Vous avez dit « onze millions de km² » ?

Vice-amiral (2s) François Pézard

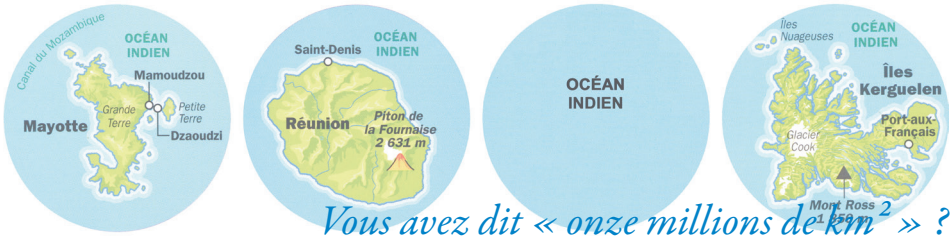
Début 2010 est sorti en librairie un ouvrage intitulé « France-sur-Mer, un empire oublié... »[1], dans lequel ses auteurs expliquent en avant propos comment la France, grâce à son domaine maritime - « 11 millions de km² d'eaux territoriales et de zones économiques réparties sur trois océans » - était destinée à devenir en 2058 (sic) une des toutes premières puissances économiques mondiales !

En fait, cette démarche - d'autant plus sympathique qu'elle émane, ainsi qu'ils le soulignent eux-mêmes, de deux « Français de l'intérieur », l'un Bourguignon, l'autre Tarnais - est un plaidoyer parfois trop idéaliste en faveur des atouts, voire de l'avance dont dispose notre pays dans l'exploitation des océans. Vu ainsi, l'ouvrage a ses mérites. Par contre, on peut regretter que les auteurs, comme beaucoup d'autres avant eux, n'aient pu résister pour nous en convaincre à la tentation d'aborder cette question sous un angle domanial d'inspiration très « propriétaire terrien », celui d'un « Empire », lequel, soulignons-le, n'a pas été acquis de haute lutte mais de façon tout à fait administrative par l'addition des zones économiques exclusives (ZEE) que nous autorise maintenant la convention de Montego Bay.

Personne ne contestera que la mer représente pour l'humanité une puissance économique incomparable et un réservoir de croissance et de richesses mais l'une et l'autre inégalement réparties. Ces dernières sont d'autant plus facilement accessibles qu'elles se situent près des côtes par des fonds modestes, et le souci d'en répartir les accès entre les États riverains a justifié alors la création de ces ZEE. La France, arguant des possessions, notamment insulaires, qu'elle a conservées outre-mer s'est ainsi retrouvée à la tête d'un domaine maritime certes très vaste, mais hétérogène parce qu'il est composé d'éléments éclatés et de valeur très contrastée.

Cette approche des « 11 millions de km² » rappelle l'esprit des grandes conquêtes coloniales du XIX^e^ siècle où le jeu consistait à planter son pavillon sur les espaces

1 De Philippe Folliot et Xavier Louy, publié aux éditions du Rocher (217 p.- 18 €).

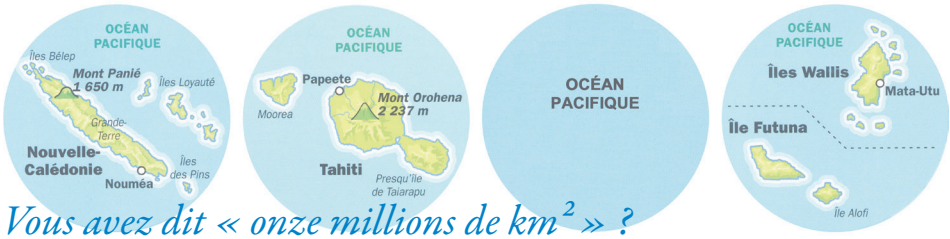


Vous avez dit « onze millions de km² » ?

les plus vastes possible, partant de l'idée selon laquelle surface est synonyme d'espérance de richesse. Mais cette appropriation des espaces maritime va-t-elle emprunter les mêmes voies que celle de la colonisation terrestre quitte à connaître la même fin peu glorieuse, voire parfois tragique ? Cette dernière se targuait d'avoir des ambitions civilisatrices, celles qui animent ce nouvel impérialisme salé sont économiques. Pour autant, plus de trente ans après la mise en place des premières ZEE, les richesses se font attendre et les trésors sous-marins annoncés, pétrole, nodules polymétalliques et autres produits rares sont toujours sous l'eau. Alors la question est à nouveau posée : 11 millions de km² une réalité juridique certes, mais sur le plan économique ? Réalité, rêve ou simple slogan ?

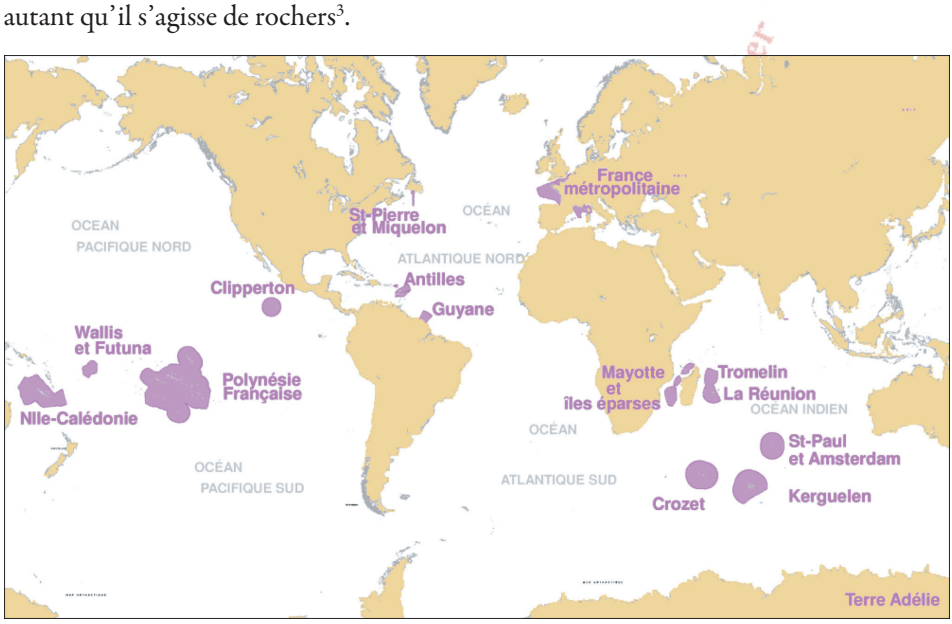
La réalité de « l'Empire maritime »

		Population	%	Surface ZEE	Sous-total	%
Union européenne	France	64 630 000	99,23 %	265 000	951 200	9,33 %
	Guyane	225 000		126 000		
	Guadeloupe	440 000		86 000		
	Martinique	401 400		47 000		
	La Réunion	797 200		322 600		
	Mayotte	186 500		89 600		
	St Barthélémy	6 400		1 000		
	St Martin	35 300		4 000		
Hors UE	St Pierre & Miquelon	6 200		10 000		
	Polynésie française	260 000	0,77 %	4 804 000	6 434 000	63,13 %
	Wallis & Futuna	13 500		266 000		
	Nouvelle Calédonie	244 000		1 364 000		
	Clipperton		0 %	434 000	2 806 700	27,54 %
	Crozet			562 000		
	Kerguelen			547 000		
	St Paul & Amsterdam			506 000		
	Îles Éparses			360 400		
	Tromelin			285 300		
	Terre Adélie			112 000		
	Total	67 245 500	100 %	10 191 900		



Vous avez dit « onze millions de km² » ?

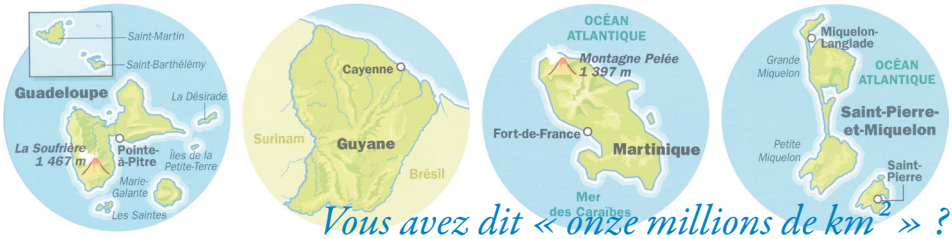
Le tableau ci-dessus[2] illustre l'extrême dispersion géographique de nos ZEE, mais aussi, ce qui est probablement plus pénalisant, le décalage entre leur positionnement et celui de nos populations, donc, *de facto*, de notre activité nationale. En effet, 99 % de la population française n'est économiquement directement concernée que par moins de 10 % des ZEE. Parmi les autres, départements d'outre-mer (DOM) et Clipperton mis à part, toutes sont situées dans l'hémisphère Sud et le quart d'entre-elles relève de territoires qui, selon la terminologie de la convention de Montego Bay, « ne se prêtent pas à l'habitation humaine ou à une vie économique propre » sans pour autant qu'il s'agisse de rochers[3].



Que ces ZEE soient potentiellement sources d'immenses richesses, ce qui pour la plupart reste néanmoins à démontrer, encore faut-il que celles-ci soient exploitables.

2 Source : Service Hydrographique et Océanographique de la Marine. Contrairement à un certain nombre de cartes ou de décomptes, la zone de protection écologique (ZPE) française de Méditerranée n'y figure pas. Par ailleurs, les calculs de superficie peuvent différer d'une source à l'autre, ce qui n'est pas étonnant compte tenu du fait que toutes les délimitations ne sont pas définitives. NdA Voir également l'article sur « Les espaces maritimes français » dans le numéro 477 de la Revue Maritime (décembre 2006) ou à : http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2007/477-2-espace-maritime.pdf NdR

3 Convention de Montego Bay (Partie VIII Régime des îles, article 121 Régime des îles §3) : « Les rochers qui ne se prêtent pas à l'habitation humaine ou une vie économique propre n'ont pas de ZEE... »



Vous avez dit « onze millions de km² » ?

Cela implique plusieurs conditions impératives : un bassin d'emploi, des sources d'énergie, des infrastructures de transport, une région économique à laquelle les adosser pour sinon consommer, au moins écouler les richesses produites. Mis à part celles qui relèvent de la métropole, des DOM et de la Nouvelle-Calédonie, ces conditions sont peu ou pas remplies dans les ZEE inhabitées et ne le sont que partiellement seulement en Polynésie. Qui acceptera de s'implanter durablement à Tromelin ou aux Glorieuses ? De toute façon subsistera toujours la question de l'éloignement et de l'absence d'infrastructures.

Prenons l'exemple de Clipperton. Ce minuscule atoll entourant un lagon de 9 km² à 690 nautiques (1 280 km) des côtes mexicaines est générateur de 425 000 km² de ZEE[4]. Inhabitable de façon permanente[5], trop éloigné de la côte la plus proche et d'une superficie terrestre trop restreinte (3 km²), il s'est révélé inapte à toute activité économique pérenne. Pour autant, grillé par le soleil, battu par les vents et la houle, Clipperton est largement pourvu d'énergies renouvelables doté en outre d'une piste d'aviation sommaire[6]. La seule ressource permanente exploitable est la pêche et il est vrai que la zone est particulièrement poissonneuse, mais la ZEE est beaucoup trop lointaine pour intéresser les armements métropolitains. Les Polynésiens, notamment ceux des Marquises les plus proches[7] devraient être davantage intéressés mais ils disposent déjà d'une zone économique importante.

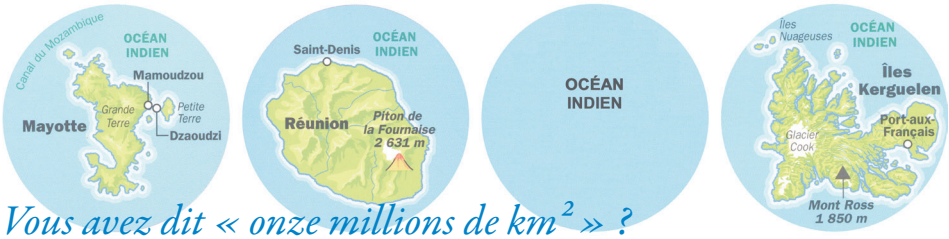
En fait, les seuls qui soient en mesure d'exploiter les ressources halieutiques de Clipperton dans les conditions raisonnables sont les armements américains et mexicains. Ils ne s'en privent d'ailleurs pas faute de capacité de l'État français à en assurer une protection active pour des raisons évidentes. La légitimité même d'une zone économique française y est contestée dans la mesure où l'atoll n'est pas occupé de façon

4 Très belle performance de la surface maritime rapportée à la surface terrestre (55 000 fois contre 0,5 pour la métropole) ! Il suffirait d'un autre atoll aussi isolé et de même taille pour que la France dépasse les États-Unis dans la course à la plus grande surface de ZEE !

5 La seule vie humaine quelque peu permanente sur Clipperton se situe entre 1897 et 1917 avec la présence d'une petite garnison mexicaine (< 50 personnes ?), épisode qui se terminera de façon dramatique. Les États-Unis l'ont occupé quelques mois entre fin 1944 et début 1945. La Marine nationale y a déployé des détachements lors des campagnes d'essais nucléaires aériens de 1966 et de 1968 en Polynésie : leur mission était de surveiller les équipements d'alerte radiologique pour prévenir d'une éventuelle progression de nuages radioactifs vers les côtes américaines. Il a été par la suite occupé, à plusieurs reprises pour des durées brèves par des missions scientifiques françaises ou internationales (Cousteau en 1980, Jean-Louis Etienne avec une mission franco-mexicaine en 1997). Il fait l'objet d'un court passage d'un bâtiment de la Marine nationale pratiquement chaque année.

6 Souvenir de l'implantation de l'armée américaine fin 1944.

7 Nuku Hiva, aux Marquises, terre française la plus proche, est à 2 170 nautiques (4 018 km).



Vous avez dit « onze millions de km² » ?

permanente. En effet, même s'il ne s'agit pas, stricto sensu, d'un rocher, une certaine incertitude peut subsister sur l'interprétation de la convention de Montego Bay quant à son caractère habitable dans la durée qui ne relève pas de l'évidence.

Reconnaissons que l'affirmation de cette ZEE n'est pas très facile à tenir et celle-ci n'a jamais soulevé beaucoup d'enthousiasme de la part de l'administration française. En effet, créée par décret en mars 1978, elle n'a été mise en exploitation qu'à partir d'août 2005, date à laquelle l'accès par des pêcheurs français est donc possible après accord des autorités françaises[8]. Pour autant, même si les Polynésiens y ont fait quelques incursions, celles-ci sont restées en nombre limité. Par ailleurs, l'idée de vendre des quotas aux armements étrangers n'a pas rencontré beaucoup de succès car pourquoi payer ce qui peut être obtenu gratuitement ? La pêche illégale s'y poursuit donc comme par le passé.

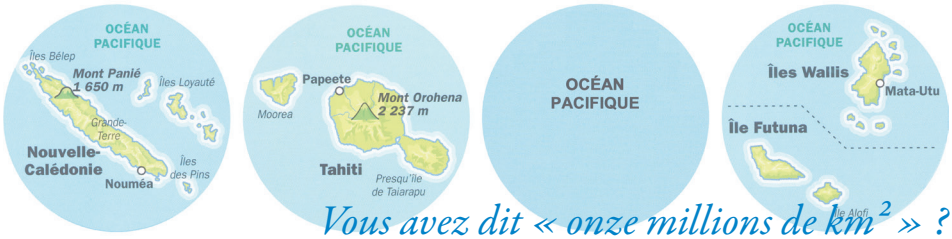
Clipperton loin de la fonction garde-côtes

Nos deux auteurs cités ci-dessus condamnent évidemment cet abandon, mais peut-il raisonnablement en être autrement ? Toute surveillance efficace impliquerait des moyens aéronavals qui nous sont déjà comptés et dont le coût serait tout à fait disproportionné au regard des enjeux.

Si l'exemple de Clipperton est caricatural, les questions qu'il soulève se retrouvent peu ou prou dans les mêmes termes dans les autres ZEE inhabitées françaises d'outre mer. C'est clairement le cas pour nos possessions dans le sud de l'océan Indien. Toute souveraineté, surtout si elle fait l'objet de convoitises, doit pour être respectée s'exprimer de façon concrète. Face à ce nouveau « désert des Tartares », façon maritime, va-t-on s'épuiser à déployer un dispositif de surveillance coûteux sur des millions de km² dont nous sommes par ailleurs incapables, pour l'heure, de tirer les moindres bénéfices ? S'agissant même des ressources halieutiques qui sont les plus immédiatement accessibles, la richesse des zones de pêche françaises ne se déduit pas nécessairement de l'étendue des zones économiques correspondantes. Comme le montre clairement un rapport du Sénat[9], celle-ci dépend de la présence ou non d'un plateau continental, et les ZEE ne sont pas forcément synonymes de « zones de pêche utile » car au large de nos

8 Le haut commissariat en Polynésie française.

9 Rapport d'information n° 345 (1997-1998) du Sénat, rédigé par M. Philippe Marini et déposé le 6 mars 1998.



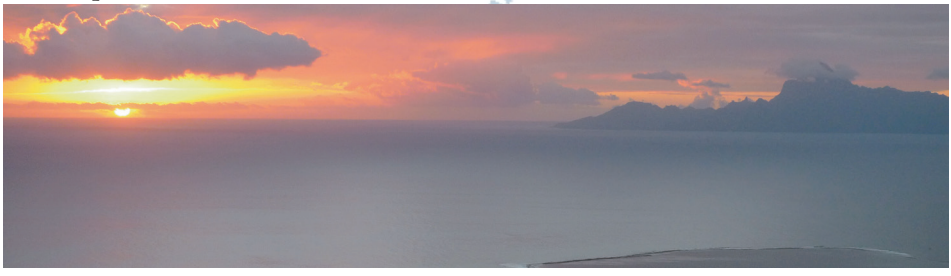
Vous avez dit « onze millions de km² » ?

côtes d'outre-mer, le plateau continental n'est pas partout très étendu.[10]

Par ailleurs, notre vision impériale de ces nouveaux territoires nous confère de ce fait, outre la sauvegarde de leurs ressources fussent-t-elles hypothétiques, des obligations lourdes dans le domaine de la protection de l'environnement et de la lutte contre les trafics ou la piraterie, particulièrement dans le sud de l'océan Indien. Difficulté supplémentaire pour nombre d'entre elles, faute d'accords sur leur délimitation avec les ZEE voisines, elles n'ont aucune sécurité juridique ce qui constitue un frein supplémentaire pour leur mise en valeur.

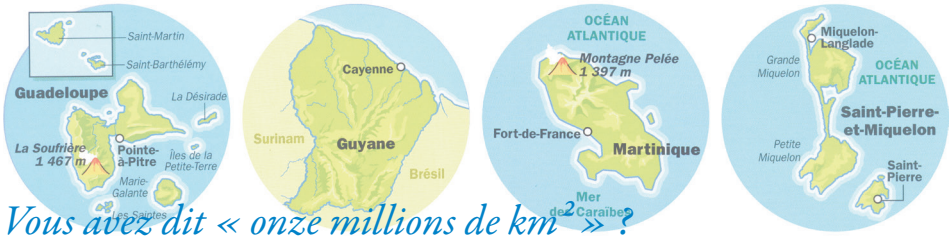
Si, enfin, on considère que la pérennité de la présence dans la République de certains communautés d'outre-mer (COM), la Nouvelle Calédonie par exemple, est pour l'heure incertaine, force est de constater que les 11 millions de km² de « l'empire maritime français » comportent bien des trous et, s'il est juridiquement exact de s'y référer, l'affirmation sur le fond est passablement fallacieuse.

Il est vrai que ce thème est de nature à susciter un certain enthousiasme chez les non-spécialistes, mais il peut également avoir des effets pervers à deux titres. En premier lieu, ce slogan très réducteur masque le dynamisme et les atouts du monde maritime français qui l'ont conduit à une adaptation rapide et réussie à la mondialisation de l'économie. En second lieu, cette vision consacre, voire encourage tacitement l'appropriation progressive de la haute mer par les États, ce qui constitue à terme une lourde menace pour notre économie maritime sous sa forme actuelle.



Coucher de soleil sur la ZEE polynésienne

10 Dans les TAAF, Kerguelen et Saint-Paul & Amsterdam sont entourés de vastes plateaux poissonneux. La Guyane dispose d'un plateau continental de 40 000 km², particulièrement riche. En revanche, la Réunion en est démunie, ce qui hypothèque la pêche côtière. Dans le Pacifique, la mer serait pauvre au-delà des lagons. De plus, les eaux tropicales chaudes de la ZEE polynésienne sont assez peu productives : le territoire serait situé dans une des zones océaniques les plus pauvres de la planète. La zone océanique dans laquelle est située la Nouvelle-Calédonie n'est pas non plus favorisée, dans la mesure où les migrations de thonidés passent assez loin à l'est et au nord du territoire. Outre le plateau continental, il faut tenir compte, dans le cas des îles entourées de récifs coralliens et des atolls, de la présence de lagons dans lesquels se pratique une pêche artisanale souvent importante, de poissons particuliers à ce milieu.



Vous avez dit « onze millions de km² » ?

La richesse du monde maritime français

Les chances de la France ne sont pas dans cette approche statique, patrimoniale et conservatrice de sa relation avec le monde océanique, mais au contraire dans une exploitation dynamique de la mondialisation qui est devenue la caractéristique majeure de l'ensemble des activités maritimes. Notre pays s'est adapté à cette nouvelle donne dans laquelle il possède des atouts importants qu'il a développés et qu'il doit continuer à mettre en valeur.

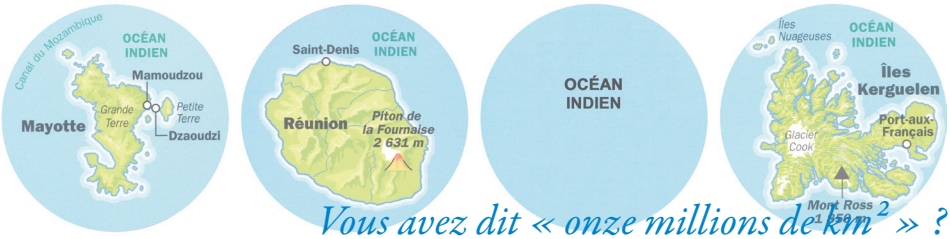
Le premier est sa construction navale dont les principales forces sont le savoir-faire, l'innovation et la haute technologie Elle a montré le chemin dans certaines technologies : transport de gaz, grands navires et elle doit continuer dans ce sens. Il est vrai que la concurrence asiatique, d'abord japonaise, puis coréenne, a réduit nos parts de marché dans la construction de navires mais nos chantiers sont en train de se repositionner sue les créneaux particulièrement porteurs de la production d'énergie maritime renouvelable (EMR). Ils exportent 80 % de leur production dans le secteur civil et 30 % dans le militaire, ce qui signifie, dans un monde concurrentiel ouvert, qu'ils réussissent à vendre du travail français donc du travail cher[11]. S'agissant de la plaisance et de l'industrie du nautisme, la France est, depuis les années 1960, le chef de file mondial de la production de voiliers et ce rang n'est toujours pas contesté même si la crise de 2008 a fragilisé ce secteur. De nombreux chantiers navals espagnols, anglais ou encore américains ont disparu en 2009 ou sont sur le point de le faire. En France, nos chantiers continuent à tourner et à survivre grâce à des carnets de commande et une trésorerie importants.

C'est ensuite le dynamisme de nos compagnies de navigation. Ainsi que le rappelle le site des Armateurs de France, les compagnies maritimes nationales représentent 110 entreprises et plus de 1 400 navires dont 350 sous pavillon français[12] ayant 6,9 ans d'âge moyen contre 16 pour la moyenne européenne. La faiblesse du pourcentage sous pavillon national s'explique par les contraintes bien connues auxquelles est soumis le pavillon français « premier registre », aggravé par le classement abusif en pavillon de complaisance par l' ITF du nouveau « Registre International Français[13] (RIF) », ce qui a conduit nos armateurs à expatrier l'immatriculation de certains de leurs navires dans d'autres pays européens. Il n'en demeure pas moins qu'en dépit de ces difficultés,

11 Chiffres de décembre 2006, Fabrice Théobald, La Revue Maritime n° 477. NdA Voir l'article à http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2007/477-1-construction-navale.pdf : La construction navale française : une activité durable. NdR

12 Sources gouvernementales.

13 Le registre international français (RIF) a remplacé le registre d'immatriculation de Port aux Français (Kerguelen - Terres australes et antarctiques françaises).



Vous avez dit « onze millions de km² » ?

les compagnies emploient 14 000 navigants dans le monde entier, dont 10 000 pour la France seule, et 15 500 sédentaires. Elles assurent chaque année le transport de 305 millions de tonnes de marchandises, 12 millions de passagers. Enfin, 72 % en volume des importations et exportations de la France s'effectuent par voie de mer.

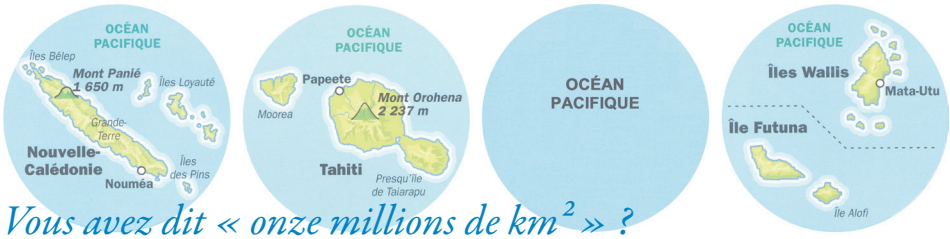
Un autre secteur prospère de notre économie maritime est celui du pétrole. La mise en place des zones économiques a développé la prospection et permis de découvrir des gisements exploitables, mais seules les majors, et quelques compagnies nationales possèdent les technologies nécessaires pour l'exploitation offshore. Total, deuxième société française de droit privé par son chiffre d'affaires, fait partie des six plus grosses entreprises du secteur à l'échelle mondiale. Le développement des différentes zones d'exploitation en mer, et donc la diversification de l'origine du pétrole, ont permis une modification des données géoéconomiques, l'enjeu majeur étant l'indépendance des pays consommateurs de pétrole (et des grandes majors) vis-à-vis principalement de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole et d'une situation géopolitique complexe dans la région du Moyen-Orient où se situent les principales réserves *on shore*.

Aujourd'hui, le tiers de la production mondiale de pétrole provient de *l'offshore*. Pour Total, l'histoire a commencé en mer du Nord, s'est poursuivie au large de l'Angola dans les années 1990 puis en 2001 avec le lancement de Girassol et le premier développement par 1 400 m de fond et le plus important jamais conduit jusqu'alors en Afrique. Les projets en *offshore* profond et ultra-profond de Total se poursuivent au Congo et au Nigéria. Il est certain que cette compagnie gagne beaucoup plus d'argent en exploitant les gisements de ZEE étrangères qu'elle ne le ferait dans nos zones nationales, même si les prospections menées en Guyane s'annoncent de plus en plus prometteuses.

Dans ce secteur, la place des services parapétroliers offshore prend une importance grandissante avec une place prépondérante pour la recherche, la construction d'unités de production (plates-formes, FPSO[14]) et le soutien aux majors. La France est ainsi très active avec le groupe Bourbon, dont c'est l'un des axes de développement ces dernières années et qui sera à la tête de plus de 400 navires à la fin de 2012. Deux autres entreprises françaises du CAC 40 démontrent la bonne santé du secteur parapétrolier maritime. Le groupe TECHNIP continue d'accompagner les majors sur les plus grands champs pétrolifères marins en matière de management de projets, d'ingénierie et de construction. Elle est notamment à la pointe en ce qui concerne la fabrication des plates-formes semi-submersibles, *spar*[15] ou FPSO, la construction et les conduites

14 FPSO est l'acronyme de *Floating Production, Storage and Offloading [unit]*, soit littéralement « système flottant de production, de stockage et de déchargement ». Il désigne un navire ou une unité flottante utilisé pour la production pétrolière *offshore*.

15 *Spar*, plate-forme flottante faite d'un cylindre long et large servant de carène verticale et de support aux superstructures d'exploitation conçue pour *l'offshore* profond.



Vous avez dit « onze millions de km² » ?

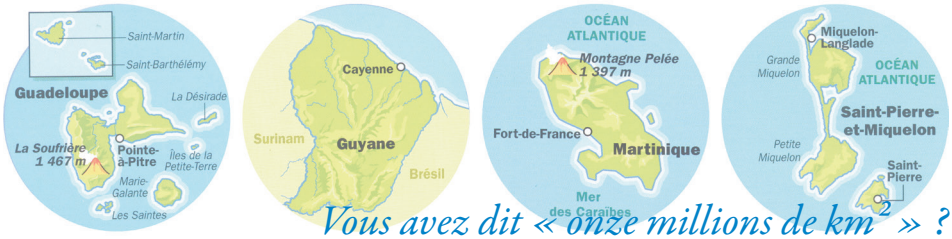
sous-marines pour les gisements ultra-profonds. À côté de cela, la compagnie CGG Veritas offre ses services dans le domaine de la sismique marine, de la géophysique et des équipements spécialisés dans la prospection marine. Pour l'exercice 2009, son chiffre d'affaires s'est élevé à 2,23 milliards d'euros.

Enfin ce panorama du dynamisme maritime français ne serait pas complet si on ne citait pas l'avance prise par notre pays dans la pénétration sous-marine. Pionnière en la matière dès les années quarante, elle a ouvert la voie aux premières plongées humaines autonomes. Avec l'hélium et la plongée à saturation, c'est tout le plateau continental avec ses énormes ressources qui s'est trouvé à portée de l'intervention humaine, même si une part grandissante de celle-ci se fait maintenant par l'intermédiaire de véhicules téléguidés (ROV - *Remote operational vehicle*). Dans le prolongement du bathyscaphe du professeur Piccard, l'ingénieur du génie maritime Willm, en collaboration avec le capitaine de corvette Houot, a construit le FNRS III, puis l'Archimède qui en juillet 1962 a effectuer une plongée record à 9 545 m. L'aventure des grands fonds s'est poursuivie avec la COMEX et le CNEXO, devenu l'IFREMER après fusion avec l'ISPTM[16].

En 2010, l'économie maritime de l'Hexagone a représenté un chiffre d'affaires, non compris le secteur du tourisme, de 51 milliards d'euros et 300 000 emplois. La valeur de la production des industries maritimes reste proche de 2,5 % du produit intérieur brut de la France, et la population active maritime (directe) représente un peu moins de 1,5 % de la population active totale du pays. À titre indicatif, le secteur maritime emploie plus de personnes en France que les banques (203 900 emplois) ou que l'industrie automobile (équipementiers compris, soit au total 207 000). La seule industrie maritime (hors tous services) est supérieure en valeur de production à l'industrie aéronautique (36 milliards d'€ en 2009).

Nos principales activités maritimes ont tiré le plus grand profit de la mondialisation de l'économie pour se développer en dehors de nos espaces nationaux. Ce succès a été largement favorisé par le contexte de liberté qui a, depuis Grotius, entouré les activités en haute mer. La doctrine d'appropriation partielle de la haute mer par les États littoraux qui est sous-jacente à la convention de Montego Bay avait des raisons légitimes : favoriser une répartition plus équitable de la profusion de richesses recélées par les mers et sans propriétaires identifiés. Mais les convoitises ne se sont pas apaisées pour autant et elles poussent certains à tenter de continuer à étendre leur mainmise sur la haute mer soit en exploitant à l'extrême les acquis de la convention, soit de façon beaucoup plus insidieuse, comme le font les États-Unis, en ajoutant aux considérations économiques ou environnementales des préoccupations d'ordre sécuritaire ou stratégique.

16 CNEXO : Centre national pour l'exploitation des océans - ISTPM : Institut scientifique et technique des pêches maritimes.



Vous avez dit « onze millions de km² » ?

La tentation de la territorialisation de la mer

Le principe formulé par Grotius en 1604 dans son Mare liberum selon lequel la mer, *res nullius*, était un territoire international et que toutes les nations étaient libres de l'utiliser pour le commerce maritime, constitue encore le socle du droit maritime international actuel.

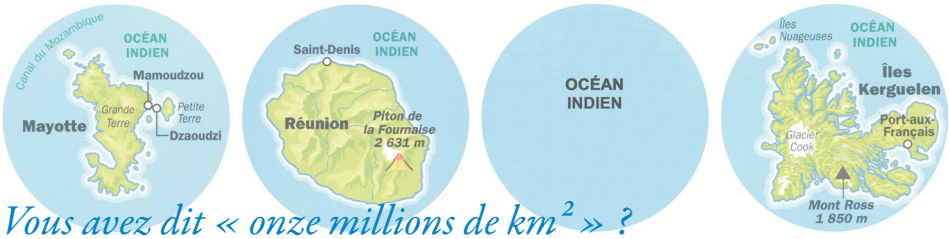
Il n'en a pas moins été contesté à de nombreuses reprises, parfois avec violence. En effet, les réflexes terriens ont induit tout au long des siècles une tendance naturelle chez les États à chercher à étendre leurs limites, y compris en mer pour les États côtiers, ce qui a toujours constitué une source de conflits et de tensions internationales. Toutefois, ces appétits domaniaux vers le large ont fini par se calmer à partir du début du XIX^e^ avec la prise de conscience par les parties prenantes de la nécessité de ne pas trop empiéter sur la liberté de la haute mer dont leur commerce maritime était le principal bénéficiaire.

Cet équilibre a été remis en cause après la seconde guerre mondiale par certains pays en voie de développement tant pour des raisons d'ordre idéologique qu'économique, en raison notamment du progrès des techniques de pêche hauturière, du développement des exploitations pétrolières *offshore* puis des menaces croissantes sur l'environnement. La multiplication de revendications territoriales maritimes souvent contradictoires, voire de restrictions unilatérales des droits de navigation et de pêche, ont finalement conduit à la convocation par l'ONU de plusieurs conférences internationales dont la dernière, à Montego Bay, a donné lieu à la signature finale de la convention que nous connaissons.

Si, en créant et réglementant la notion de zone exclusive, celle-ci a remis un peu d'ordre dans les prétentions des uns et des autres, elle a en revanche ouvert une brèche importante dans le principe de la liberté dans une large partie de la haute mer[17]. En effet, le droit des États côtiers de s'approprier les ressources présentes dans leur ZEE leur donne la capacité d'en réglementer l'accès, donc *de facto*, la circulation, même si *de jure* le principe de la libre circulation en haute mer y a été réaffirmé. Le jour n'est probablement pas très éloigné où on verra, sous couvert de protection de l'environnement, des catégories entières de navires, voire des pavillons, interdits dans certaines ZEE et nous passerons alors du système actuel du contrôle des navires étrangers par l'État du port au contrôle de ces mêmes navires par l'État côtier.

Certes, les pays font généralement preuve de mesure dans l'usage de cette responsabilité, ne serait-ce que pour éviter des représailles dans d'autres eaux. Il n'en demeure pas moins que des entraves sont possibles, et pas forcément avec des intentions

17 Dont les fonds sont d'ailleurs passés à cette occasion du statut de *res nullius* à celui de *res communis*.



Vous avez dit « onze millions de km² » ?

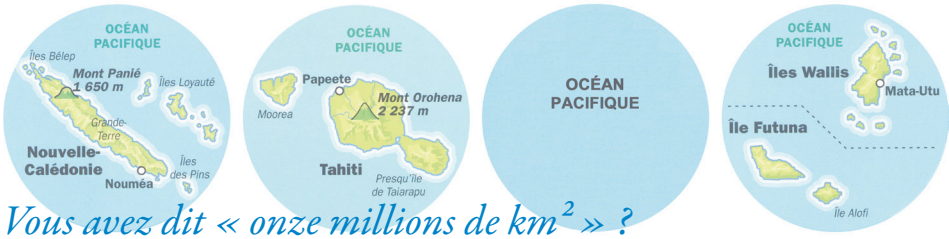
toujours très pures. À titre d'exemple, chacun des pays riverains de la mer de Chine méridionale revendique l'ensemble de l'archipel des Spratleys et les eaux afférentes. Bien qu'inhabitables, pas moins de cinq États y ont placé des garnisons ravitaillées à partir du continent. Cet intérêt partagé s'explique officiellement par la possibilité de gisements de pétrole mais tout autant par la position de ces îles sur la route maritime très fréquentée entre océan Indien et Chine ou Japon, qui relie onze des douze ports les plus importants de la planète.

L'article 76 de la convention de Montego Bay autorise, pendant une durée de dix ans après qu'il l'ait ratifiée, chaque État côtier qui le souhaite, à soumettre à la Commission des limites du plateau continental des Nations Unies (CLPC) une demande d'extension des limites extérieures de sa ZEE dans la limite de 150 nautiques dès lors que cette demande est justifiée par la présence d'un plateau continental. 74 pays affirmant posséder un plateau continental au-delà des 200 nautiques, parmi eux, certains, comme la République populaire chinoise, arguant de la continuité du leur ont revendiqué une extension allant jusqu'à plusieurs centaines de nautiques. Avec son programme EXTRAPLAC[18] la France n'est pas en reste dans cette course à l'extension puisqu'elle a déposé entre 2006 et 2009 cinq demandes auprès de la CLPC, portant sur un total d'environ un million de km², dont la quasi-totalité outre-mer. En Arctique, la Russie, le Canada, la Norvège, le Danemark et l'Islande ont formulé des revendications concurrentes,

En fait, les frontières maritimes sont devenues, bien plus que les frontières terrestres, sources de conflits potentiels. Induire dans l'esprit des Français que nos espaces maritimes nationaux abritent nos principales richesses du futur est, en l'état actuel, au mieux imprudent. Mais cristalliser leur nationalisme sur l'étendue de leur « empire maritime » ne peut que les engager dans une logique d'affrontement dans un contexte où le rapport de forces nous sera défavorable dans plupart des cas. La mondialisation de nos activités maritimes exige que nous disposions partout d'une parfaite liberté de manœuvre. Or, la communauté maritime mondiale fonctionne sur le principe de la réciprocité et tout protectionnisme, voire crispation, à propos de la préservation de cet empire aura pour nos activités maritimes des conséquences négatives ailleurs. La garantie de notre liberté d'action sur l'ensemble des mers du monde vaudra bien qu'on lui sacrifie, si besoin est, quelques centaines de milliers de km² de ZEE.

En conclusion, la vraie richesse maritime de la France se situe avant tout dans le dynamisme de son économie liée à la mer et non dans la contemplation satisfaite de ses « 11 millions de km² de zones économiques, deuxième domaine maritime mondial ».

18 EXTRAPLAC est un consortium composé de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer), du Service hydrographique et océanographique de la Marine (SHOM), de l'Institut français du pétrole (IFP) et de l'Institut Polaire Paul-Emile Victor, sous la coordination du Secrétariat général de la Mer. NdR



Vous avez dit « onze millions de km² » ?

Les richesses qui nous viennent des océans sont le fruit d'un savoir-faire, non des retombées d'une convention internationale, et c'est une injustice à l'égard de tous les acteurs de cette économie, marins, armateurs, industriels, scientifiques de ne retenir de leurs activité qu'un slogan réducteur dans son expression et fallacieux sur le fond. Plus que jamais, il y a certains pays qui s'inscrivent dans une vision océanique mondiale, et les autres. La France fait partie de la première catégorie. Elle appartient au club fermé qui dispose de l'ensemble de la chaîne des compétences scientifiques, techniques et industrielles.

Faut-il pour autant ignorer nos zones économiques exclusives ? Sûrement pas, car pour celles des départements et collectivités d'outre-mer dont l'exploitation a d'ores et déjà commencé, c'est effectivement un atout essentiel. Quant aux autres, les potentialités demeurent même si elles nécessiteront peut-être plusieurs siècles pour se concrétiser. Notre souveraineté sur ces dernières n'étant pas, pour l'heure, sérieusement remise en cause, concentrons plutôt nos efforts sur celles qui le méritent : raisonnons moins en surface qu'en ressources exploitables, en emplois crées ou en innovations possibles, tout en conservant à l'esprit que la mer enrichit plus par ce qu'elle permet que par ce qu'elle contient. En un mot, ayons le sens de la propriété modeste.

IFM Institut Français de la Mer