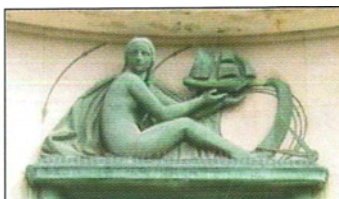


RIGEL

DROIT – ECONOMIE – ENVIRONNEMENT SECURITE - POLITIQUES MARITIMES

n°40 décembre 2010



édito

Georges TOURRET

L'interdiction de la pêche en période de reproduction : une mesure efficace pour la conservation des ressources halieutiques ?

Loïc ANTOINE

La démolition navale

Georges TOURRET

La responsabilité de l'Etat du pavillon : cas des navires de pêche

Serge BESLIER

Les phares : une histoire, un héritage

Vincent GUIGUENO

La protection de l'environnement marin et du littoral en Corse

Céline GUILLOU

Les spécificités de l'économie maritime

Patrice GUILLOTREAU, Paul TOURRET



RIGEL
Droit - Economie - Environnement
Sécurité - Politiques maritimes

n°40 - décembre 2010

Revue éditée par l'association des administrateurs des affaires maritimes

adresse : 3 place de Fontenoy 75007 PARIS

courriel : aaaam@orange.fr

Directeur de la publication

Georges TOURRET

Administrateur général (2s) des affaires maritimes

Président de l'association des administrateurs des affaires maritimes

Rédacteur en chef

Thierry CANTERI

Administrateur des affaires maritimes

Directeur-délégué du Parc naturel marin d'Iroise

Comité de lecture

Jean-Noël d'ACREMONT

Président-directeur général des Chantiers de
l'Atlantique 1994-1997

Yves COLCOMBET

Directeur du Conservatoire du littoral

Guy-François FRISONI

Directeur de l'office de l'environnement de la
Corse

François GAUTHIEZ

Directeur adjoint de l'Agence des aires marines
protégées

Jean-Louis JOURDE

Administrateur général (2s) des affaires
maritimes

Loic LAISNE

Administrateur général des affaires maritimes,
adjoint pour l'action de l'Etat en mer, Préfecture
maritime de Brest

Gilbert LE LANN

Directeur du CEDRE

Nicolas PEHAU

Auditeur à la cour des comptes,
Administrateur principal (R) des affaires
maritimes

dépôt légal : décembre 2010

ISSN en cours

Sommaire

Éditorial <i>Georges TOURRET</i>	3
L'interdiction de la pêche en période de reproduction : une mesure efficace pour la conservation des ressources halieutiques <i>Loic ANTOINE</i>	5
La démolition navale <i>Georges TOURRET</i>	10
La responsabilité de l'État du pavillon : cas des navires de pêche <i>Serge BESLIER</i>	28
Les phares : une histoire, un héritage <i>Vincent GUIGUENO</i>	42
La protection de l'environnement marin et du littoral en Corse <i>Céline GUILLOU</i>	47
Les spécificités de l'économie maritime <i>Patrice GUILLOTREAU, Paul TOURRET</i>	57

Photo de couverture : la marine marchande, sous les traits d'une femme vigoureuse et au front large, offre la goélette symbolique à la conquête des connaissances universelles. Sculpture réalisée en 1933 par Armel BEAUFILS pour la porte de l'immeuble du 3 place de Fontenoy.

Les administrateurs des affaires maritimes constituent un corps d'officiers de carrière de la marine nationale. Ils participent, au sein des instances nationales, internationales et communautaires, à la conception, à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques publiques maritimes et, en particulier, celles relatives :

- à la sûreté et à la sécurité des activités maritimes, dans le cadre de l'action de l'Etat en mer ;
- au développement durable des ressources, des communications et des espaces maritimes et littoraux ;
- à la recherche, à l'enseignement, à la formation, à la protection et à la promotion sociales dans les secteurs professionnels concernés.

Les trois crises du monde maritime

Georges TOURET

Administrateur général (2s) des affaires maritimes

Président de l'association des administrateurs des affaires maritimes

La première est d'abord la crise économique en cours et qui frappe tous les compartiments du monde maritime. Les activités productrices comme l'offshore et la pêche, mais aussi les activités de services comme les transports et les loisirs en mer (croisière et plaisance) et tout ce qui s'y rattache (construction navale, services aux navires, ports, etc.). Contrairement à ce qu'on peut entendre ici où là, le monde maritime ne sortira pas le premier de la crise compte tenu de l'énorme capacité productrice qui reste à arriver sur le marché et qui a été induite par les commandes spéculatives de la précédente période.

La deuxième est une crise d'autonomie. Le monde maritime vivait dans des corpus normatifs qui lui étaient propres. Presque toutes ces spécificités s'effacent les unes après les autres ou au moins perdent de leur singularité, que ce soit les conférences maritimes, l'ENIM, les tribunaux maritimes, les affaires maritimes en tant qu'administration, les limitations de responsabilité du droit maritime, etc. et il faut bien dire que le monde maritime a souvent donné lui même les verges pour se faire battre en laissant se dégrader des notions clés comme celle par exemple d'État du pavillon. Les maritimes vivent maintenant sous l'œil constant de ceux qui ne le sont pas et force est de constater par exemple qu'au Grenelle de la mer ils n'étaient pas majoritaires.

La troisième est culturelle avec la perte progressive de quelques unes des ses marques identitaires et notamment de ses dénominations ou des bâtiments dans lesquels il s'incarnait (la rue Royale, la place de Fontenoy, le boulevard Victor) qui étaient ses lieux de pouvoir au sens retenu par Simon Nora.

MAIS CES PERTES DE REPÈRES NE SONT QU'ÉPIPHÉNOMÈNES

En effet, la réalité maritime reste toujours aussi complexe et interactive. La mer est plus que jamais un milieu ouvert où ce qui est décidé « ici » se répercute en cascade dans des « là » qui peuvent être très lointains. Et le monde maritime et donc son administration doivent avoir la capacité de comprendre et de gérer cette complexité qui va brasser dans un seul mouvement les pêches et le régime social des marins, la haute mer et le rase-cailloux, le transport et l'occupation du littoral, etc. Et les administrateurs de cette chose maritime doivent aussi avoir la capacité de comprendre ce qui se passe à terre et qui va avoir un impact sur la mer, ceux qui en vivent et ceux qui vivent sur son littoral. Certes les maritimes vivent maintenant sous le regard des

autres, mais les autres aussi vivent sous le regard des maritimes. Pour cela il faut savoir vivre en réseau multi activités. La formation, et même l'autoformation, pluridisciplinaire qui était déjà la marque des « AffMars » doit donc être amplifiée et la capacité de leurs administrateurs de travailler en réseau dans des structures de plus en plus diversifiées mise en avant.

Notre association, à travers sa revue RIGEL et son action quotidienne de mise en commun des savoirs de ses membres, s'inscrit depuis plusieurs années maintenant dans cette problématique et continuera à le faire.

L'interdiction de la pêche en période de reproduction : une mesure efficace pour la conservation des ressources halieutiques ?

Loïc ANTOINE

Directeur-adjoint du centre Ifremer de Brest

I- Comment se reproduisent les poissons ?

Comme chez l'immense majorité des Vertébrés, la reproduction des poissons commence par le rapprochement de la femelle et du mâle... mais la plupart du temps sans aller plus loin. En effet, à l'exception de certaines espèces¹, il n'y a pas chez les poissons de fécondation interne par accouplement entre le mâle et la femelle. Lorsque les mâles et les femelles se sont rejoints et sont suffisamment proches les uns des autres, ils émettent leurs produits sexuels dans l'eau : les femelles expulsent leurs ovules, les mâles leur sperme, et la fécondation se fait en pleine eau. Ce n'est qu'alors que les véritables œufs (les ovules fécondés) vont commencer à se développer. Par rapport aux mammifères qui portent leurs petits, ou aux oiseaux qui couvent leurs œufs, le développement des individus est grandement simplifié chez les poissons, puisqu'il se fait entièrement dans le milieu extérieur et sous sa dépendance.

Ce mode de reproduction est une des adaptations à la vie aquatique, et les poissons ont différentes stratégies et comportements pour assurer la survie de leur descendance. Ainsi, de nombreuses espèces de poissons, au moment de la reproduction, pratiquent le regroupement en bancs concentrés, de manière à favoriser la fécondation des ovules par les spermatozoïdes. Ces rapprochements se font en des lieux et pendant les périodes favorables à la survie des œufs puis des larves. Dans les eaux tempérées, les saisons et les lieux de concentrations sont reconduits chaque année selon un rituel propre aux espèces : les concentrations hivernales de bars sont connues des pêcheurs, il en existe le long de côtes rocheuses, à faible profondeur et d'autres au large au-dessus de fonds pouvant atteindre 60 à 80 m.

Malgré ces stratégies, les œufs et les larves de poissons sont livrés à eux-mêmes, sans protection dans un milieu naturel hostile, et leurs chances de survie sont extrêmement faibles. On a calculé que un million d'œufs ne produisaient que quelques juvéniles (un à 10) et que la plupart des œufs puis des larves n'échappaient pas aux aléas que sont la prédation, le manque de nourriture, le froid ou le chaud, des courants défavorables, une trop faible salinité, etc. Cette extrême faiblesse de la survie larvaire est compensée par une énorme émission de produits génitaux. C'est

¹ Chez les requins et les raies par exemple, il y a fécondation par accouplement et une partie du développement des œufs et des jeunes se fait dans le ventre de la femelle.

ainsi qu'une seule femelle de bar peut porter plusieurs centaines de milliers d'ovules², ou qu'une morue de grande taille, ou encore une grosse baudroie, peuvent émettre jusqu'à dix millions d'ovules au cours de la ponte.

II- Le stock et le recrutement : quelle relation ?

Une fois que le stade de juvénile est atteint (les poissons ont alors acquis leur forme d'adulte, mais ne se reproduisent pas encore), la mortalité diminue et se stabilise. L'ensemble des juvéniles nés une même année forme alors ce qu'on appelle une cohorte, et représente le recrutement de cette même année. Au premier abord, on est tenté de croire que l'effectif d'une cohorte est lié à celui de ses parents : plus il y aurait de parents, plus il y aurait de jeunes nés de ce stock parental. Chez les poissons, la réalité est loin de cette proportionnalité directe. On a même montré pour un certain nombre de stocks et d'espèces de poissons que pour une abondance « normale » de reproducteurs, le recrutement pouvait montrer des fluctuations entièrement dépendantes des conditions environnementales dans la période larvaire, et non pas du nombre de parents. Parfois même, une forte abondance de reproducteurs peut conduire à une baisse de recrutement : la densité des adultes devient alors un frein à l'établissement des jeunes dans la population³. En fait, c'est dans les situations de faible nombre de reproducteurs qu'apparaît un lien plus net : lorsqu'il y a peu de reproducteurs, les chances pour que de forts recrutements se produisent s'amenuisent : le stock se fragilise, son renouvellement n'est plus assuré.

Finalement, ce sont les bons recrutements, c'est à dire les années où les œufs et les larves ont survécu en grand nombre, qui font les fortes quantités de poissons, mais l'inverse n'est aucunement garanti : une forte biomasse de reproducteurs ne produit pas nécessairement un fort recrutement.

Cet aspect relativement aléatoire du recrutement a une autre conséquence : si le stock parental n'est constitué que d'une seule classe d'âge, et qu'on doit compter sur la descendance de cette classe pour assurer le renouvellement du stock, un seul « accident » de recrutement (par exemple une très faible survie larvaire, ou une survie nulle) risque de faire disparaître le stock, faute de relève. Ceci peut arriver pour des espèces à très courte durée de vie comme l'anchois, ou des espèces dont les stocks sont surexploités au point qu'il ne reste plus que les jeunes adultes de l'année pour constituer la biomasse des reproducteurs : c'est une situation proche de celle que connaît le stock de morue de la mer du Nord par exemple.

² A tort appelés « œufs » par les pêcheurs lorsqu'ils capturent une « femelle grainée ».

³ On parle alors d'une relation « densité-dépendante ».

III- Quelles mesures prendre pour assurer un bon renouvellement des stocks ?

Le repos biologique, une belle idée, une efficacité non garantie.

Les pêcheurs professionnels comme plaisanciers connaissent depuis longtemps le comportement du bar, qui forme des concentrations au moment du frai, pour les raisons que nous venons de voir. Avec une certaine logique, bon nombre d'entre eux sont partisans d'un arrêt de la pêche pendant et sur ces concentrations, dans le but de protéger les femelles grainées et de ne pas compromettre la génération (le recrutement) à venir de ces œufs. Ce désir de protection est renforcé par le fait que de telles concentrations, aux mêmes endroits et aux mêmes époques, rendent le poisson plus facile à pêcher et en grande quantité, avec des engins comme les chaluts ou la senne tournante, augmentant ainsi de manière importante la mortalité par pêche sur le stock. Les connaissances actuelles permettent cependant de dire qu'une telle mesure ne garantit pas que les « œufs » ainsi protégés viendront accroître le stock, ou que cette protection empêchera que se produise un mauvais recrutement, puisqu'on sait maintenant que le recrutement dépend plus du taux de survie des œufs et des larves que du nombre d'œufs pondus. À cela s'ajoute le fait que la véritable protection devrait commencer bien avant le moment de la reproduction, pour s'assurer que les poissons arrivent bien jusqu'à cet instant essentiel. Que l'on pêche un poisson six mois avant qu'il pondre ou la veille de la ponte, l'effet sera le même : il n'atteindra pas le moment de se reproduire !

Pour autant, il ne faut pas penser que ces contraintes biologiques rendent inutile toute volonté de protéger la ressource, en particulier au moment du frai. De nombreux règlements de pêche dans le monde font du « repos biologique » un élément clé de la gestion des pêcheries, comme celle du poulpe au Maroc. En France, ce peut être localement une part de la justification de la fermeture estivale de certains gisements (coquille Saint-Jacques, ormeau). C'est qu'une telle mesure, outre qu'elle est mieux acceptée des usagers par son côté « protecteur des mères », a aussi l'avantage de conduire à une diminution de la pression de pêche sur les stocks. En effet, au moment où le stock est en concentrations de ponte, il est plus vulnérable, les captures sont facilitées et la mortalité par pêche est très forte sur une courte période. Enfin, les marchés pourraient trouver des avantages dans de telles mesures : on évite des apports massifs et locaux, ou de moindre valeur (les poissons en reproduction n'ont pas toujours la meilleure qualité marchande) ; on risque moins de connaître une baisse des cours, voire des invendus périodiques. La pression de pêche est bien le paramètre le plus difficile à contrôler, alors que sa diminution est bien souvent une nécessité. L'arrêt biologique peut être une manière de réguler à la baisse la pression de la pêche sur les stocks visés. Encore faut-il qu'il n'y ait pas report de la pression de pêche, sous forme d'intensification hors de la période d'arrêt, ou de compensation par la pêche des juvéniles à la place des adultes.

Il convient de rappeler les situations où, à l'inverse, la pêche est ouverte à la période du frai pour capturer des femelles grainées, parce que c'est dans cet état que le poisson acquiert une haute valeur marchande : c'est le cas, par exemple, du hareng de l'Alaska, dont la roque (les ovaires mûrs) est un produit très recherché et exporté, notamment au Japon. La coquille Saint-Jacques prend, en France, une meilleure valeur marchande lorsqu'elle est « coraillée », c'est-à-dire quand la glande sexuelle est mûre : elle est importée en été d'Ecosse, où la pêche des coquilles coraillées est ouverte, lorsque la pêche est fermée en France...

IV- Des mesures efficaces existent, qu'il convient d'appliquer

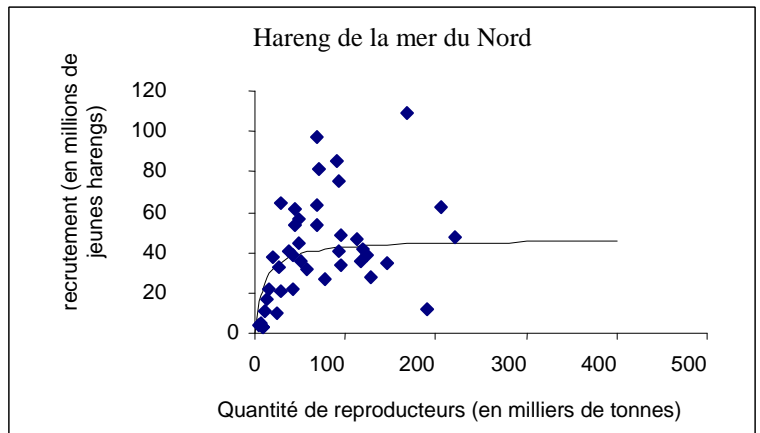
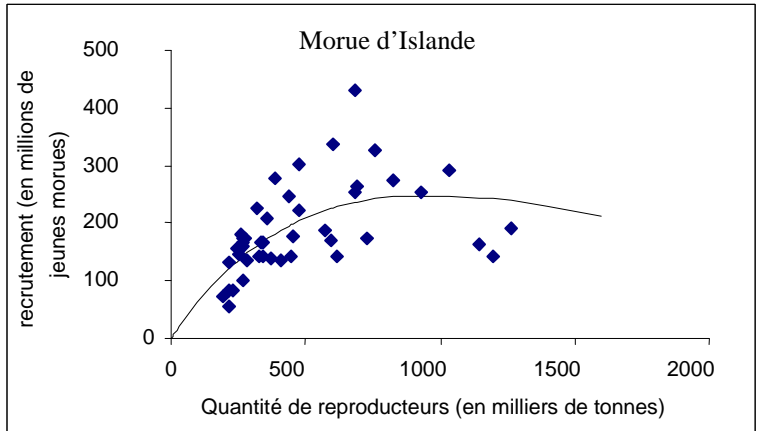
La gestion des ressources halieutiques repose sur un principe de base simple : le prélèvement par la pêche ne doit pas mettre en péril la capacité naturelle des stocks de poissons à se renouveler. Il faut donc qu'il y ait en permanence des poissons en âge de se reproduire, et que le capital que représentent ces reproducteurs soit constitué de plusieurs classes d'âge, pour que soient atténués les variations naturelles et les accidents de recrutement, dus à des conditions environnementales qu'aucun règlement ne peut gouverner. La gestion ne peut reposer sur une seule mesure de protection mais sur un ensemble de mesures, qui existent pour la plupart, mais qui ne sont pas toujours appliquées, mises en œuvre, ou contrôlées de manière efficace :

La sélectivité : c'est une mesure de protection des jeunes individus, par une taille limite de capture et par des maillages correctement calculés et montés, qui protège les jeunes poissons, leur permet de devenir adultes et de participer à la reproduction. Mais la sélectivité n'est pas qu'une affaire de technique ; c'est aussi une question de comportement responsable des pêcheurs qui doivent éviter d'exploiter les zones de concentration de petits poissons.

La protection des nourriceries : les juvéniles de poissons ont bien souvent des lieux de vie qui diffèrent de ceux des adultes, à proximité des côtes, dans les baies et les estuaires où le type de fond, la température et la nourriture conviennent à leur développement. Ces nourriceries sont parfois détériorées par les multiples usages de la mer côtière : dragages, extraction de sable, pollution, rejets de boues, quand ce n'est pas la pêche elle-même (chaluts et dragues à proximité des côtes, ...). La protection des nourriceries est essentielle pour la durabilité des stocks. Les aires marines protégées ont cet objectif dans leurs définitions.

La régulation de l'effort de pêche : les ressources étant limitées, elles ne supportent pas sans dommage la pression de pêche rendue plus forte par les développements technologiques, même si le nombre de navires de pêche professionnelle a significativement diminué ces dernières années. Si l'arrêt localisé et périodique de la pêche peut, on l'a vu, agir comme une mesure de régulation de l'effort de pêche, d'autres outils existent, qu'on peut utiliser de manière combinée : les droits d'accès et

d'usage comme les licences, les quotas individuels d'effort ou de capture. Ce sont des outils qui fonctionnent pour la pêche professionnelle comme pour la pêche sportive.



Deux exemples de relation entre le stock parental (reproducteurs) et le recrutement (production de jeunes) : la morue d'Islande et le hareng de la mer du Nord. On remarque la grande dispersion des points, la non linéarité, l'effet peut-être négatif d'un stock important de reproducteurs, mais aussi la relation plus nette pour les faibles valeurs : une faible quantité de parents a moins de chance de produire une forte quantité de jeunes.

Commentaire

Comme l'indique justement Loïc Antoine, la contribution au renouvellement d'un stock d'une fermeture de pêche en période de reproduction n'est pas évidente. Plus que la présence des œufs, c'est bien la forte concentration des géniteurs, et donc l'accroissement considérable de la capturabilité qu'elle engendre, qui peut justifier une mesure de restriction de la pêche pendant la reproduction ; une espèce comme le bar illustre parfaitement ce raisonnement. A cet égard, si les aires marines protégées peuvent effectivement contribuer à la protection des nourriceries, elles peuvent aussi contribuer à la limitation de la mortalité par pêche, notamment par le biais de l'établissement, en leur sein, de fermetures en période de reproduction.

François GAUTHIEZ

Pour RIGEL, Georges TOURET a actualisé les pages qu'il avait consacrées à la démolition navale dans l'ouvrage collectif *Mare Economicum* (prix place de Fontenoy 2009) coordonné par Patrice GUILLOTREAU, et a accepté avec Claude WORHER de répondre de façon circonstanciée à quelques nouvelles questions d'actualité.

L'acier est un produit éternel

Georges TOURET

Administrateur général (cr) des affaires maritimes

Les produits issus des opérations de démolition navale (DN) des navires de haute mer (hors les unités de petite taille pour la pêche et la plaisance) sont constitués à plus de 95 % par des éléments métalliques principalement en acier. Ces ferrailles navales retournent dans les circuits de l'industrie sidérurgique, laquelle produit actuellement (et de plus en plus souvent en Chine) près de 1,2 milliards de tonnes dont 40 % par an à partir du recyclage de ferrailles de toutes origines.

Trois processus techniques y sont mis en œuvre : hauts-fourneaux/convertisseurs ; fours électriques ; relaminage/tréfilage direct de ferrailles.

- le premier fabrique à partir de minerai de fer et de coques des aciers de qualité et principalement des produits plats (tôles) ;
- le deuxième utilise pour l'essentiel des ferrailles de recyclage et fabrique surtout des produits longs (profilés, poutrelles, etc.) ;
- le troisième est beaucoup plus marginal, concentré dans le sous-continent indien (SCI) et ne fabrique, à faible coûts, que des fers à béton de bas de gamme (produit localement très demandé) mais du fait qu'on n'y utilise que des ferrailles navales, il a une importance particulière pour le sujet en cause.

La demande mondiale d'acier ne cesse, tendanciellement, de croître car corrélée à la croissance globale de l'économie, notamment en Asie. Les prix de la ferraille s'en ressentent en fonction de la situation de l'offre par rapport à la demande à un instant « t ». Il est à noter que l'industrie sidérurgique est la seule au monde dont près de la moitié de la production est issue de produits de recyclage et que cette proportion ne peut aller qu'en croissant, certes lentement, mais sûrement. L'acier est, même si ce n'est pas intégralement, un produit éternel ... Les 500 millions de tonnes de ferrailles annuellement remises dans le circuit sidérurgique proviennent pour la quasi-totalité de collectes terrestres, de plus en plus efficaces, d'équipements métalliques divers (véhicules hors d'usage, produits électroménagers, poutrelles, déconstructions d'usines et de bâtiments, etc.). La fabrication d'aciers issus de ferrailles est beaucoup moins gourmande en énergie et plus économe en émissions de CO² que tous les processus utilisant le minerai de fer.

La démolition navale : une activité marginale ...

La flotte mondiale de haute mer est constituée d'à peu près 45 000 à 60 000 unités en fonction de la taille minimale prise en compte (100, 300 ou 500 Tb). En supposant de façon réaliste que la durée moyenne d'utilisation des navires est de 30 ans, on pourrait tabler sur des envois à la DN d'environ 1 500 à 2 000 navires par an. Il faut en fait nuancer cette estimation, car il faut en retirer les navires en perte totale et irrécupérables et les abandons plus ou moins sauvages, notamment pour les petites tailles, ainsi que les maintiens en navigation, les reconversions, les désarmements. Le marché de la DN est assez bien suivi, mais les données disponibles ne sont collectées qu'au regard des diminutions induites de la capacité mondiale de transport et perdent de leur fiabilité au fur et à mesure que la taille des navires décroît. Il doit y avoir actuellement un certain nombre de démantèlements sauvages non référencés, une tendance à reculer l'âge de sortie de flotte en période de frets élevés, plus d'abandons encore qu'on ne le pense surtout en temps de crise... Lissés sur les dix dernières années et en tenant compte de leur prévisibilité sur les dix prochaines années, les retraits officiels devraient se situer dans une moyenne de 600 unités par an, ce qui traduit en ferrailles navales ne devrait pas excéder 6 millions de tonnes par an, avec des variations importantes allant de 200 à 1 000 unités par an. Même en y ajoutant les démolitions sauvages et en prenant de larges marges d'estime, force est de constater que la ferraille navale n'est qu'une toute petite partie de la ferraille recyclée (au demeurant pour l'essentiel transportée de ses zones de collecte à ses lieux de transformation par voie maritime) et qu'en dépit de l'attention médiatique concentrée sur leur cas, les navires militaires n'en représentent qu'une fraction plus que marginale. La ferraille navale vaut toujours plus cher que la ferraille tout venant. Un navire envoyé à la DN dans le sous-continent indien (SCI) se paye, valeur d'aujourd'hui, entre 100 et 500 \$/t (poids du navire lège) avec des pics à 700 \$. Cette surcote s'explique par le fait que pour se rendre au chantier de DN le navire ne paye pas de frais de transport, qu'on y valorise non seulement ses éléments métalliques mais aussi tous ses équipements, et que la ferraille navale est particulièrement bien adaptée au relaminage/tréfilage direct très répandu dans le SCI. Le fer à béton ainsi fabriqué est finalement plus compétitif que celui qui serait issu d'autres processus.

La démolition navale : une activité propre et sûre ...

Dans l'intérêt de l'environnement marin, le destin d'un navire en fin d'exploitation est plutôt d'être recyclé qu'abandonné ou pire maintenu à la navigation. Cependant, personne ne peut être satisfait des conditions dans lesquelles les chantiers de DN fonctionnent actuellement. Dans les pays du SCI qui monopolisent (à plus de 90 %) la DN, les chantiers ne sont pas tous ni aussi sûrs, ni aussi propres que nécessaire. La santé et la sécurité au travail de leurs ouvriers n'y sont pas bonnes. Les manipulations se font souvent sans équipements de protection individuelle suffisants et les précautions à prendre pour prémunir les travailleurs et l'environnement des

composants dangereux qui se trouvent dans les navires (peintures spéciales, amiante, soutes impompables) sont souvent défaillantes, même si on peut constater, sur quelques sites, de sérieuses améliorations au cours des dernières années.

Néanmoins, la sidérurgie de ces pays ne peut pas se passer de ces apports en ferraille navale qui par exemple au Bangladesh représentent 70 % des entrants métallurgiques. Les produits de substitution à la ferraille navale ont les mêmes défauts qu'elle en termes d'environnement et leur transformation se ferait dans le même contexte d'insécurité qui est au demeurant celui de toute l'industrie du SCI. Dans ces conditions, modifier de l'extérieur les conditions d'envoi des navires à la DN en transformant ce qui pour les opérateurs de navires est actuellement un « centre de profit » en un « centre de coût » n'aurait que peu de conséquences favorables en matière ni de santé et sécurité au travail, ni de protection de l'environnement.

La démolition navale : une activité en devenir ...

Comment améliorer la situation de la DN sans pour autant engendrer d'effets pervers sur la navigation maritime ou l'environnement littoral ? D'abord ne pas oublier que le problème étant mondial et les navires circulant librement entre États d'immatriculation, il n'y a pas de solution régionale (au sens onusien du terme) satisfaisante. Même si l'Europe a pu se donner bonne conscience en mettant en place une politique régionale contraignante (dérivée de la convention de Bâle) en ce qui concerne les navires civils et militaires battant le pavillon de ses États membres, sa capacité à modifier les errements actuels est faible.

Les textes relatifs à la démolition navale que la direction générale de l'environnement de la Commission européenne essaye périodiquement de promouvoir ne semblent pas aller dans le bon sens simplement par manque de réalisme. Dans le secteur civil, en tout état de cause, toute contrainte spécifiquement européenne, et par trop décalée, ne se traduira que par, au mieux, des dépavillonnements préalables à l'envoi à la DN, au pire, une absence de mise sous pavillon des États membres. C'est donc au niveau des organisations internationales que la question est le plus susceptible d'être traitée efficacement. Trois d'entre elles agissent en la matière. La première, la convention de Bâle sur les transferts transfrontaliers de déchets, s'avère sous une approche très contraignante, sans portée maritime. La totalité des États signataires de cette convention envoient à la DN les navires marchands battant leur pavillon sans s'y référer quoi que puissent en penser certains juristes. La démarche de l'Organisation internationale du travail, plus pragmatique, s'inscrit dans une recommandation de portée générale sur l'organisation du travail et la protection des ouvriers dans les chantiers de la DN. Il s'agit d'un texte complet et remarquable. Il est maintenant transcendé par la convention de Hong-Kong de l'OMI. Il s'agit de faire en sorte que les constructeurs et opérateurs de navire conçoivent leurs navires et les réparent en cours de vie de telle façon que la présence de composants susceptibles de nuire à la santé

des travailleurs ou l'intégrité de l'environnement au moment de l'envoi à la DN y soit réduite au minimum, et clairement repérée. On y ajoute un ensemble de normes pour les documents contractuels de cession finale. C'est la logique du « passeport vert ». On peut évidemment faire mieux notamment pour assister les efforts d'équipement des chantiers qui assurent actuellement l'essentiel de la DN et qui continueront à le faire. Une telle aide est même un point de passage obligé si on veut obtenir l'adhésion des pays démantelateurs sans laquelle le principe même de la convention n'a pas de sens. La question d'un financement non-discriminatoire de cette aide est celle qui va maintenant dominer le débat et l'industrie maritime ne pourra l'é luder.

LES QUESTIONS QUI FÂCHENT

(les réponses ont été établies de façon conjointe et solidaire par Georges TOURRET et Claude WORHER, chargée de mission au Secrétariat général de la mer)

Q1 - Est-ce qu'un navire dont il est dans la phase actuelle explicitement dit par son propriétaire qu'il se rend à lège ou en remorque à un chantier de démolition, et qui peut même de ce fait être dépourvu de tout acte de nationalité et de tout titre de navigation, est soumis à la CB ?

La réponse est sans hésitation positive mais il convient de distinguer les navires qui sont soumis à la CB en règle générale et ceux qui sont en plus soumis au règlement européen. Le règlement européen a fait entrer en vigueur le « ban amendment » qui interdit l'exportation des matières dangereuses hors de l'OCDE. De ce fait, si le navire, quel que soit son pavillon, se trouve dans les eaux territoriales d'un État-membre de l'UE, il ne pourra aller se faire explicitement et directement recycler dans des chantiers asiatiques.

Il faut donc que l'intention de recycler le navire soit explicite. Cependant, dans la pratique actuelle l'application des dispositions précitées est pour le moins erratique et sauf quelques cas emblématiques, ces opérations (une vingtaine par an) se font sans tambours ni trompettes. Il ne manque pas d'exemple de navires battant pavillon d'un État-membre de l'UE et/ou appartenant directement à des armateurs européens et partant avec l'aval des autorités locales directement et explicitement vers des chantiers de démolition hors OCDE sans que personne ne proteste. En effet pour que protestation il y ait, il faut non seulement qu'il y ait motif à protestation, mais qu'il y ait une cible à la protestation. Si localement l'opération jouit de l'aval tacite de tous y compris de l'opinion publique, il n'y a pas de protestation audible des ONG sur la base de la convention de Bâle. On a beaucoup de mouvements de protestation à Copenhague, alors que le groupe AP MOLLER, l'armateur national danois, y a un comportement exemplaire et aucun au Pirée et encore moins à Nicosie ou La Valette alors que le comportement armatorial y est plus distancié du règlement européen. La

France vient cependant de faire exception en juillet 2010 en bloquant le départ d'un très vieux méthanier, le TELLIER armé sous son pavillon, se trouvant dans un de ses ports et explicitement destiné au recyclage. Gageons que cela restera un cas particulier, car son armateur prendra dans l'avenir la précaution de dépavillonner ses navires en temps utiles pour lui.

Q2 - Suffit-il donc à un propriétaire de navire de déclarer que son navire part se faire réparer dans un chantier quelconque, même en remorque, pour être considéré comme un navire, même si toutes sortes d'éléments de marché permettent de penser qu'en fait il n'en est rien, pour être complètement exonéré de toute application de la convention de Bâle ?

Ce qui compte dans l'application de la convention de Bâle, c'est « l'intention de se défaire » qui donne au navire le statut de déchet. Si cette intention n'est pas manifeste, et c'est bien le cas lorsqu'un armateur déclare vouloir faire réparer son navire, il est impossible d'appliquer la convention.

La convention de Bâle est un instrument qui ne sait rien de l'intercontinentalité et cela vaut tout autant pour les avions et les véhicules terrestres que pour les navires. Certes, des ONG peuvent interpellier les pouvoirs publics et les opinions qui ne le sont pas moins sur les transbordeurs qui vont finir leur vie de navire dans les pays du Sud, elles ne disent rien sur le trafic encore plus important des véhicules d'occasion. Or pour nombre de pays en développement le choix n'est pas entre moyens de transport de seconde main et moyens neufs, mais entre occasion et rien du tout. Haïti, les Philippines, ou les Îles du Cap Vert continueront longtemps à encore user de navires usagés au-delà du raisonnable.

Et c'est bien cette impossibilité, fut-elle formelle, d'application de la convention de Bâle aux navires qui a suscité l'indignation de la communauté internationale et abouti à cette formidable avancée que constitue la convention de Hong Kong, dont il est à noter qu'elle a pu être mise au point dans des délais plus que raisonnables.

Q3 - La convention de Hong Kong va maintenant entrer progressivement en service. Est-ce qu'il est bien compris par tous que la convention de Bâle ne va plus pouvoir être mise en avant en ce qui concerne les navires ? Et comment va se passer la phase transitoire ?

D'un point de vue juridique pur, le problème est beaucoup plus complexe qu'il n'y paraît. Les relations entre la convention de Bâle, le règlement européen 1013/2006 et la convention de Hong Kong font régulièrement l'objet d'études par la Commission européenne sans que des moyens pertinents d'action soient dégagés.

Il importe que cette question soit résolue, mais en même temps, s'agissant des navires marchands, sa portée est faible comme on le verra ci-dessous. La convention de Bâle, tout comme le règlement européen, ne permettent pas de prendre en compte

l'automotricité d'un déchet et le fait d'avoir déclaré qu'un navire peut tout à la fois avoir le statut de navire et celui de déchet ne suffit pas pour rendre applicable un instrument juridique inadapté.

Pendant la période transitoire, un armateur dont le navire bat pavillon d'un Etat ayant ratifié la convention de Hong Kong peut se retrouver dans une situation absurde en étant tout à la fois contraint de mettre en œuvre la convention de Hong Kong et de respecter le règlement 1013 (qui limite le démantèlement des navires au périmètre de l'OCDE).

En effet, la convention de Hong Kong prévoit que l'Etat du pavillon délivre à un armateur qui souhaite faire déconstruire son navire un certificat attestant que ce navire est « prêt au recyclage ». Ce certificat atteste, d'une part, de l'existence à bord du navire d'un inventaire de matières dangereuse à jour et, d'autre part, que le choix du chantier de démantèlement est conforme aux règles définies dans la Convention. Ce certificat constituera une preuve de l'intention de se défaire et permettra, en vertu de l'application du règlement 1013, de retenir les navires au sein de l'UE ou de l'OCDE.

Les États membres de l'UE et les Etats parties à la convention de Bâle devraient prendre rapidement une décision pour affirmer que la solution à un démantèlement plus respectueux des travailleurs et de l'environnement ne peut voir le jour que par une entrée en vigueur la plus rapide possible de la convention de Hong Kong. Sans cette décision de « sortir les navires » de la convention de Bâle et du règlement européen, ces deux instruments juridiquement inadaptés seront un frein à la ratification de la convention de Hong Kong.

Paradoxalement, en démontrant que la convention de Hong Kong offre enfin des moyens réels de contrôles des navires, l'application sensu stricto du règlement européen peut en limiter la ratification pour nombre d'États (condition cependant nécessaire pour que la convention soit pleinement efficace).

Q4 - Il a été avancé notamment aux Assises de la mer de Brest en décembre 2009, par les meilleurs spécialistes de la question, que sauf cas marginaux, les chantiers européens n'avaient aucune chance d'accéder à la démolition des grands navires de commerce qui constituent quand même l'essentiel des unités à recycler et qu'à cet égard rien n'était susceptible d'entamer le quasi monopole des chantiers du Sud-Asie en la matière. Ce constat est quand même étrange alors que ces pays achètent leurs navires à démanteler plus cher que leurs homologues turcs, chinois ou a fortiori européens ? Comment se fait-il que les pays les plus pauvres acceptent de payer plus cher cette matière à recycler qu'est la ferraille navale?

La vraie question est de savoir pourquoi certains pays (ceux du sous-continent indien pour l'essentiel) et non d'autres recyclent les navires et que ce faisant, malgré les

énormes quantités de ferrailles navales qu'ils achètent, ils acceptent de les payer plus cher à la tonne de déplacement léger¹ que les pays plus proches. Pourquoi le Bangladesh paye-t-il pour le même navire deux fois plus que la Turquie ? C'est en fait juste une impression d'optique économique. En fait, le Bangladesh paye sa ferraille navale moins cher que toute autre source d'approvisionnement alternative pour sa sidérurgie en dépit d'une corruption qui au Bangladesh est un véritable fléau...

La ferraille navale, au regard des caractéristiques de la sidérurgie locale qui repose notamment sur un relaminage et un tréfilage direct des virures de coques (sans passage en four de fusion), demande moins d'énergie pour leur transformation en produits longs (fers à béton de bas de gamme pour l'essentiel) que tout autre procédé métallurgique. Il reste enfin à souligner que les navires sont dans le sous-continent indien entièrement recyclés, emménagements compris. Ce qui dans d'autres pays finirait comme déchets ultimes est y ici encore une fois recyclé au profit d'une retransformation locale et de débouchés locaux, voire internationaux dès que les éléments en cause ont une valeur esthétique. Cela est permis par effectivement l'existence d'une main d'œuvre dont le coût est adapté aux moyens de la demande locale, mais aussi d'une plus grande « tolérance » réglementaire à certains de ces produits. On peut être choqué par exemple par le recyclage de l'amiante navire, mais cela s'insère dans des économies où l'amiante n'est pas prohibé, et on doit le regretter, et où il est importé en provenance de pays qui n'en excluent pas l'exportation (Canada notamment), ce qui est également tout à fait regrettable, tout comme d'ailleurs l'absence de protestations audibles sur ce point. La question du recyclage des navires ne saurait être traitée indépendamment des autres secteurs industriels des pays en cause : le recyclage en général, mais les autres industries de transformation aussi.

Q5 - La convention de Hong Kong ne concerne pas les navires militaires et les unités civiles de petite taille (JB < 500). En outre, elle ne dit rien en fait des épaves abandonnées. La convention de Bâle et le règlement européen, qui en incorpore les dispositions dans le droit communautaire et qui sur certains points la complète, leur reste donc complètement applicable. Est-ce qu'il y a là une ressource suffisante pour permettre le développement d'une filière de recyclage convenable et compétitive ?

¹ La tonne de déplacement léger (tDL) est la seule unité pertinente en matière de démolition navale. Toute utilisation des statistiques les plus courantes exprimées en tonnes de port en lourd (tPL) ou en unités de jauge brute (UMS ou GT ou Tb) est susceptible d'entraîner des perceptions fausses et quasiment tous les rapports (sauf MIDN et Robin des Bois) sur cette question se sont appuyés sur des données statistiques de ce fait évasives. Très approximativement et au regard du DL moyen des navires envoyés à la casse ces dernières années, soit 10 000 t, on peut considérer que les 1 000 navires recyclés en 2009 ont représenté un poids en ferraille de 10 Mt.

Le démantèlement des épaves abandonnées ne répond pas de la même problématique. C'est un sujet spécifique, ne serait-ce que parce que leur démantèlement nécessitera un financement particulier. On peut faire un parallèle avec les navires saisis. Quand il n'y a plus de responsable identifiable ou solvable, c'est l'État qui prend en charge les frais de démantèlement. Ces navires sont généralement vieux et pollués (amiante) et leur valeur résiduelle est quasi nulle. Concernant les navires militaires, il convient de bien distinguer les vieilles coques pour lesquelles la Marine doit trouver une solution rapidement et qui vraisemblablement nécessiteront un financement étatique, des navires qui sont mis hors service actif aujourd'hui. Pour ces derniers, les opérations de démantèlement devraient s'avérer positives.

La question se pose surtout pour les petits navires de pêche et surtout de plaisance construits ces dernières années principalement en PRVT (plastique renforcé verre textile). Il est toujours très difficile d'apprécier la demande en la matière. Une bonne part des unités en cause est en fait abandonnée à l'intérieur des terres, principalement sur des propriétés privées. Les projets collectifs de traitement de ces bateaux hors d'usage commencent à se concrétiser (APER par exemple) mais nécessiteraient néanmoins de claires obligations réglementaires. Pour les navires de pêche en bois la demande est conjoncturelle. Ceux en acier se recyclent normalement. En tout cas, il est faux de dire pour les navires en acier qu'il n'y a pas de filière de démantèlement. Il n'y a pas eu jusqu'ici d'appel d'offres sans réponse. Cependant, pour les marchés européens, qui restent étroits, la démolition navale doit être adossée à d'autres opérations de recyclage des autres ferrailles et métaux non ferreux. Il faut en outre trouver des débouchés pour les produits de recyclage sur un marché européen en large partie saturé ou à la grande exportation (pour autant qu'une demande solvable y soit manifeste). Il faut sortir en France d'un modèle économique qui se réduirait à une délégation de service public au demeurant juridiquement contestable. Il ne suffit pas de dire « quand on veut, on peut », il faut trouver un opérateur économique. Rien n'interdit à des entreprises françaises de remporter des appels d'offres, et d'ailleurs, certaines y arrivent pour actuellement des petits marchés. Pour ceux qui sont plus importants, il faut s'y investir. En tous cas le problème est autant « entreprise » que « site » ou « réglementation ». Le rapport CARDO (téléchargeable sur <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/104000352/index.shtml>) ne dit pas autre chose et il insiste en outre sur la nécessité d'une masse critique d'au moins 100 000 t/an alors que l'ensemble des navires qui peuvent être captés ne représente au mieux que 20 000 t/an. On ne peut pas en Europe, sauf cas particulier, se limiter à la démolition navale, il faut y joindre d'autres activités de recyclage de métaux. Sur ce point le rapport CARDO est particulièrement lucide et mérite d'être cité in extenso.

Citation

« Le démantèlement des navires est parfois considéré comme un relais de croissance pour des zones d'activités portuaires qui peinent à maintenir leur plan de charge. Mais

le démantèlement des navires est une activité fortement mécanisée, qui nécessite une main-d'œuvre limitée. Ainsi, un chantier type traitant 100 000 t /an représenterait de 10 à 100 emplois en fonction de la présence ou non de matières polluantes dans les navires déconstruits sur le site. En effet, c'est la phase de dépollution qui nécessite le plus de main-d'œuvre. Or la dépollution se fait par des interventions ponctuelles, réalisées par un personnel spécialisé non localisé sur le site. /.../ Egalement dans l'idée de faire du démantèlement un relais de croissance, on imagine que cette activité puisse s'intercaler dans le plan de charge de chantiers de construction ou de réparation navale. Cette approche repose sur l'idée qu'une réelle synergie peut s'opérer à la fois car les infrastructures (cales sèches, grues, ...) et les qualifications requises par ces activités sont les mêmes. Dans les faits, l'utilisation des mêmes infrastructures est problématique car ces activités ont des cycles très différents : cycles courts et nécessaire réactivité des chantiers de réparation, cycles longs des chantiers de construction... De la même manière, l'étude des compétences requises montre que les synergies en termes de main-d'œuvre sont très limitées. En effet, mise à part l'intervention ponctuelle de chalumistes, le démantèlement fait appel à des compétences très différentes. Les navires frappent parfois l'imaginaire par leur taille. On est donc naturellement amené à croire qu'un porte-avions ou un navire de commerce suffiraient à eux seuls à donner de l'activité à un site de ferrailage pour l'année. Cependant, lorsqu'on sait qu'un gros broyeur peut traiter jusqu'à 1 000 t de ferraille par jour, on ne peut que réaliser que les 10 000 t annuelles de navires militaires ne représentent que 10 jours d'activité et les 100 000 t de stock moins de 4 mois... Par ailleurs, les navires, du fait de leur complexité, vont souvent de pair avec des contraintes techniques et administratives bien supérieures à un flux de véhicule hors d'usage (VHU). »

Fin de citation

On peut capter quelques navires civils restés sous le pavillon des États membres de l'UE jusqu'à leur retrait définitif de flotte ou devenus totalement inaptes à la navigation, et compter sur les quelques navires militaires, mais cela ne suffirait pas.

Q6 - Que pourraient envisager les Européens, à droit international constant, pour conserver effectivement sur leur territoire les navires à démanteler afin de les recycler dans des conditions qui seraient totalement respectueuses de l'environnement et vraiment protectrices de la santé et de la sécurité au travail et ce faisant alimenter la filière précitée ?

Il va de soi qu'une telle disposition concerne déjà les navires d'État des États membres de l'UE. Pour les navires marchands, c'est une autre problématique. En fait, la question se pose au regard de la diversité des « États de pavillon ». Si tous avaient le même niveau d'exigences, les États membres de l'UE n'auraient pas besoin de

règles spécifiques. Mais le droit maritime international est ainsi fait qu'on ne peut s'opposer à l'utilisation de sociétés de classification plus ou moins fictives et aux transferts sous des pavillons nettement plus coulants (dans tous les sens du terme) que d'autres. Et quand bien même on réussirait à s'opposer aux dépavillonnements, et pour autant que les trafics européens restent largement ouverts à l'ensemble des navires de la planète, la seule conséquence serait la non utilisation des pavillons des États membres de l'UE². Par contre, l'imposition européenne de cautions à tous les navires transitant dans les eaux sous souveraineté des États membres de l'UE garantissant leur démolition ultérieure dans des chantiers conformes à la convention de Hong Kong n'est pas inconcevable. D'autres pistes (par exemple, constitution d'un fonds propre au démantèlement par l'application de taxes en fonction de l'âge du navire et/ou de sa taille et/ou de son activité) sont à l'étude. Les difficultés pratiques en sont nombreuses (versement de la caution, utilisation du fonds) et compte tenu du peu d'appétence des États membres de l'UE qui pratiquent la libre immatriculation pour une telle voie, il faudrait une sérieuse mobilisation des forces protestataires.

Q7 - Le maintien à la navigation d'unités devenues du fait de leur âge, ou de leurs conditions d'entretien, dangereuses n'est évidemment pas souhaitable, et ce qu'il a de mieux à faire c'est quand même de les déconstruire au plus vite pour la sauvegarde de la vie humaine en mer comme pour la protection de l'environnement marin. Est-ce qu'augmenter les exigences en ce qui concerne les conditions de leur démolition ne compromettrait pas le modèle économique de celle-ci et rendrait plus avantageux leur abandon plus ou moins sauvage ? N'y a-t-il pas en ce moment de recrudescence des abandons ? Que faire des navires abandonnés et innavigables notamment dans nos ports ? Faut-il les laisser repartir, au besoin en fermant les yeux sur la prise de risque ainsi constituée ou les démolir sur place, mais dans ce cas au frais de qui dès lors que les matériaux à recycler qui en seraient issus ne couvriraient pas les frais du démantèlement, y compris les dépenses engagées pour conduire le navire vers les installations de recyclage ?

Nous n'en sommes pas là. Un navire, même pendant la crise de 2009, se vendait plusieurs centaines de \$ la tonne et cette situation n'a pas de raison de changer. Par contre, l'Europe peut devenir facilement un « aspirateur » à vieux navires en retenant dans ses ports des navires que les armateurs préféreront abandonner plutôt que de les réparer.

² En matière de démolition navale, comme pour l'application des normes internationales de sécurité, comme pour la pêche illégale, les comportements complaisants sont un vrai obstacle à l'amélioration de la situation. La vraie priorité du monde maritime, c'est l'éradication de la complaisance.

Et en même temps comment laisser repartir de tels navires au risque de les retrouver plus gravement accidentés ? En fait, chaque cas se présente différemment, même si le scénario (avaries, détournement, contrôle négatif par l'État du port, détention, impossibilité financière de faire les réparations, contentieux multiples, et in fine abandon du navire et de son équipage) est récurrent. Un point commun à tous ces abandons de navire, c'est le total évanouissement des États de pavillon qui sont, dans la plupart des cas, dans le bas de gamme de la libre immatriculation. Ces cas d'abandon deviennent-ils plus nombreux ? Sans doute un peu du fait de la crise, mais ils sont surtout concentrés et le port de Brest est bien trop souvent concerné.

Le problème brestois est cependant singulier, car on ne peut qu'y constater la concentration pour des raisons nautiques à la fois de grandes coques militaires et de navires civils abandonnés, c'est-à-dire captables pour l'industrie française, alors qu'il n'y existe pas de site de recyclage permanent. Les grandes formes libres se trouvent ailleurs, à Marseille (forme 10), au Havre (forme 7) ou à Dunkerque. Ce n'est pas non plus du fait de sa situation excentrée, un site important d'exportation de ferrailles tout venant. C'est la conjonction du site, de la ressource amont et d'un marché aval qui fait la compétitivité de Hartlepool ou de Gand. Cette problématique est au cœur de la mission CARDO qui a pu dégager quelques pistes nationales de travail sur Brest mais surtout Bordeaux.

Pour les navires abandonnés ou saisis, il n'y a pas de « bonnes » solutions mais il n'est pas raisonnable de « fermer les yeux ». La mise en place d'un fonds de démantèlement, à l'échelle de l'UE, qui financerait leur démantèlement est peut être une voie intéressante.

On ne devrait pas exclure non plus une action déterminée contre les États de pavillon concernés. Actuellement, aucun abandon de navire n'a entraîné de protestation diplomatique auprès de l'État du pavillon, même pas sous la forme d'une simple note verbale de protestation du ministère des Affaires étrangères, et même quand on se trouve en face de faux papiers comme pour le SIMBA à Port-la-Nouvelle en 1999. C'est choquant.

Q8 - Comment les pays qui assurent actuellement l'essentiel du recyclage des navires et qui couvrent par ce biais tout ou partie de leurs besoins en acier (fers à béton notamment) les couvriraient-ils en cas de disparition de tout ou partie de cette source d'approvisionnement ? Pourraient-ils les couvrir en construisant de toutes pièces une sidérurgie utilisant le coke, et à quel prix pour l'environnement ? Pourraient-ils se rabattre sur d'autres sources de ferrailles ? Est-ce que les problèmes pour l'environnement posés par l'utilisation de ces ferrailles autres que navales ne seraient pas pires que pour ces dernières ?

C'est une façon un peu biaisée de se poser par ailleurs une bonne question. Oui le Bangladesh a besoin de l'acier du recyclage des navires pour couvrir ses besoins en fer à béton notamment, mais ce n'est pas une justification suffisante pour continuer à démanteler les navires sur la plage dans des conditions sanitaires et environnementales déplorables.

Il est clair que les ferrailles navales sont moins onéreuses à traiter que les autres, et aussi intrinsèquement moins polluantes avec une trace carbone plus réduite. Mais elles génèrent des pollutions de l'environnement marin effectivement inacceptables. La question est donc celle de la mise en place de bonnes pratiques non seulement en matière de démolition navale mais aussi pour toute l'activité aval et au-delà de toute l'industrie des pays en cause car la préoccupation environnementale y est faible dans son ensemble. On peut toujours mettre en place un programme de protection des eaux côtières à Alang, mais si la proche agglomération de Bombay, qui pollue infiniment plus, reste hors champ de cette amélioration, le progrès réel en ce qui concerne les eaux côtières et le littoral de l'océan Indien risque d'être plus que symbolique. En tout cas, on peut commencer par sortir de la stigmatisation systématique et proposer, dans le cadre de programmes d'aide au développement, des études de « beaching » amélioré avec ensouillage partiel, isolation des plans d'eau, utilisation de moyens de levage mécaniques. On peut aussi, comme l'ont fait les Danois, proposer des transcriptions en pictogrammes des bonnes pratiques en matière de santé et sécurité au travail avec diffusion d'équipements de protection individuels adaptés. Mais il ne faut pas se faire d'illusions, les progrès ne pourront qu'être lents et devront percoler dans le reste des industries locales ; cependant l'exemple de la Turquie, de la Chine et même de l'Inde montrent qu'ils ne sont pas inaccessibles.

Q9 - Les chantiers des actuels pays recycleurs sont-ils susceptibles d'évoluer vers plus de respect pour l'environnement et plus de santé et sécurité au travail ? Ont-ils déjà commencé à le faire ? Comment avaient-ils reçu les *guidelines* de l'OIT et reçoivent-ils maintenant la convention de Hong Kong ?

C'est la plus importante des questions de ce débat. Si les conditions de travail sont, sur certains chantiers de DN du sous-continent indien, abominables, elles sont au diapason de tout le reste de l'industrie locale. Il n'en demeure pas moins que la démolition navale est une industrie potentiellement dangereuse et polluante, ce qui justifie que la communauté internationale se soit saisie de cette question. Bien avant que le texte de la convention de Hong Kong ne soit adopté, l'OIT, tout comme la convention de Bale, avaient rédigé des directives spécifiques.

Les textes internationaux ont dans ce contexte une valeur indéniable. Ils peuvent et doivent servir de socle au développement des luttes sociales et des contentieux juridiques qui, en fait, sont la seule voie d'amélioration de la santé et la sécurité au travail dans ces pays. Il s'agit de pays où il existe un pouvoir parlementaire, des tribunaux et des cours suprêmes qui peuvent s'appuyer sur ces textes pour orienter l'amélioration de l'industrie en général et de l'industrie de la démolition navale en particulier. C'est d'ailleurs ce qui a déjà commencé au moins en Inde et même au Bangladesh. Au terme du processus de Hong Kong, on enverra aux industries de recyclage du sous-continent indien des navires nettement plus propres et donc moins dangereux à démolir. L'existence de cette tenaille entre revendications locales et exigences internationales est la donnée la plus intéressante du moment mais les enjeux économiques peuvent pour certains être importants. Ce n'est pas un hasard si l'association des recycleurs en Inde fait pression sur le gouvernement indien pour qu'il ne ratifie pas la convention de Hong Kong.

Ce n'est pas par hasard non plus si la Convention trouve tant de détracteurs : trop peu pour certains, qui ont trouvé dans la problématique du démantèlement des navires un forum pour exprimer des convictions fortes ; et beaucoup trop pour d'autres qui ont compris que la convention de Hong Kong allait mettre fin aux pratiques d'aujourd'hui qui ne peuvent perdurer. Les réactions des uns et des autres se rejoignent ainsi au détriment des travailleurs des chantiers.

Q10 - Il est souvent avancé que comme la majorité des armateurs sont résidents dans les pays de l'OCDE et notamment dans les États membres de l'UE, i ne tiendrait qu'à eux de faire recycler leurs navires ailleurs qu'en Asie du sud ? Qu'en penser ? Pourrait-on les y obliger ?

Il est vrai qu'un armateur peut décider de faire démanteler ses navires dans des chantiers respectueux des travailleurs et de l'environnement. C'est d'ailleurs la politique de Maersk qui a entrepris des partenariats avec la Chine, de certains armateurs norvégiens, japonais ou de quelques grands groupes (pétroliers par exemple, y compris Total ou Trafigura) pour lesquels l'image de marque à conserver ou à reconstituer est importante. Pour autant, il est impossible de contraindre un armateur à faire recycler son navire dans un lieu déterminé tant que le navire est navigable.

En fait, si l'armateur est responsable ou s'il court un risque en termes d'image, il fera les choses proprement pour autant qu'il n'ait pas, comme en ce moment, un couteau économique sous la gorge. Sinon il fera comme il peut et si les contraintes étatiques lui paraissent insupportables, il dépavillonnera et/ou il vendra tout simplement son navire en tant que navire à un intermédiaire, armateur ou non, en utilisant toutes les

ficelles de la libre immatriculation des navires comme des sociétés qui les gèrent. Ultimement, rien n'interdit d'immatriculer le navire tant qu'il est encore un navire sous le pavillon du pays recycleur. En tout cas pour l'immense majorité des opérateurs maritimes, un navire doit rester dans sa phase ultime d'exploitation un centre de profit auquel on ne saurait renoncer individuellement, et il n'est pas question qu'il en aille autrement et encore moins qu'il devienne un centre de coût. Ne pas intégrer ce fait et mettre en place (non sans difficultés au regard du droit maritime international) des procédures contraignantes sur un marché fortement interactif ne pourra conduire qu'à des tactiques d'évitement et/ou à l'abandon pur et simple des navires. Mais si ces procédures contraignantes primaires ne visent en fait qu'à assurer la médiatisation de leurs promoteurs et non à obtenir un résultat concret, pourquoi pas ? Mais là, on est dans la société du spectacle et non dans le monde de la protection de l'environnement marin, ni dans celui l'amélioration des conditions de travail.

Q11 - Bon nombre d'experts autoproclamés avaient prévu pour la démolition navale un pic d'activité en 2010 du fait des sorties de flotte des derniers pétroliers à simple coque. Il y a bien eu un triplement de la demande de démolition mais en 2009 et en outre, il n'a pas concerné sinon de façon marginale les pétroliers et il semble bien qu'il en ira de même en 2010 comme en 2011. Comment évoluent les marchés de la démolition navale et comment répondre à leur volatilité ?

Il convient de rappeler que la majorité des navires vendus en vue d'un démantèlement le sont à des « cashbuyers » (intermédiaires) qui deviennent propriétaires du navire pour une période plus ou moins courte (quelques heures à quelques jours quand le navire est livré près du chantier de démantèlement) ou de quelques mois quand le cashbuyer spéculé sur le cours des matières premières. Personne n'avait prévu la crise économique de 2009 et certains cashbuyers ont perdu des fortunes en l'espace de vingt-quatre heures.

Ceux qui se sont le plus exprimés sur ce sujet sont les bureaux d'études commissionnés par l'UE et les courtiers de ventes et achats de navires. En ce qui concerne les premiers, ils ont parlé dans le sens de ce qu'ils estimaient être l'attente de leurs donneurs d'ordres ; quand aux seconds, leurs analyses étaient étroitement dépendantes de leur propre approche du marché qui est souvent, quelle que soit la conjoncture, en faveur de transactions immédiates et non différées. Il fallait donc anticiper un retournement du marché alors que les taux étaient encore hauts . Rien ne s'est passé comme prévu ni par les uns ni par les autres. Le marché de la démolition navale est en fait un marché ultime qui intègre les évolutions de nombreux autres marchés maritimes et surtout celui des frets à la fois dans le secteur du transport à la demande (tramping) et dans celui des lignes régulières. Or depuis la mi 2008, les tarifs de lignes régulières se sont beaucoup plus tassés que les taux de fret des vracs secs

et surtout liquides, sous le double effet de l'effondrement de la demande et de l'arrivée massive sur le marché d'un tonnage neuf hyper excédentaire commandé en spéculation avant le démarrage de la crise. Quand celle-ci se dénouera, comme toutes celles qui l'ont précédée, ce sont les hydrocarbures qui reprendront en premier, donc si les désarmements d'attente sont concevables pour les navires-citernes (qui peuvent par ailleurs être utilisés à des fins de stockage même en simple coque), de telles options sont moins ouvertes aux vraquiers et surtout aux porte-conteneurs et autres transporteurs de marchandises diverses. De fait, en 2009 les navires-citernes n'ont représenté qu'une petite partie des envois à la démolition. Il faut cependant se garder de toute systématisation prédictive en la matière. Dans le secteur maritime, les paramètres sont trop nombreux pour tirer des conclusions et encore moins envisager ou accélérer telle ou telle option économique ou réglementaire d'observations forcément fragmentaires du marché.

Q12 - Comment va-t-on contrôler les passeports verts prévus par la convention de Hong Kong tout au long de la vie des navires ? Qui va le faire ? Comment vont s'y impliquer les États de pavillon ?

L'État du pavillon a un rôle déterminant mais il s'y ajoute aussi le contrôle par l'État du port. Une directive spécifique doit être élaborée prochainement. En effet, la résolution 4 « Futurs travaux de l'Organisation relatifs à la convention de Hong Kong » adoptée lors de la Conférence diplomatique de Hong Kong, reconnaît qu'il est nécessaire d'élaborer des directives afin de garantir la mise en œuvre et l'application uniformes et efficaces à l'échelle mondiale des prescriptions pertinentes de la Convention. La résolution 4 rappelle qu'il conviendra d'adopter ces directives « dès que cela est possible dans la pratique et, en tout état de cause, avant l'entrée en vigueur de la Convention, en vue de faciliter l'application uniforme de la Convention au niveau international ». Les directives qu'il convient d'élaborer sont les suivantes :

- 1 - directives pour l'établissement de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses ;*
- 2 - des directives relatives aux visites et à la délivrance des certificats ;*
- 3 - des directives pour l'inspection des navires ;*
- 4 - des directives pour l'octroi d'une autorisation aux installations de recyclage des navires ;*
- 5 - des directives pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires ;*
- 6 - des directives pour l'établissement du plan de recyclage du navire ;*
- 7- toute autre directive ou circulaire que le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation pourra juger nécessaire.*

Nous sommes donc au milieu du gué.

Q13 – Certes, la convention de Hong-Kong apparaît comme étant en quelque sorte une voie médiane pour obtenir un consensus international, mais en même temps que ce soit au sein de la Commission européenne comme de certaines ONG elle est combattue car insuffisante.

To beach or not to beach, that is the question. La mission parlementaire du député Pierre CARDO vient de rendre un rapport provisoire. Le démantèlement des navires va redevenir pour quelques instants un sujet de préoccupation. En dehors de l'opportunité de la création d'une filière française, sujet qui n'est pas abordé dans le présent article, un thème revient fréquemment lorsque que l'on parle de la démolition des navires : c'est la problématique du démantèlement sur les plages soumises à la marée (méthode dite du « beaching » tel que pratiqué dans le sous-continent indien). Faut-il considérer que le beaching ne peut en aucun cas être respectueux de la santé des travailleurs et de l'environnement ou au contraire, est-il envisageable que cette méthode soit améliorée, transformée jusqu'à devenir acceptable ?

La réglementation jusqu'ici évoquée en ce qui concerne les navires en fin de vie (convention de Bâle ou règlement européen relatif au transfert de déchets) se révèle peu adaptée au secteur maritime, et c'est pourquoi les Etats ont décidé de mettre au point un instrument juridiquement contraignant au sein de l'Organisation Maritime Internationale. Le texte de la convention pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires a été adopté en mai 2009 à Hong Kong et introduit plusieurs obligations à l'égard de l'ensemble des acteurs maritimes (armateurs, États du pavillon, États recycleurs, chantiers de construction des navires et chantiers de recyclage, ...). Les directives accompagnant cette convention restent à écrire comme expliqué supra.

La condamnation de la pratique du « beaching » qui semble être la voie préconisée par la Commission européenne remet en cause le difficile compromis élaboré dans la convention de Hong Kong qui considère que l'évolution des pratiques actuelles de démantèlement ne peut se faire sans un accompagnement des principaux pays recycleurs (Inde, Bangladesh, Pakistan) qui assurent aujourd'hui 90 % de la démolition navale.

La Commission européenne (et ses Etats membres...) est soumise à des tensions contradictoires. Il est préconisé aux Etats membres de ratifier la convention de Hong Kong, alors qu'on lui reproche concomitamment de ne pas avoir interdit le « beaching ». On oublie ce faisant que sans la ratification par l'Inde, la convention est en péril (compte tenu de la nécessité d'atteindre un seuil en termes de capacité de recyclage pour que la Convention entre en vigueur).

Quelle attitude tenir, pour les Etats membre de l'UE lors des négociations internationales qui se déroulent à l'OMI pour la rédaction des directives technique ? La plus facile est d'avoir une perception immédiate de la protection des travailleurs et de

l'environnement en demandant l'interdiction du beaching. Ceci serait totalement inopérant.

Suffirait-il de déclarer que quelque chose ne devrait pas être pour qu'elle cesse d'exister ?

La compétition entre les chantiers de démantèlement est féroce : les navires qui partent à la démolition sont vendus entre 200 et 800 \$/t selon l'année et le type de navires et leurs propriétaires se battent jusqu'au dernier dollar pour en tirer un profit maximal.

Déclarer que le démantèlement d'un navire sur une plage doit être interdit alors que rien n'existe pour empêcher les navires d'être vendus à des opérateurs libres de leur mouvements et de changer de pavillon, est sans portée pratique car cela ne fait qu'entériner la situation actuelle. C'est une belle déclaration, compréhensible par tous, politiquement correcte et cependant absurde et contre productive, ce que personne n'ignore dans le monde maritime. Il faut au contraire encourager les évolutions positives des pratiques actuelles, il faut accompagner ces chantiers dans leurs démarches de progrès de mise en place de bonnes pratiques, éduquer, investir dans des infrastructures de traitement des déchets, dans des hôpitaux et des logements décentes, plutôt que d'avoir des positions purement déclaratoires.

Dans la vraie vie, il y a des pauvres et des riches, il y a la loi du marché, il y a l'exploitation de l'homme par l'homme, mais il y a aussi des conventions internationales qui méritent d'entrer en vigueur le plus rapidement possible pour que le sort des plus démunis s'améliore enfin. Il n'y a pas de solution régionale (au sens onusien du terme) satisfaisante et c'est bien parce qu'une solution européenocentrée n'est pas pertinente qu'une convention internationale a été adoptée.

Il n'y a pas d'un côté les « bons » qui pratiquent un démantèlement propre et sûr (quelques Européens et depuis cette année ... la Chine et surtout la Turquie) et de l'autre les mauvais qui assurent 90% de la démolition navale. Depuis le début de 2010, du fait des palinodies européennes, les pays recycleurs n'attendent plus rien de positif de l'Europe. Il y a eu de nombreuses études lancées par la Commission européenne et une absence totale de coordination dans les actions lancées par ses directions générales mais pratiquement aucune aide concrète pour les travailleurs du sous-continent indien. Ces travailleurs ont besoin d'un texte international pour appuyer leurs actions judiciaires et leurs luttes sociales. Les délégations occidentales se succèdent sur les chantiers, prennent des photos mais ne montrent jamais que les images les plus noires et reviennent avec de grandes déclarations humanistes sur la nécessité de faire évoluer ces pratiques d'un autre âge. Bizarrement, lorsque l'on montre des photos de ces chantiers, il n'y a jamais d'engin de levage, la mécanisation semble totalement inexistante. En général les travailleurs sont pieds nus dans la boue et portent de lourdes charges.

Et si derrière cette misère qui est une réalité (mais qui n'est peut être pas spécifique des chantiers de déconstruction dans des pays où le niveau de vie – au moins pour le Bangladesh et le Pakistan – peut difficilement être comparé au niveau européen), il y avait une face cachée qui n'est jamais montrée. Depuis quatre ans, on a noté une réelle évolution des méthodes, de l'outillage et des discours, et une volonté de certains intervenants à évoluer, jusqu'à ce que l'on dise récemment : « A quoi bon ; quoi que l'on fasse nous sommes les parias du démantèlement. Aucun de nos efforts n'est jamais relevé ». Ce n'est pas un hasard si l'association des recycleurs indiens milite aujourd'hui pour que le gouvernement indien ne ratifie pas la convention de Hong Kong. C'est bien la preuve que le compromis trouvé est le moins mauvais possible et que l'on ne pouvait pas aller plus loin. Avec des discours diamétralement opposés, les ONG et les propriétaires de chantiers indiens ont pour une fois trouvé un sujet d'accord pour empêcher l'entrée en vigueur de la Convention. Le mieux est l'ennemi du bien. Ceux qui militent pour la suppression immédiate de la pratique du « beaching » vont en réalité retarder voire empêcher l'entrée en vigueur de la convention de Hong Kong. D'autant plus que cette action est aussi bien souvent le résultat d'intérêts industriels bien compris. On ne peut que constater une alliance objective entre deux partis-pris apparemment opposés.

Il est temps de revenir sur terre et de sortir de ces discours trop drastiques pour être suivis d'effets et qui en fait ne permettent en aucune façon d'améliorer les conditions actuelles du démantèlement des navires, que ce soit en matière d'environnement comme en matière de santé et de sécurité des travailleurs.

La responsabilité de l'Etat de pavillon : cas des navires de pêche

Serge **BESLIER**

Administrateur en chef des affaires maritimes (R)

Directeur honoraire de la Commission européenne

Résumé : Les « pavillons de complaisance », que ce soit dans le domaine du transport maritime ou celui des pêches maritimes, défrayent régulièrement la chronique. La convention de Nations unies sur le droit de la mer, qui vise à mettre en place un ordre économique international juste et équitable touchant les espaces marins, souffre d'un déficit d'application du fait d'Etats prompts à invoquer leurs droits mais oublieux de leurs obligations. La collectivité internationale est à la recherche de solutions pour répondre aux excès de certains sans remettre en cause le cadre juridique existant. Le cas de la pêche permet d'illustrer l'évolution de la situation et les progrès récemment réalisés en la matière.

N'importe quel État peut accorder son pavillon et donc sa nationalité à un navire selon les normes et conditions qu'il a souverainement définies. Cet État exerce une juridiction exclusive sur ce navire en haute mer.

La convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay en 1982 (CMB), précise qu'il doit exister un « lien substantiel » entre l'État et le navire et que celui-ci doit « exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon ».

Certains États invoquent parfois ce droit de libre immatriculation en oubliant qu'il implique des obligations. On désigne dans le langage courant les pavillons délivrés par ces Etats sous la dénomination de « pavillons de complaisance ».

L'expression « pavillon de complaisance » ne fait pas l'objet d'une définition agréée. Celle de « pavillon de libre immatriculation » lui est généralement préférée dans certaines organisations internationales. La question du vocabulaire ne facilite pas le débat. Les mots *complaisance* et *liberté* sont chargés de valeur affective, péjorative pour l'un et valorisante pour l'autre, et sont utilisés ou perçus différemment selon l'interlocuteur. Le débat n'est pas plus facile en anglais, « convenience » pouvant être perçu comme ce qui convient et « open register » comme ce qui n'est pas déterminé. C'est la raison pour laquelle l'expression « pavillon de non respect » (flag of non compliance) tend à être utilisée par l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), en particulier pour désigner les navires de pêche battant pavillon d'États qui n'imposent de conditions ni pour leur immatriculation ni pour l'exercice de leur activité¹.

¹ Cf. le rapport n° 722 de la FAO « Expert consultation on fishing vessels operating under open registries and their impact on illegal, unreported and unregulated fishing » (§ 23), septembre 2003.

I- Le lien substantiel

Jusqu'à présent, toutes les tentatives faites pour définir le lien substantiel, dans la perspective de circonscrire le phénomène des pavillons de complaisance, ont échouées. Ce concept abstrait est vide de sens. Il reste dans la pratique attaché à la notion de nationalité du navire, d'autant qu'il est repris dans la CMB à l'article 91 intitulé « *nationalité des navires* »².

Le droit de la mer a, paradoxalement, manqué à virer face à la mondialisation et à la perte de maîtrise et de contrôle, par les États, de certains domaines de l'activité humaine. L'espace maritime, en haute mer, est particulièrement sensible à ce phénomène puisque aucun État ne peut y exercer seul sa juridiction, alors qu'un État peut y exercer ponctuellement sa juridiction exclusive sur des navires auxquels il accorde son pavillon en oubliant que l'espace dans lequel ils évoluent ne lui appartient pas.

Le maintien du dogme de la juridiction exclusive de l'État de pavillon sur ses navires conduit, dans le cas d'États irresponsables, démissionnaires ou dans l'incapacité d'assumer leurs responsabilités, à transformer la haute mer en espace de non droit. « L'objet premier de la CMB qui était de promouvoir et de maintenir l'ordre sur la mer n'a donc pas été pleinement atteint ».³

Dans l'affaire *SAÏGA* (n° 2)⁴ le Tribunal international du droit de la mer (TIDM) a rejeté la demande de la Guinée suivant laquelle il n'existait pas de lien substantiel entre Saint-Vincent-et-Grenadines et le *SAÏGA* au moment de son arraisonnement. Au moment des faits, le certificat d'immatriculation du *SAÏGA* avait expiré depuis plus d'un mois, un certificat d'immatriculation définitif ne lui a été attribué qu'un mois plus tard. Cette régularisation rétroactive de la nationalité du navire révèle la confusion et l'absence de contrôle réel, même administratif, de l'État de pavillon sur son navire. Cet arrêt montre que la jurisprudence privilégie l'affirmation du lien juridique, même déclaré *a posteriori*, entre un État et un navire par rapport à la réalité des faits. Il confirme une primauté absolue de la souveraineté de l'État de pavillon en soulignant que « l'exigence d'un lien substantiel entre un navire et l'État dont il bat pavillon est d'assurer un respect plus efficace par les États de pavillon de leurs obligations et non d'établir des critères susceptibles d'être invoqués par d'autres États pour contester la validité de l'immatriculation de navires dans un État de pavillon ».

La convention des Nations unies sur les conditions d'immatriculation des navires, signée à Genève le 7 février 1986, n'a pas non plus réglé le problème. Elle n'a été ratifiée que par un nombre limité d'États, n'est pas entrée en vigueur et n'est pas, de plus, applicable aux navires de pêche.

² Sur l'évolution de la référence à la nationalité de l'armateur pour l'attribution du pavillon, cf. ISABELLE CORBIER, *La notion juridique d'armateur*, PUF, 1999.

³ Affaire du *SAÏGA* n° 2 – TIDM, Opinion dissidente du juge Warioba (§ 105).

⁴ Affaire du *SAÏGA* n° 2 – TIDM, Arrêt du 1^{er} juillet 1999.

Les débats internes à l'Union européenne aussi bien que ceux qui se sont développés dans les milieux onusiens ont assez vite démontré que l'idée d'une définition du lien substantiel applicable à tous les navires n'était pas susceptible de conduire à des résultats concrets dans un avenir prévisible.

La Communauté européenne a proposé, en 2002, dans son plan d'action visant à éradiquer la pêche illégale⁵, que soit défini le « lien substantiel entre l'État et le navire, avec l'objectif de définir des critères juridiques objectifs pour garantir que l'autorisation de battre le pavillon d'un État respecte l'existence d'un lien substantiel entre cet État et le navire de pêche concerné conformément aux dispositions de l'article 91 de UNCLOS », avec cette justification : « le phénomène des registres ouverts qui favorisent le développement des pavillons de complaisance est particulièrement préjudiciable à la durabilité des activités de pêche. Le vide juridique actuel permet à certains États d'accorder leur pavillon à des navires de pêche qui bénéficient de la liberté de pêche en haute mer, sans que ces États ne s'acquittent de l'obligation de coopérer en assurant un contrôle effectif des activités de pêche desdits navires. L'adoption de critères pour la définition du lien substantiel permettra de faire disparaître la marge de mauvaise foi résultant de l'absence de règle internationale, et permettra ainsi d'identifier de façon objective les États qui refusent, *a priori*, de jouer le jeu de la coopération internationale pour assurer une conservation et une gestion durable des ressources halieutiques. Cette démarche devrait permettre de mettre l'accent sur la capacité de l'État de pavillon d'exercer effectivement sa responsabilité sur les navires de pêche battant son pavillon ».

La définition de l'expression « lien substantiel » n'a pas été considérée comme étant de leur ressort par les représentants des différentes organisations internationales réunis en 2005 au siège de l'Organisation maritime internationale (OMI), à l'invitation de l'Assemblée générale des Nations unies (AGNU), dans le but « d'étudier, analyser et clarifier le rôle de ce lien au sujet du devoir des États de pavillon d'exercer un contrôle effectif sur les navires auxquels ils attribuent leur nationalité, y compris les navires de pêche »⁶. En étudiant le rôle du « lien substantiel » les experts ont estimé que cette question était directement liée au problème de l'exercice effectif des obligations de l'État de pavillon⁷.

Ce glissement sémantique, de la *définition* au *rôle*, a permis de rétablir une relation entre le lien substantiel et la responsabilité de l'État de pavillon et de faire progresser les travaux de la collectivité internationale dans la lutte contre les pavillons dits de complaisance.

⁵ Communication de la Commission COM(2002) 180 final du 28.05.2002, « Plan d'action communautaire en vue d'éradiquer de la pêche illégale, non déclarée et non réglementée » (action N°13), et conclusions du Conseil, adopté e à l'unanimité, le 11 juin 2002.

⁶ Résolutions 58/240 et 58/14 de l'AGNU.

⁷ Rapport du Secrétaire général à l'Assemblée générale des Nations unies rendant compte des travaux de ce groupe d'experts. Document A/61/160 du 17 juillet 2006.

Le Congrès mondial de la nature, organisé par l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) a, lors de sa dernière session tenue à Barcelone du 5 au 14 octobre 2008, encouragé les États « à envisager les mesures qui pourraient être prises au cas où l'obligation de l'État d'exercer un contrôle réel sur les navires de pêche battant son pavillon est clairement et constamment bafoué de sorte que l'on peut, en conséquence, déterminer qu'il n'y a pas de lien véritable entre l'État et ces navires »⁸.

L'AGUN elle-même a, en 2008, dans sa résolution relative à la pêche, « demandé instamment que soit intensifiée, dans le respect du droit international, notamment par la coopération et la coordination, l'action visant à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée par des navires battant " pavillon de complaisance ", que soit exigé l'établissement d'un " lien authentique " entre les États et les navires de pêche battant leurs pavillons, et que soit précisé le rôle du " lien authentique " à propos de l'obligation faite aux États d'exercer un contrôle effectif sur ces navires »⁹. Ce genre de vocabulaire ne se retrouve pas dans la résolution relative au droit de la mer, qui concerne également le transport maritime. La lecture comparée des résolutions de l'Assemblée générale des Nations unies (droit de la mer et pêche) montre que la perception du problème n'est pas la même selon que l'on se situe dans un contexte transport maritime ou pêche.

La collectivité internationale n'a donc pas renoncé à l'idée de donner un contenu à la notion de lien substantiel, tout au moins pour ce qui concerne les activités de pêche, afin de faire évoluer les moyens juridiques permettant de lutter contre les États qui accordent complaisamment leur pavillon.

La définition du « lien substantiel, véritable ou authentique », selon la traduction qui en est faite en français, reste donc un objectif politique pour le secteur de la pêche, même si les moyens pour l'atteindre passent par des voies détournées.

Cette approche passe par la nécessité d'identifier clairement les obligations qui incombent à l'État de pavillon et de définir objectivement les critères permettant de qualifier ce qu'est un pavillon hors normes.

II- Les obligations de l'Etat de pavillon

L'article 94 de la CMB définit clairement les obligations générales de l'État de pavillon. Ces obligations doivent être exercées effectivement à l'égard de tous les navires. La liste de l'article 94 n'est pas exhaustive, la CMB elle-même comporte d'autres obligations relatives à la protection du milieu marin et à la conservation des ressources biologiques.

⁸ IUCN. Résolution 4.117 Responsabilité de l'Etat de pavillon concernant la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN).

⁹ AGNU. Résolution 63/112 adoptée à l'unanimité le 5.12.2008. Document A/63/L43 du 25.11.2008.

La responsabilité de l'État de pavillon défaillant n'est toutefois pas aisée à mettre en œuvre. La mise en cause de cette responsabilité devant une juridiction internationale reste, en l'état actuel des choses, très hypothétique¹⁰. La CMB laisse à l'État de pavillon le soin de remédier à la situation lorsqu'un autre État lui signale que sa juridiction et son contrôle n'ont pas été exercés de manière appropriée. Les conditions de saisine du TIDM ou de la Cour internationale de justice, supposant l'accord des parties, laissent peu de chance à une évolution jurisprudentielle de la situation. Il est, en effet, peu vraisemblable qu'un État qui s'abstient délibérément d'appliquer les règles du droit international prenne le risque de se faire sanctionner par une juridiction internationale.

III- Le cas des navires de pêche

Les navires de pêche sont assujettis aux mêmes obligations générales que tous les navires. Les pêcheurs ne sont toutefois pas seulement des usagers de la mer, ils en sont également des exploitants.

Ils exploitent une ressource naturelle épuisable si elle est mal gérée, renouvelable si elle l'est bien. Cette ressource contribue à la sécurité alimentaire de l'humanité et constitue un élément de la diversité biologique ; elle représente donc un bien qui intéresse l'ensemble de la collectivité internationale même si d'un point de vue strictement juridique il n'a pas été jugé opportun de la considérer comme un patrimoine commun de l'humanité.

La définition des obligations qui s'imposent aux États de pavillon, en matière de pêche, provient des trois sources principales que l'on rencontre habituellement en droit et en matière de relations internationales contemporaines : le droit international conventionnel juridiquement contraignant, le droit optionnel (soft law) non contraignant et les engagements politiques auxquels les États souscrivent librement dans différentes enceintes internationales.

1- Le droit conventionnel

La CMB, entrée en vigueur en 1994, dont 159 États sont parties contractantes et qui tend donc à l'universalité, est à la base du droit conventionnel applicable aux activités de pêche maritime. Elle conditionne la liberté de pêcher en haute mer à une obligation, qui n'est pas des moindres, qui est celle de coopérer avec les autres États pour assurer la conservation et la gestion des ressources biologiques de la haute mer.

L'Accord d'application de la CMB pour les stocks chevauchant et les grands migrants de 1995¹¹, parfois qualifié d'Accord des Nations unies sur la pêche

¹⁰ Sur l'impossibilité pour un État de ne pas reconnaître un pavillon pour absence de lien substantiel, cf. PH. GAUTIER, *L'État de pavillon et la protection des intérêts liés au navire*, 2007 Koninklijke Brill NV. (§ 21)

¹¹ « Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de

(ANUP), est entré en vigueur le 11 décembre 2001 et comporte à ce jour 75 Parties contractantes. Il apporte cette précision importante que les États qui ne coopèrent pas avec les autres États, soit en devenant membre, soit en appliquant les mesures de conservation et de gestion adoptées par les Organisations régionales de pêche, n'ont pas accès aux ressources réglementées. Il énumère (article 18) la liste des obligations de l'État de pavillon : autorisation de pêche, registre des navires de pêche, marquage des navires et des engins de pêche, collecte des données relatives aux captures et à l'activité des navires, mise en place de systèmes de suivi, de contrôle et de surveillance permettant à l'État de pavillon de s'acquitter efficacement de ses responsabilités. Il comporte également un volet (partie VI) relatif au respect de la réglementation et à la répression des infractions particulièrement important.

L'Accord de la FAO visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion, adopté en 1993 (Accord FAO 93) dans le cadre des travaux sur le Code de conduite pour une pêche responsable, est entré en vigueur le 24 avril 2003 et comporte actuellement 38 Parties contractantes¹². Le problème du changement de pavillon pour échapper aux réglementations concernant la conservation et l'aménagement des activités de pêche en haute mer, est à la base de cet accord¹³. Il prévoit, notamment, qu'un navire ne peut pêcher en haute mer que s'il détient une autorisation de pêcher qui lui a été délivrée par son État de pavillon. Cet État doit tenir un fichier des navires de pêche autorisés à battre son pavillon et autorisés à être utilisés pour la pêche en haute mer. La centralisation, par la FAO, des informations contenues dans les fichiers des Parties contractantes et les échanges d'information que cela implique devrait permettre de détecter plus rapidement les navires qui cherchent à échapper aux réglementations contraignantes.

Les Organisations régionales de pêche (ORGP) sont à l'origine de nombreuses normes en matière de conservation et de gestion opposables non seulement à leurs États membres mais aussi à toutes les Parties contractantes de la CMB qui sont tenues de coopérer avec les autres États pour pouvoir autoriser leurs nationaux à pêcher en haute mer. Le rôle des ORGP est d'autant plus important qu'elles constituent le moyen principal, pour les États, de s'acquitter de leur obligation de coopérer et donc d'avoir le droit de pêcher en haute mer.

2- *Le droit optionnel*

poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà des zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs ».

¹² La Communauté européenne étant Partie à cet Accord à titre exclusif, les 27 États membres en sont automatiquement Parties ; la participation effective est donc de 64 États.

¹³ Déclaration de Cancun sur la pêche responsable, adoptée en mai 1992 lors d'une conférence ministérielle organisée par le Mexique, idée reprise dans le « Programme Action 21 » de la Conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement, Sommet de RIO, en juin 1992.

La FAO, qui regroupe 191 Pays membres, est la principale source de droit optionnel avec, en particulier, le « Code de conduite pour une pêche responsable »¹⁴ et les différents plans d'action qui en sont dérivés, en particulier le « Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée »¹⁵. L'Accord FAO 93 fait partie intégrante de ce Code, les États qui ne sont pas devenus formellement Parties à cet Accord en ont donc reconnu la pertinence et ont validé son contenu en soutenant l'adoption de ce Code par la FAO.

Cette organisation internationale produit également des « directives » qui sont élaborées par des consultations techniques auxquelles tous les États membres de la FAO peuvent assister et qui sont, dans la plupart des cas, soumises à l'appréciation du COFI et font donc l'objet d'un accord consensuel de la part des États, même si elles ne font pas l'objet d'une adoption formelle. On peut citer, à titre d'exemple récent, les « Directives internationales sur la gestion de la pêche profonde en haute mer » qui ont été adoptées en 2008 par la FAO afin de mettre en œuvre la résolution 61/105 de l'AGUN, à la suite de plusieurs ateliers et réunions d'experts suivis de deux consultations techniques. Ce document a été soumis à l'appréciation du COFI 2009 où il a fait l'objet d'un débat approfondi¹⁶. Aucun État n'a contesté la pertinence de ces directives, même si certains ont indiqué, en particulier les pays en développement, les difficultés pratiques qu'ils pourraient rencontrer pour les mettre en œuvre.

Ces « directives » ou des documents analogues peuvent constituer une étape en vue de l'élaboration et de l'adoption d'instruments juridiquement contraignants. On peut citer, à titre d'exemple, le processus qui devrait conduire à réglementer internationalement les obligations de l'État du port. Cette idée n'était pas apparue, au premier abord, évidente pour tout le monde. Certains États y voyaient une atteinte à leur souveraineté, les eaux portuaires étant situées dans les eaux intérieures. D'autres redoutaient le risque d'atteinte à la liberté de commercer librement le produit de leur pêche. Or, il existe des « ports de complaisance » comme il existe des « pavillons de complaisance ». Il existe un lien entre les deux phénomènes, même si ce ne sont généralement pas les mêmes pays qui sont concernés. Pour utiliser l'arme de l'accès au port, pour lutter contre la pêche INN, il faut définir aussi bien les droits que les obligations de l'État du port.

C'est la raison pour laquelle l'Union européenne s'efforce, depuis plusieurs années, de faire progresser de façon parallèle les dossiers relatifs à la définition de la responsabilité de l'État de pavillon et à celle de l'État du port. Elle s'est fixée pour

¹⁴ Adopté à l'unanimité par la Conférence de la FAO le 31 octobre 1995.

¹⁵ Adopté par consensus par le Comité des pêches le 2 mars 2001 et entériné par le Conseil de la FAO le 23 juin 2001.

¹⁶ FAO, Rapport de la 28^e session du COFI (Rome 2-6 mars 2009), § 49 à 61.

objectif, dans son plan d'action pour éradiquer la pêche INN¹⁷ de « définir les droits et obligations de l'État de port en matière d'accès des navires de pêche aux installations portuaires pour y effectuer des opérations commerciales, de transit ou de première mise sur le marché, de produits de la pêche provenant directement des lieux de pêche ». Dans un premier temps, la FAO a adopté, lors du COFI 2005, un « Dispositif type relatif aux mesures du ressort de l'État de port dans le contexte de la lutte contre la pêche INN », inspiré du schéma de contrôle portuaire promu au sein de la Commission des pêcheries du nord-est Atlantique par l'Union européenne et la Norvège. Depuis le début de l'année 2009, trois consultations techniques « destinées à la rédaction d'un instrument juridiquement contraignant relatif aux mesures du ressort de l'État de port visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche INN » ont été organisées par la FAO.

Cette digression sur la responsabilité de l'État du port, montre que, d'une part, le problème de la responsabilité de l'État de pavillon ne peut être résolu isolément, les deux questions étant intimement liées, et que, d'autre part, les choses bougent lentement en empruntant parfois des voies détournées au niveau international mais qu'elles bougent quand il y a une volonté politique pour le faire.

3- *Les engagements politiques*

Les résolutions sur le droit de la mer et la pêche responsable de l'AGNU, qui impliquent 192 États, reprennent de façon quasi systématique les dispositions des différentes sources du droit international applicables au secteur de la pêche, en particulier celles concernant les activités de pêche INN, et ont jusqu'à présent été approuvées sans réserve par l'ensemble de ses participants qui regroupe la quasi totalité de la collectivité internationale.

De nombreuses conférences internationales adoptent des résolutions allant dans le même sens. Il en est ainsi de conférences organisées par les Nations unies comme le « Sommet mondial pour le développement durable » tenu à Johannesburg en 2002. La FAO organise périodiquement des conférences internationales au niveau ministériel sur les questions de pêche. L'AGNU se félicite généralement des résultats obtenus lors de ces conférences¹⁸. Il en est de même pour les conférences organisées par les États sur le thème de la pêche responsable¹⁹.

Aucun État ne peut donc affirmer de bonne fois qu'il ignore l'étendue de ses obligations à l'égard des navires battant son pavillon pour assurer la conservation et la

¹⁷ Cf. la note n°4. Action n°14.

¹⁸ FAO. Résolution A/60/L.23 du 29 novembre 2005 et Conclusions de la réunion ministérielle sur les pêches, Rome 12 mars 2005 (CL 128/INF/11).

¹⁹ Même résolution de l'AGNU saluant la Déclaration ministérielle de la Conférence intitulée « La gouvernance des pêches en haute mer et l'Accord des Nations unies sur les pêches – Passons à l'action », qui s'est tenue à Saint John's (Canada) du 1^{er} au 5 mai 2005.

gestion des ressources biologiques de la haute mer et s'acquitter de son obligation de coopérer avec les autres États pour l'adoption de telles mesures. Le fait pour un État d'accorder son pavillon à un navire de pêche sans avoir l'intention ou sans s'être assuré qu'il disposait des moyens nécessaires pour exercer effectivement sa juridiction et son contrôle sur ce navire constitue manifestement un abus de droit.

IV- L'évaluation des performances de l'Etat de pavillon

L'évidence des responsabilités de l'État de pavillon n'étant pas perçue spontanément par tous les acteurs de la société pratiquant la pêche maritime, les pays membres de la FAO ont, lors du Comité des pêches (COFI) de mars 2007, demandé à cette institution de convoquer une consultation d'experts afin de définir des critères d'évaluation de la conduite des États du pavillon et d'étudier les mesures susceptibles d'être prises à l'encontre de navires battant pavillon d'un État ne respectant pas ces critères²⁰. Le COFI 2009 a reçu le mandat sur les performances de l'État de pavillon²¹.

Pour soutenir cette initiative, le Canada a organisé avec l'aide de la FAO et le soutien financier de l'Union européenne et de l'Islande, un atelier sur les responsabilités des États de pavillon, qui s'est tenu à Vancouver en mars 2008²².

La FAO a organisé une première consultation d'experts sur les performances de l'État de pavillon, à Rome, en juin 2009. Les résultats des travaux de ces experts devraient, selon le schéma classique d'élaboration de normes par la FAO, être suivis d'une ou plusieurs consultations techniques des États membres de la FAO et devraient déboucher sur des « directives » qui seront soumises à l'appréciation du COFI qui pourra, le cas échéant, décider de poursuivre ces travaux dans le sens d'un instrument juridiquement plus contraignant.

Les critères d'évaluation

Les experts ont considéré que les critères d'évaluation des performances de l'État de pavillon devaient porter non seulement sur les normes appliquées par cet État aux fins d'immatriculation des navires auxquels il accorde son pavillon mais également sur le comportement de cet État pour s'acquitter de son obligation de coopérer pour assurer une conservation et une gestion durable des ressources de la haute mer.

Le fait de définir des critères relatifs aux conditions d'immatriculation des navires de pêche permet d'ouvrir une brèche dans le régime arbitraire, soumis à la seule appréciation de l'État de pavillon, existant actuellement pour la libre immatriculation des navires.

Les critères retenus sont constitués par une compilation des textes existants.

²⁰ FAO. Rapport de la 27^e session du COFI (Rome, 5-9 mars 2007).

²¹ FAO. Rapport de la 28^e session du COFI (ROME, 2-6 mars 2009) (§ 69).

²² Le compte rendu de cet atelier est disponible sur le site du Département des Pêches et des Océans du Canada, <http://www.dfo-mpo.gc.ca/overfishing-surpeche/documents/flag-state-fra.pdf>

Les mesures pouvant être prises

Les critères d'évaluation étant déjà relativement bien connus, le débat les concernant devrait rester relativement technique ; par contre, celui concernant l'usage qui peut en être fait est plus nouveau au niveau international et certainement politiquement beaucoup plus sensible.

La question de savoir qui pourra faire usage de ces critères et à quelles fins constituera certainement le cœur du débat lorsque ce dossier sera débattu à un niveau plus politique. Le mandat du COFI visait « les mesures à prendre à l'égard de navires battant pavillon d'un État ne respectant pas ces critères ».

Les activités de pêche INN relevant d'une criminalité organisée et non d'une délinquance ponctuelle ou opportuniste, le contrôle occasionnel des navires est nécessaire mais est insuffisant. Si l'État de pavillon est défaillant, les autres États doivent s'organiser pour identifier et réprimer les comportements illicites non seulement de ces navires mais aussi de ceux de l'État dont ils battent le pavillon.

Dans le cas des navires de pêche, le navire peut donc être visé non seulement du fait de son comportement individuel mais aussi du fait qu'il arbore le pavillon d'un État identifié, sur la base de ces critères, comme État à pavillon de non respect.

La définition des navires de pêche n'est pas limitée aux seuls navires procédant à la capture du poisson ; elle inclut tous les navires participant à l'opération de pêche, navires d'avitaillement ou d'assistance en amont comme navires collecteurs en aval. Certains navires habituellement considérés comme des navires de commerce sont donc également concernés par ce processus.

La détermination de l'autorité habilitée à procéder à l'évaluation des performances de l'État de pavillon est donc particulièrement importante.

Dans le cas des navires de commerce, le « Programme facultatif d'audit à l'intention des États membres de l'OMI »²³ semble réserver cette faculté au seul État de pavillon. L'auto-évaluation n'est, certes, pas dénuée d'intérêt dans le cas des navires de pêche. Elle peut, en particulier, aider les pays en développement à mieux définir et justifier leurs besoins d'aide en matière de construction de capacités afin d'assumer leurs obligations d'État de pavillon. On peut, par contre, douter de l'appétence d'États à pavillon de non respect à faire usage d'une telle procédure.

Les ORGP devraient être amenées à jouer un rôle clé dans l'utilisation de ces critères d'évaluation. Ces organismes procèdent déjà à l'évaluation de leurs propres performances qui sont elles-mêmes dépendantes de celles de leurs membres. Les ORGP sont déjà, pour la plupart, dotées de comités de conformité qui assurent le suivi de la mise en œuvre de ces mesures de conservation et de gestion par les États qui en sont membres. L'harmonisation des critères d'évaluation des performances des États de pavillon devrait renforcer l'action des ORGP dans leur lutte contre la pêche INN. Le fait de parler le même langage devrait faciliter les échanges d'information

²³ OMI, résolution A.974 (24).

entre ORGP pour l'identification des navires INN et pour qualifier de façon systématique le comportement des États à pavillon de non respect. Les sanctions proposées par les ORGP à l'égard des États non coopérants, notamment en matière commerciale, deviendront d'autant plus incontestables qu'elles s'appuieront sur des critères approuvés par la collectivité internationale.

La coopération internationale en matière de lutte contre la pêche INN devrait également bénéficier de l'adoption de tels critères. L'action au niveau régional est nécessaire mais insuffisante compte tenu de la facilité avec laquelle les navires de pêche peuvent changer de zone de pêche et de pavillon. Le renforcement de la coopération internationale pour l'identification des pavillons de non respect devrait constituer un objectif prioritaire pour la collectivité internationale. La constitution d'un « fichier mondial exhaustif des navires de pêche » par la FAO devrait compléter ce dispositif et contribuer à améliorer les échanges d'information sur les navires de pêche INN et implicitement sur leur État de pavillon.

Les États devraient également, à titre individuel, faire usage de ces critères, dans l'exercice de leurs responsabilités d'État de port, d'État de marché ou d'État côtier. Une évaluation objective, selon des procédures agréées et transparentes, devrait permettre à ces États d'agir lorsque l'État de pavillon est défaillant. L'État du port pourra ainsi interdire l'accès à ses installations portuaires aux navires battant un pavillon reconnu comme de non respect pour y effectuer aussi bien des opérations commerciales que des opérations d'avitaillement. L'État de marché pourra interdire l'importation de produits de la pêche originaires de pays à pavillon de non respect. L'État côtier pourra arraisonner en haute mer et dérouter un navire pour lequel il aura été établi qu'il n'existe pas de lien substantiel avec l'État dont il arbore le pavillon et qui pourra de ce fait être assimilé à un navire sans nationalité.

Cette dernière hypothèse reste pour le moment hasardeuse. Son acceptation aurait pour avantage d'inverser non seulement l'initiative de l'action devant une juridiction internationale mais aussi la charge de la preuve de la nationalité qui ne serait plus seulement déclarative mais devrait correspondre à des critères internationalement agréés. Il reste à trouver l'État qui aura le courage politique de monter un cas susceptible de faire évoluer la jurisprudence.

L'Union européenne a, dans une certaine mesure, anticipé les travaux en cours au sein de la FAO. Le règlement, adopté le 29 septembre 2008 pour lutter contre la pêche illégale²⁴, vise à obliger l'État, sous le pavillon duquel les produits ont été

²⁴ Règlement (CE) n° 1005/2008 du Conseil du 29 septembre 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (JOUE L 286/1 du 29.10.2008).

capturés, à exercer effectivement sa responsabilité et à répondre de cette responsabilité par un système de sanctions graduées lorsqu'il ne l'assume pas. L'Union européenne, les États-Unis d'Amérique et le Japon représentent 85 % du commerce mondial des produits de la pêche à l'importation. Le marché européen est le premier marché mondial pour l'importation des produits de la pêche. L'Union européenne ne pouvait donc continuer à importer des produits douteux sans risque politique. La pêche INN représente non seulement une menace sérieuse pour l'équilibre durable des stocks halieutiques, elle constitue en outre un facteur de concurrence déloyale pour les pêcheurs qui exploitent légalement les ressources de la mer. En 2007, Les États-Unis d'Amérique se sont engagés dans une approche analogue²⁵ à celle de l'Union européenne.

Le principe de la primauté de la responsabilité de l'État de pavillon est à la base de la réglementation communautaire. Le mécanisme mis en place repose sur un système de certification des captures qui permet d'assurer la traçabilité de tous les produits de la pêche maritime importés dans la Communauté européenne. Ce certificat est établi par les autorités compétentes de l'État de pavillon et constitue la base d'un système de vérification et de validation, en coopération avec les pays tiers ou les ORGP.

Les premières mesures visent les navires ou les produits qui ne pourront ponctuellement accéder aux ports ou au marché communautaires lorsqu'ils auront été qualifiés INN. Le second niveau est constitué par la publication d'avis d'alerte lorsque les informations obtenues par la Commission permettent d'avoir des doutes sur la licéité des produits susceptibles d'être importés. Cet avis est destiné à prévenir les importateurs potentiels des risques encourus et implique pour les États membres, un renforcement des procédures de contrôle. En troisième lieu la Commission peut établir des listes de navires INN ; ces navires ne peuvent plus accéder aux ports communautaires et les produits de leur pêche ne peuvent pas être importés sur le marché communautaire. Ces navires seront maintenus sur la liste noire même en cas de changement de pavillon. La Commission peut enfin recenser les pays tiers non coopérants et proposer au Conseil d'établir une liste noire de ces pays. Ceux-ci ne pourront plus commercialiser les produits de leur pêche sur le marché communautaire. Les opérateurs communautaires n'auront pas le droit d'effectuer d'opérations commerciales (entreprises communes de pêche, achat et vente de navires de pêche) avec les ressortissants de ces pays.

Ce règlement, qui entrera effectivement en vigueur le 1^{er} janvier 2010, sera sérieusement conforté par les travaux en cours au sein de la FAO.

²⁵ Cf. National Oceanic and Atmospheric Administration/National Marine Fisheries Service. <http://www.nmfs.noaa.gov/ia/challenges/iuu.htm>

Conclusion

La logique à laquelle obéissent les États à « pavillon de complaisance » est la même que celle suivie par les États dits « paradis fiscaux » : établissement libre, absence de contrainte fiscale, absence de contrôle des activités, absence de transparence et garantie de l'anonymat. Certains États pratiquent d'ailleurs fréquemment ces deux types d'activité de façon simultanée.

Le rôle joué par les « paradis fiscaux » dans la crise financière actuelle a permis à de nombreux États de prendre conscience des limites acceptables en matière de déperissement de l'État.

Le Grenelle de la Mer²⁶ a proposé que le gouvernement français « lance une initiative internationale contre les pavillons de complaisance, à l'instar de celle du G20 en matière de lutte contre les paradis fiscaux et participe à la définition de critères objectifs d'évaluation des pavillons dans le cadre de cette initiative ».

Toutefois, à la différence des « paradis fiscaux », la situation existante pour les « pavillons de complaisance » ne résulte pas d'un défaut de réglementation ou d'une dérégulation ; elle est le résultat d'une volonté délibérée d'ignorer le droit international. La loi n'est pas inexistante, elle n'est tout simplement pas appliquée.

Il reste donc, en paraphrasant le titre de la conférence organisée par le Canada en 2005, à passer des mots à l'action.

²⁶ Le Livre Bleu des engagements du Grenelle de la Mer. Paris 10 et 15 juillet 2009 (initiative 42 C).

Notice

L'article relatif à « La responsabilité de l'Etat de pavillon : cas de la pêche » a été publié dans l'Annuaire du Droit de la Mer, 2008, Tome XIII, paru en décembre 2009 (Editions Pedone).

Depuis sa rédaction, en août 2009, les choses ont relativement peu évolué dans les enceintes internationales.

L'Assemblée générale des Nations unies, dans sa résolution A/64/L.29, adoptée en décembre 2009, a « invité l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture à poursuivre ses travaux sur la façon dont les États du pavillon s'acquittent de leurs obligations, notamment en envisageant d'organiser des consultations techniques » (§ 49).

La FAO a publié, fin 2009, les résultats de la consultation d'experts qu'elle avait organisée en juin 2009 sous forme d'un rapport n° 918 (FIEL/R918). Ce rapport conclut qu'il serait approprié de faire examiner les résultats de ses travaux par une consultation technique. A la différence des consultations d'experts, dont les membres sont choisis par les services de la FAO, les consultations techniques sont constituées par des représentants des États, Parties contractantes de la FAO. C'est au sein de ces réunions que sont négociés les documents qui seront ensuite soumis à l'approbation du COFI et qui peuvent déboucher, si les États en manifeste la volonté politique, sur des instruments juridiques contraignants.

La FAO n'a toutefois pas programmé de réunion de ce type dans son calendrier 2010 faute de moyens budgétaires. Les réunions de Vancouver et la consultation technique avaient été financées par le Canada et l'Union européenne. Faute de financement extra budgétaire, le processus semble actuellement être enrayé. Si aucune réunion n'est programmée avant la prochaine réunion du COFI qui devrait avoir lieu à la fin de l'hiver 2011, ce comité ne sera pas en mesure de prendre de décision conclusive sur cette question qui sera, au mieux, renvoyée au COFI 2013 pour ce qui concerne son approche globale.

Dans l'attente, le règlement communautaire relatif à la pêche IUU est entré effectivement en vigueur le 1^{er} janvier 2010. L'Union européenne poursuit donc ses efforts pour faire progresser cette question au niveau régional, au sein des Organisations régionales de gestion des pêches.

Les phares : une histoire, un héritage

Vincent GUIGUENO

Docteur en histoire, Ecole des Ponts

Ministère de l'Ecologie, Direction des Affaires Maritimes

Impossible d'échapper aux phares de France, ils sont partout : livres, cartes postales, posters, sets de table, boîtes de pâté ou de sardines, salles d'attente des médecins, des notaires et des dentistes, coursives de transbordeurs... Partout. Il existe, à l'échelle mondiale, une « exception française » dans l'identification d'un territoire et d'une infrastructure de sécurité maritime : les phares. Une brève histoire de leur construction plantera le décor vers lequel des visiteurs, réels ou virtuels, se déplacent en nombre croissant depuis une vingtaine d'années, le début des années 1990 constituant une charnière importante dans la conversion des phares en lieux d'intérêt patrimonial.

I- Les phares, chantier national (XVII-XX^e siècles)

Derrière une apparente évidence pour définir le phare – « une tour construite sur un point de la côte, à l'extrémité d'une jetée, sur une île, et portant une lanterne servant à guider les navires » selon le thesaurus de la Base Mérimée du ministère de la Culture – se cache un problème de terminologie qui a été abordé tardivement en France et dans les pays maritimes, précisément quand la question du patrimoine, et de l'inventaire, a été posée. L'administration chargée des phares ne les connaît pas ou, plus exactement, les range indistinctement parmi les « Etablissements de Signalisation Maritime » (ESM), c'est-à-dire l'ensemble des dispositifs visuels, sonores ou radioélectriques qui contribuent au positionnement des navires. Un modeste feu de port, une bouée, une tourelle, un amer ou un espar est un ESM, au même titre qu'un « grand phare ».

Le phare a été défini par une combinaison de critères à satisfaire partiellement (deux critères sur quatre) : une fonction d'atterrissage, qualité des phares qui permettent d'identifier la côte quand on arrive du grand large ; une hauteur ou une portée minimales (20 mètres, 15 milles) ; la présence d'un ensemble bâti, en particulier des logements de gardiens. Munie de cette définition, l'administration a identifié 130 phares sur les côtes de France, dont la moitié (60) signale les côtes de la Bretagne « historique ». C'est également dans cette région que se situe la quasi-totalité des phares en mer (19 sur 25) sur lesquels l'attention du public se polarise. Avec 22 phares et 934 ESM, le département du Finistère représente à lui seul 20 % des aides françaises à la navigation.

Le patrimoine bâti des phares s'est constitué en vagues successives, de l'Ancien Régime à la reconstruction de l'après-guerre¹. Liée au transport maritime à longue distance et à la constitution d'un État moderne et de sa Marine, l'histoire des phares français commence dans l'estuaire de la Gironde, où le phare monumental de Cordouan signale la route maritime vers Bordeaux et le retour du pouvoir souverain dans une contrée longtemps dominée par la couronne anglaise². Les routes maritimes menant aux grands ports, civils et militaires, du Royaume de France (Saint-Malo, Rochefort, Brest, Rouen) voient apparaître les premières tours à feux, éclairées par du bois, du charbon, puis des lampes plus sophistiquées brûlant de l'huile. A la chute de l'Ancien Régime, la France possède un premier réseau de phares, confiés à des gestionnaires « privés » et dont le financement est assuré par la perception de « droits de feux ». Sous l'Empire, puis sous la Restauration, les élites administratives et scientifiques constatent que les îles britanniques ont une avance technologique, tant sur le plan du bâti que des appareils d'éclairage.

Grâce à l'amiral Antoine Thévenard, nous disposons d'un inventaire des phares allumés dans le monde à l'aube du XIX^e siècle : il en existe alors 130, pratiquement tous européens³. Avec 54 feux en 1800, les côtes anglaises sont de loin les plus illuminées du monde, tandis que la France ne compte qu'une vingtaine de sites éclairés. La Commission des phares, installée en 1811 par Napoléon, propose en 1825 un plan national d'équipement des côtes dont les appareils lenticulaires du savant Augustin Fresnel (1788-1827) constituent le fer de lance technologique, puisqu'ils permettent de réduire le nombre de points signalant les côtes de France. Reprenant un instrument scientifique bien connu des chimistes, les verres ardents, Fresnel place une lampe à huile à mèches concentriques au foyer d'un appareil lenticulaire, fixe ou entraîné par une machine de rotation. C'est le temps des phares-étoiles dont la faible lueur brille comme un objet céleste. Jules Michelet écrit dans *La Mer* : « Pour le marin qui se dirige d'après les constellations, ce fut comme un ciel de plus [que la France] fit descendre. Elle créa à la fois planètes, étoiles fixes et satellites, mit dans ces astres inventés les nuances et les caractères différents de ceux de là-haut⁴ ».

Si cette rupture technologique est bien connue, les innovations en matière d'organisation méritent également d'être soulignées : la France « étatisée »

¹ Pour une histoire complète des phares, il convient de se référer à J.-C. FICHOU, N. LE HENAFF, X. MEVEL et alii., *Phares. Histoire du balisage et de l'éclairage des côtes de France*, Douarnenez, Le Chasse-Marée-Armen, 1999. Sur l'histoire administrative de ce réseau, lire V. GUIGUENO, *Au service des phares. La signalisation maritime en France XIX^e-XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2001.

² J. PERET, *Cordouan, sentinelle de l'estuaire*, La Crèche, Geste Editions, 2007.

³ A. THEVENARD, *Mémoires relatifs à la Marine*, Paris, Laurens jeune, an VIII, p. 113-128.

⁴ J. MICHELET, *La Mer*, Paris, Gallimard, 1983 (1^{ère} édition, 1861), p. 101.

complètement la signalisation maritime, en créant bientôt un Service des phares, et la rend gratuite pour l'utilisateur. Cet héritage de la fin du XVIII^e siècle pèse encore dans les débats sur le financement de la sécurité maritime, la mer n'étant pas dotée de péages...

Le grand phare devient un objet générique dont un plan-type est proposé pour Belle-Ile. La modernisation ou la construction d'une cinquantaine de grands phares est projetée. Dans les années 1860, le programme décidé au début du siècle est pratiquement achevé alors que le chantier d'Ar-Men débute à l'extrémité de la chaussée de Sein. Las... Les naufrages, dont les premières statistiques sont publiées, atteignent des chiffres catastrophiques. L'augmentation des trafics, l'apparition de la vapeur et la concurrence des chemins de fer ont changé les pratiques des marins et les routes maritimes. Il ne s'agit plus désormais de passer au large des pointes mais au plus près des côtes, de jour comme de nuit. Le balisage intérieur de l'Iroise — le Raz de Sein, le Fromveur —, les feux secondaires sur les îles du Morbihan, par exemple, répondent à la pression que les transporteurs et caboteurs exercent sur le ministère des Travaux Publics. Des innovations technologiques permettent d'accroître la portée des feux, comme l'électrification ou l'adoption des brûleurs à pétrole. De hautes tours sont construites, à Penmarc'h, à Ouessant et à l'île Vierge. Au début du XX^e siècle, les chantiers de la Jument (1911) et de Kéréon (1916) constituent des morceaux de bravoure d'ingénierie maritime qui auraient dû refermer un « siècle d'or » des phares, inauguré par la mise en place de la Commission des phares en 1811.

Les importantes destructions de la Deuxième Guerre mondiale relancent de manière tragique une nouvelle période de constitution du patrimoine bâti des phares, essentiellement sur les côtes de la Manche. Alors qu'ils étaient jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale le quasi-monopole d'ingénieurs bien formés à l'architecture, les projets sont confiés aux architectes chargés de la reconstruction des villes ou à des spécialistes d'architecture littorale. Henri Auffret (Le Grand-Jardin au large de Saint-Malo ; les Roches-Douvres ; le Rosédo sur Bréhat ; Bodic, sur l'estuaire du Trieux) et Yves Hémar (Cap Fréhel IV) proposent une architecture où l'héritage des périodes précédentes est bonifié par des innovations constructives et stylistiques, dans l'aménagement intérieur, la décoration. L'allumage des Roches-Douvres et du Planier dans les années 1950 clôt cette ultime vague de construction, et une période de plus de 350 ans, depuis Cordouan (1611), pendant laquelle un patrimoine bâti remarquable s'accumule sur le littoral français.

II- Un patrimoine national

Depuis une vingtaine d'années, une passion, voire une obsession, patrimoniale s'est emparée des phares qui perdent simultanément leurs derniers gardiens. Un discours

inquiet, sur fond de désengagement de l'État, se développe et trouve un écho auprès des élus et des médias⁵. En quelques années, le monde des phares est en mutation.

La démocratisation de la précision du positionnement par satellite, après la première Guerre du Golfe (1990) a modifié rapidement et profondément les pratiques de navigation des « clientèles » des phares (plaisanciers, pêcheurs), achevant une mutation technologique amorcée depuis fort longtemps, avec les premiers radiophares du début du XX^e siècle, contemporains des essais de Marconi. L'automatisation des phares isolés, en mer et dans les îles, engagée depuis les années 1970 et longtemps retardée par la consommation des ampoules électriques et la production électrique associée (énergie éolienne ou solaire), touche les phares emblématiques de l'Iroise : Ar-Men (1990), La Jument (1991), La Vieille (1995) et le dernier, Kéréon (2005), dont la « fin » fait l'objet d'une importante couverture médiatique à laquelle l'administration des phares, les « Pharebal » comme ils se baptisent eux-mêmes, était mal préparée. Celle-ci connaît depuis la fin des années 1980 des transformations profondes, pour ne pas dire une crise. Suivant un modèle à l'œuvre dans d'autres pays (Canada, États-Unis, Italie), l'État a décidé d'intégrer les « Pharebal » au sein d'une administration en charge de la sécurité maritime. Dans les années 1970, les catastrophes écologiques et des collisions spectaculaires ont profondément changé la gestion des risques de la navigation par les États côtiers. La mise en place de rails de navigation, surveillés par des stations radar, a revigoré le vieux réseau des sémaphores, jumeaux militaires des phares. C'est en toute connaissance de leur position que les bateaux vont à la côte en avarie ou entrent en collision. Les phares couvrent donc un risque devenu mineur dans la navigation contemporaine, en particulier celle des flottes de commerce. Cette nouvelle donne de la sécurité maritime a précipité la « chute » des phares et de l'administration qui les gérait. La calamiteuse histoire de « l'aide majeure à la navigation », un phare-plateforme planté au large d'Ouessant, avait attiré dans les années 1980 l'attention de la Cour des comptes sur les pratiques administratives « originales » des phares et balises, où la créativité technique s'affranchissait des règles d'utilisation des fonds publics⁶. En 1992, le dépôt du Trocadéro qui abritait le Service des phares depuis le Second Empire est détruit mais certaines pratiques, comme la collecte des fonds de concours auprès des collectivités gérant des ports, sont un héritage archaïque de cette période, prolongeant l'existence d'un « domaine » phares et balises qui entend préserver son autonomie.

⁵ Voir l'action médiatique d'une association comme la Société Nationale pour la Protection du Patrimoine des Phares, fondée au début des années 2000.

⁶ Voir le reportage d'Antenne 2 (1990) sur l'enquête de la Cour des Comptes sur le site de l'INA : <http://www.ina.fr/economie-et-societe/environnement-et-urbanisme/video/CAB88025599/cour-des-comptes-et-phare-d-ouessant.fr.html>

Les phares deviennent l'objet d'un véritable culte patrimonial dans ce moment de crise technologique, institutionnelle et humaine. La photographie prise par Jean Guichard, le 23 décembre 1989 au phare de la Jument, marque un jalon dans l'émergence d'une « conscience » patrimoniale des phares. Les phares en mer, en particulier ceux de l'Iroise, vont devenir des icônes d'une « maritimité » qui s'affirme au fil des rassemblements de « vieux gréements » ou des festivals de chants de marins⁷.

Les phares attirent des touristes de plus en plus nombreux : leur nombre est estimé à 600 000 visiteurs par an dont 160 000 pour le seul phare des Baleines (île de Ré). Depuis le milieu du XIX^e siècle, l'accueil était le monopole des gardiens et de leurs familles, l'obtention d'un poste dans un phare « à touristes » étant recherché en fin de carrière. Le départ progressif des fonctionnaires a permis aux communes et associations de prendre le relais, dans des bâtiments qui restent la propriété de l'État « phares et balises ». Les nouveaux gestionnaires vivent sous le régime d'autorisations temporaires, précaires et révocables, qui les conduit à une appropriation prudente de bâtiments dont les coûts d'entretien sont mal connus.

Entre une administration qui a développé un fort sentiment de propriété et des collectivités inquiètes des coûts qu'elles auraient à supporter si elles s'engageaient plus résolument dans un aménagement touristique des phares, une situation paradoxale et inquiétante se mettait en place. Alors qu'ils contribuent à l'image de notre littoral à travers le monde, les phares sont entretenus au seul titre de leur fonction de signalisation maritime, ce qui ne permet pas de faire face à la dégradation d'un bâti devenu excédentaire : logements de gardiens, salles techniques obsolètes...

Le rôle du Conservatoire du littoral, déjà présent sur plusieurs sites « phares », en Bretagne, en Corse, pourrait être décisif afin d'établir un lien entre les différents acteurs : les projets des Poulains (Belle-Ile) et du Stiff (Ouessant) démontrent la pertinence d'une collaboration plus forte entre Phares et Balises et Conservatoire du littoral, si ce dernier reçoit les financements et les quelques renforts humains nécessaires à cette nouvelle mission⁸.

⁷ F. PERON (dir.), *Le Patrimoine maritime*, Rennes, PUR, 2002.

⁸ « Des phares vont changer de mains », *Ouest France*, 29 octobre 2009. « Île Vierge. Le Conservatoire d'accord pour intervenir », *Le Télégramme*, 29 octobre 2010.

La protection de l'environnement marin et du littoral en Corse

Céline GUILLOU

Administratrice des affaires maritimes

La problématique relative à la protection de l'environnement marin et du littoral en Corse revêt une coloration particulière. En effet, la Corse est connue pour la bonne conservation de son patrimoine, ses nombreuses espèces endémiques et cela constitue un incontestable atout touristique.

Ce succès, paradoxalement, pourrait nuire à la conservation des espaces naturels, de la faune et de la flore, en raison d'une pression forte sur le littoral et d'un modèle de développement économique essentiellement basé sur le tourisme. Par ailleurs, il est important de noter qu'en matière d'environnement marin, l'organisation institutionnelle et les principes juridiques sont très différents de ceux qui président dans les régions continentales en raison d'une grande autonomie, en la matière, dévolue à la Collectivité territoriale de Corse.

Il est donc indispensable de travailler au mieux avec les élus locaux et les professionnels de la mer afin de garantir un développement des capacités d'accueil harmonieux et respectueux de l'environnement ainsi que de pallier les handicaps structurels de l'île dus à l'isolement et au manque de moyens.

I- Des particularités institutionnelles qui affectent largement le domaine de la protection du littoral et de l'environnement marin

1) *Le transfert de la compétence de classement des réserves et de la coordination de leur gestion à la Collectivité Territoriale de Corse*

Depuis le décret d'application de la loi sur la décentralisation du 22 janvier 2002 et modifiant le code de l'Environnement (décret du 18 mai 2005), les décisions de classement des réserves peuvent intervenir à l'initiative de la Collectivité territoriale de Corse (CTC). Trois catégories de réserves cohabitent au plan légal : les réserves classées à l'initiative du président du conseil exécutif de Corse, les réserves classées à la demande de l'État et les réserves classées en Corse par l'État qui préexistaient à la loi de 2002.

La modification ou l'extension des réserves naturelles classées à l'initiative de la Collectivité territoriale de Corse (CTC) est prononcée par délibération de l'Assemblée de Corse. Leur gestion est également confiée à la Collectivité. Ainsi, dans chaque réserve naturelle est institué un comité consultatif dont la composition, les missions et les modalités de fonctionnement sont fixées par le président du Conseil exécutif de Corse. Un conseil scientifique peut être institué par la même autorité. Le président du

Conseil exécutif désigne un gestionnaire avec lequel il passe une convention. Pour le moment il n'existe aucune réserve de ce type en Corse.

Malgré ces dispositions, un classement peut intervenir à la demande de l'État, par substitution. Dans ce cas, le préfet de Corse saisit le président du Conseil exécutif de Corse d'une demande de classement en réserve naturelle afin d'assurer la mise en œuvre d'une réglementation communautaire ou d'une obligation résultant d'une convention internationale. On peut donc en déduire qu'en dehors du pouvoir de substitution, l'État n'est plus fondé à créer de réserve en Corse de sa propre initiative. Pour autant, il est nécessaire de noter que ce pouvoir de création de réserves dévolu à la CTC, ne concerne que le seul statut juridique de réserve naturelle, pas les sites Natura 2000 ou les parcs marins. L'amalgame est pourtant fréquent et conduit à des blocages.

En fait, même pour les réserves classées en Corse par l'État, la CTC s'est vue confier le rôle du contrôle de la gestion, de la présidence des comités consultatifs et de la nomination du gestionnaire. Cela ne constitue pourtant pas une dévolution totale de compétences en la matière comme c'est le cas pour les réserves de chasse et de pêche. Le pouvoir de réglementation en matière de pêche et de gestion du plan d'eau demeure entre les mains de l'État. Pour le cas des réserves classées à l'initiative du président du Conseil exécutif, lorsqu'elles existeront, un contentieux pourrait naître de la volonté de la collectivité de réglementer elle-même, alors qu'aucun texte ne précise que le classement et la gestion par la CTC emportent cette possibilité.

2) *L'Office de l'environnement de la Corse*

La loi 91-428 du 13 mai 1991 modifiée portant statut de la collectivité territoriale de Corse, à travers son article 5, a créé l'Office de l'Environnement de la Corse (OEC). Il s'agit d'un établissement public industriel et commercial placé sous l'égide de la Collectivité territoriale de Corse qui fixe les grandes orientations de son action et dont le président est obligatoirement un conseiller exécutif. Son directeur est d'ailleurs désigné par le président du Conseil exécutif depuis la loi du 22 janvier 2002.

A l'origine, l'OEC avait pour mission : « la mise en valeur, la gestion, l'animation et la promotion du patrimoine de la Corse ». La loi du 22 janvier 2002 a ensuite précisé certaines des compétences relevant désormais de la Collectivité territoriale de Corse et prises en charge par l'OEC comme la qualité de l'air, les réserves naturelles, les réserves de chasse et de pêche, ou encore les Plans départementaux d'élimination des déchets ménagers et assimilés, ou industriels.

L'OEC a ainsi en gestion des compétences très transversales au service d'une vision intégrée de la protection de l'environnement. A titre d'exemple, on peut citer :

- le paiement des aides (part communautaire et collectivité territoriale) du Fonds européen pour la pêche, qui est assuré par l'Office en coopération étroite et permanente avec tous les services de l'État ;

- le contrôle de la gestion des réserves naturelles de Corse, l'instruction des dossiers de création ainsi que l'animation du réseau des gestionnaires de réserves ;
- l'implication de l'OEC également dans la gestion des territoires acquis par le conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres ;
- la participation de l'OEC aux réunions des comités de pilotage des sites Natura 2000. Pour le moment, il est opérateur de quatre documents d'objectifs (DOCOB). En ce qui concerne les futurs sites en mer, il devrait, naturellement, devenir opérateur du site des Bouches de Bonifacio et, potentiellement d'autres sites. Sa présence dans les comités de pilotage et son étroite association pour l'élaboration des DOCOB est indispensable ;
- la mise en place par l'OCE depuis 1999, dans le cadre de la nécessaire amélioration des connaissances sur le milieu marin, d'un programme ambitieux : le programme LIMA (connaissance du milieu marin insulaire et suivi de son évolution).

Tous ces éléments, ainsi que l'effectif et le budget conséquents de l'Office – 131 agents et un budget primitif de 31 millions d'euros¹ – en font l'acteur incontournable de la protection de l'environnement marin et du littoral en Corse pour tous les sujets, y compris de la compétence étatique exclusive.

Pour le moment, un travail en commun riche et une collaboration dans les meilleures conditions État/CTC par l'intermédiaire de l'Office de l'environnement de la Corse est à souligner.

3) *Une obligation légale en Corse : l'adoption d'un Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse (PADDUC)*

L'élaboration d'un document unique de planification en matière d'aménagement et d'organisation du territoire est une obligation légale de la Collectivité territoriale de Corse, en vertu de la loi du 22 janvier 2002. L'État intervient pour avis sur l'évaluation environnementale jointe ainsi qu'au titre du contrôle de la légalité.

Le PADDUC définit les orientations fondamentales en matière d'aménagement de l'espace, des transports, de développement des ressources énergétiques, de mise en valeur du territoire. Il a les mêmes effets qu'un certain nombre de documents : orientations générales en matière d'aménagement, de protection et de mise en valeur du territoire : art L.4424- du CGCT ; précision des modalités d'application de la loi littoral : mêmes effets que les directives territoriales d'aménagement, fixation des orientations particulières au titre de la législation relative aux schémas de mise en valeur de la mer.

¹ Source : site internet de l'OEC : <http://www.oec.fr/>

Un document a été élaboré par le Conseil exécutif et transmis au préfet pour avis au Conseil des sites le 31 juillet 2008 ainsi que, de manière simultanée, au Conseil économique, social et culturel de la Corse, qui ont émis un avis favorable avec quelques réserves. Toutefois, son examen a été retiré de l'ordre du jour par l'Assemblée le 15 juin 2009, 29 conseillers territoriaux ayant préalablement déclaré leur hostilité au projet. L'examen a été reporté après les élections régionales, le nouvel exécutif a confirmé sa volonté de reprendre la procédure. Il s'agit, en effet, d'un document particulièrement contesté.

Le principal motif de contestation de ce document réside dans les modalités d'application de la loi littorale qu'il définit : le PADDUC peut compléter la liste des espaces terrestres et marins, des sites et des paysages remarquables, mais aussi déterminer les espaces situés dans la bande littorale des 100 mètres où pourront être autorisés des aménagements saisonniers destinés à l'accueil du public. Des associations de protection de la nature, et du littoral en particulier, ont estimé que cela remettait en cause l'absence de construction sur des pans entiers du littoral corse jusque là préservés. Le PADDUC préconise également qu'une modification législative conduise à n'appliquer que la seule loi montage en dehors des espace proches du rivage dans les communes où les deux lois s'appliquent. Plus de 34 km de littoral sur 26 communes n'y seraient plus considérés comme des espaces remarquables.

En mer, l'objectif fixé est la réalisation de 1 000 places de mouillages organisés, la mise en place d'une démarche « ports propres et accueillants », le développement de récifs artificiels pour la pêche et une meilleure gestion de la filière langouste. En ce qui concerne la problématique mouillages, il est important de se demander si les 1 000 places considérées concernent, avant tout, la régularisation des corps-morts illégaux existants ou la création de 1 000 places supplémentaires, ce qui pose toujours la question de la capacité d'accueil en infrastructures.

Enfin, pour les ports de plaisance, l'objectif du projet de base était de créer 4 000 anneaux supplémentaires en plus des 7 000 existants ainsi que 500 places de port à sec.

II- La protection de l'environnement marin et du littoral en Corse : atouts et handicaps

1) *La bonne préservation des espaces face à une pression croissante sur le littoral en période estivale*

La Corse est connue pour l'exceptionnelle conservation d'un grand nombre de ses sites et espèces endémiques et le slogan de l'Agence du tourisme de la Corse : *Terre Naturelle de Vacances*, résume l'enjeu économique que représente l'existence

d'espaces naturels remarquables pour l'île. Elle présente notamment des réserves naturelles précoces à l'image de celle des Bouches de Bonifacio.

Cette réserve a été créée par le décret du 23 septembre 1999 ; il s'agit de la plus importante réserve avec partie marine de France. Elle est 140 fois plus importante que la moyenne des réserves en Europe et compte 37 % des espèces d'intérêt patrimonial méditerranéen. Onze zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF) sont incluses dans le périmètre de la réserve pour un total de 2 539 hectares.

Elle est née de l'existence de la réserve des îles Cerbicales (décret du 3 mars 1981) et de celle des Lavezzi (arrêté de biotope de 1982), de la protection par arrêtés de biotope en 1992 et 1994 des îlots des Bruzzi et des Moines, ainsi que de l'instauration des deux cantonnements de pêche en 1982. Sur cette base, des premiers contacts avec le parc national sarde de la Maddalena ont été progressivement établis, essentiellement sur le thème de la protection contre les pollutions accidentelles et afin de protéger de la même manière les deux côtés du détroit des Bouches de Bonifacio. Finalement, en l'absence d'instrument financier et juridique pertinent, les deux réserves (La Maddalena et Bonifacio) ont vu le jour séparément. Aujourd'hui, un parc marin international pourrait toutefois se mettre en place par l'utilisation d'un Groupement européen de coopération transfrontalière (GECT).

Compte tenu de sa taille, le système de gestion de cette réserve est assez différent de celui d'autres réserves naturelles : la totalité du périmètre n'est pas réglementée de la même manière. Seules les zones de protection renforcée (ZPR) et les zones de non prélèvement (ZNP) sont soumises à des restrictions par rapport au droit commun. A ce jour, 1 739 espèces ont été recensées dans le périmètre de la réserve des Bouches de Bonifacio, dont 973 de faune.

Il convient toutefois de noter que le territoire de la réserve est très fréquenté par les touristes. Ainsi, un chiffrage de la fréquentation touristique (plages, nombre d'embarcations) a également été réalisé. A noter qu'en 1992, le plan de gestion de la seule réserve des îles Lavezzi estimait la capacité d'accueil maximal à 4 000 touristes par jour ; ce chiffre est déjà atteint depuis 2000. L'instauration d'un « *numerus clausus* » pour le transport de touristes par les vedettes à passagers sur l'île Lavezzi a récemment été suggérée par de nombreux acteurs lors de la célébration des 10 ans de la réserve des Bouches de Bonifacio.

On peut donc légitimement se demander si l'afflux touristique, plus important chaque année, ne nuira pas, à court terme, à la protection du littoral en Corse et, par ricochet, à l'environnement marin. Par exemple, de nombreuses infrastructures, notamment en matière de traitement des eaux, sont obsolètes et les accidents de contamination sont nombreux en période estivale, où le surplus de fréquentation ne peut être compensé

par des structures adaptées, ou lors de circonstances climatiques exceptionnelles comme les fortes précipitations en automne ou au printemps en Corse. Cela concerne particulièrement des zones comme le golfe de Porto-Vecchio et d'Ajaccio.

2) *En matière de prévention et de traitement des pollutions : isolement et manque de moyens*

Le plan polmar terre, désormais intégré au dispositif Orsec terrestre général, est régulièrement réactualisé en Corse : points sensibles, matériel nécessaire pour la protection, conventions avec des moyens privés (notamment pour convoier le matériel sur zone), inventaires. Il convient toutefois de souligner le manque d'accessibilité de la plupart des sites sensibles (relief très encaissé, manque de routes ou de pistes). De plus, il n'y a pas de centre de stockage Polmar terre en Haute-Corse, ce qui paraît normal par comparaison avec l'implantation des centres dans les autres régions françaises mais problématique en Corse si l'on tient compte du temps réel nécessaire pour se rendre d'un point à un autre du littoral (Ajaccio est à 3 heures de Porto-Vecchio et à 3 heures 30 de Calvi, davantage en période estivale).

Dans le cas où la présence d'une équipe d'évaluation et d'intervention serait nécessaire à bord d'un navire en difficulté en mer, la majorité des membres de l' (EEI), ainsi que l'expert antipol du groupement de services support Marine sont placés à la base navale de Toulon. Compte tenu des délais de décollage des moyens aériens, le temps minimum de ralliement d'une équipe sera de 4 à 5 heures.

En outre, aucun moyen de lutte en mer n'est stocké en Corse. Toutefois, en fonction des prévisions météorologiques, un pré-positionnement de l'*ABEILLE-FLANDRES*, de l'*AILETTE* ou de la *CARANGUE* (moyens nautiques polyvalents anti-pollution et de service public) est organisé. Depuis mai 2009, un progrès important est à souligner dans le cadre d'une intervention d'urgence en mer en Corse : la Marine nationale a affrété des remorqueurs portuaires sur toute la façade Méditerranée, dont certains peuvent lutter contre les pollutions. En Haute-Corse, aucune société n'a répondu à l'appel d'offres. En revanche, en Corse du Sud, la société *Nautarum Custos* est titulaire du marché. Ces remorqueurs sont susceptibles d'appareiller sous 3 heures à la demande du commandant de zone maritime.

De plus, l'intervention des moyens italiens est possible dans le cadre du plan RAMOGEPOL² signé entre la France, l'Italie et la principauté de Monaco.

Enfin, la mise en œuvre des moyens privés dans le cadre du déclenchement du plan Orsec maritime paraît particulièrement délicate en Corse pour le cas des professionnels de la pêche. Seulement 9 chalutiers sont présents, tous situés côté

² Accord tripartite « RAMOGE » Saint-Raphaël/Monaco/Gênes, du 10 mai 1976

oriental. Leur capacité de traction est plutôt faible, les coques et les moteurs très vieillissants.

Les capacités de stockage des hydrocarbures collectées sont, par ailleurs, très faibles en Corse.

III- Des points de blocage récents qui contraignent à repenser fortement la méthode et l'association étroite et précoce de la Collectivité territoriale de Corse en matière d'environnement marin

1) *Le processus de désignation des sites Natura 2000 en Corse et, par suite, la stratégie régionale de l'Agence des aires marines protégées*

Afin de respecter ses engagements communautaires, la France s'est lancée dans la constitution d'un réseau de sites Natura 2000 en mer au titre des directives 79/409/CEE, dite « oiseaux », et 92/43/CEE, dite « habitats-faune-flore ». Un processus de consultation des communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPIC) et de concertation des professionnels et représentants de la société civile en constituait la seconde étape. Les consultations et concertations sont intervenues avant même la parution du décret n° 2008-457 relatif aux sites Natura 2000 et modifiant le code de l'Environnement, en raison des délais extrêmement contraints fixés pour la désignation.

Les communes et EPCI consultés devaient rendre un avis contenant des arguments exclusivement scientifiques sous deux mois. Cela a constitué un point d'achoppement fort de la procédure de désignation en Corse : les exigences économiques, sociales et culturelles doivent être prises en compte par la suite, lors de la définition des mesures de conservation par les documents d'objectifs (DOCOB). De petites communes ou EPCI ne peuvent, en outre, en deux mois, financer des études scientifiques pour contredire celles du Museum d'Histoire Naturelle. En Corse, les élus locaux ont toutefois contesté l'existence même de ces données scientifiques ou déploré le manque de connaissances véritables, comme pour le cas des canyons sous-marins. Les protestations ont également porté sur la non-communication des études scientifiques utilisées aux communes, comme pour le cas de la posidonie.

Les réunions visant à présenter les sites retenus pour la consultation ont eut lieu à Bastia le 15 janvier 2008 et Ajaccio le 16 janvier 2008. Les réunions d'information des socio-professionnels et usagers ont eut lieu le 29 janvier 2008 à Porto-Vecchio et Bastia. Rapidement, dans la mesure où les élections municipales avaient lieu deux mois plus tard, la désignation de ces sites est devenue un argument électoral. Une association *ad-hoc* des maires du littoral de Corse s'est constituée. L'un des arguments visait la dépossession de la Collectivité territoriale de Corse de sa compétence de création de sites protégés. Une confusion est apparue entre le pouvoir

de créer des réserves, effectivement dévolu à la CTC, qui deviennent alors réserves créées à l'initiative du président du Conseil exécutif de Corse, et la désignation de sites Natura 2000, même si on peut ensuite envisager de gérer ces sites par la constitution d'une structure institutionnelle comme celle d'une réserve ou d'un parc marin.

Par ailleurs, les élus locaux sont très préoccupés par la possibilité de poursuivre les efforts d'augmentation des capacités d'accueil sur le littoral, en raison des faibles atouts de l'île pour trouver d'autres moyens que le tourisme de développer son économie : isolement et coûts de transport, peu de formation universitaire de haut niveau, topographie... L'absence de visibilité de l'avenir des mesures de gestion sur les sites désignés constituait pour eux un risque important de freiner les possibilités de développement de la Corse. L'association des maires du littoral de Corse a avancé l'argument suivant lequel la Corse serait pénalisée par la bonne conservation de ses espaces et les efforts déjà réalisés et, en conséquence, par la désignation de la quasi totalité des eaux bordant l'île en zone Natura 2000.

Actuellement, la situation semble prendre une direction plus apaisée. Deux conventions entre l'État et la CTC (l'Agence des aires marines protégées est aussi partie à la seconde convention) ont été signées. La première concerne un appui de type ingénierie administrative sur certains sites Natura 2000 en mer, la seconde concerne l'élaboration d'une analyse stratégique régionale Agence des aires marines protégées (opportunité de créer un parc marin notamment). Le seul moyen d'action pertinent est, en effet, d'impliquer le plus tôt possible les élus dans le processus. Seule l'application, avant rédaction du DOCOB, du système d'évaluation des incidences environnementales pour les activités et aménagements au sein du site Natura 2000 et à proximité de celui-ci pourraient encore susciter quelques protestations.

La stratégie régionale en Corse de l'Agence des aires marines protégées (AAMP), missionnée notamment pour créer huit parcs naturels marins en France métropolitaine et deux outre-mer d'ici à 2012, consiste, comme dans les trois zones géographiques larges où elle est menée, à dégager les espaces pouvant ensuite faire l'objet d'une étude plus précise pour la création d'aires marines protégées : la Bretagne Sud, le golfe Normano-breton et la Corse. Cette réflexion devait être menée en cohérence avec le processus de désignation des sites Natura 2000. L'AAMP semble retenir, comme périmètre pertinent pour la création d'un parc, la zone Natura 2000 du Cap Corse qui constitue en effet, avec Bonifacio et Scandola, le seul périmètre d'une superficie suffisante pour justifier l'instauration d'une telle structure.

De nombreux acteurs appelleraient plutôt de leurs vœux une extension de l'actuelle réserve de Scandola.

2) *En raison d'une forte patrimonialisation des espaces marins et littoraux, l'association des élus paraît indispensable pour préserver au mieux le potentiel environnemental de la Corse*

L'exemple de la mise à l'étude, puis de la mise en sommeil de la création d'un parc national à Scandola est très probant de ce point de vue.

La réserve de Scandola revêt actuellement un statut de réserve naturelle et est gérée par l'emblématique Parc naturel régional de Corse (PNRC). Sur la base de la loi créant les parcs nationaux, le Premier ministre a créé un comité de pilotage en 1997 et la mise à l'enquête publique a été arrêtée en 2000. Devant les difficultés de gestion du syndicat mixte du PNRC, la proposition juridique du ministère de l'Ecologie a été d'instaurer un parc national. Une mission installée au sein de la Direction régionale de l'Environnement a été chargée d'en étudier la mise en place. Cette « reprise en mains par l'État », conjuguée au recrutement considéré comme « non-local », a exacerbé les tensions et la majorité des communes concernées (six sur neuf) se sont finalement déclarés contre le projet. La plupart des pétitionnaires, au moment de l'enquête publique, se sont exprimés contre le projet de parc national, constituant selon eux une « confiscation du patrimoine corse par l'État » et y ont opposé une augmentation des moyens du parc régional, « plus proche des aspirations des Corses ».

Le projet a été abandonné en 2001 alors même que la réserve des Bouches de Bonifacio, projet très ambitieux, était créée en 1999, associant, dès l'origine, les élus et socioprofessionnels locaux.

Le mode de pêche est resté très artisanal en Corse, le tonnage, le nombre et la taille des navires sont particulièrement modestes. Ainsi, de nombreuses pistes sont explorées pour continuer à faire vivre les activités artisanales, tout en développant des formes de diversification liées à l'accueil touristique (pesca-tourisme, auberges de la mer) et permettant de libérer une pression déjà faible sur la ressource et de garantir un complément de revenu aux pêcheurs volontaires. De nombreuses dispositions légales y font toutefois, pour le moment, obstacle.

L'atout économique de la Corse est la bonne préservation de son environnement marin et littoral. Les problématiques qui y sont liées trouvent donc généralement, dans l'île, un écho très favorable. Un travail en étroite collaboration avec les élus, notamment la Collectivité territoriale de Corse mais aussi les maires, porteurs de projet, est absolument nécessaire pour garantir une parfaite acceptabilité d'un nombre croissant de contraintes. Il convient, également, de faire accepter une harmonisation des pratiques entre les régions d'une même façade : à titre d'exemple, une initiative très intéressante et innovante de la Préfecture maritime de Méditerranée et la DREAL, stratégie de façade relative aux projets de zones de mouillage organisé, doit trouver un

écho favorable parmi la Collectivité territoriale de Corse et l'Office de l'Environnement de la Corse pour s'appliquer sur l'île. Il est aussi fondamental de favoriser les initiatives locales et les projets intégrés favorisant développement et respect de l'environnement marin : gestion intégrée des zones côtières, contrat de baie.

Les spécificités de l'économie maritime
Leçon inaugurale à l'occasion de l'implantation à Nantes
de l'École des Affaires Maritimes
24 septembre 2010

Patrice GUILLOTREAU

Directeur-adjoint de la Fédération de Recherche Mer-Littoral (FED-4111, Université de Nantes)

Paul TOURRET

Directeur de l'ISEMAR, Saint-Nazaire

Monsieur le Préfet maritime, M. l'Inspecteur général des Affaires Maritimes, M. le Directeur des Affaires maritimes, M. le Directeur inter-régional de la mer et du littoral, M. le directeur de l'École des Affaires Maritimes, Mesdames, Messieurs,

C'est un grand honneur pour nous d'avoir été invités à présenter cette leçon inaugurale, à l'occasion de l'implantation à Nantes de l'Ecole des affaires maritimes. A travers notre communication, c'est l'ensemble des acteurs de la recherche marine nantaise qui est ainsi reconnu et peut vous adresser quelques mots de bienvenue dans un environnement local propice à votre formation et à vos réflexions sur le milieu maritime. Nous aurons l'occasion de revenir sur le potentiel de la recherche marine et maritime à Nantes.

Le thème que nous avons choisi d'aborder porte sur les spécificités de l'économie maritime, toujours fortes en dépit d'une très grande diversité sectorielle et d'une intégration (ou une désintégration, devrions-nous dire) dans l'économie-monde mise en lumière par Fernand Braudel. La reconnaissance de ces spécificités a pour corollaires évidents l'existence d'institutions fortes et dédiées au milieu maritime, une gouvernance unique des activités qui se déploient sur et dans la mer, une politique maritime qui donne le cap, ainsi que des organismes de recherche et de formation dynamiques permettant de combler le déficit abyssal de connaissances sur cet environnement à la fois proche et méconnu (comparativement à l'espace ; cf. Livre bleu).

Les évolutions récentes semblent dissoudre ces spécificités maritimes au gré de ce que Georges Tourret qualifie de triple crise du monde maritime : une crise économique qui frappe tous les secteurs, une crise institutionnelle d'autonomie qui fait perdre aux acteurs du monde maritime la maîtrise de leur destin et enfin une crise culturelle (ou symbolique) dans laquelle certains lieux identitaires de la France maritime (rue Royale, bd Victor, place de Fontenoy) sont abandonnés. On pourrait ajouter à ces trois

crises les ruptures d'ordre environnemental (réchauffement climatique, acidification des océans, fonte des glaciers et montée des eaux, eutrophisation, ...) qui modifient l'habitat traditionnel des espèces marines et leur peuplement, agissant en retour sur les activités humaines.

En interrogeant les spécificités de l'économie maritime, cette communication tente de démontrer leur permanence malgré ces différentes crises et de justifier l'intégration des connaissances, des acteurs et des politiques agissant sur ce milieu. Le cas de la recherche à l'Université de Nantes et plus généralement dans l'agglomération Nantes – Saint-Nazaire en conclusion permettra d'illustrer à la fois l'interdépendance des activités liées à la mer et le futur cadre du développement de l'Ecole des Affaires maritimes.

I. Diversité des usages et problèmes de cohérence

Quand on évoque l'économie de la mer, de nombreuses filières de production viennent à l'esprit : exploitation du sel, ports de commerce et transport maritime, coquillages et poissons de pêche ou d'élevage, extraction de pétrole, de granulats, énergie de la mer sous de multiples formes, télécommunications, marine de guerre, tourisme balnéaire et plaisance, croisière, thalassothérapie, biotechnologies (à des fins pharmaceutiques, alimentaires ou cosmétiques), etc. Il est parfois difficile d'y trouver de la cohérence. Certaines branches vivent de la qualité du milieu quand d'autres l'altèrent ou le dégradent, certaines activités sont sous-marines quand d'autres restent en surface, certains secteurs sont côtiers et d'autres hauturiers, font appel ou non à la navigation, emploient plus ou moins de marins...

Le poids respectif des activités maritimes varie d'ailleurs beaucoup d'un pays à l'autre, voire d'une région côtière à une autre. Comparons par exemple la situation française, forte de sa zone économique exclusive de 11 millions de km² qui lui confère le rang de deuxième puissance maritime au monde du point de vue de son territoire, avec la situation de l'Union européenne :

Si le tourisme domine en France, concentrant près de la moitié des emplois et 40 % de la valeur ajoutée maritime, la richesse créée par le transport maritime n'occupe que le deuxième rang avec 26 % de la valeur ajoutée et seulement 11 % des emplois (chiffres 2007). En Europe communautaire, la hiérarchie est exactement inverse avec la moitié de la richesse créée par le transport et un secteur du tourisme littoral qui lui est deux fois inférieur en valeur. Le secteur de la construction navale pèse quant à lui 4 % de la richesse en Europe, contre 8 % en France, ce qui témoigne de la vigueur conservée par ce secteur économique en France malgré les parts de marché concédées par les Européens aux Asiatiques (Japonais, Coréens, et aujourd'hui Chinois ou Vietnamiens) lors des quatre dernières décennies.

L'économie maritime française totaliserait ainsi 486 000 emplois en 2007 selon l'Ifremer (source DEFM 2010). Ce chiffre a crû de 9 % par rapport à l'année 2005. Le PIB maritime, qui atteint 27,6 milliards d'euros en 2007, se serait même accru de 25 %. Le rapport souligne en revanche la forte sensibilité de l'économie maritime, et du transport en particulier, à la conjoncture et aux échanges internationaux, au regard de la forte croissance internationale de la première moitié de la décennie écoulée. Nul doute que les dernières années, après une crise économique sévère, ont marqué un recul sensible des activités maritimes en France et en Europe.

II. Une crise économique qui frappe le monde maritime de manière différenciée

Immédiatement après le déclenchement de la crise financière en septembre 2008, l'Organisation mondiale du commerce anticipait une contraction de 9 % des échanges mondiaux de marchandises pour l'année suivante. La production mondiale subissait même son premier recul depuis les années 1930. Les branches industrielles dépendant du crédit et fortement consommatrices de transport maritime faisaient les premiers frais du renversement de conjoncture et affectaient par contagion l'ensemble des autres marchandises transportées. La sidérurgie mondiale hors Chine affichait un recul de 22 % en 2009 alors que les ventes internationales d'automobiles plongeaient de 23 %. La conteneurisation, symbole d'un commerce international en expansion, régressait quant à elle de 10 % en 2009 avec un mouvement déjà entamé aux Etats-Unis en 2007 et en Europe fin 2008.

La Chine a elle aussi subi la crise, la conteneurisation ayant reculé de 8 % en 2009 sous l'effet d'une demande mondiale en baisse et malgré le maintien du marché intérieur chinois soutenu par un plan de relance conséquent. On a même pu assister à une croissance des importations nationales de 40 % de minerai de fer aidée par des prix de marché très bas.

Selon leur habitude, les indices traditionnels de l'affrètement maritime réagissaient instantanément : pour le vrac, le *Baltic Dry Index* chutait de 94 % entre juin et novembre 2008, les indices d'affrètement des porte-conteneurs (*Hamburg Index*, *Contex*, *Harpex*) chutaient de presque 80 % durant les premiers mois de 2009 pour rester dans cet état durant une année. Les taux d'affrètement révèlent la chute de la demande de cette année de crise mais surtout la surcapacité produite par des carnets de commande pléthoriques alimentés par les tentations spéculatives ou un optimisme démesuré des besoins du marché.

La valeur des bateaux elle-même s'en trouvait dépréciée : un vraquier de 150 000 tpi et de 5 ans d'âge vendu 150 millions de dollars US en mai 2008 n'en valait plus que 45 millions en décembre de la même année, soit trois fois moins ! Le nombre

d'annulations, de reports ou de désarmements frappait les chantiers navals de plein fouet. Le désarmement des flottes (10 à 15 % selon les secteurs) et la démolition ont permis de gérer la surcapacité alimentée de mois en mois par les livraisons. Les assureurs maritimes eux-mêmes (assureurs corps et P&I Clubs), ne pouvant plus compter comme auparavant sur les produits financiers pour compenser la perte de chiffre d'affaires liée à la contraction de la flotte assurable, se voyaient contraints d'augmenter leurs tarifs, précipitant le ralentissement économique dans son ensemble. Cependant, en cette fin d'année 2010, le transport maritime sort la tête de l'eau à la faveur d'une certaine reprise de l'économie mondiale. La sidérurgie, l'automobile, la conteneurisation témoignent d'un retour à une certaine normalité. Néanmoins, tous les acteurs sont prudents, les éléments de reprises restant fragiles et aucune économie n'en sortant vraiment indemne car les dettes, déficits publics, taux de chômage et niveaux des monnaies pèsent différemment selon les cas. L'industrie maritime est entrée en quelque sorte dans une période de navigation à vue.

Le commerce maritime n'était d'ailleurs pas la seule à pâtir de la nouvelle situation. Dès l'été 2008, soit quelques mois avant la crise financière, la Fédération des Industries Nautiques déplorait une chute de 50 % des carnets de commandes en navires de plaisance et le principal employeur du secteur, le groupe Bénéteau, prévoyait une réduction du quart de ses effectifs, touchant indirectement l'ensemble des nombreux sous-traitants de ce secteur. La chute de la fréquentation touristique a affaibli elle aussi de nombreux secteurs de l'économie maritime : les restaurateurs-hôteliers évaluaient une perte de chiffre d'affaires comprise entre 20 et 50 % par rapport à la situation normale. Cette baisse de la fréquentation ne constitue pas, bien entendu, une spécificité maritime, mais rappelons quand même que le quart des 76 millions de touristes étrangers visitant la France chaque année se rendent sur nos côtes et y dépensent davantage par nuitée en moyenne que les touristes français (+ 37 %).

Certes, tous les domaines de l'économie maritime n'affichent pas la même sensibilité à la conjoncture internationale, mais l'ensemble des secteurs utilisant la navigation (marine militaire, transport, pêche, nautisme...) ont connu la même inflexion suite à la hausse du coût de l'énergie. Symétriquement, le secteur pétrolier offshore ainsi que les énergies marines renouvelables ont pu tirer profit de ce changement de contexte en bénéficiant d'un nouvel élan propice aux investissements. La prospection de nouvelles sources énergétiques devenant chaque jour plus impérieuse, ce qui nuit aux uns profite aux autres.

Selon l'Ifremer, le potentiel cumulé en France de toutes les énergies marines renouvelables, qu'elles soient produites par les vagues (énergie houlomotrice), les courants côtiers ou océaniques (hydrolienne), la force des marées (marémotrice), la température de l'eau de mer (énergie thermique des mers), le gradient de salinité

(pression osmotique), le vent (éolien offshore), la biomasse microalgale..., totaliserait à l'horizon 2020 une puissance installée de 5,3 GW, ce qui représente une toute petite fraction (environ 3 %) des besoins en consommation énergétique de la France ! Face à l'objectif fixé par la Commission Européenne (20 % d'ENR) puis des Grenelles de l'environnement (2007) et de la mer (2009) de porter à 23 % la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale d'ici 2020, la part des énergies marines renouvelables ne représenterait donc que 7,7 % des 20 Mtep de production d'énergie renouvelable supplémentaire requis pour atteindre l'objectif.

Faut-il négliger pour autant des secteurs pourvoyeurs d'emplois, de services de formation, de recherche et de technologie si prometteurs ailleurs en Europe et pouvant redynamiser certains ports ou certains ateliers de construction navale ? Selon une étude du Comité de liaison des énergies renouvelables, le nombre de salariés de la filière éolienne serait actuellement en France de 23 500 et en Europe de 220 000. Si le décollage tarde quelque peu à se faire sentir en France métropolitaine, les projets de certains départements et collectivités d'outre-mer sont plus avancés, comme à la Réunion, et représenteront dans les années à venir une part essentielle de leur consommation d'énergie.

Autre exemple, les pouvoirs publics soutiennent actuellement, via la direction des Pêches maritimes et de l'Aquaculture, pas moins de 14 projets contre le gazole cher, avec des recours et des pistes d'action très diversifiées (huiles végétales, hydrogène stockable à partir d'énergies marines renouvelables, allègement des équipements de pêche ou nouvelle conception des bulbes d'étrave). On se souvient également du Fonds de prévention des aléas de la pêche qui avait adopté, entre 2004 et 2006, un instrument financier de couverture du risque de prix du carburant. Si la réduction des coûts énergétiques et la conception de « bateaux de pêche du futur » est indéniablement une bonne nouvelle pour les armements, certains scientifiques craignent en retour les retombées néfastes pour les ressources halieutiques et les écosystèmes marins, tout progrès technique et abaissement du coût associé étant généralement synonymes d'un effort de pêche accru dans un secteur structurellement excédentaire en capacités.

A travers ces quelques exemples, on voit bien où se situent les gisements d'emplois de demain, qui peuvent se substituer à d'autres activités plus traditionnelles menacées par un environnement économique défavorable (effondrement des stocks naturels, changement climatique, politique de gestion inefficace, ...). Conduire une politique maritime ambitieuse consiste aussi à opérer des arbitrages au sein même du milieu maritime. Encore faut-il que les prérogatives de cette politique puissent s'étendre à des secteurs aussi différents que la pêche, l'énergie, le transport de marchandises ou les biotechnologies marines, en considérant implicitement que les secteurs maritimes

possèdent des spécificités qui leur sont communes. Or, la mondialisation et le progrès technologique tendraient à remettre en cause ces spécificités.

III. Perte de spécificité

Le cas des conférences maritimes est exemplaire de cette remise en cause. Une conférence maritime représente une entente (ou cartel) rassemblant au moins deux armateurs exploitant, sur une même liaison, des services réguliers de transport maritime. Ce type de regroupement existait depuis 1875 dans le transport maritime de lignes régulières. Elles ont même été formellement entérinées par une réglementation européenne de 1986 (R. CEE 4056/86). L'objectif d'un tel regroupement était en général de fournir un service de transport fiable et régulier en se partageant les capacités de transport entre armateurs sur une route donnée, en coordonnant les horaires de liaison et surtout en fixant conjointement le taux de fret, c'est-à-dire le niveau des prix, ce qui est absolument contraire au droit de la concurrence. L'exemption vis-à-vis du droit concurrentiel sur les ententes reconnaissait depuis toujours l'utilité des conférences maritimes permettant à différents transporteurs de s'entendre entre eux, au risque de nuire aux chargeurs.

Pourquoi cela ? Cette tolérance était justifiée par les conditions particulières du marché des transports maritimes. Les coûts fixes en capital y sont très importants, nécessitant le recours à la grande taille pour mieux les répartir et baisser ainsi le coût unitaire de production. La rentabilité des armements dépend en outre du taux de remplissage des navires et la surcapacité généralisée peut poser un sérieux problème économique aux compagnies. Par ailleurs, l'instabilité des prix en régime de concurrence provient de la rencontre entre une demande fractionnée (au niveau de chaque conteneur) et une offre indivisible (jauge d'un bateau). La théorie économique dite du « noyau vide » (Telser 1978) nous enseigne que ces propriétés peuvent conduire à une forte variabilité des prix : chaque armateur peut être tenté périodiquement de baisser ses prix pour attirer les chargeurs et remplir ses cales au détriment des autres transporteurs dont les coûts de production par unité marchande transportée vont s'accroître. Ces derniers vont réagir à leur tour en se livrant à un jeu d'enchères pour se réappropriier du fret, provoquant une forte volatilité des taux de fret sur le marché. L'entente serait donc la réponse à ce problème d'instabilité structurelle des prix sur chaque route maritime.

Il semble que ce temps soit révolu et que le nouveau texte européen adopté en 2008 abroge cette dérogation aux lois antitrust sur les ententes. Pourquoi la spécificité du transport maritime aurait-elle cessé d'être reconnue ? En premier lieu, l'introduction d'une innovation majeure telle que le conteneur, apparu en 1956, a quelque peu bouleversé la donne. Elle a permis de standardiser l'offre de transport et de très nombreuses marchandises voyagent désormais de cette manière. Outre la

mécanisation des opérations de transbordement, qui a réduit considérablement la pénibilité du métier de docker, la ligne régulière a pu profiter de cette impulsion pour se développer au détriment du *tramping*, limitant l'irrégularité des débarquements qui constituait une autre particularité du métier de docker et qui justifiait le statut protégé de cette activité pendant de nombreuses décennies (encore une perte de spécificité !). En deuxième lieu, les progrès de l'électronique et des systèmes d'information favorisent cette tendance. Ces systèmes permettent désormais de réduire les coûts d'information et de gérer des réseaux d'acheminement très complexes. En dernier lieu, la globalisation des échanges et la course au gigantisme dans le transport maritime proposent désormais des services tour-du-monde. Sur le marché des lignes régulières, la mer ne représente aujourd'hui qu'un segment de la route complète des marchandises et le périmètre du marché des transports s'est ainsi considérablement élargi, les grands opérateurs cherchant à maîtriser l'ensemble de la chaîne logistique en incluant parfois le transport routier et ferroviaire.

Les conférences maritimes ne sont bien sûr pas les seuls cas de perte de spécificité de l'économie maritime et on pourrait mobiliser de nombreux autres exemples. La réforme portuaire de juillet 2008 caractérise notamment la perte de reconnaissance d'un port comme un *bien collectif pur* (au sens économique) pour laisser au marché une plus large place dans la régulation, notamment dans certains services comme la gestion de l'outillage et la manutention. Le modèle d'une prise en charge de toutes les missions portuaires (services de police, entretien des ouvrages, dragage, signalisation, éclairage, lamanage, pilotage, chargement et déchargement, entrepôts, etc.) par un acteur unique, l'État, appartient de plus en plus au passé. De nombreux ports font plutôt le choix d'une large ouverture au secteur privé pour assumer tout ou partie de ces missions. Au final une dizaine de groupe de référence (CMA-CGM, MSC, Boloré, Sea Invest, Kuhn, Sogenas, ...) ont pris en main les terminaux français. Le statut des fonctionnaires salariés du port rejoint ainsi le droit commun du travail et le nombre des assurés maritimes assujettis à l'ENIM tend à diminuer, compliquant ainsi le fonctionnement et l'existence même de cet établissement.

L'abandon par manque de compétitivité de notions clés comme celle par exemple d'État de pavillon au profit de registres internationaux comme le registre international français procède de la même logique de compétitivité internationale, à laquelle il est très difficile de résister. Certes, les registres internationaux permettent de maintenir une partie des flottes dans le giron des États occidentaux. Cependant, les pavillons ne traduisent pas la véritable force maritime qui se situe plus dans le contrôle effectif des flottes et, sur ce point, le monde se divise en deux entre les nations spécialisées européennes (Grèce, Norvège, Danemark, Allemagne) et les grosses économies asiatiques (Japon, Corée du Sud, Taiwan, Chine) auxquelles il convient d'ajouter les « places financières » du *shipping* (Hong Kong, Singapour) et de plus en plus de nations émergentes (Russie, Inde, Brésil). Il reste encore les places de Londres et

New York souvent animées par des Grecs ou des Israéliens. On comprend alors que la place de la France dans ce classement du capitalisme maritime (24^e) est équivalente à celle du pavillon (23^e). CMA-CGM, Louis Dreyfus, Bourbon Setaf-Saget et à l'époque, les armements ferry assurant l'essentiel des unités pavillonnées.

Le classement institutionnel des activités maritimes dans leurs différents ministères de tutelle est peut-être encore plus révélateur de cet effacement de la singularité maritime : pendant longtemps et encore aujourd'hui, pêche, transport, équipements portuaires, marine de guerre... ont relevé de corps bien distincts et les effectifs du Secrétariat général de la Mer, malgré leur haut niveau de compétence, ne suffisent pas à tempérer la concurrence entre les ministères sur certains dossiers, comme le récent Grenelle de la mer l'a montré.

Faut-il dès lors considérer comme inéluctable la dissolution de la politique maritime dans un ensemble plus vaste relevant par exemple d'une politique de l'énergie, de l'environnement ou de sécurité ?... Certainement pas au regard de la volonté politique exprimée par la Commission européenne (Livre Vert de la DG MARE en 2006) et plus récemment par l'État français (rapport Poséidon en 2007, Grenelle de la Mer et Livre Bleu en 2009), et surtout si on étudie les traits communs aux hommes qui façonnent l'économie maritime.

IV. Caractéristiques communes des hommes de mer évoluant dans un milieu hostile

En exergue de *Mare Economicum*, ouvrage collectif réalisé par le Pôle Mer Littoral de l'Université de Nantes en 2008, figure cette citation de Victor Hugo extraite des *Travailleurs de la Mer* : « *Pour l'observateur de cette série d'avatars qu'on appelle l'Histoire, pas de spectacle plus émouvant que de voir lentement et par degrés monter et surgir au soleil de la civilisation ce peuple nocturne de la mer. Rien n'est plus grand, rien n'est plus pathétique.* » Le contexte plus général dont est extraite cette citation décrit la mutation du « peuple de la mer » qui, de forban, devient ouvrier, de loup sauvage, devient homme et citoyen, tout en perpétuant une tradition d'audace et d'aventure pour courir la « fortune de mer » que tous appellent de leurs vœux. Cette dimension n'a jamais disparu chez les marins et leur prise de risque est à la mesure de leur attachement à un milieu à la fois hostile et attirant.

Le taux des accidents mortels des marins-pêcheurs n'a pas d'équivalent dans les autres secteurs de l'économie. Un naufrage ou un acte de piraterie peut remettre en cause un investissement colossal dans un navire et sa cargaison (cf. la mésaventure du *BOURBON ALEXANDRE* survenue le 22 septembre dernier au large du Nigéria). Une marée noire, comme une tempête, peut causer d'irréparables dégâts à la faune et à la flore du littoral, ainsi qu'aux activités humaines qui en dépendent. Un virus ou un

parasite peuvent anéantir intégralement les cheptels de coquillages élevés sur l'estran.

Or, les marins n'acceptent qu'à contrecœur de renoncer à ces risques, même si la richesse attendue n'est pas toujours au rendez-vous. Ils les assument pleinement car leur motivation est ailleurs. Mieux, ils s'efforcent de domestiquer le risque pour continuer à naviguer et vivre de la mer.

C'est dans le domaine maritime que les premières formes d'assurance apparaissent. Dès la civilisation mésopotamienne, le Code légal d'Hammourabi, datant de 1800 avant J.-C., fait état d'hypothèques consenties à un navire pour financer les fonds nécessaires à son voyage : aucune prime n'est versée et si le bateau sombre, les sommes avancées ne sont pas exigibles (Stopford 2009). On retrouve cette première forme d'assurance au IV^e siècle avant J.-C., sous le nom de « prêts à la grosse aventure » pour financer les campagnes maritimes des commerçants de Corinthe. Ces derniers contractaient un emprunt gagé sur les marchandises transportées. En cas de naufrage, le prêteur perdait tout droit au remboursement mais si les marchandises parvenaient à destination, les intérêts perçus étaient très élevés (Pardo *et al.* 2008). Le prix de construction des navires était proportionnel à la capacité de charge et le constructeur fournissait la garantie pour un an de la bonne tenue à la mer du navire. Le service de transport devait être payé d'avance et l'agent maritime devait rendre des comptes pour toute dépense effectuée.

Ces pratiques ont toujours cours dans le milieu maritime et ont souvent inspiré le droit plus général des assurances. Ce n'est pas un hasard si l'assurance s'est d'abord développée au Moyen Âge dans les pays dont le commerce maritime était important (Pays-Bas, Italie, puis Royaume-Uni). C'est dans son café de Londres qu'Edward Lloyd établit en 1696 la *Lloyd's List* qui fournit toutes sortes de renseignements météorologiques et techniques aux navigateurs avant que la Lloyd's ne devienne l'assureur que l'on connaît aujourd'hui (Pardo *et al.* 2008). On retrouve également ce partage du risque dans l'investissement quirataire ou de co-entreprise entre plusieurs armateurs, ou bien encore chez les marins-pêcheurs à travers le système de rémunération à la part des équipages, chacun endossant le risque de ne percevoir qu'une fraction des gains selon la fortune de mer, bonne ou mauvaise, tout en assumant collectivement les coûts d'exploitation du navire.

Cette acceptation et cette mutualisation du risque prédisposent les marins à entreprendre, à découvrir, à innover. Par la navigation, les différentes corporations partagent non seulement les biens communs que sont la sécurité et la sûreté en mer, la connaissance du milieu naturel, mais également la maîtrise technique des outils de navigation eux-mêmes (hydraulique, voile, motorisation, géolocalisation, communications, courants, météorologie) et la résistance au milieu marin. De ces

connaissances et aptitudes communes découlent des interactions fortes et des passerelles entre métiers : la grande pêche sur les bancs de Terre-Neuve a ainsi formé des générations de marins robustes dans lesquelles puisait la marine de guerre pour constituer ses équipages (Acerra et Guillotreau 2008). L'inscription maritime promulguée par Colbert en 1681 a entretenu ces liens étroits entre navigants jusqu'aux plus récentes guerres et forgé ce sentiment communautaire et solidaire des gens de mer. La mer ne représente pas seulement une frontière pour qui la sillonne, mais aussi un lieu de rencontre.

V. Ce que l'environnement nantais peut offrir à l'Ecole des Affaires maritimes

Cette singularité de l'attachement des hommes à la mer favorise les rapprochements entre disciplines et corporations disparates. On a pu le constater à l'occasion du Grenelle de la mer où les débats étaient sereins dans l'ensemble malgré les conflits territoriaux et traduisaient une ambition commune, quelle que soit l'issue législative du processus. L'existence du Cluster maritime, ainsi que celle des Pôles Mer Bretagne et PACA, témoignent encore de cette capacité à fonder des synergies sur le seul socle de l'appartenance au monde maritime.

Il en va de même pour la recherche, dont la Fédération Mer Littoral de l'Université de Nantes, que je représente ici, illustre la mise en commun des efforts au service de la connaissance du milieu marin et des hommes qui en vivent. Le Pôle Mer Littoral, puisque c'est son nom choisi antérieurement à la création des pôles de compétitivité, représente une expérience rare dans le milieu scientifique d'une collaboration couvrant un spectre très large de domaines de recherche se consacrant à la mer, à ses ressources et aux hommes qui les exploitent. Depuis le début des années 1990, quelques professeurs passionnés de l'Université de Nantes venant de disciplines aussi variées que le droit, la biologie, le génie des procédés, la géographie, l'écotoxicologie, la géologie, le génie civil ou encore l'histoire et l'économie, se sont lancés dans l'aventure en créant d'abord un Groupement d'intérêt scientifique (GIS), puis un programme pluri-formations (PPF) et enfin une Fédération de recherche (FED) agréée par le ministère de l'Éducation et de la Recherche. Cette fédération compte aujourd'hui 170 chercheurs, auxquels il faut ajouter une centaine de doctorants. Ses membres pilotent une douzaine de masters spécialisés dans les questions marines et maritimes.

Le projet pour le prochain contrat quadriennal 2012-15 vise à étendre cette fédération universitaire à d'autres acteurs nantais de la recherche marine, comme le centre Ifremer et l'Ecole Centrale de Nantes, pour créer un Institut Universitaire de la Mer et du Littoral (IUML) qui porterait à près de 400 le nombre de chercheurs intéressés par

les questions maritimes au sein des 17 laboratoires ou départements de la future Fédération.

De très nombreux projets pluridisciplinaires ont vu le jour au sein de l'actuelle Fédération, y compris en collaboration avec les acteurs du futur ensemble. Le plus emblématique d'entre eux par la diversité des thèmes abordés sur un même territoire, la Baie de Bourgneuf, coordonné conjointement de 2007 à 2010 par l'Ifremer et l'Université de Nantes, réunissait une centaine de chercheurs à parité entre les deux établissements, et portait sur la gestion des ressources et des risques dans les espaces côtiers (www.gerrico.fr).

Ce projet financé à hauteur de 1 M€ par la région des Pays de la Loire a permis de notables avancées scientifiques, notamment dans l'identification et la gestion globale des risques zoonosaires auxquels les conchyliculteurs font face, la valorisation de ressources marines comme les microalgues ou les co-produits de la pêche, ainsi que dans la connaissance des interactions entre l'homme et le milieu marin par une chaîne de modèles couplés allant du bassin versant à la mer côtière. L'hebdomadaire *Le Marin* a consacré pas moins de trois pages au projet GERRICO le 16 juillet dernier après la restitution des résultats. La coopération entre les sciences de la Vie et de la Terre, les sciences pour l'ingénieur et les sciences humaines et sociales est totale dans les différents projets en collaboration, notamment via des bourses de doctorat et de post-doctorat en co-direction ciblées sur ces thématiques.

Le nouveau projet de Fédération CNRS a été déposé en octobre 2010 pour couvrir la période 2012-2015. Il prolonge la réflexion en structurant en quatre axes les actions communes aux chercheurs de l'Université, de l'Ifremer et de l'Ecole Centrale de Nantes :

- **Biodiversité et environnement littoral et marin** (biodiversité benthique, écologie marine et côtière) ;
- **Valorisation des ressources marines** (ressources biologiques, bioraffineries et culture de masse des microalgues, valorisation des co-produits, énergies marines renouvelables) ;
- **Environnement marin, ouvrages et géomatériaux** (tenue des ouvrages en mer, sédimentologie, dragages, mécanique de la houle) ;
- **Changements, conflits et gouvernance de l'espace maritime** (analyse et gestion des risques et des événements rares comme les tempêtes, analyse et prévention des conflits littoraux et maritimes, gouvernance des usages et planification spatiale marine).

A travers ces différentes thématiques et cette brève présentation du potentiel nantais en matière de recherche marine, vous constaterez que les ressources marines et le littoral ne sont pas la seule préoccupation des chercheurs locaux qui s'intéressent

également à la haute mer, à la navigation et aux gens de mer, comme le révèle la présence de nombreux partenaires locaux de notre Fédération Scientifique (ISEMAR, Maison des Sciences de l'Homme, Observatoire des Droits des Marins et bien sûr l'École des Affaires maritimes). L'idée d'un Campus maritime nanto-nazairien, qui accueillerait non seulement les acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche, mais également les administrations et élus locaux ainsi que les industriels de la mer, très nombreux dans la Région (Grand Port National de Nantes – Saint-Nazaire, Chantiers navals STX, DCNS, ...), suit son chemin et pourrait prendre corps dans l'année à venir. Les liens étroits entretenus avec le puissant voisin brestois dans le domaine maritime constituent un autre atout de poids pour conforter le potentiel de compétences scientifiques et industrielles dans l'ouest à l'échelle européenne, voire internationale.

En **conclusion**, gardons à l'esprit que l'économie maritime reste toujours très vivace à Nantes. L'activité de construction navale existe dans l'agglomération depuis plus de 2 000 ans. Une innovation majeure comme la conservation des poissons en boîtes métalliques a vu le jour à moins d'une encablure de cette École grâce à Nicolas Appert et Jean-Joseph Colin au début du XIX^e siècle et de nombreux capitaines d'industrie locaux (Saupiquet, Chancerelle, Amieux, ...) ont prospéré grâce à cette technologie et l'ont essaimée à travers le monde. Le port de Nantes – Saint-Nazaire représente de loin le premier point d'entrée français des marchandises sur la façade Atlantique. Certes, le passé maritime de Nantes n'a pas toujours été si glorieux et la prospérité nantaise s'est aussi construite historiquement sur la traite négrière et le commerce triangulaire, la ville cherchant aujourd'hui à faire face à ce passé douloureux par la création de manifestations et de lieux de mémoire. Enfin, l'auteur de *20 000 lieux sous les mers* est, bien sûr, originaire de Nantes, ne l'oublions pas.

Nantes a été, reste et restera une ville maritime, comme en témoignent son économie, sa devise (« *Neptunus Favet Eunti* », Que Neptune favorise le voyageur – ou ceux qui osent) et son blason orné d'une nef d'or voguant sur les flots. Les acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche tournés vers la mer y sont fortement représentés et dynamiques dans leur structuration. Nous ne doutons pas qu'ils trouveront dans un proche avenir de nombreuses occasions de coopérer avec votre institution.

Références :

GERRICO (2007-2010), www.gerrico.fr

GUILLOTREAU P. (éd.) (2008), *Mare Economicum*. Jeux et avenir de la France maritime et littorale, P.U.R.

Ifremer (2010), Données de l'Economie Maritime Française, Synthèse.

Livre Bleu : stratégie nationale pour la mer et les océans, Rapport pour le Premier ministre, décembre 2009.

PARDO S., PERRAUDEAU Y., RAUTUREAU N. (2008), Apports de la finance au secteur maritime, *in Mare Economicum*, pp. 241-279.

STOPFORD M. (2009), *Maritime Economics*, Routledge, Londres, 3^e édition.

TELSEER L. (1978), *Economic theory and the core*, the University of Chicago Press.

LUXMARINA



WE CREATE YOU ENJOY

FRANCE - QATAR - MONACO - LEBANON - UAE - SAUDI ARABIA - SRI-LANKA

MANAGEMENT MARITIME ET GESTION PORTUAIRE

BUREAU D'ÉTUDE TECHNIQUE ET ENVIRONNEMENTAL

AMÉNAGEMENT ET DESIGN MARITIME ET PORTUAIRE

ASSURANCE/GESTION DES RISQUES PORTUAIRES

SERVICES COMPLÉMENTAIRES AUX NAVIRES ET SUPERYACHTS



www.luxmarina.com

France +33(0)493858593 Lebanon +961 148 0327 Sri Lanka +947 1372 5407 Qatar +974 370 8770





**Agence des
aires marines protégées**

LA FRANCE, DEUXIÈME ESPACE MARIN AU MONDE ; RARE PAYS PRÉSENT DANS TROIS OCÉANS ;

11 MILLIONS DE KM², L'ÉQUIVALENT DE QUATRE FOIS ET DEMI LA MÉDITERRANÉE ;

UN FORMIDABLE RÉSERVOIR DE RESSOURCES ET DE BIODIVERSITÉ ;

UN MILIEU À PROTÉGER.

**LES RICHESSES NATURELLES DE LA MER ONT LONGTEMPS SEMBLÉ INÉPUISABLES ;
AUJOURD'HUI, NOUS SAVONS QU'ELLES SONT FRAGILES ET QUE LEUR PRÉSERVATION DOIT DEVENIR
UN OBJECTIF COMMUN.**

En France comme partout dans le monde, les aires marines protégées sont très peu nombreuses. La création d'un réseau complet et cohérent d'aires marines protégées d'ici à 2012 est un engagement politique fort de la France.



Créée en 2006, l'Agence des aires marines protégées, nouvel établissement public, a, notamment, pour mission de créer une dizaine de parcs naturels marins.

www.aires-marines.fr