

**« LES ENJEUX MARITIMES
DU MONDE ET DE LA FRANCE »**

Sommaire

Accueil par M. Alain Dejammet, Ambassadeur de France, président du conseil scientifique de la Fondation Res Publica	7
« <i>L'évolution du droit de la mer contemporain</i> » par M. Jean-Paul Pancraccio, Professeur de droit public, membre de l'Association française du droit maritime, responsable de la rubrique « <i>Questions maritimes et navales</i> » de l'Annuaire Français de Relations Internationales	10
« <i>Les enjeux du droit de la mer</i> » par M. Élie Jarmache, Chargé de mission au secrétariat général de la mer, dirige la délégation française à la commission des limites du plateau continental à New York, membre de la commission juridique et technique de l'Autorité internationale des fonds marins	18
« <i>Le transport maritime et ses enjeux</i> » par M. Antoine Frémont, Géographe, directeur de recherches à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, auteur de « <i>Géographie des espaces maritimes</i> » (La documentation française, mars-avril 2015)	28
« <i>Remarques générales en forme de conclusion</i> » par M. François Alabrune, Directeur des affaires juridiques au ministère des Affaires étrangères	35
« <i>La mer enjeu de puissance, état des lieux, conséquences pour la France</i> » par M. le capitaine de vaisseau Hervé Hamelin, Responsable du bureau Stratégie et politique auprès du Chef d'état-major de la Marine.....	39
Synthèse par M. Jean-Pierre Chevènement, Président de la Fondation Res Publica.....	43
Débat final	45

Ce colloque sur les enjeux maritimes du monde et de la France porte en fait sur un « serpent de mer », celui de l'intérêt très intermittent de la France, et parfois du monde, pour les questions fondamentales du droit de la mer, du droit de l'exploitation des ressources maritimes etc.

Pourtant, ces questions ont suscité un extraordinaire engouement il y a cinquante ans. En novembre 1967, aux Nations Unies, le Conseil de sécurité s'occupe du règlement de paix au Proche-Orient. Les autres pays qui composent l'Assemblée générale des Nations Unies s'intéressent davantage aux questions économiques. Ils vont se passionner pour un événement insolite aux Nations Unies.

Un jour, devant la Première Commission, qui traite en général du désarmement et de questions politiques et rassemble à l'époque, comme l'Assemblée générale des Nations Unies, les délégations de plus de 130 pays, un diplomate, Arvid Pardo, premier Représentant permanent de Malte auprès des Nations Unies mais d'origine suédoise, a traité d'un sujet original, l'affectation d'un régime faisant des fonds marins le « patrimoine commun » de l'humanité. Il va parler pendant trois heures¹, développant une vue singulière. En effet, le droit de la mer, à cette époque, ne connaissait que la souveraineté sur les eaux territoriales ou la liberté de la haute mer. Et voilà quelqu'un qui arrive en disant qu'au-delà de la mer territoriale – et de ce qui pourrait être une zone économique, lorsque le projet va exister – il va falloir établir un régime qui ne sera ni celui de la liberté totale de la haute mer ni celui d'un partage de souveraineté entre pays mais quelque chose d'original qui fera des fonds marins le patrimoine commun de l'humanité. Une nouvelle institution devra être créée qui règlera l'exploitation, pour l'ensemble de l'humanité, de ces ressources considérables du fond des mers et des océans.

L'idée a pris. Un comité *ad hoc* a été créé. Je voudrais souligner l'étonnant intérêt qu'a suscité, à l'époque, cette proposition. D'abord c'est le signe qu'un diplomate seul peut révolutionner le droit, peut avoir un poids considérable sur le cours des choses. Prodigieusement intéressés, tous ces délégués, qui étaient tenus un peu à l'écart des débats du Conseil de sécurité, se sont passionnés pour le droit de la mer.

Les Latino-américains notamment, qui avaient des convictions très arrêtées sur le souverainisme, l'extension de la mer territoriale, la revendication du plateau continental. Des diplomates de talent, dont beaucoup, francophones, étaient de

¹ Le texte peut être consulté ici :

http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/pardo_ga1967.pdf

formation juridique française (tels les remarquables Evaldo Cabral de Mello et Alvaro de Soto, actuellement ambassadeur du Pérou à Paris), se sont passionnés pour ce sujet.

Puis des Européens, et la France y a cru à ce moment-là. Nous avons le sentiment qu'outre notre expertise dans le domaine de l'aviation nous avons des compétences sur les questions maritimes : C'étaient Cousteau, la Comex (Compagnie maritime d'expertise), le Cnexo et bientôt l'Ifremer², dont Pierre Papon a été le président.

Tous ces gens pensaient véritablement qu'une nouvelle frontière s'ouvrait (c'était aussi un peu l'héritage de Kennedy). Enfin on allait s'occuper du droit de la mer.

On s'en est occupé beaucoup. Le Comité des fonds marins a été créé. Composé d'abord de diplomates, il s'est heureusement étoffé de juristes et a élargi son champ d'action. Il a voulu réformer les conventions de Genève sur le droit de la mer³ et cela a abouti, après des années de travail, à un nouveau traité du droit de la mer, signé à Montego Bay en Jamaïque, le 10 décembre 1982. Cette Convention sur le droit de la mer (comprenant 320 articles et 7 annexes), qui n'est pas signée par les États-Unis, n'entre en application qu'en novembre 1994.

Ces dernières années, on avait l'impression que tout ceci était oublié. Qui pouvait dire ce qu'avaient été la Comex, Le Cnexo et même l'Ifremer ? Je crois qu'aujourd'hui encore, si, dans la rue, vous interrogez un passant sur l'Autorité internationale des fonds marins, fondée en 1994 à Kingston en Jamaïque sous l'égide des Nations unies, vous serez surpris de voir l'absence de réaction. *Quid* du Tribunal international du droit de la mer⁴ dont le siège est à Hambourg, auquel

² Né après la Seconde Guerre Mondiale, le Comité d'exploitation des océans (Comexo) est remplacé par le Centre national pour l'exploitation des océans (Cnexo), créé par la loi 67-7 du 3 janvier 1967 et devient l'organisme spécialisé en charge de l'exploration des océans, incluant une forte composante technologique.

L'Ifremer naît le 5 juin 1984 de la fusion du Cnexo et de l'ISTPM (d'Institut scientifique et technique des pêches maritimes).

³ En 1958, la conférence des Nations Unies sur les droits de la mer adopte 4 conventions : sur la mer territoriale, sur la haute mer, sur la pêche et ressources de la haute mer et sur le plateau continental. Il n'y a pas accord sur la largeur de la mer territoriale ni sur l'idée de zone de pêche.

⁴ Le Tribunal international du droit de la mer (TIDM) est un organe juridictionnel indépendant créé par la Convention des Nations unies sur le Droit de la Mer en 1982,

nous représente un ancien ministre français, Jean-Pierre Cot ? Cette question vous vaudra aussi des regards ou des jugements assez désabusés.

Mais les choses peuvent changer. Vous avez pu lire depuis quelques mois, dans les journaux, dans les magazines (*Le Point, Le Monde, Le Figaro...*), une succession d'articles sur le droit de la mer, l'exploitation des fonds marins, rappelant des chiffres qui vous seront très certainement donnés par les orateurs ici présents. L'un des candidats à l'élection présidentielle est d'ailleurs très ardent sur ce sujet.

La mer, ça compte, ça peut compter pour la France, une nation de terriens qui peuvent quand même de nouveau s'intéresser à leur domaine maritime, à l'enjeu maritime.

Pour faire le point sur ce sujet, nous avons réuni des personnalités tout à fait compétentes :

M. Jean-Paul Pancraccio, professeur de droit public, est membre de l'Association française du droit maritime et responsable de la rubrique « *Questions maritimes et navales* » de l'*Annuaire Français de Relations Internationales* dont le directeur, présent ce soir, est le professeur Serge Sur.

M. Elie Jarmache, chargé de mission au Secrétariat général de la mer, dirige la délégation française à la Commission des limites du plateau continental à New York. Il est membre de la commission juridique et technique de l'Autorité internationale des fonds marins, cette fameuse autorité chargée de réguler la gestion des fonds marins, à Kingston (Jamaïque).

M. Antoine Frémont, géographe, est directeur de recherches à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, auteur de « *Géographie des espaces maritimes* » (La documentation française, mars-avril 2015).

Nous avons le bonheur d'accueillir parmi nous rien moins que le Directeur des Affaires juridiques du Quai d'Orsay, successeur de Guy Ladreit de Lacharrière et de Gilbert Guillaume. Il commentera ce qui aura été dit par les différents orateurs et pourra porter le jugement non seulement d'un théoricien mais d'un praticien du droit.

Le capitaine de vaisseau Hervé Hamelin, responsable du bureau Stratégie et politique auprès du Chef d'état-major de la Marine nous fera part de ses observations sur les aspects stratégiques du sujet.

officiellement entré en fonction en octobre 1996. Il siège à Hambourg et comprend 21 juges, élus au scrutin secret par les États parties à la Convention.

Ensuite, Jean-Pierre Chevènement essaiera de tirer une conclusion qu'on espère positive car on aimerait beaucoup que de ce débat sorte un intérêt ranimé pour ces questions du droit de la mer, un réveil, chez nous, de la fibre maritime et une meilleure connaissance de ce qui se passe, et la découverte, pour certains d'entre vous, de l'existence de cette Autorité internationale des fonds marins.

Je donne la parole à M. le professeur Pancraccio qui va nous parler de l'évolution du droit de la mer.

JEAN-PAUL PANCRACCIO

L'évolution du droit de la mer contemporain

Merci, Monsieur l'ambassadeur.

Le droit de la mer contemporain est d'abord constitué d'un texte majeur, d'une grande modernité : la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, dite convention de Montego Bay. Adoptée le 10 décembre 1982 après 10 années de négociations, voire 15 si l'on intègre les cinq années de travail préparatoire partiel au sein du comité des fonds marins, la Convention a aujourd'hui ses 35 ans bien sonnés.

Elle se situe au centre d'une galaxie de conventions qui traitent de domaines spécifiques se rapportant en totalité ou partiellement à la mer et qui s'inscrivent en cohérence avec elle. Elle a aussi été complétée par deux accords dits d'application tandis que la jurisprudence internationale est venue préciser en certains domaines ses modalités d'application. Enfin, des négociations très importantes sont actuellement en cours sur la haute mer dont nous dirons également un mot.

I - La convention de Montego Bay

En quoi consistent ses apports essentiels et ses deux compléments à ce jour ?

- L'extension de la mer territoriale, zone de souveraineté de l'État côtier, de 6 milles marins (MM) à 12 MM;

- La création de la ZEE avec une portée de 200 MM à partir des lignes de base de la mer territoriale (partie V).

- L'extension du plateau continental jusqu'à la même limite de 200 MM, mais avec possibilité pour les États qui disposent d'une marge continentale s'étendant au-delà de disposer d'un « PC étendu », jusqu'au butoir de 350 MM (autre limite possible). Dans ces deux zones les États côtiers disposent seulement de droits souverains ; ce ne sont pas des zones de souveraineté ;

- La création d'un Statut d'État archipel et d'une zone nouvelle : celle des eaux archipélagiques ;

- La création de la Zone (partie XI), appellation des fonds marins internationaux. La Zone et ses ressources, mais seulement les ressources minérales, sont patrimoine commun de l'humanité. Pas les ressources biologiques dont les très convoitées ressources génétiques ;

- Et une grande partie XII sur la protection et la préservation du milieu marin.

On a adjoint à la convention deux compléments internes :

Il ne s'agit en l'occurrence ni d'amendement ni de révision du texte de la Convention. Pour ces deux procédures, des dispositions relativement strictes ont été prévues qui sont assez lourdes de contraintes et auxquelles les États se sont jusqu'à présent refusés de recourir.

On a donc opté pour la formule d'accords *sui generis* que l'on a appelés « accords d'application » pour bien montrer que l'on ne touchait pas à la suprême beauté de la Convention et qu'on lui injectait simplement un peu de *botox*. Ces accords sont d'ailleurs réputés constituer avec la Convention « un seul et même instrument », même s'ils sont pour le moins assez créatifs en termes de droit.

Ce sont :

1) l'Accord du 29 juillet 1994 relatif à la Zone et à son exploitation future, dans un sens plus libéral ce qui a permis de débloquer très sensiblement le compteur des ratifications de la Convention elle-même et de faire en sorte qu'elle ait une portée pratiquement universelle ;

2) l'Accord du 4 août 1995 relatif à la conservation et à la gestion des stocks de poissons migrants et chevauchants : il a permis d'améliorer sensiblement la gestion internationale de ces pêcheries qui sont à la limite de la haute mer et des ZEE.

II - L'apport externe à la Convention

Si l'objectif initial de la III^e conférence des Nations unies sur le droit de la mer a été de faire « une convention tout en un » – 320 articles et 9 annexes – différents textes sont intervenus depuis lors, qui prennent cependant soin de ne pas entrer en contradiction avec les principes de Montego Bay. Ce n'est donc pas là un processus de fragmentation du droit de la mer, mais d'émission d'instruments spécialisés à partir d'un texte central de référence.

Je mentionnerai à titre principal :

- La convention de Rome du 10 mars 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime qui est une convention de lutte contre les actes de terrorisme maritime et non contre la piraterie.

- La convention de Londres du 30 novembre 1990 sur la pollution par les hydrocarbures.

- La convention de Rio de Janeiro de juin 1992 sur la diversité biologique (CDB), dont certaines dispositions s'étendent aux zones maritimes sous juridiction des États côtiers, c'est-à-dire jusqu'à la limite extérieure de la ZEE et du plateau continental. Sont venus s'y ajouter le *Mandat de Djakarta* en 1995 et le *protocole de Nagoya* en 2010 sur la protection des ressources génétiques marines dans ces mêmes zones car la convention n'avait rien prévu en ce domaine.

- La convention de Palerme du 15 décembre 2000 contre la criminalité transnationale organisée (entrée en vigueur le 25 décembre 2003), avec son *Protocole III* contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer (28 janvier 2004).

- La convention Unesco du 6 novembre 2001 sur la protection du patrimoine archéologique subaquatique.

- La convention FAO sur la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) de 2009, qui est entrée en vigueur le 6 juin 2016 et prévoit les mesures que doit prendre l'État du port pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite.

Et plusieurs conventions de « mers régionales » : OSPAR (pour « Oslo-Paris », 1992 Atlantique du NE), Carthagène (Caraïbes, 1983), Barcelone (Méditerranée, 1976, 1995).

III - Le travail réglementaire d'institutions internationales

Nous touchons là aux prémices d'une gouvernance des océans avec deux institutions qui sont exemplaires de ce que l'on peut faire en la matière, même si leur champ de compétence est limité par leur objet statutaire.

1°) L'action de la Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines en Antarctique (CCAMLR)

Dans le cadre de la convention de Canberra du 20 mai 1980 dont elle reprend l'intitulé, elle régule les activités, notamment la pêche, dans l'espace maritime international antarctique, à partir de la limite tracée sur le 60e parallèle de latitude Sud.

Depuis 2005, des travaux et réflexions sont menés au sein de la Commission pour mettre en place un réseau d'aires marines protégées (AMP) dans l'océan Austral. La première AMP a été créée au sud des îles Orcades du Sud. Il existe à l'heure actuelle un projet pour en créer en mer de Ross. La France y joue un rôle actif et très positif, favorable aux différents projets d'AMP et favorable à ce que la pêche puisse être interdite dans certaines d'entre elles.

2°) L'action normative de l'Autorité Internationale des fonds marins

Elle est à l'heure actuelle, et dans son champ de compétence, le plus bel exemple de ce que peut être un organe de gouvernance des océans (grands fonds marins de la Zone).

La finalité générale et statutaire de l'Autorité est de mettre en valeur et de protéger les ressources (minérales) de la Zone en les gérant « *de façon méthodique, sûre et rationnelle [...]* » (art. 150).

Il y a à l'heure actuelle plus de 22 contrats d'exploration des ressources de la zone accordés par l'Autorité, dont 4 pour la Chine (l'État qui en a le plus) et 2 pour la France (un sur les nodules polymétalliques, un autre sur un site de sulfures).

L'Autorité a entrepris en outre l'élaboration de 6 codes miniers : 3 pour l'exploration (terminés) et 3 pour l'exploitation future. Ils concernent les trois types de sites : nodules, sulfures et encroûtements.

IV - L'apport de la jurisprudence internationale

1°) *Dans le domaine si important des délimitations maritimes* c'est la jurisprudence qui a fixé dans le détail l'ensemble des techniques et critères permettant d'atteindre l'objectif fixé de façon très laconique par la convention : celui de la « solution équitable ». C'est un travail considérable qui a été accompli principalement par la Cour internationale de justice (CIJ) et par la voie d'arbitrages internationaux.

2°) *Sur les activités des États, nous prendrons l'exemple de la sentence arbitrale intervenue le 12 juillet 2016 sur l'affaire de la mer de Chine méridionale*

Au-delà du fait que le tribunal arbitral n'était pas compétent, à mon avis, pour statuer, elle donne un éclairage sur l'interprétation des notions opposées d'île et de rocher, avec l'affirmation de l'interdiction de s'octroyer des zones maritimes de droits souverains (ZEE et PC) au moyen d'une artificialisation (ou poldérisation) d'un îlot naturel impropre à l'habitat humain permanent. Elle s'est opposée également aux revendications d'emprise de la Chine sur des espaces de haute mer (ligne des neuf traits).

Cette sentence est susceptible d'impacter la France au regard des ZEE que nous avons créées autour des îles australes et antarctiques (îles Eparses de l'océan Indien, de même qu'aux Kerguelen).

Quant aux espaces maritimes de haute mer revendiqués par la Chine, nous faisons comme les Américains, nos navires de la marine nationale les traversent ostensiblement sans rien demander pour bien montrer que nous ne reconnaissons pas ces tentatives d'emprise.

V - La question des négociations BBNJ (Biology Beyond National Jurisdiction) actuelles pour la haute mer et la Zone

Ce qui invite à l'heure actuelle les États à se pencher sur cette question, c'est d'une part la prégnance de plus en plus importante des questions

environnementales face à une dégradation manifeste de la qualité du milieu marin en lui-même et le risque d'un épuisement de ses ressources halieutiques. C'est d'autre part la question de l'accaparement des ressources génétiques de la haute mer par quelques États.

Il y a eu au cours des dernières années une véritable prise de conscience de la nécessité d'agir et de faire évoluer le droit de la mer en ce domaine. Les progrès scientifiques sur la connaissance du milieu marin, sur le séquençage du génome du vivant (la zoogénétique et la phytogénétique : découverte de l'ADN il y a 50 ans et premier séquençage d'une bactérie en 1995), de même que la puissance acquise par les institutions de la société civile internationale, les ONG, y ont contribué.

Pour lancer le processus, l'Assemblée générale des Nations unies a d'abord institué en 2004, un « groupe de travail officieux » qui a œuvré entre 2006 et janvier 2016 à défricher le terrain en vue de l'ouverture d'un processus effectif de négociations.

Celui-ci a été engagé par la résolution du 19 juin 2015 de l'AG avec la création d'un Comité préparatoire (PrepCom) qui a été prévu pour se réunir en 4 sessions sur 2016 et 2017 (la 3e commence ce jeudi). La suite devrait être la convocation par le Secrétaire général d'une conférence intergouvernementale en vue « *d'élaborer un instrument international juridiquement contraignant se rapportant à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et portant sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale* ».

La tâche des négociateurs est immense, tout d'abord en raison de la diversité des sujets à traiter selon les techniques du *package deal* et du consensus.

Quatre thématiques sont à traiter :

- La question des ressources génétiques marines et du partage des bénéfices résultant de leur utilisation ;
- La question des outils de gestion par zones, incluant la problématique très débattue des aires marines protégées en haute mer ;
- La question des études d'impact environnemental dans ces milieux marins ;
- La question du renforcement des capacités et des transferts de technologie.

Elle est également complexe en raison d'une double dichotomie : deux zones maritimes internationales – la haute mer et la Zone – et deux grands types de

ressources biologiques – halieutiques et génétiques – dont les statuts et régimes juridiques sont différents. On comprend alors que l'on ait pu présenter ces *rounds* de « négociations BBNJ » comme les plus importantes depuis la IIIe Conférence des Nations unies sur le droit de la mer.

En outre il est demandé au PrepCom de travailler pratiquement à droit constant : « *ne pas porter préjudice aux instruments et cadres juridiques en vigueur sur la question, ni aux organes mondiaux, régionaux et sectoriels compétents.* » (par. 3 Res. 2015).

C'est pratiquement la quadrature du cercle à laquelle est confrontée le PrepCom.

Le problème, en outre, est que la conservation et l'utilisation durable des ressources biologiques des espaces maritimes internationaux ne peut être que très partiellement et imparfaitement assurée *in situ*. On trouvera toujours un système permettant de répartir ces ressources entre les États et de les protéger d'une prédation sauvage.

Mais pour ce qui est de protéger leur qualité et leur intégrité chimique autant que physique, le plus lourd défi se situe au-dehors de ces deux grandes zones, du côté des espaces terrestres des États. L'essentiel de la pollution que subissent les océans est en effet d'origine tellurique : littoraux dépourvus de bassins de décantation des eaux usées, pollution amenée par les fleuves, micro-plastiques, émissions de gaz à effet de serre, destruction des récifs coralliens, etc. Tout cela dépasse donc largement l'objet et les compétences actuelles du PrepCom.

Et ces sources telluriques de pollution océanique sont autant de causes de disparition partielle des ressources biologiques de la haute mer et des fonds marins de la Zone, y compris des ressources génétiques. D'où l'on voit encore combien les grandes problématiques relatives au droit de la mer sont étroitement conditionnées par l'unité fondamentale de l'espace océanique et de ses mers périphériques. Il y a un océan, il est mondial, et nous sommes sur le même bateau.

ALAIN DEJAMMET

Merci.

Beaucoup des points que vous avez évoqués seront commentés par les autres orateurs.

Je vais profiter de la présence du commandant Hamelin pour lui poser une question : N'a-t-on pas de temps en temps envisagé de mettre une ou deux personnes à demeure sur Clipperton ?

Nous ne cessons de clamer notre bonheur parce qu'à partir de Clipperton nous avons pu étendre notre zone économique exclusive (ces 11 millions de km² dont nous nous flattons beaucoup). Mais, si cet îlot est inhabité...

HERVE HAMELIN

À part, peut-être, Jean-Louis Etienne, qui y va assez régulièrement, et quelques autres visiteurs, Clipperton n'a été habitée que par une quarantaine de Mexicains qui y furent d'ailleurs oubliés par leur gouvernement. Nous n'avons pas laissé de personnel sur place. Mais c'est une proposition qui a été faite à plusieurs reprises.

JEAN-PIERRE CHEVENEMENT

Au-delà de l'aspect juridique, il y a les enjeux. On nous vante les 11 millions de km² de domaine maritime dont la France dispose. C'est un grand atout. Mais qu'en faisons-nous ? A-t-on évalué la rentabilité de ces exploitations qui n'ont pas démarré ?

À côté de ces atouts, qu'on nous rappelle constamment, il y a quand même beaucoup de points faibles (notre déficit en produits de la mer – la disparition de l'industrie nationale en matière de constructions navales).

Quelle est la logique de tout cela et quelles sont les opportunités ?

Je passe la parole à M. Elie Jarmache, chargé de mission au secrétariat général de la mer, qui dirige la délégation française à la commission des limites du plateau continental à New York. Il est membre de la commission juridique et technique de l'Autorité internationale des fonds marins.

Les enjeux du droit de la mer

Monsieur le ministre,
Monsieur l'ambassadeur,
Mesdames, Messieurs,
Chers collègues.

J'imagine qu'aux Nations Unies on va fêter le cinquantenaire du discours d'Arvid Pardo du 1^{er} novembre 1967. Sans doute y a-t-il déjà dans les plans un appel aux contributions volontaires des États membres pour organiser une grande cérémonie.

Comme beaucoup, j'ai longtemps fait une référence incantatoire à Arvid Pardo. Je le citais, je ne l'avais jamais lu. Étudiant en 1967, j'en avais beaucoup entendu parler mais je n'ai vraiment lu qu'il y a deux ans ce discours impressionnant⁵, un événement comme on n'en voit plus aux Nations Unies, comme l'a dit M. l'ambassadeur. Il occupe la tribune pendant des heures sous la présidence de l'Égyptien Fahmy. Trois choses caractérisent son discours. C'est d'abord cet appel au « patrimoine commun », puis le souci du désarmement (dans ces années, le désarmement des fonds marins était une préoccupation importante). Enfin on trouve dans son discours le plus bel hommage rendu à l'océanographie française, à sa technologie de l'époque (il exhorte à prendre exemple sur ce que fait la France). Si j'étais directeur général de l'Ifremer, je publierais à nouveau des extraits du texte du discours de Pardo ! Cette évocation permet de mesurer le chemin parcouru.

Chacun a sa définition des enjeux. Ils peuvent être économiques, militaires, diplomatiques.

Il y a un enjeu en soi – M. Pancraccio l'a laissé entendre de manière implicite – c'est celui de l'évolution du droit de la mer lui-même. Tout cela peut-il conduire un jour à une évolution profonde du droit de la mer ?

L'enjeu écologique s'impose de plus en plus. On ne peut pas parler de l'enjeu économique des ressources en mer sans y associer de plus en plus l'enjeu de type

⁵ Le texte peut être consulté ici :

http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/pardo_ga1967.pdf

écologique. Je montrerai qu'il est aujourd'hui quasiment un frein à toute tentative d'exploitation des ressources. C'est un élément important qu'il faut garder en mémoire.

Je suis d'une école où l'on considère qu'il faut toujours replacer un texte aussi important que la Convention dans son contexte. Elle naît en 1973-74 (début des négociations). Si j'en parle, c'est qu'en mai 1974 se tenait la session extraordinaire de l'Assemblée générale des Nations Unies sur la souveraineté permanente, sur les ressources naturelles... où l'on voit la porosité des thèmes, des idées. C'est au même moment (1972-73) que le Conseil des ministres de l'Organisation de l'unité africaine (OUA) arrête et consolide sa position sur ce qui allait devenir une des grandes révolutions de la Convention, la zone économique exclusive (ZEE). Certes, certains États d'Amérique latine avaient commencé dans les années cinquante à réclamer une juridiction vers le large ; mais, pour la première fois, un groupe d'États réunis dans une institution consolident une position qui sera portée aux Nations Unies : il y aura une ZEE et cela n'ira pas au-delà de 200 milles nautiques.

Tout cela mis ensemble donne une coloration à la façon dont cette Convention allait se structurer, allait être élaborée.

Les débats sur la zone économique exclusive commencent en 1973-74 et la notion est adoptée en 1976, alors que les négociations internationales devaient encore se poursuivre pendant six ans.

Monsieur l'ambassadeur a cité le nom de M. de Lacharrière, chef de la délégation française à cette époque. Aussitôt rentré en France, en mai 1976, celui-ci avait souhaité une loi française adoptant la ZEE dans le système juridique national.

On voit que tout ceci dessine un ensemble de passerelles intellectuelles et d'enjeux qui se mettent en place.

Sur le terrain des ressources, la Convention des Nations Unies a également une autre origine à laquelle on ne pense pas souvent parce qu'elle paraît plus lointaine et étrange quand on évoque le nationalisme économique, c'est la doctrine Truman. Le 23 septembre 1945, Truman s'approprie le plateau continental adjacent à son État et ses ressources naturelles. Cette notion, en 1945, n'avait aucune vie juridique. Elle est née juridiquement avec la Convention de Genève de 1958 sur le plateau continental, confirmée en 1982 par la grande Convention dont vient de parler M. Pancraccio.

Ceci pour dire que c'est à la fois beaucoup d'innovations, beaucoup d'évolutions mais sur des fondements que je viens d'indiquer. Il y a là des choses permanentes dans la revendication d'intérêts et de souveraineté.

S'agissant des enjeux de type économique, notamment les ressources naturelles, un des enjeux qui s'est imposé est la possibilité d'extension du plateau continental. Un État côtier, dans des conditions déterminées, pouvait aller jusqu'à un maximum de 350 milles de ses côtes. Il pouvait compléter son plateau continental en revendiquant des droits souverains sur les ressources naturelles de ce plateau. À cette époque, on ne pensait pas aux ressources biologiques parce qu'elles ne paraissaient pas la préoccupation majeure. Les ressources minérales, pétrolières, gazeuses étaient l'enjeu, l'objectif poursuivi par les demandes d'extension.

De ce point de vue, la Convention du droit de la mer est une « boîte à cadeaux » pour les États côtiers qui apparaissent comme les gagnants de la conférence modifiant l'ordre juridique de la mer. En effet, jusqu'à 200 milles des côtes, l'État n'a rien à démontrer s'agissant de ses droits souverains, sous réserve de délimiter sa zone, dans les conditions que prévoit la Convention avec les États voisins ou faisant face. Une fois que ces questions sont réglées, il dispose de sa zone économique jusqu'à 200 milles qui emporte déjà avec elle un plateau continental, quelles que soient la nature ou la qualification des fonds. De plus, l'État côtier en question peut demander d'étendre la limite du plateau à 350 milles, sous réserve de mettre en œuvre la procédure prévue par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (son article 76, l'annexe II). Cette procédure fait intervenir une institution nouvelle, la Commission des limites du plateau continental (CLPC). La France, par exemple, a porté une série de dossiers concernant l'extension de son plateau continental. C'est ainsi que nous avons étendu notre plateau continental au-delà des 200 milles de près de 580 000 km², ce qui n'est pas négligeable, à tel point qu'à un moment donné, les gazettes s'interrogeaient : Sommes-nous devenus la première superficie maritime au monde ? Non, répétais-je, car ce n'est pas la colonne d'eau qu'on a augmentée mais le fond des mers. Il faut distinguer le classement en fonction des ZEE (environ 10,5 millions de km² pour la France) et le classement en fonction du plateau continental (la ZEE + 580 000 km²). Et, dans cette dernière hypothèse, cet espace maritime terrestre prolongeant le territoire terrestre serait le premier. Je ne suis pas un grand supporter de la notion de « la France, plus grand domaine maritime international ». En effet, la réalité est beaucoup plus nuancée et il faut tenir compte de ce que nous pouvons faire. Gérer un espace aussi important confère autant de devoirs que de droits.

Vous me demandiez, Monsieur le ministre, ce que nous faisons de l'atout que constitue ce plateau continental. Pour avoir participé à toutes les réunions, en format franco-français, dans lesquelles on a défini la liste des territoires pour lesquels nous allions très certainement déposer un dossier d'extension, je vous avoue que nous n'avons pas pensé immédiatement en termes de développement des ressources qui semblent à portée de main parce que, précisément, elles ne sont pas à portée de main, elles sont très loin et dans des grandes profondeurs.

J'ai toujours expliqué, aux journalistes, aux étudiants comme dans diverses enceintes, que l'État faisait son devoir en garantissant un titre juridique incontestable, conformément au droit international. Le devoir de l'État était de ramener en France un titre enregistré par les Nations Unies précisant que, s'agissant des fonds marins, la France a des droits souverains sur les ressources naturelles, qu'elle a l'exclusivité de ces droits et telles sont les coordonnées dans tel ou tel océan. Ensuite, les opérateurs privés intéressés, nationaux, étrangers ou consortiums, qui connaissent les limites du plateau français, qui ont mené des études économiques montrant qu'il recèle des ressources susceptibles de les intéresser, peuvent tout à fait, selon la procédure qui existera le moment venu, déposer des demandes de permis auprès des autorités françaises, et d'elles seules. C'est la raison pour laquelle ce travail a été fait, cet effort engagé. Le gouvernement s'y est prêté en mettant en place, dès 2002, un comité et un budget dédié, sanctuarisant ainsi ce programme. Cela doit être souligné : c'était assez rare pour avoir déclenché l'envie de beaucoup d'organismes qui n'avaient pas, comme le programme Extraplac (programme français d'extension du plateau continental), la chance de disposer d'un budget sanctuarisé. Et nous avons eu la chance d'avoir deux instituts : l'Ifremer, appuyé sur l'expertise du Shom (Service hydrographique et océanographique de la Marine)⁶.

Tout cela a permis que le plateau continental français étendu bénéficie de la garantie d'un titre juridique.

⁶ Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer, (EPIC,) créé en 1984 succédant au CNEXO, combinant la recherche fondamentale et la recherche appliquée des ressources vivantes à la technologie marine ; opérateur de la flotte océanographique française. Etablissement public administratif (EPA) sous tutelle du ministère de la Défense, le Shom est l'opérateur public pour l'information géographique maritime et littorale de référence. Il a pour mission de connaître et décrire l'environnement physique marin dans ses relations avec l'atmosphère, avec les fonds marins et les zones littorales, d'en prévoir l'évolution et d'assurer la diffusion des informations correspondantes.

Il est important de souligner que l'exclusivité de ces droits souverains n'est frappée par aucune date limite. Dans cent ans, elle sera toujours valable. Aucune disposition ne nous oblige à utiliser nos droits de ressource avant telle date.

Quel est l'intérêt du plateau continental ?

On aurait tort de penser que ce n'est qu'une affaire d'États industrialisés. Le vrai moteur est celui de la souveraineté économique et des droits souverains.

De ce point de vue, on a toute la panoplie étatique de la planète :

Les grands États industrialisés, les puissances qui ont un appétit de souveraineté maritime... à ce titre, ce n'est pas un hasard si les premiers États à avoir fait une demande d'extension ont été la Russie (l'Union Soviétique était déjà présente dans les fonds marins), suivie du Brésil puis de l'Australie.

Des demandes conjointes ont été faites par des États insulaires.

Des États de la côte ouest de l'Afrique se sont réunis pour préparer un grand dossier. Par exemple, un dossier a été déposé par 7 États de la côté ouest africaine, trois francophones (Sénégal, Guinée, Mauritanie) deux anglophones (Gambie, Sierra Leone) et deux lusophones, (le Cap vert et la Guinée Bissau).

Il existe une diplomatie du plateau continental étendu prise en charge par la Norvège. La Norvège, avec son chéquier, a trouvé là un champ extraordinaire d'aide à ces États. On imagine que si un jour il y a des retombées en termes d'accès aux ressources naturelles du plateau, les Norvégiens sauront le rappeler ; ils l'ont fait dans le cadre d'une diplomatie norvégienne « en faveur de la paix ». C'est ainsi que l'État somalien, en quasi déliquescence, a déposé un dossier grâce à la diplomatie norvégienne.

Derrière les enjeux immédiats, perceptibles, qui relèvent de l'analyse économique, on voit que l'enjeu d'une présence dite de souveraineté économique est une des expressions de la souveraineté au sens strict : Il faut être présent et ne pas laisser partir cette question de l'extension du plateau continental.

Les délimitations maritimes, qui se font dans le cadre de relations de bon voisinage, sont aussi un critère de l'importance des enjeux. La liste des exemples est impressionnante où on voit bien que derrière une opération de délimitation – qu'elle se fasse par négociations bilatérales ou par voie judiciaire (tribunal, arbitrage...) – il y a toujours la volonté de fixer des espaces qui vont permettre à un

État de déployer ses droits souverains en octroyant des licences, en faisant des concessions etc.

Le nombre des délimitations, notamment cette dernière décennie, est un indicateur sérieux de ces questions d'enjeux. La délimitation est l'opération qui permet de tracer la limite respective en-deçà de laquelle chaque État va pouvoir exercer sa compétence. L'enjeu est donc l'exclusivité des droits.

J'en donnerai quelques exemples récents :

Dans le Bassin méditerranéen, le Liban est toujours en état de guerre avec Israël. Les Israéliens sont accusés par les Libanais de commencer à explorer, voire exploiter le domaine maritime au-delà de la ligne d'armistice de 1949, ce qui met les Libanais hors d'eux parce qu'ils n'ont pas les moyens de riposter ni d'occuper des puits qui peuvent avoir été concédés. De l'autre côté, Chypre, qui a un accord avec les deux États, a pu le ratifier avec les Israéliens mais n'a pas pu aller jusqu'au bout de la procédure du fait des Libanais. C'est un exemple d'une délimitation partiellement réussie entre Israël et Chypre et qui est dans l'impasse entre Israël et le Liban comme entre Chypre et le Liban.

Sur la côte ouest africaine, une série de délimitations sont intervenues ou sont en cours. Par exemple le litige frontalier maritime entre la Côte d'Ivoire et le Ghana est actuellement dans l'attente de la décision du tribunal international du droit de la mer à Hambourg (les plaidoiries ont eu lieu le mois dernier). En même temps ces deux États, le Ghana et la Côte d'Ivoire se retrouvent devant la Commission du plateau continental pratiquement dans les mêmes termes. La Côte d'Ivoire a commencé à présenter sa demande d'extension de son plateau continental. Cela montre que les questions sont parfois achevées. Il en est de même pour le Cameroun et le Nigéria (quand on dit Nigéria, on pense forcément au pétrole, à la péninsule de Bakassi, on voit le poids des intérêts en jeu). Après une longue résistance du Nigéria, c'est la CIJ (Cour internationale de justice) qui a finalement reconnu la souveraineté et les droits du Cameroun sur la péninsule et la province de Bakassi.

Je ne vais pas multiplier les exemples mais je voulais montrer que, lors de ces différends de délimitations maritimes, le conflit finit heureusement par se résoudre de manière pacifique. Les tensions ne vont pas jusqu'à l'incident armé. Le droit, de ce point de vue, est un facteur qui permet de calmer certaines pulsions.

La dernière illustration que je voudrais donner des enjeux liés aux ressources des fonds marins concerne les fameuses ressources minérales des grands fonds marins, situées selon les termes de la Convention dans la « Zone internationale » (souvent

appelée « Zone »), c'est-à-dire toutes les ressources minérales du grand large, au-delà des ZEE et du plateau continental. Ce n'est pas un domaine de non-droit. Un régime est installé, qui fonctionne plutôt bien. Il est moins médiatisé que les différends maritimes qui opposent des souverainetés nationales et qui trouvent leur solution devant une juridiction internationale ou par les moyens de la diplomatie bilatérale. Les sujets concernant les grands fonds marins se discutent au sein de l'Autorité internationale des fonds marins, là aussi nouvelle institution créée par la Convention et qui répond au vœu de l'ambassadeur Pardo dont nous avons parlé pour commencer cet exposé. Ils se traitent aussi au sein de sa commission juridique et technique à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir (parce qu'un jour le Quai d'Orsay a bien voulu présenter ma candidature). C'est à cette Autorité que sont adressées les demandes émanant d'États, de sociétés industrielles qui prétendent disposer de contrats sur ces ressources minérales bien identifiées (nodules polymétalliques, encroûtements de cobalt, sulfures hydrothermaux etc.).

A priori on peut se dire que leur exploitation n'est pas pour maintenant et s'interroger sur l'utilité de ces contrats. Jusqu'à présent les demandes émanaient d'États qui revendiquaient une place sur ce grand échiquier des fonds marins dont la France, pionnière dès les années 1970. Aujourd'hui, on voit arriver les demandes de contrats d'une filiale de Lockheed, d'une filiale de l'Union minière du Congo (avec la Belgique comme État patronnant). On peut penser que ces industriels ont fait un calcul économique qui les incite à passer au stade de l'exploitation. J'étais en séance (2013) quand on a vu arriver le Britannique *United Kingdom resources*, filiale de Lockheed. « Dans cinq ou six ans, nous passons à l'exploitation, si ce n'est pas rentable, nous partons », nous ont dit ses représentants mais en attendant ils mettent tout en œuvre pour que cela puisse être rentable. Ils sont tellement « gourmands » qu'ils ont créé un mécanisme par lequel ils attirent des États en développement qui leur servent de « faux nez ». C'est ainsi qu'on a vu un faux État en développement (Singapour) sans aucune expérience des fonds marins, de la technologie, de la science marine, venir demander un contrat. L'exposé du délégué singapourien révélait que la demande concernait pratiquement les mêmes zones que la demande britannique, que leur calendrier d'exercice d'exécution était systématiquement le jour d'après etc. C'était vraiment surprenant... Bien sûr on ne fait pas de peine à Singapour qui, officiellement, est un État en développement (il appartient au G77). L'Union minière du Katanga, avec sa filiale en Belgique, a fait la même chose avec un État insulaire du Pacifique. Cela montre l'appétit renouvelé pour les ressources minérales des fonds marins. Les opérateurs économiques nous pressent : « Où en êtes-vous de la rédaction du code minier ? Nous avons besoin de

sécurité juridique ». La « sécurité juridique » c'est pour eux un code minier qui leur dit quelles sont les conditions financières auxquelles les contractants vont être assujettis, à quelle sauce ils vont être mangés quant aux obligations écologiques, comment on va taxer la tonne de métal selon qu'on la pèse au fond de l'eau ou sur le pont du navire, quel sera le régime de responsabilité encouru du fait de ces activités minières marines, etc. Comme M. Pancraccio l'a dit, on voit la Chine déposer tous les ans une nouvelle demande de contrat. Elle en est déjà à quatre sur les trois principaux minerais, deux dans le Pacifique, (zone de Clarion-Clipperton), et deux dans l'Océan Indien. La Russie n'est pas loin. La Brésil y est venu. On retrouve les mêmes États que sur le plateau continental et ils sont vraiment très entreprenants.

L'enjeu écologique est devenu pour beaucoup d'ONG la nouvelle frontière sur laquelle elles se battent. Frontière et étendard en même temps. Au-delà de l'idéologie, au-delà des aires marines protégées, il s'agit de faire en sorte de contraindre l'activité minière dans les fonds marins, au point, *in fine*, de la rendre impossible. Quand leurs représentants participent aux travaux internationaux, comme ils le font régulièrement, on se demande s'ils veulent vraiment aider à faire du développement durable des fonds marins (dont il faut rappeler qu'il a un pilier économique) ou si leur objectif est d'arriver au constat qu'il faut interdire.

Cette pression écologique, qui s'observe partout, commence là à faire sentir ses effets dans l'exercice de rédaction du code minier. Les ONG entendent obtenir la possibilité d'être une partie prenante à la rédaction du code minier international, ce qu'un certain nombre d'experts voire d'États ne souhaitent pas. Des débats assez difficiles, voire houleux, pourraient ponctuer cet exercice. On pourra alors mesurer la capacité (ou la volonté) de résistance des États.

JEAN-PIERRE CHEVENEMENT

Merci, M. Jarmache.

Vous n'avez pas parlé du pétrole *offshore*. Or celui-ci représente à peu près 30 % du volume du pétrole extrait chaque année dans le monde. Où extrait-on du pétrole ? Dans le golfe de Guinée ?

ÉLIE JARMACHE

Dans le golfe de Guinée, dans le Golfe persique, dans le golfe du Mexique (on se souvient de l'explosion et de l'incendie considérable déclarés, le 20 avril 2010, sur la plate-forme pétrolière *Deepwater Horizon*)...

Je n'en ai pas parlé parce que, pour le moment, le pétrole *offshore* est exploité dans des espaces qui ne posent pas, ou peu, de problèmes, à l'intérieur des zones sous juridiction nationale. Chaque État est maître de sa ressource pétrolière, octroie des licences aux *majors* pétrolières. Il n'y a pas de problème particulier à souligner de ce point de vue. C'est pourquoi je ne suis pas parti sur ce chemin-là. Les chiffres sont connus, il suffit de lire les articles de Nicolas Sarkis⁷...

JEAN-PIERRE CHEVENEMENT

Il y a la Guyane au large de laquelle on a repéré des réserves...

ÉLIE JARMACHE

Il y a même une plateforme immense qui s'est déplacée vers cette zone. Le plateau continental et la ZEE française ne sont absolument pas contestés de ce côté-là. Le département de la Guyane et le conseil régional ont même réussi à instituer une taxe particulière au bénéfice de la Guyane en cas d'exploitation. Le plateau continental étendu de la Guyane est un des premiers que nous ayons fait valider au plan international en 2009. Nous avons là une très belle superficie d'extension au large de la Guyane.

JEAN-PIERRE CHEVENEMENT

Nous avons quand même appris une chose, c'est que le ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer a pour doctrine de ne pas donner de

⁷ Nicolas Sarkis, Directeur du Centre arabe d'études pétrolières et de la revue *Pétrole et Gaz arabes*.

permis d'exploration ni d'exploitation. Voici qui contredit un peu les discours vantant l'étendue gigantesque de notre domaine maritime.

ÉLIE JARMACHE

Il n'y a pas de contradiction si on veut n'en faire qu'une aire maritime protégée mondiale.

JEAN-PIERRE CHEVENEMENT

C'est en effet une vision tout à fait écologique.

ÉLIE JARMACHE

Je n'ai jamais dit que c'était la mienne, Monsieur le ministre.

JEAN-PIERRE CHEVENEMENT

Est-ce la vision du gouvernement actuel ?

ÉLIE JARMACHE

Je ne sais pas mais cela a pris un certain relief depuis quelques mois.

JEAN-PIERRE CHEVENEMENT

Merci d'avoir bien voulu nous en instruire.

Nous allons maintenant écouter M. Frémont, géographe, directeur de recherches à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux. Il est l'auteur de « *Géographie des espaces maritimes* » (La documentation française, mars-avril 2015).

ANTOINE FREMONT

Le transport maritime et ses enjeux

Merci beaucoup.

Mon intervention, qui paraîtra peut-être un peu décalée par rapport à ce qu'on a entendu jusqu'à présent, porte sur les transports maritimes et les enjeux de ce mode de transport.

Quelques constats.

Il existe *un lien très fort entre transport maritime et mondialisation.*

On peut affirmer que sans transport maritime, la mondialisation telle qu'on la connaît aujourd'hui n'aurait pas été possible. Au lendemain de la Seconde guerre mondiale, en 1950, alors que le plan Marshall était déjà effectif, on transportait un peu plus de 500 millions de tonnes de marchandises par voie maritime. Aujourd'hui, plus de 10 milliards de tonnes transitent chaque année par la mer ! On parle beaucoup de « l'économie dématérialisée ». Or jamais l'économie internationale n'a autant reposé sur des flux physiques et des biens matériels. Et c'est le transport maritime qui permet ces flux considérables : 80 % à 90 % en volume du transport de marchandises à l'échelle internationale se fait par la voie maritime.

Cela repose sur *une très grande spécialisation des navires* qui s'est mise en place progressivement avant et après la Seconde guerre mondiale. Elle a commencé avec les vracs, liquides (pétrole) et solides (charbon, grains...), et a trouvé un aboutissement avec la conteneurisation qui permet de « mettre le monde en boîtes ». Les conteneurs sont des boîtes entièrement normalisées à même d'être

empilées sur les navires porte-conteneurs. Mais à l'intérieur de ces boîtes, il est possible de mettre absolument tous les types de marchandises, biens de consommation, produits semi-finis... Le conteneur étend à l'économie manufacturière dans laquelle nous vivons les facilités du transport.

La spécialisation des navires permet une très grande productivité de la manutention dans les ports : comme un avion, les navires restent très peu de temps dans les ports. De plus, cette spécialisation des navires a permis l'augmentation de leur taille, donc des économies d'échelle considérables. Aujourd'hui des navires porte-conteneurs (mais on pourrait faire la même démonstration avec des pétroliers) transportent jusqu'à 20 000 boîtes, soit jusqu'à 200 000 tonnes des produits les plus divers. Cette productivité et cette économie d'échelle aboutissent à réduire les coûts de transport. On observe, sur la durée, une baisse tendancielle des coûts de transport qui, liée à une extrême fiabilité de ces systèmes de transport, permet de déployer à l'échelle internationale les chaînes de valeur et les systèmes productifs. Grâce à cette alliance d'une extrême fiabilité et de coûts de transport très faibles, une usine de montage, où qu'elle soit implantée, peut être alimentée par des composants qui viennent des quatre coins du monde. D'où un effet de massification extrêmement important permis aussi par la mise en place de réseaux maritimes à l'échelle mondiale. De grands opérateurs internationaux déploient des services à travers des systèmes de *hubs*, un peu comme dans le transport aérien, et maillent ainsi le globe à l'échelle mondiale.

Le transport maritime joue donc un rôle fondamental dans la mondialisation d'aujourd'hui. Sans transport maritime, sans conteneurisation, pas de mondialisation. S'y ajoutent évidemment tous les autres facteurs du libre-échange et de l'internationalisation des chaînes de valeur.

La géographie du transport maritime est assez simple.

Pour les vracs, les flux, Sud-Nord, vont des pays producteurs de matières premières (pays en développement) vers les pays consommateurs (pays industrialisés).

La géographie du transport conteneurisé est davantage une géographie des grands pays manufacturiers. Plus de la moitié des conteneurs sont aujourd'hui manutentionnés dans les ports d'Asie orientale, cœur manufacturier du monde.

Deux grandes routes partent d'Asie orientale : la route trans-pacifique vers la côte ouest des États-Unis, l'autre route vers l'Europe, notamment les grands ports de l'Europe du nord, à travers l'océan Indien et le canal de Suez.

Des flux secondaires Nord-Sud vont vers les pays en développement, Afrique et Amérique du sud.

Quelques grands enjeux et tentative de prospective.

Le transport maritime est un service mais il est organisé comme *une véritable industrie*, au service du commerce international, qui mobilise des capitaux et des moyens absolument considérables.

Est-il à même, techniquement, de répondre à une nouvelle hausse du commerce international ?

On a assisté par le passé à des hausses absolument extraordinaires. La taille des navires n'a cessé d'augmenter. Plusieurs fois, on a pensé les limites atteintes mais elles ont été sans cesse repoussées. Les ports ont mené des travaux d'agrandissement pour accueillir ces nouveaux navires, adapter leurs outils de manutention, là encore avec des grands opérateurs de manutention à l'échelle mondiale. Donc, *a priori*, le transport maritime, en tant qu'outil technique, ne demande qu'à aller toujours plus loin, visant toujours plus de croissance.

Les armateurs sont à même de répondre à ces augmentations.

Pour les ports, l'enjeu principal est d'adapter l'outil portuaire et, face à l'augmentation des flux en provenance de la mer, d'assurer les pré et post-acheminements, notamment pour les flux de conteneurs, à l'intérieur des terres. Ces acheminements à l'intérieur des terres ne peuvent plus se faire uniquement par voie routière et nécessitent des moyens massifiés, du type transport ferroviaire ou transport fluvial, tant les volumes importés ou exportés sont importants.

Un autre enjeu est celui du processus de concentration dans l'industrie maritime.

Je parlerai plus spécifiquement du transport maritime conteneurisé qui est un transport de lignes régulières : les navires suivent des services réguliers, un peu comme des autobus, de pays à pays et de port à port. Depuis les années 70, ce transport maritime conteneurisé ne cesse de se concentrer entre les mains de quelques opérateurs. Les vingt plus grands opérateurs contrôlent à eux seuls plus de 80 % des services offerts. C'est une tendance lourde que la crise de 2008 n'a fait que renforcer. Avant la crise, les armateurs de lignes régulières avaient un carnet de commandes extrêmement important. La crise de 2008 s'est traduite par des surcapacités sur le marché, d'où une baisse très forte des prix du fret maritime et des mouvements de rachats, de fusions et d'acquisitions, beaucoup d'armateurs

ayant commencé à perdre de l'argent. Par exemple, le troisième armement mondial, le franco-libanais CMA-CGM, dont le siège social est à Marseille, a racheté l'armement de Singapour, *Neptune Orient Line* (NOL), connu à travers la marque *American President Lines* (APL). Autre exemple, l'armement sud-coréen, *Hanjin Shipping* a fait faillite purement et simplement à la fin de l'année dernière. Actuellement, nous assistons à un processus de concentration à travers un système d'alliances. Comme dans le transport aérien, les armateurs se regroupent entre eux pour mettre en commun leurs navires et faire ainsi des économies d'échelle. Trois grandes alliances, actuellement, se mettent en place à l'échelle mondiale.

Ce mouvement de concentration pose des questions :

Actuellement les prix du fret maritime sont bas. Mais ce processus de concentration n'aboutira-t-il pas dans les années futures à une dépendance des transitaires (ceux qui organisent les transports) et des chargeurs (ceux qui ont besoin de transporter leurs marchandises) face à un marché devenu oligopolistique qui pourra peser davantage sur les prix ?

Cela pourrait-il poser une question de dépendance des États, par rapport à ces grands consortiums ? Il est intéressant d'observer que les trois plus grands armements mondiaux avaient voulu, en 2015, se réunir pour former une alliance. À eux trois ils auraient représenté plus d'un tiers du marché mondial des services conteneurisés. Ils sont passés devant les services veillant à la libre-concurrence : les États-Unis ont dit oui, l'Europe a dit oui et, pour la première fois, un pays a dit non : la Chine, qui, fortement exportatrice, ne voulait sans doute pas dépendre d'une alliance entre trois grands armements, *a fortiori* trois armements européens.

Inversement, quand on voit les mouvements de fusion-acquisition actuels, on peut se poser la question de la place du transport maritime dans les chaînes de valeur. Il n'y plus d'armements maritimes conteneurisés internationaux qui naviguent sous pavillon américain (tous ont été vendus). L'armement singapourien, qui dépendait de la *holding* étatique TEMASEK, qui contrôle les capitaux de Singapour, a été vendu à l'armement français. Le fait de ne plus contrôler le transport maritime a-t-il une importance stratégique ou pas ? Je mets cette question en débat. J'ajoute que le transport aérien de marchandises joue un rôle de plus en plus important. Si, à l'échelle internationale, il est très faible en volume, il représente en valeur près de 30 % du commerce international.

Ces concentrations armateuriales, ces concentrations de transporteurs posent fortement question aux ports maritimes qui, plus que jamais, sont des pions dans un jeu mondial. Ces ports maritimes sont-ils capables de s'insérer dans ces grandes chaînes logistiques qui se déploient à l'échelle internationale ? Soit vous en êtes,

soit vous n'en êtes pas... Selon que ces alliances décident de passer par un port ou de ne pas y passer, du jour au lendemain, un port central peut devenir un port périphérique. Pour les ports, l'enjeu est extrêmement important. Je pense aux ports français, notamment aux deux principaux, Le Havre et Marseille.

L'enjeu environnemental.

En effet, le transport maritime a un impact environnemental à l'échelle internationale en matière de rejets de gaz à effet de serre (4 % à 5 % des émissions de gaz à effet de serre) mais aussi plus localement avec les rejets de particules par l'utilisation de carburants de soutes, qui ne sont pas très « propres ». Il y a donc un enjeu local de pollution dans les grandes villes maritimes qui amène de plus en plus ces villes à adopter des législations très fortes pour réguler les émissions de particules de ces navires. Les ports de Los Angeles - Long Beach ont joué un rôle précurseur en imposant aux navires, à l'approche des côtes, d'utiliser des carburants plus propres. Cela se généralise de plus en plus, notamment en Europe, dans la Manche. On observe un mélange de régulation internationale et d'enjeux très locaux parce que les populations sont de plus en plus conscientes de ces enjeux environnementaux.

L'enjeu énergétique en matière d'importation d'hydrocarbures.

L'importation d'hydrocarbures a été pour les ports européens une rente de trafic puisqu'il s'agissait de trafics captifs adossés à des zones industrialo-portuaires très importantes mises en place pendant la période des Trente Glorieuses, avec leurs complexes de raffinage et pétrochimiques. L'entrée de l'Europe, peut-être plus que des autres continents, dans la transition énergétique, avec la recherche de solutions alternatives aux énergies fossiles, menace nos zones industrialo-portuaires.

On observe aussi la montée de concurrents à l'échelle internationale en matière de raffinage et de pétrochimie. Au lieu de raffiner en Europe on peut très bien importer des produits raffinés. Il en résulte que les trafics d'hydrocarbures sur lesquels étaient assis les ports ne sont plus aussi captifs qu'ils l'étaient par le passé. Cela pose le problème de l'industrie du raffinage et du processus de concentration du raffinage à l'échelle européenne. En effet, ce sont les plus grands sites industriels qui sont retenus par les majors du pétrole comme lieux de raffinage, toujours pour des raisons assez faciles à comprendre de processus industriels et d'économies d'échelle. Ces processus de concentration peuvent fragiliser certains ports. La fermeture de petites raffineries (Petroplus à Rouen, Total à Dunkerque) s'est traduite immédiatement dans les ports par des chutes très importantes de trafic.

Il est donc important de surveiller ce qui se passe dans l'industrie pétrolière pour préserver l'outil industriel. Un enjeu fort d'indépendance énergétique et stratégique se joue à l'échelle européenne et à l'échelle nationale qui pose à nouveau la question du rôle et de la place des ports français sur cet échiquier européen.

Le transport maritime étant au service du commerce international, il convient de s'interroger sur *les évolutions du commerce international dans les décennies futures*. Il faut sans doute rester modeste face à une problématique qui mêle les questions économiques et géopolitiques.

On peut se poser la question de l'évolution des économies asiatiques, de leur transition vers des économies plus matures après leur phase de décollage économique dans les années 60 et 70. On pense aux nouveaux pays industriels d'Asie (Corée du sud, Taïwan), des pays développés dont les structures économiques se rapprochent aujourd'hui beaucoup des nôtres. La nature des flux du commerce international entre les pays se modifie en fonction de la maturité économique de ces pays. Cela peut avoir un impact sur les flux maritimes.

Allons-nous vers un renversement de la tendance lourde de l'ouverture des économies internationales qui a prévalu depuis la Seconde guerre mondiale, donc de l'internationalisation des économies à travers une éventuelle aggravation des tensions mondiales ou vers une « trumpisation » du monde ? Des tensions géopolitiques, militaires, pourraient-elles aboutir à un blocage des routes maritimes ? De ce point de vue, je crois à la résilience du transport maritime. Sa très grande flexibilité lui permet de trouver d'autres routes. Lorsque, à deux reprises, le canal de Suez a été fermé (à la fin des années 60 et au début des années 70), les navires sont passés par le cap de Bonne Espérance. La capacité du transport maritime à produire des tonnes/km est telle que l'obstacle peut être assez facilement contourné.

En conclusion, le transport maritime se nourrit de la mondialisation, il est en lui-même un vecteur essentiel et on peut dire que les acteurs du transport maritime utilisent toutes les ficelles que leur donnent les possibilités de la mondialisation, de l'internationalisation, par exemple à travers l'immatriculation de leurs navires. Mais ces acteurs-clés de la mondialisation auraient aussi intérêt à en être les acteurs exemplaires.

Merci, M. Frémont.

Vous avez abordé le problème à travers le transport maritime, sujet certes essentiel. Les enjeux maritimes sont évidemment encore plus vastes.

On a peu parlé des télécommunications, des câbles. On a évoqué l'énergie des mers, les hydroliennes et glissé assez vite sur le pétrole, le gaz *offshore*, les oléoducs ou les gazoducs sous-marins. Il n'a pas été question des usines de dessalement de l'eau de mer.

Toute une économie est liée à la mer, sans parler du tourisme côtier, de la plaisance, de la construction navale. La France est très forte pour la plaisance. C'est moins vrai pour les autres branches de la construction navale : Saint-Nazaire ne fabrique plus de méthaniers mais se spécialise, désormais sous pavillon italien, dans les navires de croisière. Certes, nous avons encore à Cherbourg – grâce à la DCNS et, indirectement, à la Marine nationale – la capacité de fabriquer des sous-marins classiques et nucléaires. Nous avons donc encore une certaine capacité de construction navale qu'il faudrait pouvoir évaluer.

Nous avons de très beaux atouts maritimes mais nous avons perdu notre guerre d'hégémonie contre l'Angleterre qui est une île alors que la France est ouverte sur l'océan, sur la Méditerranée mais aussi sur le Continent..

La France est quand même restée un grand pays maritime.

Nous parlerons peut-être des enjeux géopolitiques. Il faudrait revenir au contrôle de la mer et de la terre, à l'Eurasie, à la problématique qui était celle des géopoliticiens d'autrefois.

N'y aurait-il pas un autre regard à avoir sur les problèmes qui se posent dans le monde aujourd'hui avec la montée de la Chine et des pays émergents ?

J'évoque beaucoup de sujets qui n'ont apparemment pas grand-chose à voir entre eux si ce n'est la mer.

J'aimerais qu'on se place aussi du point de vue de l'intérêt national, même si ce point de vue apparaît aujourd'hui comme passéiste. Néanmoins, nous sommes confrontés à des problèmes à l'échelle nationale : le chômage, l'aménagement du territoire... M. Frémont a parlé de nos ports qui sont quand même très déclinants.

Le Havre et Marseille sont très loin derrière Anvers et Amsterdam. Et le projet de canal Seine-Nord Europe semble orienter plutôt nos exportations vers Anvers et Rotterdam que vers Le Havre. Tout cela révèle, me semble-t-il, l'absence d'une vision globale. Je ne parle pas du raffinage et de la concentration des raffineries vers les grands sites industriels qui pénalise aussi l'économie française.

Mis bout à bout, tous ces traits dessinent des difficultés que nous ne connaissons que trop bien. Nous avons des points forts, nous avons aussi des points faibles. Sont-ils irrémédiables ?

On pourrait parler de la pêche, des produits de la mer... Est-il normal que nous importions les deux-tiers de ce que nous consommons ?

Ces questions méritent d'être posées. Où se les posera-t-on si ce n'est dans une rencontre comme celle-ci ?

Nous allons maintenant écouter M. Alabrune, directeur des Affaires juridiques du ministère des Affaires étrangères, qui va reprendre l'ensemble de ces problèmes.

FRANÇOIS ALABRUNE

Remarques générales en forme de conclusion

Je voudrais vous remercier, Monsieur le ministre ainsi que l'ambassadeur Alain Dejammet pour l'honneur qui m'est fait d'intervenir ce soir.

Je souhaiterais revenir sur un certain nombre des points évoqués lors de ce colloque, touchant aux enjeux maritimes, au cadre juridique applicable à ce domaine et enfin à la position de la France.

1. Les interventions précédentes ont montré la grande diversité des enjeux maritimes.

Monsieur le ministre vient d'évoquer les enjeux économiques. Les enjeux environnementaux ont été abordés par plusieurs intervenants.

Il faut y ajouter les enjeux de sécurité : dans le domaine militaire, la lutte contre le terrorisme, les enjeux liés aux flux migratoires... Ces enjeux concernent des espaces sous juridiction française mais aussi des espaces internationaux ou des espaces sous juridiction d'États étrangers. Nos intérêts sont liés à ce qui se passe

dans ces divers espaces. Pour ne prendre qu'un exemple, la mer territoriale libyenne est aujourd'hui un espace sur lequel nous avons, avec nos partenaires de l'Union européenne, un certain nombre de préoccupations liées au départ de migrants et de flux clandestins de migrants.

Les enjeux sont ainsi à la fois des opportunités, des avantages, qu'il faut saisir par une politique adaptée, et des risques, des menaces, auxquels il faut faire face dans un espace maritime où les activités humaines se développent, où un certain nombre de ressources – notamment les ressources halieutiques – se raréfient et où des tensions de plus en plus fortes apparaissent. Le cas de la mer de Chine du sud illustre cette réalité.

2. Le cadre juridique, qui a été présenté par le professeur Pancraccio, est lui-même développé, avec une forme de « constitution », qui serait la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), complétée par un certain nombre d'instruments plus sectoriels.

La presque totalité des États sont partie à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Seuls quelques États n'y sont pas partie :

Certains sont des États enclavés qui n'ont pas de façade maritime. Certains n'y sont pas partie pour d'autres raisons. C'est le cas de la Turquie, compte tenu notamment de la situation en mer Égée. Les États-Unis ne sont pas partie à la CNUDM, mais ils se présentent eux-mêmes comme les gardiens très attentifs du droit de la mer !

Ce cadre juridique repose sur un équilibre entre des logiques différentes :

- logique de souveraineté nationale, qui a conduit à l'attribution aux États côtiers d'espaces sous leur juridiction, avec des degrés divers selon le type d'espace concerné,

- logique de liberté dans la haute mer, liberté de navigation en particulier, laquelle peut aussi s'exercer dans la zone économique et même dans la mer territoriale, à travers le droit de passage inoffensif,

- logique d'appropriation internationale et de gestion commune internationale qui recouvre les ressources minérales du fond de la haute mer (la Zone), et la notion de patrimoine commun de l'humanité,

- logique de coopération internationale, y compris dans des zones de liberté, comme la haute mer, et parfois même dans des zones sous juridiction des États côtiers.

Ce cadre juridique fait face aujourd'hui face à des difficultés pour diverses raisons :

- le fait de la poursuite active par des certains États ou certaines entreprises de leurs intérêts, qui se traduisent par des conflits et qui conduisent certains États à faire du cadre juridique une interprétation parfois contestable et à s'écarter du cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

- la manière dont certaines juridictions internationales interprètent le droit de la mer peut susciter des interrogations. Il n'y a pas en effet une unité absolue de contrôle juridictionnel sur ce sujet puisque plusieurs juridictions internationales peuvent être saisies. La CNUDM accorde une certaine liberté de choix aux États parties pour régler leurs différends sur son application. Outre la Cour internationale de justice et le Tribunal international du droit de la mer, des tribunaux d'arbitrage peuvent être saisis. La jurisprudence de ces derniers peut parfois surprendre, comme ce fut le cas pour la sentence arbitrale sur la situation en mer de Chine du sud et le statut des îles.

- l'articulation entre le droit de la mer et d'autres branches du droit peut également soulever des questions. En réalité, bien des questions qui se posent dans l'espace maritime ne sont pas résolues uniquement par le droit de la mer. Il peut y avoir par exemple des questions d'articulation entre le droit de la mer et le droit international des droits de l'homme. La Cour européenne des droits de l'homme a pu ainsi se prononcer sur la manière dont des personnes accusées de piraterie avaient été appréhendées et jugées.

- Enfin, il peut y avoir un défi touchant à la gouvernance de cet espace du fait de la variété et la multiplicité des commissions et institutions compétentes.

3. Que peut-on dire sur la manière dont ces enjeux se présentent pour la France ?

La présence de la France dans un nombre de régions du monde aussi varié, les espaces maritimes qu'elle contrôle, confortent la dimension mondiale de la puissance de notre pays et représentent certainement de ce point de vue un atout politique réel, et un atout économique au moins potentiel.

Ces espaces, ces enjeux, représentent aussi des contraintes et des défis. D'abord parce qu'il faut exercer nos droits, assurer notre présence par des moyens humains, militaires, techniques, scientifiques, financiers, juridiques. Cela demande aussi une négociation permanente, notamment avec les nombreux des États voisins de la France dans le monde. C'est d'ailleurs une des tâches de la Direction des Affaires juridiques que de mener ces négociations de délimitation. Elles se déroulent parfois de façon aisée et rapide. D'autres sont plus complexes, plus conflictuelles. Cela a

expliqué, dans le passé, le recours à des tribunaux internationaux. Ce fut le cas, avec le Royaume-Uni ou avec le Canada. Aujourd'hui, la négociation avec l'Espagne, en Méditerranée, avance lentement, la configuration des côtes françaises et espagnoles rendant complexe la négociation et difficile son aboutissement. La souveraineté française est parfois contestée. C'est le cas dans l'océan Indien pour les îles Éparses⁸, pour Tromelin, c'est le cas de Mayotte, c'est le cas de Matthew Hunter dans le Pacifique.

Face à ces défis, nous menons une politique volontariste dont l'objectif est bien sûr de défendre nos intérêts nationaux, de valoriser nos savoir-faire, de valoriser nos entreprises, nos territoires, en particulier nos territoires d'Outre-mer, de valoriser nos intérêts de pêche, notre recherche, en ayant bien sûr le souci de préserver l'environnement. Nous devons par ailleurs être très présents dans les négociations internationales. Du fait de notre appartenance à l'Union Européenne nous ne sommes pas dans la situation où nous étions lors de la négociation de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Nous devons aujourd'hui davantage participer à l'élaboration de positions européennes dans les enceintes internationales. C'est le cas notamment dans la négociation d'un accord sur la préservation de la diversité biologique en haute mer. Ce grand chantier qui s'ouvre et fait renaître un certain nombre de thématiques de la négociation sur la Convention du droit de la mer avec, par exemple, la revendication de certains États en développement du statut de patrimoine commun de l'humanité pour les ressources génétiques de la haute mer.

JEAN-PIERRE CHEVENEMENT

Merci, Monsieur le directeur.

Un sujet n'a pas été traité, c'est la mer comme espace géostratégique : les fonds marins pour nos sous-marins nucléaires lanceurs d'engins et, d'une manière générale, les flux de trafic maritime pour nous prioritaires, vers le Golfe, à travers la Méditerranée et Suez, ou bien le golfe de Guinée. On pourrait en citer d'autres mais ils me paraissent être les plus vulnérables, par exemple à la piraterie.

⁸ Les îles Éparses, cinq petites îles et atolls de l'océan Indien (Bassas da India, Europa, Glorieuses, Juan de Nova et Tromelin), constituent depuis la loi du 21 février 2007 le cinquième district des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF).

J'aimerais que ces aspects plus stratégiques soient abordés par le capitaine de vaisseau Hervé Hamelin.

Commandant, vous avez la parole.

HERVE HAMELIN

La mer enjeu de puissance, état des lieux, conséquences pour la France

Monsieur le ministre,

Monsieur l'ambassadeur,

Monsieur le directeur,

Merci de me donner l'occasion d'intervenir sur les enjeux et ambitions maritimes.

Le maritime redevient un enjeu de puissance.

Nous assistons à un phénomène cyclique. Tout au long de l'histoire, les thalassocraties ont bien compris l'importance de la mer pour pouvoir exister en tant que puissances. Des phénomènes plus récents se sont produits, on a parlé de la mondialisation, des intérêts économiques que chaque nation va chercher à protéger et de la multiplication des risques que sont la piraterie, le terrorisme et l'usage illégal et illicite de la mer (trafics de migrants).

Pour rejoindre la question du droit je dirai que l'espace, le cyber et le maritime ont en commun d'être des espaces fluides dans lesquels les risques semblent relativement dilués et les gains plus faciles. Le droit y est par construction relativement libéral et, par conséquent, sujet à interprétation. C'est bien cette subversion du droit qui, comme le disait Monsieur le directeur, a été notamment l'objet de questions en mer de Chine. La loi du plus fort s'y applique, on le constate également dans le rapport de force israélien-libanais vis-à-vis de leurs frontières maritimes. Cette expression de puissance selon la « loi du plus fort » a été bien comprise par certains et je dirai que le tournant se situe au début des années 2000 et pour beaucoup vers 2008.

État des lieux.

« *L'idée traditionnelle selon laquelle les enjeux terrestres auraient plus de poids que les enjeux maritimes doit être abandonnée.* », peut-on lire dans le Livre blanc de mai 2015 de la Chine. On voit que la vision chinoise s'est clairement orientée vers une logique maritime. En 2008, Liu Huaqing lance cette ouverture vers la mer⁹, avec un développement considérable de la flotte commerciale et militaire. En 48 mois, de 2013 à 2017, c'est 80 navires qui ont été construits dont 31 frégates, c'est-à-dire le double de la flotte française. Sur l'année 2016, 60 navires sont commandés, lancés ou mis en service, avec une ambition, à terme, de quatre groupes aéronavals. Le premier navire, le deuxième est en fin de construction et les deux porte-avions suivants seront à catapulte « brin d'arrêt »¹⁰, comme ceux de la France et des États-Unis. L'objectif est maintenant clair. On voit une présence maritime mondiale : La marine chinoise est intervenue en évacuation de ses ressortissants au Yémen, elle est intervenue en Libye, elle est de temps en temps présente en Méditerranée. La Chine investit financièrement dans les ports de commerce, ce qui se traduit parfois, comme à Gwadar au Pakistan et à Djibouti, par des installations militaires, donc un maillage, avec la volonté affichée de venir dans le golfe de Guinée.

Pour la Russie, un plan 2008-2020 de modernisation de la flotte a été lancé. Certes la flotte russe est un peu plus hétérogène. Certains de ses bâtiments sont vétustes mais d'autres sont très modernes. Elle dispose en particulier de sous-marins extrêmement performants et qui redeviennent conséquents en nombre, la qualité et la quantité étant deux éléments assez fondamentaux.

Cette course à l'armement naval chinoise et russe a entraîné d'autres nations.

L'Europe, en 2008, subit la crise financière et regarde plutôt vers le passé que vers l'avenir, avec une diminution de nos efforts budgétaires.

L'Inde, en 2016, a 48 bâtiments en construction, 120 en commande et ambitionne d'avoir trois groupes aéronavals en réponse à l'arrivée dans l'océan Indien non

⁹ Le 7e Livre blanc (2008) définit la marine comme « *un service stratégique* », chargé de « *la sécurité, des droits et des intérêts maritimes de la Chine* ».

¹⁰ Une crose rétractable, située sous le fuselage à l'arrière de l'appareil appointant accroche un câble tendu à une dizaine de centimètres au-dessus de la piste pour provoquer l'arrêt quasi immédiat de l'appareil sur une distance réduite.

seulement des bâtiments de projection chinois, des frégates, mais également des sous-marins.

La multiplication des sous-marins est caractéristique de ces dernières années : 49 États disposent de plus de 500 sous-marins de qualité, certains construits par DCNS. L’Australie, la Malaisie ont fait partie des clients pour ces raisons d’équilibre des puissances.

En Europe, la prise de conscience concernant l’équilibre des puissances intervient plutôt en 2014 quand, au moment de la crise ukrainienne, on se rend compte que l’Europe n’est plus un sanctuaire, mais une forteresse isolée.

La Grande-Bretagne, notamment, a construit sa *Defense review* (Revue de défense) en 2015 sur l’hypothèse que la Russie redevient un élément fondamental géostratégique, notamment en mer du Nord. Mais elle a de nombreux trous capacitaires, des difficultés de disponibilité du matériel et des soucis liés à des problématiques de stratégie de ressources humaines.

L’Allemagne dispose de bâtiments de qualité mais qui sont en nombre assez restreint. Elle rencontre aussi des problèmes de ressources humaines : certains sous-marins, par exemple, n’ont pas d’équipage.

Les Pays-Bas, le Danemark et la Belgique ont des bâtiments de qualité mais en nombre très restreint.

La marine espagnole tend pour l’heure à rester dans les ports pour des raisons financières.

L’Italie a plutôt une belle marine mais se concentre sur la Méditerranée pour des raisons assez évidentes.

L’Europe du Nord voit des passages de sous-marins russes de plus en plus fréquents. On a atteint des niveaux de présence de sous-marins russes en Atlantique inégalés depuis la fin de la guerre froide. On retrouve maintenant des sous-marins en Méditerranée. Sur la partie orientale de la Méditerranée la marine russe est devenue omniprésente (jusqu’à 37 bâtiments). La Mer Noire est exclusivement russe avec des sous-marins et des plates-formes porteuses de missiles de croisière.

Les réductions budgétaires en France et dans l’ensemble de l’Europe ont fait que les formats sont relativement contraints, d’où une usure prématurée des matériels et des hommes. Malgré tout, la qualité des technologies françaises et la qualité des hommes qui servent ces navires et ces équipements nous permettent d’avoir des résultats concrets et de continuer de rendre le service qui est attendu de la Marine. Il faut toutefois prévoir de vraies difficultés dans les années à venir si les théâtres

restent aussi nombreux (5 ou 6) et exigeants. Il faut savoir que l'une des exigences, pour la Marine comme pour l'ensemble des armées, c'est la connaissance-anticipation. Cette nouvelle fonction stratégique est en effet devenue un élément majeur et structurant, la compréhension de l'environnement et le renseignement permettant une appréciation de situation autonome la plus rapide possible et la décision la plus rapide à une époque où le *tempo* est souvent ce qui guide l'action.

Donc, de vrais défis en termes de format, de vrais défis en termes techniques, de manière à pouvoir être au rendez-vous de ces enjeux stratégiques qui nous font face.

Pourquoi cette remilitarisation, cette ré-arsenalisation de la mer nous concerne-t-elle ?

Au-delà des phénomènes sécuritaires, des désastres humanitaires qui nécessitent souvent des interventions par la mer, de la piraterie etc., un mélange de différents trafics, qui doit certes être traité, sert aujourd'hui de justification à un certain expansionnisme : le développement des bâtiments de projection (comme les Mistral) s'explique par une vocation humanitaire, par exemple, la présence de 40 000 ressortissants chinois en Algérie permet de justifier un format et une activité outre-mer.

La contestation des territoires est également un facteur crisogène. On voit des milices très actives en mer de Chine, avec des manières indirectes d'interdire l'accès. La mer permet d'avoir des crises qui ne dépassent pas certains effets de seuil. On verra donc probablement à l'avenir des crises qui seront peut-être contenues mais qui nécessitent quand même une extrême vigilance parce qu'elles peuvent déraper.

Les goulots d'étranglement, « *choke points* », dont on a parlé constituent des éléments clés de la sécurité maritime. L'implantation à Djibouti d'installations chinoises est probablement liée à la maîtrise du détroit Bab-el-Mandeb dont on sait qu'il est déjà fortement sous pression sécuritaire.

L'océan Indien, aujourd'hui le carrefour de l'essentiel du trafic maritime, est aussi un carrefour de passage de câbles. Même l'Internet, que l'on pense

« dématérialisé », passe pour 95 % au travers de câbles (notamment par Djibouti), élément physique qui peut être attaqué.

Ces risques de conflictualité ne sont pas nuls : avec l'embarquement prochain d'ogives nucléaires sur des sous-marins lanceurs d'engins pakistanais et indiens, il n'est pas possible d'ignorer les risques majeurs, notamment en océan Indien, qui nous concernent en tant que nation riveraine. D'où la légitimité et la nécessité de notre présence dans cette zone : nous devons être vigilants sur l'avenir de ces frictions locales qui, dans un premier temps, peuvent sembler ne pas nous concerner, mais qui auront inévitablement des répercussions, que ce soit sur notre politique, ou bien sur notre action internationale.

JEAN-PIERRE CHEVENEMENT

Merci, Commandant, de votre exposé qui insiste sur les enjeux géostratégiques de la mer.

Je rappelle qu'un investissement considérable devra être fait pour assurer le renouvellement de nos sous-marins nucléaires lance-engins à partir de 2020. L'essentiel des crédits concernant la dissuasion (qui devront passer de 3,5 milliards à 7 milliards d'euros) sont destinés à nos SNLE et à ceux qui les protègent.

Je voudrais rappeler une vue exprimée jadis par le général de Gaulle : L'arme nucléaire n'est pas seulement une garantie de sécurité en dernier ressort, c'est aussi le moyen de ne pas être entraînés dans des conflits « qui ne seraient pas les nôtres ».

Je vous entendais évoquer l'océan Indien et tout ce qui pouvait s'y promener aujourd'hui et demain. Il nous faut bien sûr être présents, pour savoir ce qui se passe, mais nous devons avoir de l'avenir une vision réaliste.

Notre récent colloque, intitulé « *La fin de la mondialisation, mythe ou réalité ? Quelle stratégie pour la France ?* », qui réunissait le 6 mars dernier François Lenglet, Hubert Védrine, Jean-Michel Quatrepoint et Thierry de Montbrial, montrait que, comme la mondialisation anglaise, la mondialisation américaine est phasée. Par exemple, à la phase d'essor de la mondialisation succéda, de 1873 à la fin du XI^e siècle, une phase de protectionnisme modéré qui, sans empêcher une certaine croissance, contrastait avec la phase précédente, qui suivait les traités de libre-échange Cobden-Chevalier (1860). Ensuite on est allé vers la partie du XX^e

siècle qui précède 1914, marquée par des tensions géopolitiques qui n'ont pas été maîtrisées et une concurrence entre les deux principales puissances, l'Empire britannique et le Deuxième Reich, avec la querelle sur les armements navals. On voit qu'avec la mondialisation, que je qualifie un peu vite d' « américaine » parce qu'elle s'est faite sous l'égide des États-Unis, nous sommes rentrés dans une phase nouvelle. On ne peut pas rendre compte de l'évolution en cours uniquement en parlant de « trumpisation », parce que le ralentissement des flux, commerciaux, par exemple, est visible depuis 2008 (le commerce international progresse deux fois moins vite que le PIB). Des tendances profondes sont à l'œuvre.

Nous devons nous projeter dans l'avenir avec le souci des intérêts et de la sécurité de la France et la volonté de garder, autant que possible, notre pays en paix, à l'abri de ce qui pourrait être les pires catastrophes mais aussi de dangers de moindre intensité, comme le terrorisme, la piraterie et autres risques.

J'évoque ces problèmes parce qu'il me semble qu'une certaine vision occidentaliste (Europe + États-Unis / Chine + Russie, Brésil, Inde...) ne correspond plus à la réalité. Ce sont d'ailleurs les Américains eux-mêmes qui le disent. C'est en effet le discours qui est tenu depuis le basculement, le fameux « pivot » de la flotte américaine vers le Pacifique (qui, à mon avis, n'a fait que commencer). La France et l'Europe devront de plus en plus prendre soin d'elles-mêmes, assurer leurs intérêts directs et ne pas se laisser entraîner vers des conflits qui ne les concernent peut-être pas directement mais qui sont possibles à l'horizon.

On a évoqué la mer de Chine. Il faut comprendre aussi que la Chine, qui exporte pour 2000 milliards d'euros par an, veuille assurer la sécurité de son trafic maritime. Je ne justifie pas du tout la poldérisation des récifs disputés de la mer de Chine mais cette pulsion répond à une logique.

De même la Russie pense à la voie arctique qui va se libérer dans l'avenir et la relier à l'Asie qui est le principal pôle de développement du monde. Elle pense aussi à l'islamisme. Le risque terroriste, dont elle a souffert, est pour elle une préoccupation très importante. D'où l'importance de la Mer Noire en même temps que de la Mer Blanche, avec la flotte du Nord à Mourmansk et Severomorsk et la flotte du Pacifique à Vladivostok. Tout cela correspond aussi à des intérêts nationaux dont nous devons comprendre la logique en n'ayant pas de l'avenir une vision héritée du passé. Les choses peuvent être un peu plus compliquées.

Pour le reste, je crois qu'il est important que la Marine nationale reste une marine complète – ce qu'elle est encore en dépit de toutes les tensions que vous n'avez pas

dites sur ses moyens, ses équipages etc. – faisant en sorte que la France joue pleinement son rôle de grande puissance maritime, ce qui est vrai en termes militaires mais aussi en d'autres domaines.

Monsieur le directeur des Affaires juridiques du Quai d'Orsay et M. Jarmache avant lui nous ont dit dans quel univers nous nous mouvions aujourd'hui.

Vous avez dit, M. Jarmache, que l'écologie tendait à interdire. C'est parfaitement vrai. C'est la leçon du philosophe Hans Jonas dont le « *principe responsabilité* » est à l'origine du principe de précaution. Ne pas explorer, ne pas exploiter, même si c'est rentable... Mais est-ce rentable ? On n'a pas véritablement tiré l'affaire au clair.

Nous avons d'autres points faibles, telle la construction navale. Qu'en est-il de l'avenir des chantiers de Saint-Nazaire ? L'acquisition par Fincantieri maintient-elle quand même un droit de contrôle national ?

Vous avez perlé de l'Europe, Monsieur le directeur. Je me souviens que c'est à la demande de M. Monti qu'Alstom a été obligé de céder les chantiers navals de Saint-Nazaire à un Norvégien qui les a revendus à un Sud-coréen (*STX Offshore and Shipbuilding*) qui les revend aujourd'hui à un Italien (Fincantieri) ! De la même manière, si la pêche française ne se développe plus guère, et contribue de moins en moins à notre approvisionnement en produits de la mer dont nos concitoyens sont friands, cela tient aussi aux quotas de pêche imposés par l'Europe. L'Europe limite évidemment nos marges de manœuvre, vous l'avez justement rappelé.

C'est dans cet univers un peu mouvant que je voudrais rappeler quand même que la France, grande puissance maritime, a des intérêts à défendre.

Débat

PIERRE PAPON

Je reviens sur la remarque initiale d'Alain Dejammet à propos du désintérêt des citoyens français pour les questions maritimes. Lorsque j'étais à l'Ifremer, l'amiral Leenhardt, ancien chef d'état-major de la Marine, qui était mon conseiller, m'avait recommandé, à ce propos, un livre intitulé « *La pierre et le vent* » de l'historien

Alain Guillerme, préfacé par Braudel¹¹. La thèse, un peu facile, est que l'histoire de l'Europe s'explique par une querelle entre la pierre (les forteresses) et le vent (les navires). Ce livre, en gros, soutient la thèse selon laquelle la France, comme l'Allemagne, aurait choisi la pierre, les forteresses, pour défendre le territoire, tandis que les Anglais et les Hollandais auraient choisi le vent avec les navires. Nous avons construit la ligne Maginot qui a été contournée. Les Allemands ont construit le mur de l'Atlantique qui a été percé, par les canons de la *Royal Navy* notamment. Si, depuis des siècles, les dirigeants politiques français se sont en effet surtout intéressés aux problèmes terrestres, quelques-uns, Colbert, Louis XVI et de rares autres, ont porté un grand intérêt aux enjeux maritimes. La Chine, qui a construit la Grande muraille, se réveille de nouveau à la mer.

C'est donc constant. Les Français voient le côté ludique de la mer, les plages, la plaisance... et n'en perçoivent d'autres aspects négatifs qu'avec les grèves de dockers ou autres ennuis...

J'en viens aux enjeux techniques et industriels de la mer.

Les Français, en général, n'ont pas de la mer l'image d'un domaine qui mobilise des moyens techniques de pointe. Or elle est l'objet d'une recherche scientifique et technique de pointe.

On a évoqué un peu le pétrole et le gaz *offshore*. C'est un enjeu très important pour les deux décennies qui viennent au minimum parce que la transition énergétique ne sera pas achevée demain et on aura encore longtemps besoin de pétrole et de gaz. Aujourd'hui, des exploitations par 1500, 2000, 2500 mètres de fond mobilisent des robots pour poser la tuyauterie, les pompes, les vannes, les gazoducs etc., c'est une technique de pointe ! De même la sismique pour poser les câbles transatlantiques, transpacifiques etc.

M. Pancraccio a évoqué les questions des ressources génétiques du milieu maritime. Des techniques de pointe (biotechnologies) doivent être développées pour exploiter les organismes marins et en tirer de nouveaux composés pour l'industrie pharmaceutique, chimique, alimentaire etc. L'Agence internationale de l'énergie vient de publier un rapport intéressant sur l'exploitation des algues, notamment pour produire des biocarburants. Les Japonais ont déjà réalisé un certain nombre d'expérimentations pour extraire les corps gras des algues et les mélanger à du kérosène pour produire du carburant pour avions. Il s'agit de

¹¹ *La pierre et le vent, fortifications et marine en occident*, d'Alain Guillerme – Préface de Fernand Braudel, éd. Arthaud (1985).

techniques de pointe, d'industries de pointe ! Le malheur, c'est que nous ne sommes pas arrivés à convaincre les industriels, à quelques exceptions près, de se mobiliser, d'investir dans ces domaines. Nous avons un secteur parapétrolier de pointe du point de vue technique et on le laisse péricliter ! La chute du prix du baril de pétrole en 2014 y a contribué fortement et, par différentes fusions, les centres de décision français en matière de parapétrolier migrent à l'étranger. On a beaucoup parlé de la crise Alstom, d'Areva pour le nucléaire, mais de cela on ne parle pas ! Il y a quand même un certain nombre d'aspects industriels considérables.

Alors, que faire ?

Il faudrait probablement voir ce que nous pouvons faire avec les pôles de compétitivité, essayer d'intéresser des industriels, pas nécessairement des industriels maritimes : je pense à Sanofi pour les produits pharmaceutiques extraits de la mer, et, éventuellement, à des industriels de l'électroniques quand il en reste (Thalès...) pour la robotique qui peut être développée à des fins maritimes.

M. Frémont a évoqué la question des navires, aujourd'hui fortement automatisés (l'équipage d'un pétrolier ne dépasse pas une quinzaine de personnes).

Il y a des moyens techniques, industriels considérables que nous n'avons pas été capables de mobiliser. Ce n'est pas trop tard mais c'est quand même urgent.

JEAN-PIERRE CHEVENEMENT

Merci à M. Papon dont je rappelle qu'il a été le patron de l'Ifremer après avoir été celui du CNRS.

Je nuancerai un peu son propos en disant que les Français, en réalité, n'ont pas choisi entre la mer et la terre. Ils ont hésité. C'est ce que dit Braudel. Il y a eu plusieurs tropismes et nous n'avons pas su comment réagir.

Ce n'est pas en suscitant une sorte de repentance maritime qu'on va s'en sortir. C'est peut-être en redonnant aux acteurs l'énergie qu'ils ont perdue, et d'abord à l'État dont c'était la responsabilité de veiller à ce qu'un certain nombre de centres de décision n'émigrent pas... par exemple à Londres, l'année du Brexit !

DANS LA SALLE

La course aux armements de la Chine et des États-Unis va-t-elle nous emmener à une nouvelle guerre froide dans la mer de Chine ?

JEAN-PIERRE CHEVENEMENT

Selon moi le XX^e siècle sera structuré par une nouvelle bipolarité Chine / États-Unis. Il faut mettre dans la gestion de cette bipolarité autant de sagesse que possible. Si cela devait tourner mal, il vaudrait quand même mieux ne pas nous laisser entraîner dans des fulgurances qui pour nous seraient mortelles.

DANS LA SALLE

Nous avons beaucoup dit – je pense qu’il y a unanimité sur ce sujet – que nos 11 millions de km² de ZEE mettent la France dans la position de *leader* du fait de l’étendue de sa zone maritime. Je veux quand même rappeler que plus de la moitié de ces 11 millions de km² (6 millions de km²) sont dans le Pacifique et dépendent pour partie de la Nouvelle Calédonie – dont on sait qu’elle va se prononcer bientôt sur le projet d’une autonomie ou d’une indépendance – et, pour une partie très importante également, de la Polynésie qui est déjà un territoire autonome. Le quart est dans l’océan Indien où nous sommes en différend de souveraineté avec pratiquement tous les États îliens de la région (Maurice : Tromelin, Comores : Mayotte et Glorieuses, Madagascar : îles Éparses...). On n’a pas les mêmes problèmes dans les terres antarctiques.

Ayant dit cela, je pense qu’il a manqué dans ce débat une vision diplomatique de ce que nous devrions porter à l’international et dans ces zones, au moins dans l’océan Indien, pour sécuriser nos très vastes territoires maritimes.

Je regrette que nous n’ayons pas parlé de cogestion. J’en parle parce que j’ai été le rédacteur du projet de traité de Tromelin dont nous attendons qu’il soit ratifié par le Parlement. Nous n’avons pas parlé de cogestion. C’est dommage parce que c’est une voie qui est prévue dans le texte de la Convention de Montego Bay pour

résoudre ces différends de souverainetés dans la négociation plutôt que dans la guerre, comme on l'a fait sur les territoires terrestres.

Ne devrions-nous pas porter un projet diplomatique qui reste à construire ? Nous avons essayé de le faire au sein de l'Outre-mer en portant un temps un projet qui était celui d'une gouvernance régionale de l'océan Indien. C'est une idée qui mérite d'être approfondie, que je voudrais encore porter et que je vous soumetts aujourd'hui à tous.

FRANÇOIS ALABRUNE

Je remercie notre intervenant d'évoquer la manière dont des différends avec d'autres États peuvent être surmontés par la recherche de solutions comme l'accord de cogestion sur les espaces maritimes au large de Tromelin. Cet accord visait, en préservant notre souveraineté, à partager certains bénéfices et à créer un cadre commun d'activités avec Maurice. L'Assemblée nationale n'a pas adopté à ce stade le projet de loi autorisant la ratification de cet accord défendu par le Gouvernement et qui avait été voté par le Sénat. Il faut ainsi relever la difficulté à obtenir l'autorisation du Parlement pour des accords, présentés comme des compromis, sur des sujets liés aux questions de souveraineté.

ALAIN DEJAMMET

Il me reste à remercier François Alabrune de l'art avec lequel il a su répondre à une question délicate.

M. Jarmache a célébré le tribut payé par Arvid Pardo à l'océanographie française. C'est vrai. Et Pierre Papon a mentionné cette extraordinaire floraison d'institutions françaises (Comex, Cnexo...) qui, il y a cinquante ans, paraissait manifester l'intérêt pour la nouvelle frontière qui s'ouvrait, celle de la mer. Il y avait également l'ombre du commandant Cousteau. Incontestablement, on a vu un véritable engouement en 1967. Cinquante ans plus tard je n'ai pas le sentiment que cet engouement se soit traduit de manière très concrète.

Nous avons organisé ce colloque pour rappeler ce décalage énorme entre une attente, un souffle, et la réalisation. À l'époque, les Américains invitaient les gens au comité des fonds marins, dans les îles Vierges, pour visiter leurs petits

laboratoires, bien misérables à côté de ce qu'étaient le Cnexo et la Comex (bathyscaphe etc.) ! On avait vraiment le sentiment que la France était *leader* à ce moment-là. Qu'en reste-t-il cinquante ans plus tard ?

L'objet de ce colloque était de réveiller un peu l'intérêt pour les questions de la mer.

Énormément de points techniques n'ont pu être évoqués, il aurait fallu y consacrer des heures. Je crois qu'il était bon de soulever le problème des télécommunications parce que tout le monde croit que tout passe par Internet, sorte de réseau virtuel, alors qu'en réalité tout passe par les câbles. Il est tout à fait intéressant de savoir comment on les pose.

Je vous invite à vous intéresser à l'affaire de l'attribution des permis d'exploitation des fonds marins. Pour le moment il n'y a pas d'exploitation des fameux nodules polymétalliques mais nous manquons de temps pour rentrer dans le détail de la façon dont les emplacements sont attribués, dont les contrats sont discutés. Notre objet était de vous sensibiliser à toutes ces questions.

Je remercie le capitaine de vaisseau Hamelin d'avoir souligné la gravité des problèmes.

Vous avez donné des chiffres pour les marines étrangères mais, concernant notre flotte, vous vous êtes limité à l'emploi de formules comme « format contraint », donnant l'impression qu'une ombre passait sur la marine française...

Je demande à ceux qui sont venus ici ce soir d'essayer de partager avec d'autres cet intérêt pour la mer, pour la recherche. Faisons en sorte d'être à l'égal de ceux que célébrait Arvid Pardo il y a cinquante ans. M. Jarmache, si vous pouvez organiser aux Nations Unies une cérémonie à la mémoire de ce diplomate, essayez de faire participer un peu la France et de faire en sorte que nous bénéficions des retombées.

Merci aux orateurs. Merci à vous tous.

PUBLICATIONS RECENTES

UNE POLITIQUE DU TRAVAIL

Colloque du 9 janvier 2012

LA RÉFORME DES BANQUES

Colloque du lundi 23 janvier 2012

APPROCHES THÉORIQUE ET PRATIQUE D'UNE MONNAIE COMMUNE

Table ronde du lundi 13 février 2012

L'EURO MONNAIE UNIQUE PEUT-IL SURVIVRE ?

Colloque du lundi 24 septembre 2012

L'ESPRIT DU REDRESSEMENT PRODUCTIF

Table ronde du lundi 26 novembre 2012 autour d'Arnaud Montebourg

LES ÉTATS ÉMERGENTS : VERS UN BASCULEMENT DU MONDE ?

Colloque du lundi 10 décembre 2012

OCCIDENT ET MONDIALISATION

Colloque du lundi 21 janvier 2013

LA COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPÉENNE

Colloque du lundi 11 février 2013

NOUVEAU PACTE SOCIAL : MODE D'EMPLOI

Colloque du mardi 21 mai 2013

LA FRANCE ET L'EUROPE DANS LE NOUVEAU CONTEXTE ÉNERGETIQUE MONDIAL

Colloque du lundi 17 juin 2013

LE PROJET DE MARCHÉ TRANSATLANTIQUE

Colloque du lundi 16 septembre 2013

L'EXCEPTION CULTURELLE

Colloque du lundi 14 octobre 2013

REFAIRE L'EUROPE ?

APERÇU RETROSPECTIF ET ESQUISSE D'UNE POLITIQUE

Colloque du lundi 2 décembre 2013

L'EUROPE SORTIE DE L'HISTOIRE ? RÉPONSES

Table ronde du lundi 20 janvier 2014

LE MAGHREB ET SON NORD

Colloque du lundi 17 février 2014

GUERRES DE RELIGIONS DANS LE MONDE MUSULMAN ?

Colloque du lundi 31 mars 2014

LA GUERRE DES MONNAIES ?

Colloque du lundi 28 avril 2014

**ÉTATS-UNIS - CHINE, QUELLES RELATIONS ?
ET LA RUSSIE DANS TOUT CELA ?**

Colloque du lundi 2 juin 2014

LA RÉFORME BANCAIRE : POMME DE DISCORDE ?

Colloque du lundi 23 juin 2014

LA RUSSIE EN EUROPE

Colloque du mardi 23 septembre 2014

RÉPUBLIQUE ET NUMÉRIQUE

Colloque du lundi 28 octobre 2014

LE ROYAUME-UNI ET L'EUROPE

Colloque du lundi 8 décembre 2014

QUE PEUT FAIRE LA FRANCE EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE ?

Colloque du lundi 15 décembre 2014

L'INGERENCE

Colloque du lundi 19 janvier 2015

LA FRANCE ET LA RÉPUBLIQUE FACE À LA RADICALISATION

Colloque du lundi 9 mars 2015

**L'EURO EST-IL SOUTENABLE ?
LE NOUVEAU TEST DE LA GRECE**

Colloque du lundi 13 avril 2015

QUEL MODÈLE DE REINDUSTRIALISATION POUR LA FRANCE ?

Table ronde du lundi 1^{er} juin 2015

LE MOYEN-ORIENT
DANS LA POLITIQUE ÉTRANGÈRE DES PUISSANCES
Colloque du lundi 29 juin 2015

L'UKRAINE
Table ronde du lundi 14 septembre 2015

QUEL MODELE TERRITORIAL POUR LA REPUBLIQUE ?
Colloque du lundi 28 septembre 2015

QUEL AVENIR POUR LA LIBYE ?
Colloque du lundi 26 octobre 2015

LE MODELE FRANÇAIS D'INTEGRATION
Colloque du lundi 23 novembre 2015

LA CHINE ET SES DEFIS :
VERS UN NOUVEAU MODELE DE DEVELOPPEMENT
Colloque du lundi 14 décembre 2015

L'EXTRATERRITORIALITE DU DROIT AMERICAIN
Colloque du lundi 1^{er} février 2016

ETATS-UNIS, HORIZON 2017
Colloque du lundi 18 avril 2016

INTEGRATION, LAICITE, CONTINUER LA FRANCE
Colloque du lundi 23 mai 2016

OÙ VA L'INDE ?
Colloque du lundi 6 juin 2016

LES EVOLUTIONS DU CONTEXTE ECONOMIQUE ET FINANCIER MONDIAL
Colloque du lundi 4 juillet 2016

LA DEMOGRAPHIE EN EUROPE
ET SES REPERCUSSIONS ECONOMIQUES ET SOCIALES
Colloque du lundi 24 octobre 2016

L'EXERCICE DE LA SOUVERAINETE PAR LE PEUPLE :
LIMITES, SOLUTIONS
Colloque du lundi 14 novembre 2016

QUEL AVENIR POUR LA FRANCOPHONIE ?

Colloque du lundi 12 décembre 2016

**VERS LA FIN DE LA GLOBALISATION,
MYTHE OU REALITE ?
QUELLE STRATEGIE POUR LA FRANCE ?**

Colloque du lundi 6 mars 2017

ENJEUX MARITIMES DU MONDE ET DE LA FRANCE

Colloque du lundi 20 mars 2017

NOTES ET ETUDES :

Parues récemment :

- **Franck Dedieu**, responsable du développement de la Fondation Res Publica : « **La fin d'un modèle économique, le nouveau départ d'un autre ?** » (suite au colloque du 4 juillet 2016 sur « Les évolutions du contexte économique et financier mondial »)
- **Baptiste Petitjean**, directeur de la Fondation Res Publica : « **Où va l'Afrique ? Pour une approche réaliste** » (suite à la matinée d'échanges du 8 juin 2016 autour de **Sylvie Brunel** Professeur à l'université Paris-IV-Sorbonne, auteure de « *L'Afrique est-elle si bien partie ?* » (Sciences humaines ; 2014)
- **Daniel Bloch**, ancien Président d'université, ancien Recteur, ancien Directeur des enseignements supérieurs, et Pierre Hess, Inspecteur de l'Education nationale : « **Apprendre à parler, à penser et à vivre ensemble** »
- **Jean-Michel Naulot** membre du Conseil scientifique de la Fondation Res Publica, auteur de « *Crise financière - Pourquoi les gouvernements ne font rien* » (Le Seuil, 2013) : « **Le défi Tsipras** » (tribune parue dans Libération le 14 avril 2015)
- **Kevin Limonier**, Docteur en géopolitique, Institut Français de Géopolitique (Université Paris 8) et **David Amsellem**, Docteur en géopolitique au Centre de Recherche et d'Analyse Géopolitique (CRAG), Université Paris VIII : étude cartographique réalisée pour la Fondation Res Publica : « **Que peut faire la France en Afrique subsaharienne ?** »
- **Dominique Garabiol**, Professeur associé à Paris-8, membre du Conseil scientifique de la fondation Res Publica : « **La monnaie unique est déjà morte. Vive la monnaie commune !** » (entretien paru dans Marianne le 22 août 2014)
- **Jean-Michel Naulot**, membre du Conseil scientifique de la Fondation Res Publica : « **Crise de l'euro : regarder les réalités en face** »
- **Jean-Michel Quatrepoint**, journaliste économique, et **Jean-Luc Gréau**, économiste, membres du conseil scientifique de la Fondation Res Publica : « **Pour sortir de la déflation, repenser la zone euro** »

NOTES DE LECTURE :


Parues récemment :

- **L'euro contre l'Europe**, note de lecture du livre de Joseph Stiglitz « *L'euro, comment la monnaie unique menace l'avenir de l'Europe* » (Les Liens qui Libèrent, septembre 2016), par Franck Dedieu, responsable du développement de la Fondation Res Publica
- **Quelles alternatives pour sortir du piège de l'euro ?**, note de lecture du livre de Hans-Werner Sinn « *The Euro Trap: on bursting bubbles, budgets and beliefs* » (Oxford university press, 2014) par Sébastien Sibai.
- **Chine, Occident, deux visions de la mondialisation**, note de lecture du livre de Régis Debray, essayiste, philosophe et médiologue, et de Zhao Tingyang, figure intellectuelle chinoise et professeur de philosophie à Harvard « *Du ciel à la terre. La Chine et l'Occident* » (Les Arènes ; 2014), par Paul Zurkinden.
- **La France dans le nouveau « Kriegspiel » mondial**, note de lecture du livre de Jean-Michel Quatrepoint, membre du Conseil scientifique de la Fondation Res Publica, journaliste économique, « *Le Choc des Empires* » (le débat Gallimard ; mars 2014), par Baptiste Petitjean, directeur de la Fondation Res Publica.
- **Décryptage de la crise financière internationale**, note de lecture du livre de Jean-Michel Naulot, membre du Conseil scientifique de la Fondation Res Publica, membre du collège de l'Autorité des Marchés financiers de 2003 à 2013, « *Crise financière. Pourquoi les gouvernements ne font rien* » (Seuil ; 2013), par Baptiste Petitjean, directeur de la Fondation Res Publica.
- **Le modèle allemand au-delà des mythes**, note de lecture de « *Made in Germany – Le modèle allemand au-delà des mythes* » (Seuil, janvier 2013), par Baptiste Petitjean, directeur de la Fondation Res Publica.

FONDATION RES PUBLICA

52, rue de Bourgogne

75 007 Paris

 01.45.50.39.50

info@fondation-res-publica.org

Achévé
d'imprimer
en mai 2017