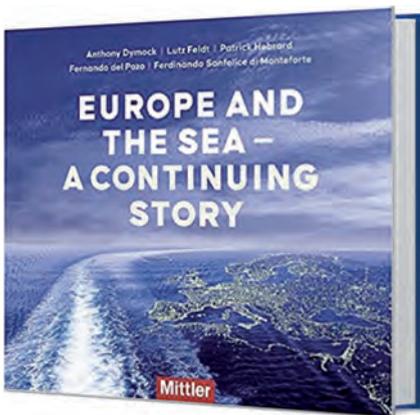


Europe and the Sea, a continuing story

Anthony Dymock, Lutz Feldt, Patrick Hébrard, Fernando del Pozo,
Ferdinando Sanfelice di Monteforte

Publié aux éditions MITTLER



Ce livre porte sur l'Europe et la mer. Rédigé par cinq amiraux d'Allemagne, d'Espagne, de France, d'Italie et du Royaume-Uni ayant plus de 200 ans d'expérience, il examine la symbiose historique entre les deux, explique pourquoi la mer a disparu de la conscience populaire et étudie les conséquences d'une telle "cécité maritime" pour la sécurité et la prospérité de l'Europe.

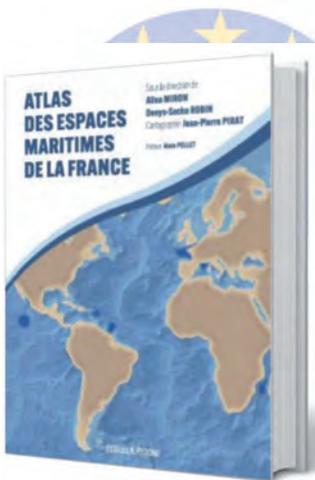
La première partie montre l'importance de la relation entre l'Europe et la mer depuis l'Antiquité, source de richesse, de liens entre les pays d'Europe, source aussi de drames et de conflits sanglants. La deuxième partie examine l'évolution des savoirs et des techniques au fil des siècles, l'impact du commerce sur l'évolution des navires et de la navigation, mais aussi sur leur protection. Le transfert progressif des routes commerciales de la Méditerranée vers l'Atlantique fait l'objet de la troisième partie. L'action de l'Union Européenne fait l'objet des deux parties suivantes et montre comment l'UE organise les activités maritimes pour les rendre compatibles, cohérentes et respectueuses de l'environnement. Elles détaillent aussi les stratégies adoptées par l'UE dans les différents bassins, compte tenu de leurs caractéristiques géographiques et historiques ainsi que des pays environnants. La dernière partie est une réflexion sur les marines européennes et leur devenir entre continuité et changement.

Vice-amiral d'escadre (2S)
Patrick Hébrard

Atlas des espaces maritimes de la France

Alina Miron, Denys-Sacha Robin, Cartographie Jean-Pierre Pirat

Édition PEDONE 2022



Les maritimistes, qu'ils soient juristes ou straté- gistes ont en mémoire l'indispensable Atlas géopolitique des espaces maritimes de Didier Ortolland et Jean-Pierre Pirat (Technip 2010). Voici que les éditions Pedone nous offrent un *Atlas des espaces maritimes de la France*. On y retrouve le même et talentueux cartographe et son incontestable partenaire ainsi qu'une pléiade d'auteurs qu'il serait trop long de citer *in extenso* ; la présence parmi eux du président Gilbert Guillaume donne le niveau d'exigence de cet ouvrage dont la préface du professeur Alain Pellet éclaire le propos : il commence par relever à juste titre qu'un atlas est un recueil de cartes géographiques et souligne le caractère encyclopédique du projet. La cartographie d'une remarquable lisibilité est ici au service du texte alors que dans un atlas, selon l'acception traditionnelle du terme, ce sont les commentaires qui viennent à l'appui des cartes. Nous avons donc affaire à un ouvrage présentant les espaces et la doctrine juridique qui a servi à leur établissement. Et comme nul ne l'ignore, les espaces maritimes français sont essentiellement ultramarins, l'Atlas dresse le portrait de l'outremer national dans son contexte international, c'est-à-dire dans le maillage serré d'accords de délimitations, de différends et parfois d'incertitudes juridiques et politiques. Le préfacier note que les auteurs (au nombre de 25) représentent une mixité professionnelle qui donne à l'ouvrage une richesse et une tonalité spécifiques : aux universitaires se joignent des juristes diplomates et des juristes praticiens et même des scientifiques. Est-ce le résultat de cette mixité mais la lecture est d'une parfaite clarté, le texte ne donne en effet jamais dans le jargon ou les errements doctrinaux mais privilégie une approche positiviste et concrète. Que

le lecteur ne soit donc pas effrayé par ces quelques plus de 300 pages d'une lecture toujours attrayante : les cartes y sont pour beaucoup mais le texte n'est jamais rebutant, il est même parfois passionnant. Comme le souligne aussi Alain Pellet, l'ouvrage est pratique et accessible, il rendra service tant au chercheur qu'au diplomate et même au marin d'État pour la définition de règles de comportement en vue par exemple d'un déploiement naval aux marges de l'empire.

Six chapitres composent l'Atlas, le premier consacré aux perspectives historiques, géographiques et juridiques permet de poser les fondations du récit. Cette approche synthétique reste privilégiée par les deux chapitres suivants qui exposent de façon thématique mais plus précise les outils juridiques et techniques de la construction des espaces maritimes. La question de l'insularité y tient une place essentielle et notamment l'article 121 de la convention de Montego bay dont l'interprétation pour le moins large (et discutable) par le tribunal arbitral de 2015 dans le différend Philippines/Chine ne laisse d'inquiéter, car fragilisant quelques implantations insulaires françaises, et avec elles le formidable gain spatial en zone économique exclusive qu'elle offrent à la France. Outre « les possibilités d'une île », tous les aspects techniques et juridiques sont passés en revue : lignes de base, extension du plateau continental, négociation des accords de délimitation ou règlement juridictionnel des différends. Et l'on nous rappelle à juste titre que le mot frontière doit être banni de notre vocabulaire car trop connoté terrestre alors qu'en mer, espace de fluidité et de liberté, il n'y a pas de séparation très nette entre deux compétences voire entre deux souverainetés ; dès lors le mot limite est plus approprié et doit être préféré. Viennent ensuite deux chapitres géographiques qui sont autant de croisières juridiques dans les divers espaces maritimes français. Un sixième chapitre sur le Brexit vient clore l'ouvrage et comporte un développement sur le tunnel sous la Manche qui paraît tutoyer le hors sujet et semble presque plus exotique que Bassas de India. Peu importe, cet écart confirme que l'Atlas ne laisse dans l'ombre aucun recoin de nos espaces maritimes ; certains comme Tromelin et le fameux article 121 de la Convention font l'objet de traitements croisés, victimes en quelque sorte d'un plan qui cumule les approches thématique et géographique. La pédagogie n'est-elle pas faite de répétitions ?

L'Institut français de la mer ne pouvait que regarder avec le plus grand intérêt un tel Atlas, lui qui s'est naguère penché sur les 11 millions de km² de l'espace maritime français pour s'interroger sur leur « pour quoi faire ? » Dans le colloque de janvier 2020 dont les actes ont été publiés dans le n° 520 de *la Revue Maritime* (juillet 2020) l'Institut proposait d'une part que soit définie une méthode d'élaboration de la stratégie maritime et abordait d'autre part des dif-

ficultés de « frontière » que connaît la France dans certaines contrées qui pour être lointaines et isolées n'en constituent pas moins des enjeux importants et pas seulement au plan symbolique. Et de préconiser une politique de coopération fondée sur le principe qu'il promeut, d'*Océan, bien commun de l'Humanité*. Bien sûr, les coauteurs de l'Atlas, tous imprégnés de droit positif, ne vont pas jusqu'à une telle référence éthique mais ils partagent le même souhait de voir se développer une même politique de coopération avec les États riverains concurrents, qui pourrait aller jusqu'à la cogestion et désarmer des litiges qui dans notre monde peuvent dégénérer.

Ce n'est pas de ce côté que va venir la critique. Elle réside plutôt dans le malentendu dont le titre de l'Atlas est pour nous à l'origine. Car si on lit bien, il s'agit des espaces, alors qu'est traitée presque exclusivement la question des confins maritimes de la France dans cette étude en profondeur de la diplomatie juridique, qui pour être parfaitement réussie, n'est à nos yeux que partielle. Nous aurions préféré que l'Atlas s'intitule « Atlas des confins - ou des limites - maritimes » ou (plus accrocheur mais moins pertinent) « Atlas des frontières maritimes de la France ». Car traiter vraiment des espaces suppose que l'on s'intéresse aussi à ce qui se passe depuis le trait de côte jusqu'au 200 ou 350 milles et parfois plus. Or sauf exception la question de l'activité maritime sous tous ses aspects, de sa surveillance et de sa régulation n'est pas abordée. Cette invitation à l'ouverture intérieure (un tel oxymore ne devrait pas déplaire aux auteurs de l'Atlas dont nous saluons le sens de l'humour) du sujet ne revient pas à tourner le dos au droit international tant les conventions et accords pertinents sont nombreux. Citons par exemple la convention SAR (*Search And Rescue*) de Hambourg de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes qui définit des régions SAR dont les limites ne correspondent pas nécessairement aux espaces sous juridiction (zone SAR de la France en Méditerranée sous la responsabilité du CROSS Méditerranée.) Existente aussi des accords définissant des espaces de coopération (lutte antipollution et/ou sauvetage) qui sont autant d'aménagements à la souveraineté française sur ses espaces maritimes : citons toujours pour la Méditerranée l'accord RAMOGE (France, Italie, Monaco) et le Lion plan (France, Espagne) sans oublier l'accord Pélagos (il est vrai cité par l'Atlas – France, Italie, Monaco,) pour la protections des mammifères marins. Il eût été intéressant de faire aussi part des dispositifs de séparation des trafics pris sous l'égide de l'OMI, ils sont autant d'occasion d'une coopération internationale qui sans remettre bien sûr en cause les délimitations maritimes en donnent une lecture moins souveraine. Si les DST du ponant (d'Ouessant au Pas de Calais) sont cités, ceux de Méditerranée sont oubliés, notamment le canal de Corse et les bouches de Bonifacio (route recommandée plus précisément). Quant à l'Union européenne (relève-t-elle du droit international ?), elle est absente de l'Atlas bien qu'elle contribue à modifier sinon les contours extérieurs du moins les compartiments intérieurs de notre espace maritime. Il faut à ce titre citer la Directive de 2008 Stratégie pour le milieu marin qui

superpose à nos trois zones métropolitaines quatre sous-régions, cadres des stratégies de façade et de la gouvernance associée. Une deuxième référence européenne s'impose, la Directive de 2014 relative au sujet majeur de la planification de l'espace maritime. N'en doutons pas, l'espace maritime sera de plus en plus l'objet d'une compétition acharnée dont les difficultés d'implantation des parcs éoliens donne déjà un avant-goût. Le bras de fer entre les acteurs de l'activité maritime sous toutes ses formes (pêche, transport, action navale, EMR, exploitation minière, recherche scientifique ...) et les acteurs de la protection du milieu principalement par le déploiement d'aires marines protégées n'en n'est qu'à ses débuts. On a parfois évoqué une forme de « cadastralisation » de la mer. La formule est peut-être excessive mais l'image est à retenir et pourrait même à une autre échelle concerner le grand large : la jonction d'AMP entre deux États sera probablement une forme de cette coopération internationale que nous appelons de nos vœux et qui ne manquerait pas de donner des couleurs nouvelles aux belles cartes de notre Atlas. Un des coauteurs évoque la « superposition de calques » pour caractériser les espaces maritimes ; reprenons au bond cette expression pour formuler le vœu d'un deuxième *Atlas intérieur des espaces maritimes de la France*. Il nécessiterait de faire appel à d'autres compétences, les diplomates devraient s'effacer en partie devant les praticiens de tous horizons, les juristes devraient appeler d'autres juristes, les gouvernances devraient être sollicitées. Le défi s'il était relevé serait immense car le sujet est complexe, évolutif et foisonnant mais le plus dur serait d'égaliser en clarté, en compétence, en intérêt, bref en intelligence l'*Atlas des espaces maritimes de la France*.

Jean-Louis Fillon

Institut Français de la Mer

47, rue de Monceau - 75008 Paris

Tél.: 01 53 89 52 08 - institutfranc@aol.com

Rejoindre et soutenir l'IFM



Promouvoir sans relâche les activités maritimes, réunir tous les responsables maritimes, faire entendre et respecter la voix de tous ceux pour qui la mer est une priorité, tels sont les objectifs majeurs de l'Institut Français de la Mer, le « Parti de la Mer ».