédiatement soupçonné de l'avoir acquise à coups de sabre d'abordage ? Pour qui s'est embarqué sous le pavillon noir, l'issue la plus probable est désormais une mort violente, au combat ou la corde au cou.

Le pirate libertaire : histoire d'un mythe

Le mythe du pirate libertaire trouve son origine dans deux sources. La première est un ouvrage connu en France sous le titre *Aventuriers et boucaniers d'Amérique*, par Alexandre CExmelin, chirurgien de la flibuste de 1666 à 1672. Publié à Amsterdam en 1678, il connaît un grand succès au moment où la piraterie commence à prendre un essor inquiétant aux Antilles. Le phénomène va s'amplifier encore dans les premières années du XVIII^e siècle, le commerce des colonies anglaises aux Amériques en souffre et la *Royal Navy* lance un coup de filet gigantesque, ramenant à Londres de nombreux pirates pour y être jugés. Ces grands procès vont être l'occasion d'en savoir plus long sur ces fameux forbans.

En effet, afin de rassurer commerçants et financiers sur la sécurité du négoce, les audiences font l'objet d'une large publicité. Et cela n'échappe pas aux prévenus. Se sachant promis au gibet, les pirates se donnent en spectacle, n'évoquant leurs crimes que pour renchérir dans l'horreur et se lançant dans des diatribes contre l'ordre social et religieux. Le public se presse pour profiter du scandale. Un certain Charles Johnson, qui se présente comme capitaine marchand, ne manque pas une audience et accumule les notes. Très vite, il en tire un livre appelé à devenir un *best-seller*, *A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious*

Pirates, qui sera réédité à neuf reprises pendant la vie de son auteur, en même temps que traduit en quatre langues au moins. En tant que document, *A General History...* pose problème à deux titres. D'abord, même s'ils sont enregistrés au titre de minutes d'un procès, les propos des pirates ne reflètent pas du tout la réalité. De plus, le capitaine Johnson n'est pas un témoin fiable. De son vrai nom, il s'appelle Daniel Defoe, c'est l'auteur de *Robinson Crusoé*. Son talent littéraire est certes immense, mais d'un romancier, on n'a jamais exigé la vérité historique, bien au contraire ! Les récits de Johnson-Defoe vont ainsi offrir une matière quasi inépuisable à des dizaines d'autres romanciers, et non des moindres puisque Robert-Louis Stevenson s'en inspire pour *L'Île au trésor*, Arthur Conan-Doyle pour *Contes de pirates*, Eugène Sue pour *Kernok le pirate*, Pierre Mac Orlan pour *À bord de L'Étoile Matutine...*



Edward Teach, plus connu sous le nom de Barbe-Noire,
a inspiré de nombreux artistes.

« Histoire illustrée des pirates, corsaires, flibustiers, boucaniers, forbans, négriers
et écumeurs de mer », *Mort de Teach*, Jules Troussel, 1891. Librairie illustrée, Paris.

N° inv. : J18. © Musée national de la Marine / P. Dantec.

À droite, *BlackBeard*. © Jean-Yves Delitte & Éditions Glénat, 2018.

Malheureusement, nombre d'auteurs amenés à écrire sur la piraterie ignorent que *A General History*... relève plus de la littérature que du document historique. Et, jusqu'aux travaux menés depuis les années 1990 par des chercheurs scrupuleux, l'essentiel de ce qui s'écrit sur la piraterie provient d'Æxmelin et de Johnson-Defoe... Il en résulte divers avatars, dont le pire est l'aventure d'Olivier Misson et de Libertalia: c'est en effet cette fiction qui va inspirer le mythe du « bon pirate », comme il y aura plus tard celui du « bon sauvage ». L'histoire d'Olivier Misson, dit aussi « le pirate blanc », figure dans le livre de Defoe, mais son origine ne se trouve pas dans un procès. L'auteur évoque un manuscrit qui lui a été communiqué de manière mystérieuse, un procédé romanesque maintes fois utilisé. Le personnage créé par Defoe est un Français d'origine provençale qui abandonne la Marine royale pour hisser, non pas le drapeau noir, mais un pavillon blanc portant la devise « Pro deo et libertate », « Pour Dieu et pour la liberté » donc. Misson sillonne les océans pour châtier les mauvais capitaines et libérer les esclaves et finit par créer, à Madagascar, une communauté dont le fonctionnement est celui d'une république parlementaire moderne. Libertalia possède même sa propre langue, mélange de français, de néerlandais et de portugais. Malheureusement, après avoir résisté à la violente attaque d'une flotte portugaise, Libertalia disparaît en une nuit, victime de l'attaque de Malgaches. Or, nombre d'auteurs ont pris et prennent encore l'histoire de Libertalia pour une vérité historique. La plaisante utopie née au XVIII^e siècle alimente donc encore et toujours le mythe du pirate libertaire, ce qui n'est pas dénué de conséquences.

Littérature et empathie

C'est avec l'engouement pour les romans maritimes, au XIX^e siècle, que le personnage du pirate prend toute sa dimension mythique. En 1821, Walter Scott publie un roman intitulé *Le Pirate* dans lequel son héros s'adonne à la piraterie parce qu'une injustice l'y a conduit. Cette intrigue mérite qu'on s'y attarde, parce qu'elle va, elle aussi, inspirer nombre d'auteurs par la suite, et ce, jusqu'à nos jours. À cette époque en effet, le succès de la piraterie s'impose comme thème romanesque, parce que le public se laisse emporter par le phénomène bien connu de la fascination exercée par les transgressions en tous genres. Mais dans les sociétés puritaines du XIX^e siècle, en dehors de la Bible, la lecture demeure un plaisir coupable. S'il veut exploiter la « fascination devant la transgression », le romancier doit trouver une motivation avouable à cette dernière. De ce point de vue, le « pirate malgré lui » présente l'avantage supplémentaire de fournir une chute morale au roman, avec le retour du héros dans le droit chemin. Par la suite, la bande



Extrait de la bande dessinée *Barracuda* de Jérémy et Dufaux.

© Dargaud Benelux (Dargaud-Lombard s.a.), 2018.

dessinée et le cinéma fonctionneront sur le principe récurrent de la moralité sauve : la bande dessinée en tant que publication destinée à la jeunesse, et par conséquent soumise à contrôle, et le cinéma américain pour ne pas risquer des interdictions de projection sous la pression des puissantes liges bien-pensantes. En réalité, la moralité ne s'en tire pas toujours aussi bien. Ainsi, *20 000 lieues sous les mers*... Avec le capitaine Nemo et son *Nautilus*, Jules Verne reprend bien le thème du « pirate pour une noble cause », mais que deviennent donc les équipages des navires coulés dans les premières pages du récit ? Jules Verne ne se pose pas la question et peu de lecteurs songent aux innocentes victimes du *Nautilus*. L'empathie que le capitaine Nemo est supposé inspirer reste donc assez discutable.

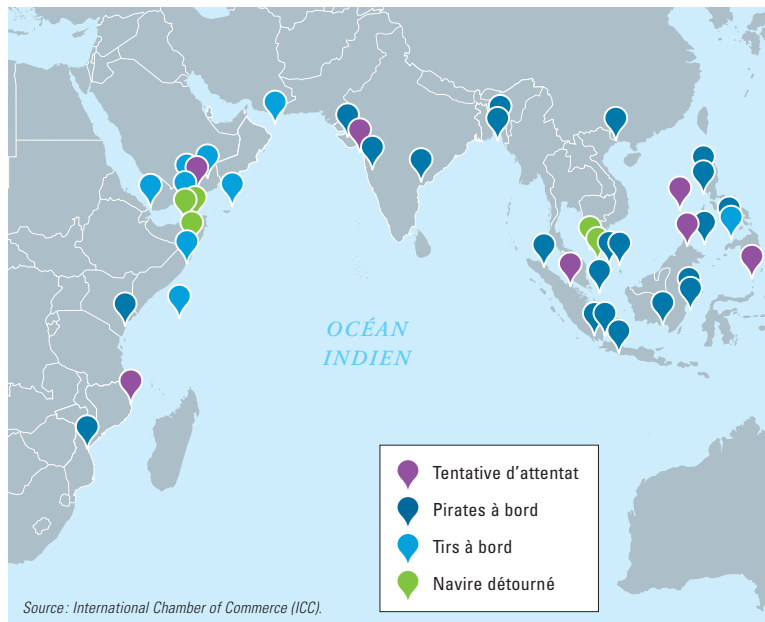
Aujourd'hui, on peut considérer que la piraterie a inspiré des pans entiers de la littérature populaire et du cinéma. En mars 2018, un site internet, tenu à jour de manière régulière, recense 247 bandes dessinées consacrées à des histoires de pirates et de corsaires. On y observe que, dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, le thème du pirate tient une bonne place parmi les thèmes les plus traités dans les ouvrages bon marché, dont les sujets de prédilection sont le *western* et le conflit alors tout juste achevé. Dans les années suivantes et jusqu'à aujourd'hui, les histoires de pirates tiennent leur part dans le mouvement BD avec plusieurs séries cultes. La plus célèbre est sans conteste *Barbe-Rouge*, imaginée par Charlier et Hubinon à partir de 1961, qui a atteint 35 tomes et s'est poursuivie ensuite avec plusieurs auteurs, dessinateurs et coloristes. Avec le renouveau de la BD dans les années 1970, les pirates ont un peu évolué, à l'instar des créations de Hugo Pratt : l'apparition du personnage de Corto Maltese en aventurier sympathique à côté de l'infâme et comique Raspoutine donnant au genre un style nouveau, loin du respect de toute moralité. Aujourd'hui, non seulement les séries inspirées par la piraterie se multiplient, mais les ventes atteignent des sommets : avec les neuf titres de *L'Épervier*, Patrice Pellerin a dépassé le million d'albums vendus ! Quant au cinéma, le même site évoqué ci-dessus liste 261 films inspirés par la piraterie depuis 1904, et il apparaît que le genre ne s'est jamais essoufflé avec des moments d'intense production : 18 films pirates en 1960-1961, la douzaine dépassée entre 2010 et 2012, dont le blockbuster *Pirates des Caraïbes* !

C'est ainsi qu'en exploitant le caractère chimérique de la vie des pirates, la littérature et le cinéma ont conduit l'inconscient collectif occidental à situer le pirate dans le registre du truculent et du pittoresque, et non dans celui du tragique. Et ce malentendu littéraire a eu de lourdes conséquences à partir de 1990, lorsque de véritables pirates sont revenus infester les mers, au large de la Somalie en particulier.

La sinistre réalité de la piraterie

Vers les années 1990-2000, lorsque la piraterie commence à sévir autour de la Corne de l'Afrique, on ne veut d'abord voir dans les agresseurs que de pauvres pêcheurs dont les ressources naturelles ont été pillées par les chalutiers-usines venus du monde entier et qui se « payent » sur les autres navires de passage. À défaut de « pirates malgré eux », ils apparaissent comme « condamnés à la piraterie pour survivre ». Et parce que les médias s'attachent à décrire la piraterie comme la réaction de populations pauvres face aux fortunes que le monde occidental fait défiler devant elles, les opinions publiques mettent longtemps à prendre la mesure du phénomène. Les moyens techniques mis en œuvre pour attaquer les cargos, ainsi que le savoir-faire des négociateurs, prouvent pourtant que derrière les agresseurs effectivement misérables se tiennent des commanditaires à côté desquels Barbe-Noire lui-même ferait figure d'aimable amateur. Dans cette piraterie moderne, il reste difficile de faire la part entre ce qui relève de chefs de guerre locaux, de réseaux mafieux internationaux et du terrorisme mondial orchestré par le fondamentalisme islamique. Mais quoi qu'il en soit, l'affaire n'a plus rien à voir avec l'image grand-guignolesque du pirate à jambe de bois et bandeau sur l'œil.

Actes de piraterie répertoriés dans l'océan Indien en 2017



C'est seulement à la fin 2008 que la communauté internationale réagit en organisant l'opération *Atalante*, à l'initiative de l'Espagne et de la France. Il est vrai que les conséquences financières de la piraterie en océan Indien se font alors ressentir à travers une forte augmentation du coût des assurances. Si la sécurité du trafic s'améliore dès lors progressivement jusqu'à une mise en sommeil de la piraterie somalienne, la question des victimes n'est pas résolue aussi vite. En témoigne, le 7 mai 2011, un colloque réunissant à Royan des juristes, des militaires et des armateurs autour du problème de la piraterie. À l'époque, des centaines de marins sont encore retenus en otage dans l'attente du versement d'une rançon. Ce qui amène le Secrétaire général de la Mer, Jean-François Tallec, à s'interroger sans ambage : *« Je ne comprends pas que des ONG ne se mobilisent pas en faveur des victimes de la piraterie comme elles se mobilisent pour d'autres causes et d'autres victimes. »* Mais les équipages entre les mains de pirates sont originaires d'Inde, des Philippines, de Syrie, de plus ils sont embarqués sous pavillon de complaisance par des armateurs qui préfèrent abandonner leur navire que de payer une rançon. Dès lors, qui pourrait s'intéresser à leur sort ?

Une prise de conscience semble cependant se faire jour et l'année suivante, un nouveau colloque est organisé : *La Piraterie au fil de l'Histoire : un défi pour l'État*. Parmi les interventions envisagées figure : « Le pirate dans l'ordre symbolique », qui *« expose, dans une approche occidentale, la mutation de barbare sanguinaire en héros romantique, aux exceptions notoires des Barbaresques, des pavillons noirs indochinois et autres forbans chinois ou malais. Incarnation de la transgression, il est entré en littérature grâce à des écrivains talentueux. Cette dimension se retrouve-t-elle dans d'autres civilisations ? En tout cas, elle brouille les perceptions entre réalité, mythes et légendes, d'autant qu'elle rebondit sur une interprétation libertaire du pirate, rebelle "entrant en piraterie", un résistant animé par le désespoir et la colère envers une société injuste et oppressive. Quel impact cette ambivalence a-t-elle sur les opinions, les médias ? En regard, comment est pris en compte le point de vue des victimes, leurs traumatismes ? »* Hélas, cette communication très attendue sera remplacée par des interventions plus conventionnelles. Ce qui est bien dommage, car l'occasion était donnée là d'identifier toutes les raisons qui avaient permis à l'image du pirate de bénéficier d'une aura aussi favorable.

Et si nous avions besoin de pirates libertaires ?

On peut d'autant plus le regretter qu'aujourd'hui, le pavillon noir à tête de mort et tibias croisés flotte partout sans que plus personne ne songe à ce qu'il a signifié

et signifie toujours. Cette banalisation a quelque chose d'inquiétant. Comme si, dans l'univers de plus en plus globalisé, normé et pas toujours raisonnable qui s'impose à chacun d'entre nous, hisser le pavillon noir passait pour une façon d'affirmer son existence propre. Depuis quelques années, les exemples se multiplient. Ainsi, en 2005, apparaît un nouveau parti politique suédois. D'esprit libertaire, fondé sur des théories anarchistes, il choisit de s'appeler Parti Pirate et c'est sous ce même nom qu'il obtient une représentation au Parlement européen. Dans le domaine écologique, le combat de Paul Watson pour la sauvegarde des océans aurait-il connu la même popularité si les navires de son association *Sea Shepherd* n'avaient pas arboré le pavillon noir à tête de mort ? L'activiste n'est-il pas surnommé « le pirate de l'écologie » ? S'agissant maintenant d'informatique, on emploie le mot piratage et non piraterie pour désigner la copie illicite de logiciels, musiques, films. Peut-être parce que dans piratage, on lit bricolage, ce qui atténue la gravité de ce qui reste un délit. Mais habiller le voleur en pirate explicite éventuellement ses motivations, car le refus de payer des redevances ne suffit pas toujours à expliquer la petite délinquance informatique. On peut y voir aussi un besoin de s'émanciper de l'emprise tentaculaire qu'exercent sur tout un chacun les GAFAM¹. Et quoi qu'il en soit, tout conduit à se demander si la banalisation du mot et des symboles pirates ne doit pas désormais se lire comme le reflet d'une incontournable tentation libertaire.

1. Google, Apple, Facebook, Amazon et Microsoft.

« Je suis ébahi par la capacité
de l'Homme à aller voir
de l'autre côté de l'horizon »

RÂMINE

Artiste-peintre

Études marines : Vous êtes principalement connu pour votre travail sur les phares. Qu'est-ce qui vous attire dans ces bâtiments, une nostalgie pour une époque révolue ?

Râmine : Non, pas vraiment une nostalgie – même si ce n'est pas du tout dans l'air du temps de s'intéresser à ces bâtiments –, plutôt une admiration. J'ai un regard admiratif pour les hommes qui ont bâti ces structures et la diversité de ces édifices. Les phares construits par la Marine royale comme Saint-Mathieu, le Petit Minou et le Portzic par exemple ont tous un style différent. L'objectif était que le bateau qui rentre dans la rade puisse faire son repérage visuel comme avec un amer naturel : on a donc affaire à trois architectures et donc trois défis de création. C'est cette diversité-là qui fait que partout en France, on a des bâtiments merveilleux, avec des différences de style et de forme. On ne recherchait pas seulement l'efficacité ou la rationalité comme aujourd'hui et c'est ce qui fait la richesse de ce patrimoine. D'autant plus qu'il ne se limite pas à nos côtes ! La France a beaucoup exporté de matériel optique et de bâtiments « en kit » que l'on montait sur place. Si l'on faisait le répertoire de tous les phares que la France a construits, on en trouverait en Turquie, en Chine, au Japon...

C'est donc un thème qui vous poursuit...

C'est un peu cela... et c'est inépuisable. En ce moment par exemple, je travaille sur un livre pour petits et grands consacré au phare de Saint-Mathieu. C'est le premier phare de France ! Le clocher de l'abbaye de Saint-Mathieu était à la base un petit signal religieux et, petit à petit, il s'est transformé en phare maritime. Ce n'est qu'en 1835 que la Marine a édifié un nouveau phare. Dans ce livre, je pars de l'aspect religieux, de la lumière qui guidait les pèlerins, pour en venir à l'aspect technique, la lumière qui guide les navires. Dans un autre sens, le sujet « phare » est devenu une pierre angulaire de toutes les histoires que je raconte. Le pivot autour duquel ma peinture s'articule.

Comment vous est venue cette passion ?

Bizarrement par une thèse d'ethnologie maritime sur la pêche ! J'ai embarqué sur des coquilliers, des ligneurs, des chalutiers, des caseyeurs et, à l'époque, il n'y avait pas encore beaucoup d'électronique à bord. Je devais prendre des repères visuels, ce qui m'a poussé à regarder les phares et à les dessiner. Et puis, il y a des choses qui

viennent de loin, mais dont je n'ai pris conscience que plus tardivement, au fil de la vie. Il y a un mois par exemple, j'ai entendu à la radio un Anglais évoquer un film des années 1960 fondé sur une histoire d'Ian Fleming et des décors et un scénario de Roald Dahl, auteur de livres pour enfants : *Chitty Chitty Bang Bang*. Le DVD de ce film m'a été offert par ma femme, on l'a regardé ensemble et je me suis rendu compte que je l'avais vu pendant mon enfance en Iran. Or dans ce film on voit le phare anglais de Beachy Head et ses rayures rouges et blanches – phare que l'on retrouve dans ma peinture – et puis des voitures volantes, des tenues baroques... toutes ces choses qui font partie de mon identité visuelle. Il y a quelques années, lors d'une exposition à Brest, j'ai vu des peintures qui me semblaient familières, je m'approche et l'artiste se met immédiatement à me parler en persan. Ce monsieur, Alain Bailhache, Peintre officiel de la Marine, était illustrateur et enseignant en Iran avant la Révolution, il a participé à de nombreuses expositions et réalisé des illustrations de livres que j'avais lus étant enfant et qui m'ont, d'une manière ou d'une autre, influencé.

L'Iran continue d'être une source d'influence dans votre pratique?

Je ne pense pas... Je dirais plutôt que l'Iran est la fondation, le terreau de ma pratique, mais comme j'ai été transplanté, j'ai dû me refaire des racines ici. Ceci dit, on ne peut pas tout oublier et, si on regarde bien, ce plein de couleurs et d'épices doit bien avoir des origines persanes. C'est sans doute ce qui a plu aux Bretons et aux Français qui me portent. Mais c'est sans doute inconscient : mes sources iraniennes ou persanes ont été pétries à la sauce maritime bretonne. Et puis ce mélange a pris assez facilement aussi du fait du tronc commun entre le breton et le persan : la langue bretonne est une langue indo-européenne avec des sources et des mots communs avec le perse, le même sens de la prononciation par exemple.

Une des forces de votre peinture est précisément la couleur, son côté naïf. C'est un angle auquel vous tenez?

Ah oui : je le revendique même ! La naïveté, la couleur et la joie peuvent de la même manière que le drame amener à la réflexion. Il est vrai que si j'avais voulu marquer l'art contemporain et naviguer dans les cercles éthérés de Paris, j'aurais dû prendre l'angle miséreux ou sombre qu'on a bien connu pendant la guerre avec l'Irak et en faire un fonds de commerce, mais non, j'ai pris l'opposé. Je préfère évoquer



la conservation des patrimoines bâtis, le respect des anciens, les différents cadres de liberté qu'on peut avoir ensemble, les uns avec les autres. Une peinture optimiste de la famille « figuration narrative ».

C'est ce qui explique aussi votre souci de mettre l'art à la portée du plus grand nombre – en illustrant à la fois des assiettes, des cartes postales – ou d'apporter l'art dans la rue?

Un artiste se doit de toucher à tout. Être accessible à tous, c'est un objectif de ma part, oui. Dans mes expositions, il y a des cartes postales à 1,5 euro jusqu'à des tableaux plus onéreux en raison du travail que j'ai fourni. J'ai aussi, en effet, apporté certaines œuvres en ville, place de la Liberté à Brest par exemple, où j'ai peint sur une fausse coque ou même un mur près du Cercle des officiers marins... Là, je travaille avec un chef d'entreprise nantaise sur le patrimoine de la Fonderie de l'Atlantique. Ce sont des maîtres modèles de pâles d'hélices sur lesquels j'aimerais faire travailler différents artistes pour donner naissance à une collection voyageuse. J'en ai déjà exposé un lors du Salon de la construction navale, l'année dernière porte de Versailles. Pour autant, je ne suis pas dans le *happening* tel que l'avaient conceptualisé Dali ou Picasso. Dali allait fracasser des vitrines à New York pour attirer les journalistes et leur dire que ça c'était une œuvre d'art, moi j'appelle cela de la « philosophie plastique », c'est-à-dire une idée que l'on matérialise par un chemin de pensée. L'objectif de cette philosophie plastique n'est pas d'orner ou de rendre la joie, c'est de susciter un questionnement « civilisationnel ». Par voie de conséquence, le savoir-faire technique ou esthétique ne rentre pas du tout en ligne de compte. Les artistes conceptuels vivent dans des sphères qui sont plutôt politiques ou financières tandis que, de mon côté, j'ai choisi de faire de ma vie une œuvre d'art globale et dans cette vie-là, je fabrique des petites choses que les gens peuvent s'approprier, en objet d'art ou en livre et texte. Mes observations, ma vie font de moi un artiste et l'artiste est une pierre angulaire de la civilisation.

En automne dernier, vous avez embarqué à bord du B2M *Bougainville* pour sillonner le Pacifique durant trois mois. Votre vision de la mer a-t-elle changé?

Pas de fond en comble, mais pour un familier de l'Atlantique, il y a tout de même cette couleur typique, ce bleu outremer que j'imaginai certes, mais que j'ai vu pour la première fois. Le ciel également est différent : à Clipperton, on voyait la Voie lactée... Il faut qu'un être humain voie cela au moins une fois dans sa vie, loin

de la pollution, des nuisances de la lumière des villes... Et puis l'océan Pacifique est une immensité déserte : entre Tahiti et Clipperton, j'ai passé douze jours sans voir ni bateaux ni animaux, strictement rien... C'est un espace d'absence, on est « entre parenthèses » : on a le temps de réfléchir, de songer au sens de la vie, mais étrangement on ne peut penser ni peinture, ni lecture, ni sociabilité. D'ailleurs, après mes trois mois d'absence, j'ai mis plusieurs semaines avant de reprendre un pinceau et redevenir moi-même : j'étais en déconnexion totale. Il faut au fond que s'opère tout un travail de fusion avec l'environnement (ce qui m'est arrivé comme indications, comme données), que tout le processus de fabrication d'idées fasse son chemin de façon inconsciente et puis, une fois l'idée mûre, la toile va naître en quelques heures. Sur des navigations au long cours, il faut un peu de temps pour que se dégage un angle... sauf lorsque vous êtes confronté à des cas visuellement très forts, des pollutions par exemple : là, vous prenez une gifle et il faut réagir rapidement. La maturation d'une idée est donc plus rapide qu'autour d'un thème plus complexe. Le voyage à Clipperton par exemple, c'était une grosse claque : voir autant de déchets sur un atoll où il n'y a personne, qui est censé être une île vierge... J'avais bien vu des images à la télévision, mais j'étais loin d'imaginer ce que cela pouvait représenter...

Est-ce que finalement des espaces gigantesques comme le Pacifique, sans trop d'empreintes humaines, permettent de libérer l'esprit créatif, de se sentir moins écrasé qu'à terre avec tout le poids des siècles de création artistique ?

Peut-être par certains côtés, mais en même temps je suis tellement conditionné par la construction et la création humaines que les déserts océaniques ne m'inspirent pas. Par exemple sur Clipperton, entouré de ce vaste océan sans personne à l'horizon, je n'ai évoqué que nos activités ou celles qu'il y aura à l'avenir. Ce qui m'intéresse, c'est l'Homme par rapport à la mer, je suis ébahi par la capacité de l'Homme à aller au-delà de ce qui lui est accessible, sa capacité à aller voir de l'autre côté de l'horizon. C'est une interrogation constante pour moi et la Marine me permet de répondre à une partie de ce questionnement en m'autorisant à embarquer.

Propos recueillis par le LV Élise Quéré et Cyrille P. Coutansais

Les numéros publiés :

N°1 - *L'action de l'État en mer et la sécurité des espaces maritimes.*
La place de l'autorité judiciaire. Octobre 2011

N°2 - *Planète Mer. Les richesses des océans.* Juillet 2012

N°3 - *Mer agitée. La maritimisation des tensions régionales.* Janvier 2013

N°4 - *L'histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870.* Mars 2013

N°5 - *La Terre est bleue.* Novembre 2013

N°6 - *Les larmes de nos souverains. La pensée stratégique navale française...* Mai 2014

N°7 - *Union européenne : le défi maritime.* Décembre 2014

N°8 - *Abysses.* Juin 2015

N°9 - *Outre-mer.* Décembre 2015

N°10 - *Marines d'ailleurs.* Juin 2016

Hors série - *Ambition navale au XXI^e siècle.* Octobre 2016

N°11 - *Littoral.* Décembre 2016

Hors série - *La mer dans l'Histoire.* Mars 2017

N°12 - *Ruptures.* Juin 2017

N°13 - *Marins.* Décembre 2017

LES PUBLICATIONS DU CESM

Centre de réflexion stratégique, le CESM diffuse quatre publications régulières sur la stratégie navale et les principaux enjeux maritimes.

Études marines

Chaque semestre, des regards croisés sur un sujet maritime, de géopolitique, d'économie, d'histoire...

Cargo Marine

Des études apportant une connaissance approfondie d'une problématique navale ou maritime.

Brèves Marines

Diffusée par mail, cette publication offre chaque mois un point de vue à la fois concis et argumenté sur une thématique maritime d'actualité.

Les @mers du CESM

Cette revue de veille bihebdomadaire, également diffusée par mail, compile les dernières actualités concernant le domaine naval et maritime.

Ces publications sont disponibles en ligne à l'adresse suivante :
cesm.marin.defense.gouv.fr

Vous pouvez également vous abonner sur simple demande à :
cesm.editions.fct@intradef.gouv.fr

ISSN 2119-775X

Dépôt légal juin 2018
Achevé d'imprimer au 2^e trimestre 2018
Impression EDIACA Saint-Étienne
Réalisation Marie-Laure Jouanno

LIBERTÉ

Rigueur et liberté pour Victor Hugo, droits et devoirs pour la convention de Montego Bay, les océans sont le lieu d'antagonismes qu'on pourrait penser inconciliables.

C'est la liberté qui a d'abord caractérisé la mer immense, longtemps mal connue et seulement fréquentée par des audacieux ou des réprouvés. Le développement de son usage, de sa connaissance, la maritimisation de nos sociétés, ont rendu nécessaire la mise en place de normes, de codes, d'interdictions. Trafic commercial, recherche scientifique, développement des réseaux de câbles sous-marins, pêche et aquaculture doivent cohabiter avec une faune et une flore à préserver et des criminalités à combattre, une situation qui ne peut que conduire à de nouvelles et toujours plus nombreuses réglementations.

Ce cadre toujours plus strict satisfait certains : les protecteurs de l'environnement mais aussi des industriels qui considèrent comme un atout un environnement juridique stable et partagé par toute la planète. Dans le même temps, trop de réglementations risque de nous empêcher de profiter raisonnablement des potentialités des océans, potentialités parfois uniques, souvent devenues incontournables dans notre monde.

Par la confrontation de différents avis, c'est ce juste équilibre entre libertés et responsabilités que vous invite à imaginer ce numéro d'*Études marines*.



N°14 – Juin 2018
Centre d'études stratégiques de la Marine

