

ÉDITORIAL

L'actualité maritime oscille entre l'ordre que la France veut installer dans ses eaux littorales et les nouvelles menaces qui pèsent sur le commerce maritime international alors que la protection de l'Océan rend nécessaire plus que jamais le recours aux outils multilatéraux qui sont l'expression à cette échelle de la démocratie et de l'Etat de droit

Une Stratégie nationale mer et littoral renouvelée

Par décret du 11 juin 2024, la nouvelle Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) vient d'être adoptée. Document essentiel puisqu'elle constitue le cadre de référence pour l'ensemble des politiques publiques concernant la mer et le littoral, en s'articulant avec toutes les stratégies sectorielles existantes et en s'appliquant en métropole et dans les territoires ultramarins en fonction de leurs compétences propres.

Document intégrateur des politiques sectorielles pour permettre une prise en compte de l'ensemble des problématiques maritimes et littorales, elle fixe les grandes orientations de la planification de l'espace maritime et de l'espace littoral, en vue de sa déclinaison sur les façades maritimes de l'Hexagone et sur les bassins ultramarins, par les documents stratégiques de façades et les documents stratégiques de bassins maritimes dans les Outre-mer.

Si la première SNML avait bien posé les fondements d'une politique de protection de l'environnement marin, de développement de l'économie bleue du bien-être des populations, elle tenait insuffisamment compte de l'accélération des conséquences du changement climatique et fixait des objectifs difficilement atteignables, des mesures trop peu précises et était dotée des moyens humains et financiers insuffisants. Son appropriation par les acteurs du monde maritime était également insuffisante.

Pour y pallier, la nouvelle stratégie a été construite via une très forte concertation avec tous les grands acteurs maritimes et les territoires puis deux mois de consultation du public.

Trois de ses objectifs visent à la protection des milieux, des ressources des équilibres biologiques et écologiques ainsi qu'à la préservation des sites, des paysages et du patrimoine et deux à la prévention des risques et la gestion du trait de côte

Trois autres traitent de la connaissance, de la recherche, de l'innovation, de l'éducation et la formation aux métiers de la mer et quatre portent sur la transition durable des activités économiques maritimes et littorales et la valorisation des ressources marines

Deux concernent la participation de la France à l'élaboration et à la mise en œuvre de politiques européennes et internationales de protection et de valorisation des espaces ainsi qu'à la contribution des outre-mer à ces politiques

Enfin, les deux dernières concernent la gouvernance associée à cette stratégie, les moyens de sa mise en œuvre et les modalités de son suivi.

La France s'est dotée au travers de cette stratégie, pour les six ans à venir, d'un outil important en vue de la préservation de la biodiversité des espaces marins sous sa responsabilité et de l'usage durable de leurs ressources : l'IFM salue le travail réalisé et en suivra avec attention la mise en œuvre.

Le transport maritime empêché ?

Les attaques Houthis entre le détroit de Bab el-Mandeb et le canal de Suez, détournent 30 % du volume mondial de conteneurs et une part significative des autres trafics maritimes obligeant les opérateurs à un détour de 6 000 km impliquant une hausse conséquente des tarifs de fret, en dépit de la constitution de coalitions navales : l'opération *Poseidon Archer*, chargée de mener des frappes sur le territoire Houthis, *Prosperity Guardian* (OPG) et l'opération européenne *Aspides* escortant les navires civils à travers le détroit.

Simultanément, le golfe d'Aden et l'océan Indien sont le lieu d'une recrudescence des attaques de piraterie depuis novembre 2023, une première depuis 4 ans. Pour celles situées à proximité des côtes somaliennes, ces attaques sont certainement liées à des activités de pêche illégale, non réglementée, non déclarée (INN).

L'attaque du vraquier Ruen le 14 décembre 2023 ou celle du cargo *Basilik* le 23 mai à 400 miles des côtes somaliennes ont démontré que les pirates maintiennent leurs compétences et leur appétence opportuniste en profitant d'un affaiblissement des moyens de la force EUNAVFOR au profit de la mer Rouge.

La fermeture du détroit d'Ormuz constitue une menace importante concernant 25% du trafic mondial de pétrole et 20% de celui de gaz de pétrole liquéfié (qui contrairement au pétrole ne dispose pas de solution alternative comme l'oléoduc vers Yanbu).

La piraterie sévit régulièrement dans le golfe de Guinée.

La sécheresse en 2019, en 2023 et au début de cette année a sensiblement réduit la capacité de transit du canal de Panama.

Douze des quinze premiers ports pétroliers mondiaux, dont ceux de Rotterdam, Fujairah et Singapour, seraient vulnérable en cas de hausse d'un mètre du niveau des mers, selon une étude du think tank China Water Risk (CWR)

La taille des grands porte-conteneurs, réduisant le nombre de navires nécessaires pour acheminer le trafic mondial est un facteur de réduction du nombre des accidents. Mais l'effondrement du pont de Baltimore, heurté par le porte-conteneurs *Dali* en mars montre que, lorsque ceux-ci surviennent, ils peuvent conduire à des catastrophes majeures pouvant aller jusqu'à déstabiliser les dispositifs d'assurance.

Montego Bay, plus fort que Paris ?

Si l'avis émis par le tribunal international du droit de la mer le 21 mai dernier est consultatif et non contraignant, il n'est pas moins très important. Saisi par un collectif de petits pays insulaires menacés par la montée des eaux, pour imposer aux pays pollueurs une accélération de leur lutte contre le réchauffement climatique, il a donné une nouvelle interprétation de la convention des Nations-Unies sur le droit de la mer (dite « de Montego Bay ») en matière de responsabilité des Etats, membres de la convention, relative aux émissions de gaz à effets de serre.

La Convention impose aux Parties de prendre des mesures pour prévenir, réduire et contrôler la pollution du milieu marin, ainsi que protéger et préserver cet environnement. Elle définit comme pollution marine toute introduction par l'homme, directement ou indirectement, de substances ou d'énergie dans le milieu marin [...] qui entraîne ou est susceptible d'entraîner des effets délétères. En arrêtant que les émissions de gaz à effets de serre constituent une pollution marine, le tribunal fait peser sur les signataires une « obligation spécifique de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution marine due aux émissions de gaz à effets de serre ».

L'avis prévoit également que les États doivent « protéger et préserver l'environnement marin des impacts du changement climatique et de l'acidification des océans » et « restaurer » les écosystèmes déjà détruits.

Si cet avis n'a pas d'effets directs, il sera utilisé par les tribunaux nationaux dans les affaires qui leur seront présentées. Il donne à ceux-ci une base juridique telle que le non-respect des engagements volontaires annoncés dans le cadre des COP climat ou biodiversité.

De Cali à Nice en passant par Bakou et Busan

En octobre prochain, la communauté internationale se réunira à Cali, en Colombie, pour la 16e Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique.

Parmi les grands enjeux, les engagements nationaux visant à mettre en l'objectif « 30x30 », qui appelle à la conservation et la gestion de 30 % des zones côtières et marines par le biais d'« aires protégées et

autres mesures efficaces de conservation par zone » d'ici 2030. Le défi est de taille, seuls 8 % de l'Océan étant aujourd'hui protégé, et parfois de façon très théorique : selon de récentes études, moins de 3% bénéficieraient d'une réelle protection forte.

Un mois plus tard, la 29e COP de la Conférence de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) se tiendra à Bakou, en Azerbaïdjan. Si l'Océan a pris une place de plus en plus naturelle dans ces conférences Climat il faut espérer que cette trajectoire va se poursuivre.

Fin novembre, c'est à Busan, en Corée du Sud qu'aura lieu la 5^{ème} session de négociation sur la pollution plastique. Après une troisième session très décevante, la 4^{ème}, à Ottawa en avril a permis des avancées significatives. Mais l'objectif de conclure cette négociation en 2024 semble terriblement ambitieux, compte tenu des divergences entre une Coalition pour une haute ambition qui souhaite un accord général portant sur la prolifération des plastiques, de la production à l'élimination, et un groupe de pays qui cherche à restreindre le champ d'application de l'accord à la gestion des déchets

En juin 2025 la Conférence des Nations unies sur l'Océan doit permettre de développer d'autres thèmes parmi lesquels la gouvernance de la haute mer, l'exploitation minière des grands fonds marins ou la gestion durable des pêches.

Ce doit-être aussi l'occasion d'avancer sur les pollutions marines issues des activités terrestres, sans se limiter à celle par les plastiques. En 2025, la communauté internationale commémorera le 30e anniversaire de la déclaration de Washington et du lancement du programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres. Un anniversaire qui mérite d'être célébré par de véritables avancées dans ce domaine essentiel pour la santé des mers.

Ce doit être plus largement l'occasion de tirer un maximum de conclusions – et de décisions- à la suite du rapport de la Commission océanographique intergouvernementale publié le 3 juin dernier. Fruit de la collaboration d'une centaine d'auteurs de 28 pays, ce rapport le dresse un état des lieux inquiétant du monde océanique.

Dans les faits, et c'est la proposition réitérée de l'IFM, pour aborder l'ensemble des grands sujets liés à l'Océan, cette Conférence doit progressivement prendre la forme d'une « COP Océan » en lien avec la Convention du droit de la mer. Et ne plus être centrée sur seul objectif de développement durable 14, comme c'est le cas aujourd'hui.

Eudes Riblier
Président de l'Institut français de la mer