

— ÉTUDES MARINES —

LA MÉDITERRANÉE

numéro coordonné par
la Fondation Méditerranéenne d'Études Stratégiques



N°23 – Mai 2023
Centre d'études stratégiques de la Marine

— ÉTUDES MARINES —

Les opinions émises dans les articles n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

Directeur de la publication

Contre-amiral Marc-Antoine Lefebvre de Saint Germain

Rédacteur en chef

CF Jérôme Baroë

Avec la collaboration de

CRG1 (2S) Thierry Duchesne

CA (2S) Jean-Michel Martinet

Mise en pages

Aspirant Quitterie de Revel

Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM)

Case 08- 1, place Joffre-75700 Paris SP 07

01 44 42 82 13- cesm.editions.fct@intra.def.gouv.fr

L'institut Fondation Méditerranéenne d'études stratégiques (FMES) est un centre de recherches qui décrypte les questions géopolitiques et stratégiques de la zone couvrant le bassin méditerranéen et le Moyen Orient, de même que les recompositions entre acteurs globaux. Il dispose également d'un département maritime travaillant sur les enjeux juridiques, environnementaux, économiques, sécuritaires et militaires spécifiques aux mers et océans. Il intervient enfin en soutien de l'économie de défense et duale, en particulier pour faciliter le développement à l'international des entreprises de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Il assure ses missions grâce à des cycles d'enseignement de haut niveau, des publications variées, des séminaires thématiques, des colloques et conférences, des travaux de recherche et des ateliers wargames. Il organise annuellement les Rencontres Stratégiques de la Méditerranée (RSMed) qui réunissent militaires, industriels, experts et chercheurs pour croiser les regards et décrypter les grands enjeux du bassin méditerranéen et du Moyen-Orient et leurs incidences en France et en Europe.

Basé à Toulon sur les rives de la Méditerranée, l'Institut FMES est partenaire des universités de Toulon, de Nice Côte d'Azur et d'Aix-Marseille tout comme de l'Institut d'études politiques d'Aix-en-Provence. Très ouvert à l'international, il fait partie du réseau euro-méditerranéen Euromesco et collabore avec de nombreux *Think tanks* français, européens et internationaux.

— ÉTUDES MARINES —

LA MEDITERRANÉE

N°23 – Mai 2023

Centre d'études stratégiques de la Marine

SOMMAIRE

ENJEUX GÉOPOLITIQUES 10

Trente siècles d'enjeux stratégiques en Méditerranée 14
Martin MOTTE

L'Europe et la Méditerranée : ligne de vie ou nœud coulant 24
Pascal AUSSEUR

Manifestations et enjeux de la territorialisation des espaces maritimes en Méditerranée 30
Jean-François PELLIARD

Le moment disruptif chinois en Méditerranée 36
Emmanuel LINCOT

Du risque d'une migration incontrôlée 42
Amiral AKROUT

ENJEUX GÉOSTRATÉGIQUES 48

Le réarmement naval en Méditerranée 50
Pierre RAZOUX

L'Italie un partenaire incontournable 62
Benoit BERNARD, AN en Italie

Après la guerre en Ukraine : quelle stratégie navale russe en Méditerranée ? 72
Igor DELANOË

Turkish claims in the Aegean and Mediterranean Seas : The Greek perspective 78
Maria GAVOUNELI

The Evolution of Israel's maritime strategy 82
Ehud EIRAN

Les enjeux pour la France relatifs aux fonds marins en Méditerranée 94
Jean-Michel MARTINET

Le gaz de la Méditerranée orientale : une opportunité pour l'Europe ? 100
Nicolas MAZZUCCHI

ENJEUX MARITIMES ET ENVIRONNEMENTAUX 108

La Méditerranée au défi de la pression des activités 110
Thierry DUCHESNE

La police des espaces maritimes méditerranéens de la France 122
Sylvie RENIER, Nicolas DERASSE, David TELLIER - IHEMI

Les enjeux de la transition énergétique en Méditerranée 128
Séverine MICHALAK

Monaco : une Principauté tournée vers la mer 134
Robert CALCAGNO

La Convention de Barcelone, cause environnementale commune à tous les États riverains de la Méditerranée 142
François GUERQUIN, Pauline SIMON, Lina TODE - Plan Bleu

Enjeux des nouveaux polluants en Méditerranée : nature, conséquences, solutions 150
Matthieu DUCHEMIN

Avant-propos

Temps agité pour la Méditerranée

L'actualité récente nous incite à observer et analyser les tensions et leurs conséquences à l'Est, que ce soit dans notre environnement proche (Ukraine) ou plus lointain (Taïwan et plus généralement l'Asie-Pacifique). Pour autant, tout expert en géostratégie qui développe un regard maritime sur le cours de l'Histoire sait bien que « tout est lié » et que les espaces maritimes (et leurs bassins) ne forment qu'une seule et même aire, nécessitant une analyse cardinale des événements. Tout en scrutant l'Est, il peut donc être utile de conserver un regard vers le Sud.

La Méditerranée est sans doute un de ces espaces auxquels il est important d'avoir une attention alors que les tensions mondiales s'accumulent.

Étranger proche et pourtant difficile à cerner, l'objectif de ce numéro d'*Études marines* est d'apporter des clés de lecture sur cet espace complexe. Proche géographiquement puisque tout le littoral nord est européen, proche culturellement par les influences qui ont modelé depuis l'Antiquité l'histoire et la civilisation européennes, proche économiquement par l'importance qu'il représente pour nos économies, enfin proche humainement par les échanges entre les peuples des deux rives. Mais complexe car l'espace méditerranéen est un concentré d'intérêts croisés et contradictoires.

Parler de Méditerranée, c'est d'ailleurs évoquer deux réalités complémentaires mais dissemblables. C'est tout d'abord une petite mer presque fermée représentant moins de 1% des étendues maritimes du globe qui s'étire de Gibraltar au littoral proche-oriental. Mais c'est aussi l'ensemble des territoires qui la borde, véritable mosaïque de pays, de peuples, de langues, de religions. L'espace maritime apparaît alors comme ce qui relie ces composantes et en fait l'unité géographique : Méditerranée, « mer entre les terres » pour revenir à la source étymologique.

À la confluence de trois continents, l'Afrique, l'Asie et l'Europe, des trois religions monothéistes, de pays riches et de pays pauvres, cette mosaïque humaine, politique, culturelle, religieuse, économique, n'a jamais été politiquement unifiée, (à l'exception d'une courte période sous l'empire romain). Au contraire, l'histoire de la région montre une succession ininterrompue de rivalités de toutes natures qui ont opposé la partie orientale à l'occidentale, le nord au sud, sans parler d'innombrables conflits localisés.

De nos jours, la région voit s'accumuler des tensions multiples. La fin de la guerre froide, loin d'avoir entraîné une période de paix, a été marquée par une succession de crises et de tensions : guerres civiles, déstabilisations, montée de l'islamisme radical, distorsions économiques grandissantes entre le nord et le sud, rivalités pour les richesses

économiques et énergétiques... Au-delà de l'explosion des flux migratoires difficilement contrôlables et déstabilisants pour les deux rives, les conséquences de ces tensions sont une incompréhension grandissante entre le nord et le sud. À cela s'ajoute l'influence croissante de puissances en quête de domination régionale ou globale comme la Turquie, la Russie ou la Chine.

À ces tensions de nature politique, il faut ajouter désormais les enjeux environnementaux, particulièrement sensibles dans cet espace maritime quasiment fermé où les activités humaines, sous la pression d'une démographie dynamique, multiplient les sources de pollution et de prédation des ressources.

Le constat global est pour le moins préoccupant. L'ambition de ce numéro est d'aborder quelques points qui semblent importants pour comprendre les dynamiques en jeu aujourd'hui en Méditerranée. Ils peuvent être regroupés autour de trois grands thèmes :

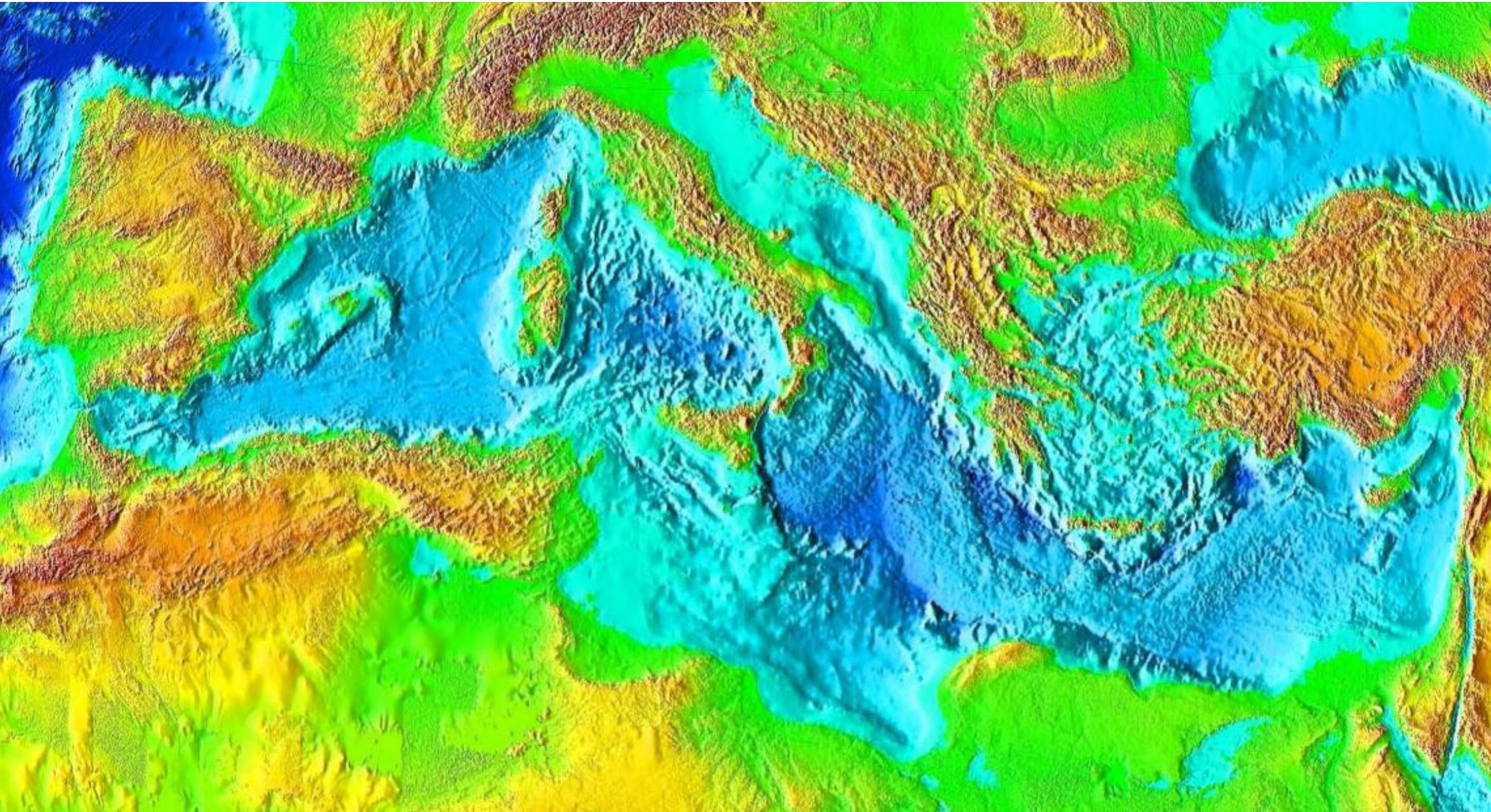
- des enjeux géopolitiques qui prennent des aspects multiples comme des mouvements d'accaparement des espaces maritimes, une immigration incontrôlée et l'influence grandissante de la Chine.
- des enjeux géostratégiques qui se manifestent par un réarmement naval généralisé qui redéfinit le poids militaire des puissances riveraines et préfigure les rivalités futures, la volonté de domination de certaines puissances, la stratégie navale renouvelée des États riverains, et désormais une course grandissante pour l'accaparement des richesses marines.
- des enjeux maritimes et environnementaux - les plus récents mais non les moindres - liés à une exploitation intensive de la mer qui nécessitent une protection accrue du milieu naturel et l'élaboration de processus de protection tant par la concertation que par la coercition.

Ce numéro a été construit avec la Fondation méditerranéenne d'études stratégiques (FMES), *think tank* fondé en 1990 et basé à Toulon, dont l'un des principaux objectifs est d'apporter une réflexion stratégique sur la Méditerranée. Je remercie particulièrement son directeur, Pascal Ausseur, son chef du département maritime Thierry Duchesne et Jean-Michel Martinet, chercheur associé, pour leur précieuse collaboration.



La Mer Méditerranée vue par satellite ©Institut Paul Ricard

ENJEUX GÉOPOLITIQUES



La Méditerranée par satellite ©CreativeCommons

***Mare Mediterraneum* : une mer au milieu des terres**

Dans ses plus grandes dimensions, la Méditerranée s'étend sur 3860 km d'Ouest en Est et 1321 km du Nord au Sud.

Son littoral, très découpé, surtout au nord, s'étend sur 46 000 km.

Mer quasiment fermée, elle est reliée à l'Ouest par le détroit de Gibraltar à l'Atlantique, au nord à la mer Noire par les détroits des Dardanelles et du Bosphore et à la mer Rouge par le canal et le golfe de Suez. Elle est bordée par 21 États souverains auxquels s'ajoutent l'Autorité palestinienne (Gaza) et la « République turque de Chypre du Nord ».



Trente siècles d'enjeux stratégiques en Méditerranée

Martin Motte,
Directeur d'études à l'École pratique des Hautes Études,
Président de l'Institut de stratégie comparée et responsable du
cours de stratégie de l'École de Guerre

Une méditerranée, c'est étymologiquement une mer au milieu des terres ou, pour reprendre l'image de Socrate dans le *Phédon*, un étang avec des grenouilles tout autour. *Notre* Méditerranée n'est donc pas unique en son genre : il y a aussi la méditerranée américaine (mer des Caraïbes et golfe du Mexique) et la méditerranée asiatique (les mers de Chine). Reste que dans le langage courant, le mot s'applique seulement à *notre* Méditerranée. Une première raison en est que ses grenouilles sont entrées dans l'histoire bien avant les autres ; l'écriture est en effet apparue en Mésopotamie, à moins de 1000 km de ses rives, dès 3400 avant Jésus-Christ, puis en Égypte 150 ans plus tard. D'autre part, *notre* Méditerranée est le carrefour de trois continents tandis que la méditerranée américaine articule seulement deux et que la méditerranée asiatique... est purement asiatique. Connectant de ce fait des grenouilles très différentes, *LA* Méditerranée a été le théâtre d'interactions pacifiques ou guerrières exceptionnellement denses. On se propose ici de survoler son histoire trimillénaire afin d'identifier quelques constantes ou récurrences stratégiques éclairant notre actualité.

La Méditerranée antique ou la matrice

Dès l'Antiquité, la Méditerranée fut un incubateur de civilisations. La plus ancienne fut celle de l'Égypte, en laquelle Platon vit une source d'inspiration de la civilisation grecque. Mais cette dernière s'enracine davantage dans deux épisodes légendaires : la thalassocratie que Minos, roi de Crète, aurait édifée vers le XVI^e siècle av. J.-C., et la guerre de Troie 400 ans plus tard. L'une et l'autre eurent pour théâtre l'Égée, mini-méditerranée au carrefour de l'Europe et de l'Asie. Comme la guerre de Troie visa la citadelle contrôlant le détroit des Dardanelles, on peut penser que son enjeu réel fut le commerce entre l'Égée et la mer Noire, deux espaces dont l'interdépendance ne s'est pas démentie depuis.

La croissance démographique de la Grèce la contraignit bientôt à exporter une partie de sa population en Italie méridionale et en Sicile (VIII^e-VII^e siècles av. J.-C.), puis en mer Noire, en Libye et dans le Sud de la Gaule, où des colons phocéens fondèrent Marseille en 600 av. J.-C. Mais l'expansion grecque avait été précédée par l'expansion phénicienne qui, depuis le Levant, avait colonisé les littoraux du Maghreb et de l'Espagne puis étendu son commerce au-delà du détroit de Gibraltar ; son plus illustre fleuron fut Carthage, fondée vers 814 av. J.-C.

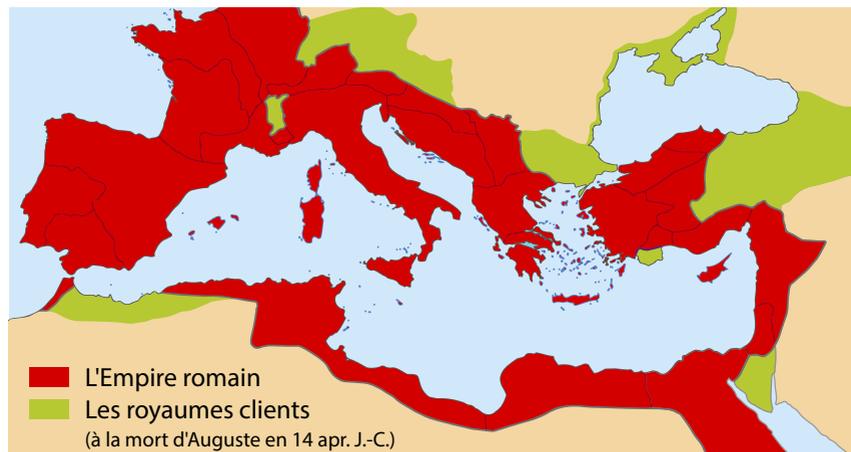
Si les Phéniciens et les Grecs préparèrent l'unification économique de la Méditerranée, le processus buta vite sur leurs rivalités. Du moins celles-ci créèrent-elles une interdépendance stratégique entre la Méditerranée centrale et la Méditerranée orientale. Un premier exemple en fut donné lors des tentatives d'invasion de la Grèce par l'empire perse, dont les Phéniciens étaient devenus les vassaux : selon la tradition grecque en

effet, la victoire de Salamine sur les Perses aurait eu lieu le même jour que la bataille d'Himère, en Sicile, qui vit les colons grecs battre les Carthaginois alliés aux Perses (480 av. J.-C.). Cette tradition est douteuse, mais elle montre que les Grecs considéraient désormais la Méditerranée comme un tout. De même la guerre du Péloponnèse entre Athènes et Sparte (431-404 av. J.-C.) s'étendit-elle de la Sicile, grenier de Sparte, aux Dardanelles, par où le blé de l'actuelle Ukraine parvenait à Athènes.

La période suivante fut dominée par Alexandre le Grand qui, de 336 à 323 av. J.-C., unifia la Méditerranée orientale et le Proche-Orient. Il mit ainsi la main sur la Syrie-Palestine, où arrivaient les routes de la soie, et sur l'Égypte, où confluaient les épices venues de l'océan Indien via l'isthme de Suez ainsi que l'or, l'ivoire ou les esclaves acheminés d'Afrique noire. L'Orient fut dès lors soumis à une hellénisation accélérée. Par comparaison, la Méditerranée occidentale restait une périphérie sous-développée : Alexandre songea bien à la conquérir, mais sa mort mit fin à ce projet, que ses successeurs ne purent reprendre tant ils s'entredéchirèrent.

Ce faisant, ils laissèrent la scène occidentale à deux puissances montantes, Carthage et Rome, qui ne tardèrent pas à s'affronter. La victoire de Rome en 202 av. J.-C. fit d'elle la maîtresse de la Méditerranée occidentale. Elle devint alors l'arbitre de l'imbroglio oriental, dont elle vainquit les acteurs un à un. L'unification politique de la Méditerranée fut chose faite sous Auguste, empereur de 27 av. J.-C. à 14 ap. J.-C. Elle avait été préparée par l'unité civilisationnelle héritée de la Grèce, car les Romains s'étaient hellénisés au contact de l'Orient, et se prolongea par l'unité religieuse, réalisée vers 400 au bénéfice du christianisme. Significativement, l'un de ses principaux apôtres, Saint Paul, était né dans une famille juive de langue grecque et jouissant de la citoyenneté romaine.

La Méditerranée sous le principat d'Auguste (27 av. J.C. - 14 ap. J.C.) - Une courte période d'unification politique



La Méditerranée médiévale ou la déchirure

Politiquement romaine, culturellement grecque, spirituellement chrétienne, telle se présentait donc la *Mare nostrum* à la fin de l'Antiquité. Mais l'empire romain, miné par son suicide démographique, sa surétatisation et son déclin militaire, n'était plus qu'un édifice vermoulu. Aussi les grandes invasions-migrations eurent-elles raison de sa partie occidentale. À la ruine de l'unité politique répondit celle de l'unité civilisationnelle, les Germains ayant apporté avec eux des coutumes fort éloignées des normes gréco-latines. L'unité religieuse n'y résista pas davantage, les nouveaux venus étant païens ou hérétiques.

En Méditerranée orientale au contraire, l'empire romain se survivait avec pour capitale Constantinople, l'antique Byzance, clé des Détroits devenue la seconde Rome. De 533 à 563, l'empereur Justinien mena même une reconquête partielle de l'Occident ; mais elle épuisa les forces byzantines, déjà éprouvées par leur lutte pluriséculaire contre les Perses. Enfin, le tour de vis fiscal qu'elle exigea créa du ressentiment à l'Est et au Sud de la Méditerranée, de surcroît travaillés par des mouvements hérétiques. C'est pourquoi ces régions accueillirent favorablement la déferlante musulmane qui, de la mort de Mahomet en 632 à la prise de Gibraltar en 711 et à la bataille de Poitiers en 732, s'étendit jusqu'aux Pyrénées.

Un fossé théologique et civilisationnel séparait désormais les deux rives de la Méditerranée. Il n'était certes pas absolu, car l'islam s'était nourri dès sa genèse d'idées judéo-chrétiennes, puis avait assimilé une partie de la culture gréco-latine ; mais il avait si profondément modifié ces héritages que les chrétiens ne pouvaient plus guère s'y reconnaître. Dans l'immédiat du reste, leur souci premier était survivre au *jihad*, notamment en Espagne où s'engageait la *Reconquista*.

La fragmentation de la Méditerranée se poursuivit avec la cassure de l'islam entre sunnisme et chiisme puis, au Xe siècle, l'apparition de califats rivaux à Bagdad, le Caire et Cordoue. Le monde chrétien n'était pas mieux loti : sa partie occidentale, latinophone et politiquement morcelée (sauf pendant la parenthèse carolingienne de 800-843), n'avait plus grand-chose en commun avec sa partie orientale, hellénophone et unie sous l'autorité de Constantinople. Le schisme de 1054 entre catholicisme romain et orthodoxie byzantine consumma leur divorce.

Dès lors, la Méditerranée fut moins le théâtre d'une guerre entre chrétienté et islam que celui d'une lutte de tous contre tous pimentée d'alliances de revers supra-confessionnelles : ainsi l'empire carolingien et le califat de Bagdad coopérèrent-ils au IXe siècle contre le califat de Cordoue allié à l'empire byzantin. Au jeu complexe

des grandes puissances s'ajoutait celui des cités marchandes italiennes, dont les marins se louaient au plus offrant, y compris aux musulmans et aux Byzantins qui se désintéressaient de plus en plus de la mer.

La maritimisation de l'Occident, son vigoureux essor démographique, la valeur guerrière de son aristocratie et sa ferveur religieuse furent les ressorts des croisades, répliques chrétiennes au *jihad*. Elles virent les Occidentaux s'implanter pour deux siècles en Orient (1095-1291), mais aussi saccager Constantinople en 1204. Ce détournement de la croisade, qui aggrava considérablement l'animosité entre catholiques et orthodoxes, résulta des ambitions commerciales de Venise, en rivalité constante avec Gênes pour le contrôle du commerce oriental. En effet, les Occidentaux avaient apporté leurs divisions avec eux, et comme ils surent vite exploiter celles de l'Orient, les croisades ne furent pas avares d'alliances de circonstances entre potentats chrétiens et musulmans.



Carte médiévale de la Méditerranée ©clionaute.org

L'empire byzantin, déjà sur le déclin avant 1204, sortit de cette période très affaibli alors même que sur son flanc asiatique naissait une redoutable puissance musulmane : celle des Turcs ottomans. En 1354, ils s'emparèrent des Dardanelles, puis resserrèrent l'étau sur Constantinople, qui tomba en 1453. L'empire byzantin avait vécu. Son héritage territorial échut à l'empire ottoman, son héritage spirituel à Moscou, qui se proclama bientôt « troisième Rome », et son héritage intellectuel à l'Italie, où se

réfugièrent nombre de lettrés byzantins ; leur influence fut une composante essentielle de la Renaissance.

Pendant ce temps, la *Reconquista* espagnole s'était poursuivie : en 1492 tomba le royaume de Grenade, dernière enclave musulmane de la péninsule. Bref, l'islam reculait en Méditerranée occidentale devant la bannière de l'Espagne, mais avançait en Méditerranée orientale sous la bannière des Ottomans.

La Méditerranée moderne ou le déclassement

Neuf mois après la chute de Grenade, Christophe Colomb arrivait en Amérique. Que la découverte du Nouveau monde ait en partie déclassé l'Ancien, il suffit pour le percevoir de comparer les cartes du Moyen-Âge et celles du XVI^e siècle. Les premières, symboliquement centrées sur Jérusalem, ne montraient que l'Europe, l'Afrique du Nord et l'Asie distribuées autour de la Méditerranée. Les secondes couvrent la planète entière et leur centre se trouve dans l'Atlantique. Non seulement cet océan relia désormais l'Europe et l'Amérique, mais le trafic des épices et de la soie délaissa la Méditerranée pour la route conduisant d'Asie en Europe via le Cap de Bonne-Espérance, qui permettait aux marchands européens de s'affranchir des intermédiaires ottomans.

Il en résulta un déclin économique de la Méditerranée en général et des Ottomans en particulier. Toutefois, le phénomène fut très progressif : au XVI^e siècle, l'empire ottoman était encore une grande puissance dont l'expansion vers la Méditerranée occidentale terrifiait à la fois l'Europe chrétienne et le Maghreb, d'où une alliance supra-confessionnelle entre l'Espagne de Charles-Quint et les souverains de Tunisie et du Maroc. *A contrario*, le roi de France François I^{er}, qui craignait avant tout Charles-Quint et voulait briser la puissance espagnole, s'allia en 1536 au sultan ottoman Soliman le Magnifique.

En 1565, les Ottomans échouèrent à prendre Malte, île stratégique à la charnière des deux bassins de la Méditerranée. Six ans plus tard, les flottes d'Europe occidentale coulèrent la flotte ottomane à Lépante, à l'Ouest de la Grèce. Cette bataille avéra l'avance prise par les navires européens, dont l'artillerie déclassait les galères turques. De ce fait, les Ottomans sous-traitèrent la Méditerranée occidentale aux Régences barbaresques d'Alger, Tunis et Tripoli, sortes de protectorats d'où des corsaires partaient harceler les littoraux et le commerce européens. Leurs raids aboutirent à la réduction en esclavage d'un million de chrétiens du XVI^e au XVIII^e siècle malgré les patrouilles navales de l'Ordre de Malte et les représailles européennes sur les côtes nord-africaines.



Bataille navale de Lepante, le 7 octobre 1571 - National Maritime Museum, artiste inconnu

Les rivalités entre puissances chrétiennes, quant à elles, ne désarmaient pas. Vers 1680, la France alignait la plus puissante flotte au monde et Marseille dominait le commerce européen avec l'empire ottoman. Mais en 1704, les Anglais s'emparèrent de Gibraltar, qui leur assura un accès permanent à la Méditerranée. À la fin du XVIII^e siècle, leur implication croissante en Inde les poussa à regarder vers l'isthme de Suez ; le général Bonaparte voulut les y devancer, mais son expédition d'Égypte avorta devant la nette supériorité dont jouissait désormais la *Royal Navy* (1798-1801). Au passage, celle-ci s'empara de Malte (1800), à mi-distance de Gibraltar et de l'Égypte. Elle put dès lors harceler les côtes méditerranéennes de l'empire napoléonien.

Enfin, l'empire ottoman était sur le déclin. Entre 1769 et 1792, il s'était vu arracher le littoral ukrainien et la Crimée par les Russes, qui ne dissimulaient plus leur ambition de restituer à la religion orthodoxe – en l'occurrence au Tsar, héritier putatif de l'empire byzantin – les territoires abandonnés à l'islam depuis plus d'un millénaire.

La Méditerranée contemporaine ou le renouveau

Lorsqu'en 1827 des vaisseaux anglais, français et russes firent leur jonction pour couler la flotte ottomane à Navarin, au Sud de la Grèce, on put croire que les puissances chrétiennes avaient fait taire leurs rivalités pour délivrer leurs frères grecs de l'oppression turque. En réalité, l'intervention de la France et du Royaume-Uni en Grèce visait d'abord à ne pas y laisser les mains libres à la Russie : les deux puissances occidentales entendaient bien se réserver la maîtrise du commerce méditerranéen.

Au demeurant, Français et Britanniques restaient rivaux, comme le montra l'émoi soulevé à Londres par la colonisation française de l'Algérie (1830). Parmi les motifs avancés pour justifier cette opération, Paris évoqua la lutte contre la piraterie barbaresque ; en fait, celle-ci n'était plus que l'ombre d'elle-même face aux puissantes flottes européennes. Les Britanniques, eux, redoutaient que l'axe Toulon-Alger ne serve à intercepter la route Gibraltar-Égypte, de plus en plus importante dans la stratégie de Londres vu la colonisation accélérée de l'Inde.

Paris et Londres se rapprochèrent pendant la Guerre de Crimée (1853-1856), qui empêcha la Russie de déboucher dans une Méditerranée dont la perspective du creusement du canal de Suez démultipliait l'importance. De fait, son ouverture en 1869 rendit à cette mer son antique centralité, puisqu'elle était désormais le chemin le plus court entre l'Atlantique Nord, l'océan Indien et le Pacifique.

Dès lors, la Méditerranée redevint un épice des rivalités internationales : Londres soutint l'unification de l'Italie afin d'en faire son supplétif régional contre Paris (1870) ; à l'occupation de la Tunisie par la France (1881) répondit la mainmise britannique sur l'Égypte (1882) ; le déclin accéléré de l'empire ottoman aviva la rivalité austro-russe pour l'accès à la Méditerranée via les Balkans. Dans ce contexte, le soutien de l'Allemagne à l'Autriche et la pénétration des intérêts allemands au Maroc comme dans l'empire ottoman inquiétèrent tellement Russes, Français et Britanniques qu'ils finirent par s'allier. Cela permit à la France de parachever son contrôle du Maghreb en s'installant au Maroc (1912), l'Italie débarquant pour sa part en Libye.

Pendant la Première Guerre mondiale, l'Entente franco-britannique, bientôt ralliée par les Italiens, garda le contrôle des routes méditerranéennes. Bien que battus par les Turcs aux Dardanelles (1915), les Franco-Britanniques purent appuyer la révolte arabe de 1916, qui accéléra l'effondrement de l'empire ottoman (1918). La France s'établit alors en Syrie et au Liban cependant que le Royaume-Uni, déjà présent en Égypte, mettait la main sur le pétrole d'Irak ; Londres s'assurait la continuité territoriale du Golfe à la Méditerranée via son protectorat sur le Royaume de Transjordanie et le Foyer national juif nouvellement créé en Palestine. La Russie, en proie à la révolution, était pour sa part hors-jeu.

Mais la disparition de tout ennemi commun raviva la rivalité franco-britannique cependant que l'Italie développait des projets d'hégémonie méditerranéenne. Cette division des vainqueurs favorisa les menées de Hitler, qui s'allia avec l'Italie. La défaite de la France en 1940 laissa l'Angleterre seule en lice sur le théâtre méditerranéen : tenant fermement ses deux issues, Gibraltar et Suez, elle parvint à sauver Malte, ce qui lui permit de triompher des Germano-Italiens en Libye (1942). Au même moment, les Américains débarquaient au Maghreb, qui servit de tremplin à la conquête de l'Italie

(1943) et au débarquement franco-américain en Provence (1944).

Les Soviétiques, de leur côté, conquirent une partie des Balkans en 1944-1945 et voulurent alors percer en Méditerranée. Ce fut l'une des causes de la Guerre froide, qui vit les Américains endiguer la poussée russe vers les Détroits en faisant entrer dans l'OTAN la Grèce et la Turquie (1952). À partir de 1952 d'autre part, les pays arabomusulmans de la Méditerranée arrachèrent leur indépendance à Londres et à Paris ; ce processus, qui s'acheva en 1962 avec la fin de la guerre d'Algérie, fut soutenu par l'URSS et lui permit d'agir en Méditerranée. Elle exploita notamment l'hostilité entre les Arabes et l'État d'Israël – né en 1948 grâce au soutien des États-Unis – pour s'allier avec la Syrie et l'Égypte. Son objectif était de pouvoir couper la route du pétrole dont dépendaient les occidentaux ; de fait, les guerres israélo-arabes entraînèrent la fermeture du canal de Suez de 1967 à 1975. Mais l'Égypte choisit ensuite de se rapprocher des États-Unis et fit la paix avec Israël en 1979.

La fin de la Guerre froide en 1991 ne signifia pas pour autant l'entrée de la Méditerranée dans une ère de paix, la montée de l'islamisme radical provoquant une guerre civile en Algérie (1991-2002) cependant que les États successeurs de l'ex-Yougoslavie s'entredéchiraient de 1991 à 2001. Les « printemps arabes » de 2011 amenèrent d'autres guerres civiles en Libye, avec intervention de l'OTAN, et en Syrie, avec interventions iraniennes et russes ; l'une et l'autre guerre sont toujours en cours. Celle de Libye a essaimé vers la bande sahélo-saharienne, où la France a dû intervenir contre des islamistes radicaux à partir de 2013 mais où la situation semble maintenant hors contrôle.

Les pays Méditerranéens : une marquerterie géopolitique d'une rare complexité



Le Nord de la Méditerranée, pour sa part, vit globalement en paix, mais les tensions restent vives dans les Balkans. De plus, les vieilles tensions gréco-turques à propos de Chypre et plus généralement de la délimitation des eaux territoriales et des zones économiques exclusives ont été aggravées par la découverte d'hydrocarbures en Méditerranée orientale. Enfin, les attentats islamistes qui frappent régulièrement l'Europe avivent l'inquiétude d'une part croissante de sa population devant des flux migratoires incontrôlés.

Conclusion

Au terme de ce survol, il apparaît d'abord que la Méditerranée n'a été politiquement unifiée que sous l'empire romain, du I^{er} au IV^e siècle. Mais elle n'en constitue pas moins un ensemble stratégique depuis 25 siècles : une crise majeure touchant l'une de ses parties a nécessairement des implications pour tout le bassin. On constate d'autre part la récurrence des luttes pour le contrôle des points de passage (Dardanelles, isthme de Suez, charnière Sicile-Malte-Carthage/Tunis, Gibraltar) et pour la mainmise sur les richesses venant d'Asie (soie, épices, pétrole...). Ces luttes ont un substrat civilisationnel et religieux, mais les alliances conjoncturelles entre protagonistes de cultures et de croyances différentes sont monnaie courante.

La Méditerranée est donc une marquerterie géopolitique d'une rare complexité, qui peine d'autant plus à surmonter ses failles internes qu'elles sont exploitées par des protagonistes extérieurs : Perse/Iran, Russie, États-Unis, et depuis peu la Chine. Cela empêche les pays méditerranéens d'aborder de manière coordonnée les redoutables défis du XXI^e siècle : pollution, stress hydrique, explosion démographique de l'Afrique subsaharienne notamment.

L'Europe et la Méditerranée : ligne de vie ou nœud coulant

Vice-amiral d'escadre (2S) Pascal AUSSEUR,
directeur général de la FMES

En ce début d'année 2023, nous avons tous le regard braqué vers l'Est. L'invasion de l'Ukraine par la Russie, nous le sentons tous, marque une rupture géopolitique qui déterminera l'avenir de l'Europe. La manière dont les pays européens se comporteront dans la durée face à l'agression russe déterminera non seulement les relations à venir avec la Russie, puissance considérable à nos portes, mais également le positionnement des Européens dans le nouveau champ de forces, global et régional, qui est en train de se mettre en place. Mais cette préoccupation légitime à l'Est ne doit pas nous faire oublier que le Sud qui lui aussi est à nos portes est soumis à des mouvements et des tensions extraordinaires qui pourraient, si nous n'y prenons garde, représenter une menace existentielle pour notre continent.

La Méditerranée nous relie et en même temps nous sépare de ce « Sud global » qui commence sur ses rives à partir du Bosphore. Les caractéristiques de cette mer ont évolué au cours de l'histoire en phase avec son environnement stratégique : *Mare Nostrum* quand elle est dominée par un maître incontesté, espace de frontière et de rivalité lorsque la compétition fait rage, elle est en parallèle, depuis des temps immémoriaux, un vecteur de communication maritime dont l'importance varie selon l'enclavement des pays.

Un vecteur d'échange et d'enrichissement

L'explosion de la mondialisation a renforcé le rôle de « ligne de vie économique » joué par la Méditerranée qui relie l'Europe aux énergies du Golfe persique et au commerce avec l'Asie. 25% du trafic maritime mondial (30% du trafic pétrolier) passe par la Méditerranée, une partie la traverse de part en part – de Suez à Gibraltar – pour rallier les ports d'Europe du Nord, qui représentent la véritable porte d'entrée économique de l'Union Européenne. Ces chiffres impressionnants ne doivent pas masquer que, contrairement aux idées reçues, la Méditerranée n'est pas indispensable au fonctionnement économique de l'UE car le contournement de l'Afrique par le Sud via le passage du Cap de Bonne Espérance est une alternative toujours possible. Ce contournement représente environ 7 à 10 jours de mer de plus et impose donc un navire de plus par ligne pour assurer un flux tendu. Les compagnies dépensent dans ce cas plus de carburant, mais économisent le coût du passage par le canal de Suez qui est calculé pour être légèrement inférieur.

Si cette ligne de vie n'est donc pas aussi vitale qu'il n'y paraît pour les pays européens, elle reste essentielle pour des pays enclavés comme la Russie ou la Turquie. Ainsi 30% du trafic russe par voie de mer transite par le Bosphore et le port de Novorossisk en mer d'Azov est le premier port de Russie pour le trafic maritime (142 Mt en 2020¹). De la

1. Igor DELANOË, « Kanal Istanbul : bonne ou mauvaise affaire pour la Russie ? », *Portail des forces navales de la Fédération de Russie*, 20 Avril 2021, disponible à l'adresse : <http://rusnavyintelligence.over-blog.com/2021/04/kanal-istanbul-bonne-ou-mauvaise-affaire-pour-la-russie.html>

même façon le commerce maritime turc est condamné à transiter par la Méditerranée, comme d'ailleurs celui des hydrocarbures libyens ou algériens. Pour l'Égypte également, l'accès au canal de Suez est un atout économique et géopolitique majeur.

Cette ligne de vie économique est également régionale : le trafic maritime interne à la Méditerranée est deux fois plus important que le transit traversier. Le commerce intraméditerranéen, en particulier le transport de passagers, forme un réseau extrêmement dense de liens économiques et humains entre les pays riverains.

Enfin cette mer est également source de richesses en raison de ses ressources, qu'elles soient traditionnelles (tourisme ou pêche qui atteignent leurs limites) ou plus récentes (énergie ou désalinisation, en plein développement). Une mention particulière doit être accordée à l'exploitation gazière en mer. Celle-ci est désormais possible grâce aux nouvelles technologies de forage à grande profondeur. Les champs gaziers de Méditerranée orientale attisent les convoitises. En effet, si les réserves sont faibles au regard des gros producteurs (Russie, Qatar, Iran), elles représentent néanmoins l'équivalent des ressources de la Norvège (2% des réserves mondiales) à proximité de l'Europe qui est en recherche désespérée de fournisseur alternatif à la Russie², phénomène qui s'accélère à la suite de la guerre en Ukraine.

Une frontière entre deux mondes qui s'antagonisent

Mais la mer méditerranée est également le théâtre d'un changement géopolitique beaucoup moins positif. Elle est devenue la ligne de front qui sépare l'Europe, de plus en plus isolée, de son Sud marqué par un ressentiment croissant, excité par des compétiteurs stratégiques de plus en plus antagonistes. L'Europe est en effet la principale victime de la désoccidentalisation du monde, dont elle n'est pourtant responsable qu'à la marge. Ce sont en effet surtout les erreurs stratégiques américaines (guerres en Irak, Afghanistan et Syrie, relations avec la Russie et la Chine, ...) qui ont favorisé le rejet du modèle occidental par une grande partie des États du Sud. L'Europe a surtout pêché par aveuglement, suivisme et indifférence, mais sa proximité géographique et humaine la place en première ligne. Et la perception par les populations de la rive sud de son désintérêt face aux difficultés de ses voisins et de sa mollesse face aux rapports de force suscite à la fois un ressentiment et l'envie d'en découdre.

C'est ainsi que les pays européens n'ont pas su empêcher l'aggravation de la divergence entre les deux rives, qu'elle soit d'ordres économique, social, politique ou culturel. Ils n'ont pas su prévenir la diffusion de contre-modèles de plus en plus antagonistes portés par un islam radical, un nationalisme ombrageux et un jeu d'influences de plus en

2. Les enjeux des fonds marins en Méditerranée. 1ère session maritime méditerranéenne (S2M). FMES

plus agressif des puissances qui s'affirment. La situation est aujourd'hui extrêmement préoccupante : pour reprendre l'expression de Joseph Borell³, la Méditerranée sépare deux mondes marqués par d'énormes différences économiques et sociologiques qui s'aggravent. L'exacerbation des difficultés économiques et sociales que provoquent le conflit ukrainien et le désengagement d'Afrique et du Moyen-Orient des Européens à la suite de la guerre d'influence menée par la Russie - soutenue *mezzo voce* par la Turquie et la Chine - ainsi que les conséquences prévisibles de la dégradation environnementale ne feront que renforcer cet antagonisme de la rive Sud à l'égard de l'Europe. On peut donc craindre des actions, fomentées par des groupes instrumentalisés, à l'encontre des expatriés et des intérêts européens en Afrique, voire sur le sol européen, qui utiliseraient la criminalité organisée, les migrations, le terrorisme ou les diasporas.

Un champ de rivalités de puissances

Mais cet environnement structurellement sous tension n'est que le décor d'une pièce autrement plus préoccupante qui se joue à nos portes et qui transforme la Méditerranée en *ring* d'affrontement des puissances en quête de domination, globale ou régionale.

Ainsi la rivalité sino-américaine se fait-elle déjà sentir dans la région. Si elle reste à ce stade dans le domaine de l'économie et de l'influence, les prises de contrôle totales ou partielles des ports méditerranéens (Pirée, Valence, Kumburgaz, Malte, Port Saïd, Tanger, Gênes) ainsi que la construction de nombreux terminaux (Haïfa, Ashdod, Aïn Sokhna, El Hamdania) illustrent la volonté d'une mainmise chinoise dans la région⁴. Cette compétition est aujourd'hui éclipsée par la guerre indirecte que livre sur le flanc sud de l'Europe la troisième puissance globale, la Russie, à l'encontre de l'Occident. Si la présence russe en Méditerranée est à la fois classique et logique, elle est aujourd'hui un vecteur d'action antagoniste destiné à prendre l'ascendant sur les pays européens. Les moyens utilisés par Moscou sont ceux de l'influence (en particulier via les sociétés privées aux ordres du Kremlin, comme l'entreprise Wagner), de la déstabilisation ou de l'instrumentalisation des réseaux miliciens ou mafieux. Les moyens militaires russes en Méditerranée permettraient en outre à Vladimir Poutine d'user de modes d'action beaucoup plus belliqueux, revendiqués ou non, si la situation des opérations en Ukraine l'imposait.

Les puissances régionales auparavant alignées derrière le protecteur américain, profitent de ce remue-ménage stratégique pour s'émanciper et défendre leurs intérêts et leur modèle, souvent illibéral, avec d'autant plus de liberté qu'elles sont désormais

3. communication lors du Mediterranean day 28 novembre 2021, disponible à l'adresse : <https://twitter.com/JosepBorrell/status/1465003746396618765?s=20>

4. Pénélope BENDRIMIA, « État des lieux de la présence chinoise dans les ports méditerranéens », *Le grand continent*, 8 mai 2019

ouvertement courtisées par les trois grandes puissances. Les monarchies du Golfe développent ainsi leur stratégie en Méditerranée : le Qatar soutient l'islam politique et ses promoteurs (le gouvernement de Recep Tayyip Erdogan en Turquie, le Hamas en Palestine, le Gouvernement d'union nationale libyen, et les partis fréristes en Égypte et au Maghreb) ; les Émirats s'opposent à cette dynamique en épaulant ses adversaires (l'Égypte du maréchal Sissi, le front cyrénaïque en Libye, la Grèce, Israël, le Maroc). Israël organise un espace de manœuvre politique avec ses voisins et avec la Russie pour contrer son adversaire principal qu'est l'Iran. Ce dernier sort progressivement de sa posture de paria pour pousser ses pions, notamment vers la Méditerranée. En Méditerranée occidentale c'est le Maroc et l'Algérie qui s'affirment et s'opposent, chacun s'appuyant sur des soutiens différents et renforçant leur outil militaire.

Mais le pays dont la politique de puissance régionale est la plus spectaculaire est sans aucun doute la Turquie. S'appuyant sur une vision stratégique de long terme mise en œuvre à travers un pragmatisme qui permet les voltefaces à court terme, et adossé à un fort nationalisme qui structure la société, le président Erdogan a réussi indubitablement à placer son pays au cœur des problématiques méditerranéennes. En se rendant indispensable dans la résolution des crises (immigration, terrorisme, Syrie, Ukraine) et en n'hésitant pas à assumer des postures confrontationnelles (Méditerranée orientale, Libye, Sahel, Syrie, Irak, Haut Karabakh, élargissement de l'OTAN) le président turc a réussi à rendre incontournables ses priorités : les Kurdes, Chypre, le gaz, l'économie, le maintien du modèle autoritaire.

La mer rétrécit

Cette accumulation générale des tensions autour de la Méditerranée est d'autant plus préoccupante que les possibilités d'action en mer augmentent et que le libre accès à celle-ci a tendance à se réduire. En effet, partout dans le monde, mais en particulier en Méditerranée, des États et parfois des acteurs non étatiques s'approprient progressivement des espaces maritimes pour des raisons politiques ou économiques. L'extraction d'hydrocarbures est, en Méditerranée, un des principaux moteurs de cette territorialisation qui s'appuie également sur la culture « terrienne » des nations continentales et la volonté politique des États émergents révisionnistes de limiter l'accès à leur espace maritime. Les nouvelles capacités de surveillance de l'espace maritime (radars, satellites, drones, câbles sous-marins équipés de capteurs, hydrophones, exploitation de données numériques, ...) et les performances accrues des armes de déni d'accès (portée plus importante, grande vitesse, difficultés d'interception...) leur en donnent les moyens.

En Méditerranée, la Turquie, l'Algérie, la Russie - ou même des milices libyennes ou libanaises soutenues par des tiers - sont dès à présent en mesure de fortement perturber

l'usage de la haute mer. Si les tensions régionales continuent de s'accroître, les pays européens ne pourront plus tenir pour acquis leur libre accès à la Méditerranée ni même la sécurité de leur territoire littoral.

Conclusion : desserrer le nœud coulant

Ainsi, les évolutions stratégiques en cours placent les Européens dans une posture particulièrement inconfortable. Le flanc sud qui était perçu comme plutôt stable et prévisible et qui laissait envisager des opportunités économiques par son intégration progressive au système européen, favorisée par l'augmentation du commerce maritime nord-sud et Europe-Asie, devient progressivement une menace. Il est devenu beaucoup plus instable, s'éloigne de l'Europe, sa population montre un ressentiment croissant exacerbé par des puissances revanchardes, et les États qui le composent disposent désormais des moyens de perturber, de déstabiliser, voire de frapper leurs voisins du nord.

Que faire ? Deux types d'actions semblent nécessaires.

À court terme, il faut être en mesure de desserrer le nœud coulant, en exerçant un rapport de force dissuasif. Ce nouveau monde, moins bienveillant à notre égard nécessite de montrer les muscles, et donc en corollaire d'en disposer, c'est-à-dire de renforcer considérablement nos capacités de protection et de frappe.

À plus long terme, il faut élaborer une stratégie visant à apaiser les tensions. Pour cela, l'identification de nos intérêts, la prise en compte de ceux de nos interlocuteurs, la discrimination entre nos partenaires potentiels et nos adversaires probables et l'acceptation du principe de la confrontation et des sacrifices qui en découlent seront nécessaires.

Mais l'essentiel sera de restaurer une relation saine et durable entre les deux rives en favorisant le développement économique au sud, tout en autorisant l'émergence de modèles différents. L'Europe doit cesser d'être le réceptacle passif des conséquences des dysfonctionnements de ses voisins. L'accueil inconditionnel ou l'indifférence ne font pas une politique. Il faut donner les moyens aux pays du Sud de trouver leur modèle économique-social de développement qui permettra de rééquilibrer les relations entre les Européens et leurs voisins.

Manifestations et enjeux de la territorialisation des espaces maritimes en Méditerranée

Capitaine de vaisseau (R) Jean-François Pelliard,
consultant pour la FMES

Le mouvement mondial de territorialisation des espaces maritimes, dont les manifestations sont toujours plus nombreuses et plus flagrantes, risque de rompre l'équilibre issu de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM), entre la liberté des mers défendue par les puissances maritimes et la dévolution d'espaces maritimes au profit des États côtiers. En effet, certains, parmi ces États, cherchent à s'appropriier des espaces plus largement et plus exclusivement que ne le permet le droit international. Avec des motivations commerciales, de puissance ou de sécurité, ils tendent ainsi à appliquer en mer et dans l'espace aérien surjacent les principes de pleine souveraineté des espaces terrestres.

L'équilibre actuel est pourtant très favorable à la France : ses territoires ultramarins lui confèrent des droits sur d'immenses espaces maritimes et notre pays pourrait, sous cet angle, avoir intérêt à laisser s'installer un droit coutumier restreignant la liberté des autres dans sa zone économique exclusive (ZEE). Cependant, en tant que puissance maritime, la France est aussi dépendante de cette liberté de naviguer pour maintenir le lien avec les outre-mer, garantir ses approvisionnements et assurer ses responsabilités internationales. Cet équilibre est donc, pour elle, fondamental.

En Méditerranée, les manifestations de la territorialisation sont bien présentes. C'est donc de cette liberté de naviguer et d'agir en mer qu'il est question, avec trois enjeux principaux : le respect de nos engagements internationaux lorsque les intérêts de nos alliés sont mis en cause, la capacité à disposer des espaces nécessaires pour l'entraînement de nos forces aéromaritimes, et l'accès aux espaces océaniques à partir de cette mer fermée.

Expressions de la territorialisation en Méditerranée

Questions de délimitations maritimes

La Méditerranée n'échappe pas aux difficultés de délimitation des espaces maritimes. Quarante ans après Montego Bay, qui a défini le cadre juridique applicable tout en créant de nouvelles catégories juridiques d'espaces, environ 40 % des « frontières » maritimes dans le monde ne font toujours pas l'objet d'accords entre États. Rappelons que l'Italie n'a toujours pas ratifié l'Accord international conclu avec la France pour délimiter les ZEE respectives des deux pays. Cette situation est, cependant, plus ou moins sensible selon les zones en Méditerranée.

En Méditerranée occidentale, les revendications du Maroc sur les enclaves espagnoles n'ont pas de conséquences maritimes, l'Espagne se gardant bien d'envenimer la situation en déclarant des ZEE associées. Plus au Nord, si l'Espagne n'a jamais reconnu les eaux territoriales britanniques autour de Gibraltar, les seules tensions

émanent de tentatives de pêcheurs espagnols d'entrer dans les eaux britanniques. Mais, la mer d'Alboran présente, finalement, peu d'enjeux commerciaux justifiant une confrontation : le trafic maritime traversant le détroit de Gibraltar et la présence d'un nombre significatif de câbles sous-marins ne favorisent pas une pêche distante des côtes ni l'exploitation de potentielles ressources minérales.

L'Algérie a, de son côté, défini unilatéralement sa ZEE, empiétant sur les ZEE italienne et espagnole jusqu'à la limite des mers territoriales de la Sardaigne et des Baléares. Ignorant les droits générés par ces îles, cette déclaration de ZEE semble avoir été motivée par l'espoir de découvrir dans le sous-sol de la Méditerranée occidentale des champs gaziers semblables à ceux de la Méditerranée orientale, même si les explorations *off-shore* conduites depuis 2018 par le groupe français Total et le groupe italien ENI sont aujourd'hui limitées à des zones côtières non litigieuses. Les désaccords de l'Algérie avec ses voisins pourraient, cependant, servir de terreau à une extension géographique des tensions algéro-marocaines, si ces dernières venaient à s'envenimer et si les pays de la rive Nord prenaient partie.

Le nœud oriental

En Méditerranée orientale, les questions de délimitations maritimes sont plus sensibles. Mais le récent accord israélo-libanais montre qu'il est possible de trouver des solutions lorsque des intérêts économiques sont en jeu : plus que sur le périmètre de leurs ZEE respectives, les deux pays se sont entendus sur l'exploitation partagée des ressources gazières du sous-sol. Dans cette région, le caractère multifactoriel et crisogène des questions relatives à la territorialisation rampante de la mer s'illustre particulièrement. Cette partie de la Méditerranée cumule, en effet, tensions historiques, velléités de domination régionale et intérêts économiques. Elle est de surcroît le point de rencontre de grandes confrontations mondiales.

Sans revenir sur chacun de ces facteurs, cet espace a connu, dans les années 2018 à 2020, de vives tensions dont le carburant n'est pas épuisé. Évoquée pour la première fois en 2006, deux ans après la proclamation par Chypre de sa ZEE, la doctrine de la Patrie Bleue (*Mavi Vatan*) est devenue celle de la marine turque en 2016. Le président Erdogan l'a fait sienne en 2019. Le *Mavi Vatan* marque la nouvelle ambition maritime d'un État continental dont la géographie le prive d'un accès aisé à la haute mer, au sens commun du terme, et à ses ressources. Politiquement isolée, alors que Chypre, la Grèce, Israël et l'Égypte s'étaient entendus progressivement sur la délimitation de leurs ZEE, la Turquie se retrouve en 2019 exclue de la création de l'*East Mediterranean Gas Forum* (EMGF) qui accueille même l'Autorité Palestinienne. La Turquie s'estime alors lésée, mettant en avant des droits que lui conférerait à ses yeux la longueur de ses côtes, mais aussi sa position de garante des droits de la République Turque de Chypre du Nord

(RTCN), État qu'elle est seule à reconnaître. Cette frustration la pousse à conclure un accord de délimitation avec la Libye, ou tout au moins, en pleine guerre civile, avec la partie libyenne qu'elle soutient. Cet accord nie les droits des pays tiers de la zone et n'est reconnu ni par l'Union européenne, ni par les pays riverains.

Cet allié est bien trouvé car l'histoire récente libyenne n'est pas un modèle de respect du droit international de la mer. Depuis 1973, le pays considère le golfe de Syrte comme des eaux intérieures et revendique une mer territoriale de 12 milles marins au-delà d'une ligne droite reliant les deux extrémités de ce golfe. Cette revendication a, en période de guerre froide, donné lieu à des incidents armés entre aéronefs militaires libyens et américains. Depuis le milieu des années 1990, une zone de pêche exploitée de manière coutumière par des pêcheurs italiens venant de Sicile est revendiquée par la Libye, qui a arraisonné environ 60 navires entre 1995 et 2022, conduisant parfois à l'emprisonnement de marins. Aucune des deux parties libyennes n'a cessé ce type d'actions depuis le début de la guerre civile. Depuis 2015, l'Armée Nationale Libyenne (ANL) d'une part, le Gouvernement d'Union Nationale (GNA) d'autre part, ont institué des zones interdites à la navigation. Motivées par des raisons d'ordre militaire, ces zones parfois signalées de manière incertaine ont été le lieu de plusieurs arraisonnements par l'ANL. La plupart du temps, les navires ont été restitués et les marins relaxés, après paiement d'amendes qui peuvent être considérées comme des rançons compte tenu de leurs deux caractères discret et non réglementé. Selon le regard qu'on veut bien porter sur ces pratiques, elles peuvent être considérées comme une territorialisation par l'instauration d'un péage d'État, ou tout simplement comme des actes de brigandage maritime.

Pour revenir aux revendications turques, l'accord avec la Libye annonçait de nouvelles initiatives. Alors que la Turquie avait déjà entravé, en 2018, les travaux exploratoires de la compagnie italienne ENI dans les eaux chypriotes, au prétexte qu'elle aurait opéré dans la ZEE de la RTCN, elle lançait plusieurs actions visant à affirmer les droits qu'elle revendique : en décembre 2019, délogement d'un navire israélien par des navires turcs, entraînant en représailles le harcèlement par la chasse israélienne d'un navire d'exploration turc ; escorte systématique de navires d'exploration turcs par la marine militaire, avec l'intervention pendant une longue période, en octobre et novembre 2020, du navire d'exploration gazière turc *Oruç Reis* en ZEE grecque.

Mais la question du gaz n'est pas la seule qui ait généré des incidents importants. En 2020, la marine turque avait pris l'habitude d'escorter un cargo tanzanien, le *Cirkin*, dont les allées et venues le rendaient suspect au regard de l'embargo sur les armes en Libye, que l'opération navale européenne *Irini* devait faire respecter. Le 27 mai 2020, deux frégates turques s'interposent entre la frégate française *Forbin* et le *Cirkin* pour empêcher le contrôle de ce dernier. Le 10 juin lors d'un nouveau voyage du *Cirkin*, la

frégate grecque *Spetsai* est également empêchée de contrôler le cargo. Le même jour, la frégate *Courbet* venant de prendre contact avec le *Cirkin* est « illuminée » à deux à trois reprises par les radars d'une conduite de tir d'une frégate turque, ce qui constitue un acte hostile. Dans ces situations, pour être en mesure d'assurer leur mission, les frégates grecques et françaises auraient été contraintes d'aller à l'affrontement. Force est de constater qu'à cette occasion, la Grèce et la France n'ont pas reçu de soutien affiché de leurs alliés européens ni de l'OTAN.

Ces événements peuvent être considérés comme les premiers cas de « territorialisation dure » en Méditerranée, à l'image de ce que pratique régulièrement la Chine en mers de Chine méridionale et orientale. Ils incitent à s'interroger sur l'avenir.

Perspectives et risques

En Méditerranée orientale, la situation s'est apaisée depuis 2020. La Turquie a sans doute réalisé le caractère contre-productif de ses actions. Mais les sources de conflits demeurent. Plusieurs facteurs détermineront le réveil de cette crise : la capacité des pays concernés à négocier pour s'entendre sur le partage des ressources et l'équilibre général des exportations de gaz vers l'Europe, influencé par la guerre ukraino-russe ; la politique intérieure turque et le besoin qu'aura le président Erdogan d'agiter les consciences nationalistes turques pour se faire réélire cette année ; la confirmation ou non de la construction du gazoduc Eastmed qui pourrait être vécue comme une provocation par la Turquie ; l'intérêt réel des gisements de gaz qui dépend lui-même de plusieurs facteurs (réalité des ressources, facilité d'exploitation, intérêt de l'Europe de se désengager d'autres sources d'approvisionnement et en premier lieu de la Russie, rapidité de la transition énergétique en Europe et dans les pays riverains). Dans tous les cas, les ressentiments historiques resteront sources de tensions. Déjà en juillet 2022, la Turquie a annoncé son intention de reprendre rapidement des explorations gazières.

Sur le fil du rasoir, entre l'alliance otanienne et des intérêts réciproques bien compris avec le voisin russe – avec lequel elle a su sans conflit partager la mer Noire – la Turquie pourrait basculer du mauvais côté. Elle aura alors la capacité militaire de créer des zones d'interdiction pour les navires et aéronefs. Dans un scénario mettant en scène les grandes puissances mondiales, son isolement régional pourrait être rompu : une Égypte achetée par la Chine, Israël obtenant de la part de la Russie des garanties de sécurité vis-à-vis de l'Iran, l'accès à la Méditerranée orientale, au canal de Suez et au coupe-gorge de la mer Rouge serait alors soumis au bon vouloir des pays riverains. Et nul doute qu'en cas de crise opposant les intérêts occidentaux à d'autres, ce trafic maritime serait au moins contraint.

Sans en arriver là, un séminaire organisé en décembre 2022 par le *Maritime Policy & Strategy Research Center* de l'Université de Haïfa, sur les questions de délimitations des frontières maritimes, a mis en avant l'unanimité des participants face aux revendications turques, mais aussi des interprétations extensives des prérogatives des États dans leurs ZEE. Ces interprétations limitent, notamment, le droit des États tiers à exercer des activités militaires dans ces espaces. En Méditerranée, presque totalement constituée d'espaces sous juridiction des États, la restriction des activités militaires handicaperait avant tout les puissances maritimes : même en entraînement, les groupes aéronavals ont besoin d'espaces conséquents ; les marines de haute mer ont pour vocation d'agir au large des zones de tension ou de conflit. Il convient donc de veiller à ce risque, même s'il est en Méditerranée moins prégnant que, par exemple, en zone indo-pacifique.

La Méditerranée n'échappe donc pas à cette territorialisation mondiale rampante. Elle y est pour la France encore moins acceptable qu'ailleurs. Elle doit donc, en particulier dans cet espace vital pour elle, faire valoir sa vision du droit international de la mer. Car ce qui sera accepté en Méditerranée le sera également sur tous les océans du monde. Au-delà, la France doit également se préparer, à moyen terme, à se donner les moyens d'employer la force pour garantir sa liberté de naviguer en Méditerranée. Dans le cas contraire, elle sera contrainte d'accepter les conséquences de la territorialisation : au mieux devoir contourner l'Afrique, ce qui exige d'autres types d'investissements et d'autres alliances, sans pour autant effacer toutes les contraintes dont celle des délais d'intervention ; plus probablement une impossibilité de garantir nos approvisionnements et de protéger nos exportations et nos territoires ultramarins.

Le moment disruptif chinois en Méditerranée

Emmanuel Lincot, professeur à l'Institut catholique de Paris
Chercheur associé à l'IRIS

U *n a priori* tenace, européen avant tout, intériorisé par les Chinois eux-mêmes, veut que la civilisation chinoise doive ce qui la caractérise à la terre et non à la mer. Préjugé s'il en est qui ne saurait nous faire oublier le fait que la Chine a été une thalassocratie et qu'elle redécouvre à l'aune des considérations idéologiques actuelles son passé de puissance maritime¹. A cette première observation s'ajoute le fait que, depuis la fin du XX^e siècle, la flotte civile et militaire chinoise ne cesse de croître dans ses capacités de tonnage. Cette massification de l'outil maritime dans ses capacités de projection marque le franchissement d'un seuil quantitatif. Avec une montée en gamme de ses vaisseaux et de ses systèmes d'armes, la Chine franchit également un seuil qualitatif. Mais pourquoi accroît-elle sa présence en Méditerranée ? Tenter d'y répondre, c'est non seulement s'intéresser aux nouvelles configurations stratégiques qui sont à l'œuvre mais encore à des symétries de situation par rapport à d'autres réalités dans le monde, et sans doute plus prévisibles qu'on ne le croit.

Des intérêts géoéconomiques

La Méditerranée est le lieu de rencontre de trois continents, reliée à l'océan Atlantique par l'étroit cordon de Gibraltar, à la mer Noire par le Bosphore et à l'océan Indien par l'isthme puis le canal de Suez. C'est donc une mer éminemment stratégique et il est donc logique que la Chine s'y intéresse. Par ailleurs, le projet Belt and Road Initiative (BRI), initié par Beijing en 2013, identifie la Méditerranée comme axe stratégique de redéploiement de la Chine dans le cadre des routes de la Soie du XXI^e siècle avec un intérêt particulier pour la route Asie-Europe. Les flux Asie-Europe représentent un quart du trafic de conteneurs dans le monde ; soit un peu moins que les flux transpacifiques (28 %), mais trois fois plus que les flux transatlantiques. Réduire le délai de transport contribue à limiter l'impact de la hausse des coûts de production. S'inscrivant dans cette stratégie, l'entrée de la Chine au Pirée a bénéficié des rapports étroits qu'entretiennent les armateurs chinois et grecs. Ce dernier a été acquis par COSCO en 2008. Véritable *hub* inter-régional d'un montant de 800 millions d'euros acquis pour trente ans, le Pirée s'inscrit dans un maillage de connections stratégiques qui poussent l'avantage chinois et partant, offre à Pékin une profondeur stratégique vers des zones portuaires plus périphériques, tel le port de Trieste dont l'emplacement privilégié à l'extrémité nord de l'Adriatique fournit une liaison avec les pays des Balkans qui n'ont pas d'accès à la mer. Ce ne sont pas des exemples isolés puisque des sociétés chinoises ont acquis des participations dans plusieurs autres ports méditerranéens (Cherchell en Algérie, Port Saïd et Alexandrie en Egypte, Ashdod et Haïfa en Israël, le terminal de Kumport dans le port d'Ambarli à Istanbul, Beyrouth à terme au Liban).

1. Emmanuel LINCOT, *Chine, une nouvelle puissance culturelle ? Soft power et Sharp power*, coll. « Les Essais médiatiques », Paris, MKF, 2019 ; *Chine et Terres d'Islam : un millénaire de géopolitique*, PUF



La frégate chinoise *Linyi* (type 054A) en transit dans le Bosphore vers la mer Noire le 14 mai 2015
©usni.org

Cette affirmation de la Chine dans les zones portuaires lui donne une profondeur stratégique. Significatif est en cela le port de Trieste dont l'emplacement privilégié à l'extrémité nord de l'Adriatique fournit une liaison avec les pays des Balkans qui n'ont pas d'accès à la mer. Ce maillage est épaulé par des structures de dialogue qui engagent la diplomatie chinoise dans une double approche, à la fois bilatérale et multilatérale ; approches lui assurant la pénétration des marchés européens (sachant que 80% du commerce UE / Chine se fait par la voie maritime) et un positionnement sur les ressources en hydrocarbures dans la région. La diversification tous azimuts engagée par Pékin de ses fournisseurs, quel que soit leur niveau de réserves, est le fil conducteur de sa diplomatie énergétique. L'Algérie, la Libye et l'Égypte sont les plus privilégiés de la région même si la Syrie et son prolongement libanais ne laissent pas la Chine indifférente. Car, au-delà de ses propres besoins nationaux, le Liban demeure un point d'entrée essentiel pour l'ensemble de la région. Les pays du Levant tels la Jordanie, la Syrie ou l'Irak, ou encore les pays du Golfe, dépendent aussi de leurs relations commerciales avec le Liban. 73 % de ses propres importations se faisant par la voie maritime, le lien du Liban à la mer est essentiel. Il repose sur le dynamisme d'une infrastructure clé, le port maritime pour lequel des appels d'offres mettent désormais en concurrence chinois, turcs et allemands ; la France étant semble-t-il désormais écartée. Une sanctuarisation des objectifs chinois dans toute la zone méditerranéenne n'est pas à écarter. La Chine sait attirer à elle tous les pays récalcitrants aux directives de Bruxelles. Elle a ainsi créé des alternatives dans la région et au-delà comme le *China Arab Cooperation Forum* (fondé en 2004) dans la continuité du FOCAC (*Forum on China-Africa Cooperation* - fondé en 2000) mais aussi avec les Européens eux-mêmes

en promouvant le *China-central and Eastern European Countries Cooperation* – dit "16+1" (2012). L'avantage pour la Chine est de solliciter les suffrages de ces pays pour défendre ses propres vues dans un symétrique de situation en matière de droit de la mer, et tout particulièrement en mer de Chine là même où Pékin rejette les décisions de la CPA (Cour Permanente d'Arbitrage) de La Haye (2016) concernant les différends qui l'oppose à ses voisins en Asie du Sud-Est.

Géostratégie chinoise : quels enjeux ?

À ce positionnement s'ajoute la nécessité, désormais, de pouvoir intervenir là même où ses ressortissants seraient menacés. Elle a été amenée à exfiltrer 60 000 de ses ressortissants en Lybie, au commencement des Printemps arabes (2011) puis au Yémen, avec 600 ressortissants évacués en 2015. L'aide de la Grèce dans le contexte de la première opération a montré toutefois les faiblesses du dispositif chinois au niveau logistique, faiblesses comblées depuis avec l'installation d'une base chinoise à Djibouti (2017) permettant aux militaires chinois d'engager des missions de soutien à large spectre, dont la Méditerranée. Ce souci d'autonomie stratégique est constant y compris dans le domaine des communications et de la surveillance des câbles sous-marins dont la pose échoit à *Huawei Marine Networks*. L'accès à l'autonomie militaire donne lieu également à des manœuvres militaires conjointes entre la Russie et la Chine, depuis 2015 en Méditerranée, avec une réciprocité de moyens entre les marines des deux pays en mer de Chine. Mais il est un autre défi dans la symétrie des configurations géostratégiques qui s'esquissent sous nos yeux, de part et d'autre du monde. Nous voulons parler de la Méditerranée et de la mer de Chine, autre mer fermée s'il en est, autre « Méditerranée asiatique », pour parler le langage de François Gipouloux², enclavée entre l'inter-détroit taïwanais et le passage conduisant à Malacca, là même où la Chine entreprend la construction d'une bulle A2/AD (*Anti-Access/Area Denial*). Elle y expérimente la maîtrise de nouvelles technologies de rupture (IA, robotique, *learning machine*, armes à énergie dirigée, planeurs hypersoniques, drones aériens et sous-marins), laquelle change la donne stratégique dans la région Indopacifique. La Chine pourrait être tentée de recourir aux mêmes procédés dans l'est de la Méditerranée avec le concours du partenaire russe et en s'appuyant sur les prolongements syrien et égyptien, qui lui sont politiquement acquis, comme autant de jalons permettant à terme de contrôler Suez.

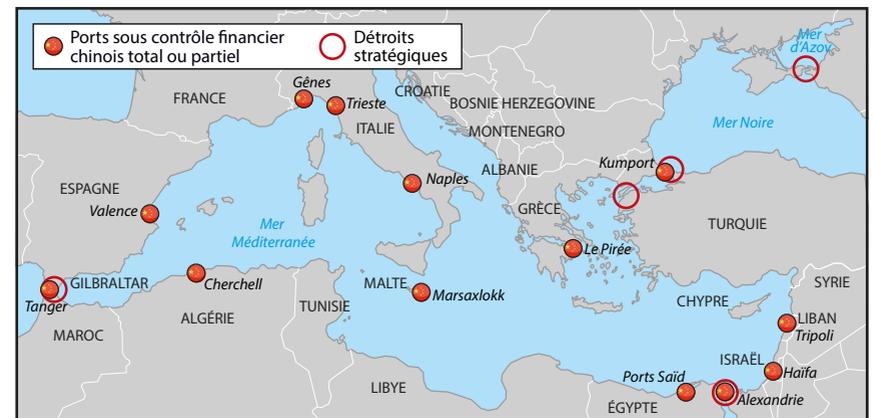
Dans tous les cas, cet essor capacitaire n'est possible qu'avec une refonte complète de l'outil militaire chinois, lequel a été programmé depuis plus de 20 ans. L'APL a depuis considérablement élargi ses missions et son rôle : maintien de la sécurité maritime, aérienne, électromagnétique du territoire chinois, lutte contre le terrorisme, gestion

2. François GIPOULOUX, *La Méditerranée asiatique : villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du Sud-Est, XVI^e-XXI^e siècle*, Paris, CNRS Éditions, 2009

de crise (catastrophes industrielles, naturelles ou sanitaires), opération de maintien de la paix de l'ONU, opérations de sécurité internationale et rivalités croissantes contre les États-Unis. Et la Chine conduit en cela une véritable guérilla diplomatique avec une volonté claire d'établir des relations de proximité avec des partenaires pourtant proches des États-Unis, que ce soit Israël ou la Turquie. Cette stratégie mise en œuvre s'apparente fort à la « stratégie du lotus ». Cette parabole, pour les disciples de Sun Zi, désigne la capacité d'un chef de guerre avisé à positionner ses troupes d'élites au cœur même du dispositif adverse, là où l'ennemi est vulnérable par orgueil, et de les faire éclore, tels les pétales de la fleur de lotus, pour le submerger et sanctuariser ainsi les zones convoitées. Selon Marianne Péron-Doise, « depuis 2013, le regain d'activités de la flotte russe en mer Noire et en Méditerranée, en relation avec l'annexion de la Crimée et l'intensification des combats en Syrie, a largement profité à la marine chinoise »³.

Si la guerre en Ukraine a quelque peu freiné les projets de coopération militaire sino-russe dans la région, ils forment toutefois une constellation de projets connexes trouvant leur prolongement géographique dans l'Océan Indien (avec le Pakistan) comme dans le Golfe arabo-persique (avec l'Iran), lesquels sont aidés par ce « collier de perles » ou logique de comptoirs assurant à la Chine et ses partenaires, bases et soutiens donnant une profondeur stratégique à la Chine jusqu'en Méditerranée. Elle est en soi une réponse à l'Indopacifique américain et ses alliés. Elle reste pour les dirigeants chinois le maintien du choix d'une mondialisation sinisée qui, à terme, s'organiserait contre l'Occident et ses intérêts et au nom d'un Sud Global que la Chine entend défendre. Cette stratégie est un défi que la France et ses alliés seront amenés à relever.

Les intérêts chinois en Mer Méditerranée



©CESM



Frégate chinoise Yangzhou (type 054A) en escale dans le port de Toulon ©Sirpa Marine

3. Marianne PÉRON-DOISE, « La nouvelle visibilité de la présence maritime chinoise en Méditerranée », *Revue Défense Nationale* 2019/7 (n°822), pp.120-125

Du risque d'une migration incontrôlée

Amiral (R) Kamel AKROUT
Président-fondateur du centre de réflexion IPASSS (Institut d'études prospectives et stratégiques avancées de sécurité)
Ancien conseiller principal pour la sécurité nationale auprès du Président de la République tunisienne
Ancien secrétaire permanent du Conseil de Sécurité Nationale de la Tunisie de janvier 2015 à novembre 2019.

Nul État n'a intérêt à laisser prospérer sur son sol des déplacements de masse entre les deux rives de la méditerranée. La responsabilité des États au sens juridique du terme d'abord et au sens moral est de ne pas prêter leurs territoires à des flux ou des actions dommageables aux intérêts de leurs voisins et de leurs partenaires.

C'est une règle centrale et constante dans les rapports entre les États. La migration clandestine transméditerranéenne a atteint ces dix dernières années des chiffres qui deviennent problématiques pour les pays de départ, pour les pays de passage et les pays cibles. Car en effet, outre le préjudice que ces flux peuvent avoir pour certains pays de départ et de passage, ils peuvent avoir un effet négatif sur les pays d'établissement. Ces effets peuvent entacher les relations de voisinage et remettre en question des années de coopération. Il convient néanmoins de situer l'évolution du phénomène non pas dans le cadre de ce que d'aucuns considèrent comme une sorte de revendication ou de dû, mais de situer les faits dans le contexte de coopération socioéconomique et de l'analyser non comme essentiellement une menace sécuritaire.

Bref rappel historique quant à l'évolution du phénomène

2010 et 2011 ont été des années de césure dans la construction d'un risque sécuritaire majeur prenant appui ou utilisant la migration clandestine. Ce que certains ont désigné par « révolutions » ou « printemps » ont consisté en une destruction des outils de contrôle des frontières et d'affaiblissement des États, qui jusqu'alors avaient, en toute responsabilité, constitué une digue contre les mafias et les réseaux internationaux de la migration clandestine.

L'affaiblissement de la majorité des États de la région à partir de 2011 dans le cadre d'un projet politique régional, faisant d'eux un laboratoire pour la transformation de l'ensemble de la région Sud-Méditerranée a eu pour première conséquence un démantèlement de tout un appareil de contrôle des frontières et de lutte contre le crime organisé. Pour avoir promu l'islam politique au rang de partenaire stratégique, nombre d'États occidentaux n'avaient certainement pas anticipé les contours réels de la nébuleuse, ses rapports au-delà des frontières et ses permissivités quant à l'établissement dans les frontières nationales des États de réseaux qui allaient fournir l'ossature de base à des mafias aux frontières. Ces réseaux ont non seulement des liens avec le djihadisme, notamment à travers l'organisation du recrutement de combattants pour des théâtres moyen-orientaux, mais ont aussi des liens avec la criminalité économique transfrontalière. Trafics divers, contrebande de produits illicites, migration clandestine, voire traite de personnes humaines, vont devenir des marchés lucratifs. Ces réseaux vont se structurer depuis les zones de départ jusqu'aux pays d'arrivée. Une chaîne qui peut s'étendre sur des lignes de passage, depuis l'Afrique subsaharienne jusqu'à la Turquie,

la Serbie, ou depuis la Libye ou enfin à travers la Tunisie, cette dernière qui a la triste particularité de voir fuir ses meilleurs cadres, partir dangereusement ses enfants les plus déshérités et de voir s'établir sur son sol une migration clandestine subsaharienne.

Vides d'États propices à une hybridation des menaces

Un simple regard sur la carte de l'espace sahélo-saharien montre que les frontières n'existent plus que sur les cartes, et qu'il n'existe plus d'États structurés, en capacité de tenir leurs frontières depuis le Sénégal à l'ouest, la RCA au sud et la Somalie à l'est, jusqu'à la pointe extrême de la frontière Nord-Africaine. Ces pays sont désormais un pays du « front » face à une montée sans précédent vers le nord de populations africaines chassées par la faillite des États et par l'absence d'autorités en capacité de tenir leurs territoires. En outre la destruction de la Libye en tant qu'État et pays structuré a créé un appel d'air pour des départs massifs vers le nord du continent.

À cet égard, et pour exemple, la Tunisie se trouve aujourd'hui confrontée à une double menace inédite. D'une part la perte de plus 80 à 90 000 cadres de haut niveau et d'autre part l'établissement sur son sol d'une population de clandestins subsahariens dont les chiffres varient selon les sondages. Il s'agit là d'une mécanique dangereuse pour un pays qui a connu un affaissement économique catastrophique, qui se trouve aujourd'hui à la merci de l'aide internationale et qui fut, il y a une dizaine d'années, un pays stable régi par un État structuré. Cette vague migratoire s'accompagne aussi par une montée vers le nord de la ligne des troubles de l'Afrique Subsaharienne. L'enjeu de la fuite des cerveaux (Brain drain) avec un départ sans précédent de chercheurs, ingénieurs, médecins... hautement qualifiés est une perte de l'une des ressources les plus rares, le capital humain.

Aussi, dans le contexte actuel, marqué par la guerre en Ukraine, sur la base d'une lecture d'un précédent historique, celui de l'utilisation des vagues migratoires dans le cadre des confrontations entre la Russie et l'occident ou dans le cadre des relations houleuses entre la Turquie et l'occident, on peut penser utilement que la bande sahélo-saharienne, l'Afrique du nord comme corridor et point de passage forcé, peuvent constituer un outil d'un contournement par le sud dans le cadre d'une confrontation russo-occidentale qui est désormais planétaire.

La continuation de la fragilisation des pays de l'Afrique du nord déjà cruellement affaiblis par douze années d'ingérences étrangères et de destruction, constitue le ferment et le catalyseur, qui pourrait, sur fond de réseaux mafieux opérant dans la migration clandestine, être utilisé dans une plus large confrontation, qui semble être en cours de préparation. En effet, l'implantation durable de la Russie en Afrique Subsaharienne est un indicateur assez sérieux d'une possible utilisation de cette zone comme d'une rampe de lancement de menaces vers l'Europe du sud.

« Que faire ? »

Tenir son territoire, tenir sa frontière et agir dans le cadre du droit international pour interdire l'espace de sa souveraineté et sous sa juridiction, à l'action des réseaux criminels et terroristes est la pierre angulaire du comportement d'un État structuré et responsable. Nul ne peut déroger à cette règle sous peine d'être classé État failli.

Pour la Tunisie, le défi est triplement dangereux. D'abord construire une « digue » sur la frontière sud et de l'extrême sud. Cependant, il semble que les passages de clandestins subsahariens s'opèrent désormais depuis d'autres frontières y compris d'une façon régulière. Une jonction entre la migration clandestine avec les réseaux du terrorisme est à ce rythme probable.

Le second défi auquel doit faire face la Tunisie est le départ de ses propres enfants, hommes, femmes et enfants sur les barques de la mort en direction des côtes italiennes. Or, ce phénomène s'est non seulement accéléré, mais s'est massifié. La Tunisie fait face à la pire crise économique et financière de son histoire. Le délitement du tissu industriel, la disparition de pans entiers de l'économie sur fond de mauvaise gestion durant les années 2011 à 2023 ont accéléré le phénomène migratoire.

Le troisième défi est le départ des meilleurs cadres du pays chassés par les conditions de vie et de travail devenus insupportables.

Ces trois défis appellent à la fois une solution commune et une approche différenciée avec les pays de la rive Nord. D'abord, et compte tenu des défis de son côté, l'État tunisien est dans l'obligation de surveiller davantage son territoire afin de le soustraire à toute velléité d'en faire un corridor de passage. Cela suppose de réviser sa politique frontalière afin de stopper et d'inverser les flux qui ciblent son territoire. Les frontières tunisiennes rendues poreuses par les événements de 2011 à 2023 doivent être reconstituées.

À cet égard, et malgré une situation économique difficile, la Tunisie a réussi dans le cadre de son '*Burden sharing*' deux projets phares : L'installation d'un système de surveillance électronique le long de sa frontière Sud Est dans le cadre d'une coopération EU-Allemande et l'acquisition de quatre OPV (*Off-shore Patrol Vessels*) afin de protéger ses frontières maritimes et assister aux opérations de sauvetage en mer (SAR) et de lutte contre les migrations clandestines.

La seconde ligne de lutte constituera un cadre pour la coopération régionale sur fond de lutte aux frontières contre les mafias. À ce titre la responsabilité est partagée. En

effet, certains pays ne peuvent se dédouaner de leurs responsabilités pour les dommages occasionnés à la Tunisie par l'insécurisation de la frontière libyenne et du territoire libyen.

La troisième ligne, celle de la stabilisation de la population tunisienne tentée par l'émigration clandestine. Elle comporterait un volet local national et une nécessaire coopération internationale. Avant la chute de Kadhafi, premier partenaire commercial de La Tunisie à l'échelle africaine, la Libye était une terre d'opportunités, des chômeurs tunisiens y trouvaient du travail, la frontière entre les deux pays était une zone d'activité. Les frontaliers tunisiens tiraient leurs revenus d'un commerce licite entre les deux États. La destruction de l'État libyen a occasionné à la région sud, mais aussi à la Tunisie, une perte totale. Un accord économique permettant de créer une zone d'activité de substitution afin de construire une zone tampon et stabiliser les populations constitue une action impérieuse.



Le LPD HMS *Bulwark* recueille 400 migrants dérivant sur une embarcation de fortune au large des côtes lybiennes ©Royal Navy

Conclusion

La guerre en Ukraine ne peut exclure une réplique en Méditerranée depuis l'Afrique du Nord. La fragilisation durable de quelques pays de la région a réveillé des velléités de reconstitution ou de réactivation de zones d'influences campées sur le flanc sud de l'Europe et de l'OTAN, acteur majeur de l'aide à l'Ukraine dans sa guerre contre la Russie. Méconnaître les difficultés des pays concernés de l'Afrique du Nord, fruit d'ingérences multiples et destructrices depuis 2011, serait une imprudence, voire une faiblesse d'analyse qui pourrait non seulement comporter une fragilisation de l'Europe mais aussi un risque d'anéantissement de pays qui pourraient être transformés en corridors dans le cadre de confrontations hybrides ou autres sur fond de guerre en Europe. Quant à la question migratoire, notamment celle des fuites de cerveaux vers le Nord, il serait plus judicieux de la traiter ensemble avec une approche holistique et non pas seulement sécuritaire. Une migration contrôlée et bien ménagée pourrait être une opportunité aussi bien pour les pays du Sud que ceux du Nord.

ENJEUX GÉOSTRATÉGIQUES



Le BPC *Anouar el Sadate* au premier plan (de conception française) et le porte-hélicoptères *Juan Carlos I*^{er} espagnol, en exercice naval en Méditerranée ©mod.gov.eg

Le réarmement naval en Méditerranée

Pierre Razoux, Directeur académique de la FMES

Lors de la conférence navale organisée par l'Institut français des relations internationales (IFRI) le 18 janvier 2023, le chef d'état-major de la Marine Pierre Vandier, le *First Sea Lord* britannique Ben Key et le *Chief of naval operations* de l'*US Navy* Michael Gilday ont tous trois affirmés : « Nous sommes rentrés dans l'ère du réarmement naval et il faut en tirer toutes les conséquences »¹.

Ce constat mondial s'applique également à la Méditerranée. Plusieurs facteurs le rendent particulièrement préoccupant : les tensions multiples qui parcourent ce segment maritime crucial, les affrontements latents entre pays riverains, les postures parfois provocantes de certains acteurs régionaux, les conséquences navales de la guerre en Ukraine, la posture incertaine de la *Royal Navy*, de même que le retrait ponctuel de la VI^e Flotte de l'*US Navy* dans cette zone pourtant stratégique.

Pour les observateurs attentifs, le réarmement naval en Méditerranée est illustré par l'acquisition récente de porte-hélicoptères, de sous-marins et de frégates multi-missions par l'Égypte, par la modernisation du parc de frégates et de sous-marins algériens capables de tirer des missiles de croisière, et par la spectaculaire montée en puissance de la flotte turque grâce à la construction locale d'un porte-aéronefs et de plusieurs frégates et l'acquisition en Allemagne de sous-marins anaérobies de dernière génération.

Pour décrypter la réalité factuelle et les modalités de ce réarmement naval, deux tableaux analytiques retracent l'état des forces navales en présence aujourd'hui (2023), puis dans cinq ans (2028) en tenant compte des programmes d'acquisition ou de construction annoncés par chacun des acteurs concernés. Deux autres tableaux de synthèse soulignent ensuite les variations de moyens et de capacités entre 2013 et 2028.

Tous ces tableaux ont été réalisés à partir des informations contenues dans les éditions 2015 et 2018 de *Flottes de combat* (éditions Ouest-France – cet ouvrage n'est plus réactualisé depuis), dans l'édition 2022 de l'Atlas stratégique de la Méditerranée et du Moyen-Orient (FMES), dans le rapport 2023 du CESM portant sur le réarmement naval dans le monde, et sur les sites officiels accessibles des principales marines riveraines. Compte tenu de la problématique du retour probable du combat naval, seules les marines alignant un seuil crédible de capacités offensives susceptibles de s'exercer à l'intérieur de la Méditerranée ont été étudiées. C'est la raison pour laquelle ont été écartées les marines marocaine, portugaise et balkaniques, mais aussi les marines tunisienne, libyenne et syrienne sans réelle capacité de frappes offensives. Dans cette même logique, seuls les bâtiments de combat hauturiers d'un tonnage supérieur à 1 500 tonnes, équipés de missiles et encore opérationnels ont été comptabilisés² ; les avisos,

1. Cette conférence peut être visionnée sur le site de l'IFRI.

2. Contrairement à certains sites et ouvrages, tel le Military Balance de l'IISS, qui recensent également les navires hors d'âge, sans valeur militaire réelle ou en attente de démantèlement.

patrouilleurs lance-missiles et navires de soutien logistique ne sont pas comptabilisés directement, mais la capacité qu'ils apportent figure en fin de tableaux, tout comme les capacités de déni d'accès des pays riverains qui sont devenues des éléments essentiels du combat en mer.

Rajeunissement et modernisation des flottes des pays riverains

Si l'augmentation globale du tonnage et du nombre de navires de combat de premier rang est relativement faible (de l'ordre de +10 % en moyenne sur dix ans) à l'exception notable de la flotte turque (+30 %), c'est le rajeunissement des flottes qui est marquant. En 2023, les flottes de la Méditerranée se scindent en deux groupes : celles d'un âge moyen³ inférieur à 15 ans (France, Algérie, Egypte et Israël) et celles d'un âge moyen oscillant entre 22 et 32 ans (Italie, Espagne, Turquie et Grèce). À cet égard, si elle veut continuer à exister de manière crédible, la marine grecque (32 ans d'âge moyen) devra nécessairement se moderniser, quelle que soit la qualité de ses équipages et l'avantage défensif que lui procure la multitude d'îlots de la mer Égée derrière lesquels ses vénérables frégates et sous-marins peuvent s'abriter.

En 2028, cette tendance au rajeunissement se sera accélérée notamment pour les flottes italienne (- 11 ans en cinq ans), turque (-10 ans) et espagnole (-9 ans), à condition bien sûr que les programmes d'acquisition en cours soient poursuivis. En cinq ans, l'âge moyen des flottes de combat de Méditerranée sera passé de 20 à 15 ans. En quinze ans, de 2013 à 2028, l'âge moyen de la flotte de combat française de haute mer aura rajeuni de dix ans passant de 22 ans (en 2013) à 12 ans (en 2028), d'une part grâce à la mise en service des FREMM, des SNA de classe Suffren et probablement de trois FDI, d'autre part par le désarmement des frégates F-70, de plusieurs frégates furtives légères et de la plupart des SNA de classe Rubis.

En 2023, les flottes de combat de la Méditerranée alignent ensemble 12 porte-aéronefs (mais 1 seul porte-avions à catapultes et brins d'arrêt – le *Charles de Gaulle*), 104 frégates et corvettes de plus de 1 500 tonnes (dont 28 « lourdes » optimisées pour la lutte anti-sous-marine ou antiaérienne), et 50 sous-marins d'attaque dont la moitié sont à propulsion nucléaire (les SNA français) ou anaérobie. Cinq ans plus tard (2028), on ne devrait compter qu'un seul porte-aéronef de plus (*l'Anadolu* turc) même si entre temps les Italiens auront échangé leur porte-hélicoptères *Garibaldi* (14 000 tonnes) contre le *Trieste* (38 000 tonnes). À cette même échéance, on ne comptera que 6 frégates et 3 sous-marins d'attaque de plus (11 nouveaux sous-marins en réalité – tous nucléaires ou anaérobies – compensés par la mise au rebut de 8 autres).

3. L'âge moyen d'une Flotte a été calculé en additionnant l'âge réel à un instant donné de chaque navire identifié dans le tableau depuis son entrée en service, puis en divisant le résultat par le nombre total de navires considérés

Les principales marines méditerranéenne en 2023

	FRANCE	ESPAGNE	ITALIE	GRÈCE	TURQUIE	ISRAËL	ÉGYPTE	ALGÉRIE
Navires de 1 ^{er} rang	24	16	23	21	27	13	22	20
Tonnage (en milliers de tonnes)	210	110	150	65	75	23	110	63
Âge moyen de la flotte	13	24	22	32	25	14	12	14
Porte-avions CATOBAR	1 (30)	-	-				-	-
Porte-avions STOVL	-	1 (12)	1 (8)				-	-
Porte-hélicoptères	3	2	1				2	1
Total porte-aéronefs	4	3	2	-	-	-	2	1
Sous-marins d'attaque	5	2	8	8	11	6	4	6
dont nucléaire	5	-	-	-	-	-	-	-
dont anaérobie	-	1	4	4	1	6	-	4
armés de MDCN	1	-	-	-	-	3	-	4
Destroyers et frégates (>6000t)	10	5	10	-	-	-	3	-
armés MDCN	6	-	-				-	
optimisés AA++	4	5	4				-	
optimisés ASM++	6	-	4				3	
Frégates (<6000t)	5	6	3	13	16	7	13	13
optimisés ASM++	-	-	-	-	-	-	-	2
Drones navals	en cours	non	non	non	en cours	oui	non	non
Patrouilleurs côtiers lance-missiles	non	non	non	oui	oui	oui	oui	oui
Projection de la supériorité aérienne au-delà des côtes (Bulle A2AD & Chasseurs de 4e et 5e génération)	oui <i>Rafale SAMP</i>	oui <i>Typhoon Patriot</i>	oui <i>Typhoon SAMP</i>	oui <i>Rafale Patriot</i>	oui <i>F-16E S-400</i>	oui <i>F-15I F-35I Arrow</i>	oui <i>Rafale Buk-M2E S-300</i>	oui <i>Su-30 S-300</i>
Défense côtières équipée de missiles antinavires performants et à longue portée	non	non	non	oui	non	oui	oui	oui
Missiles hypersoniques	non	non	non	non	non	non	non	non
Pétroliers-ravitailleurs (>10 000t)	2	2	2	3	3	-	2	-

NB : les 4 SNLE de la force océanique stratégique française (FOST) ne sont pas comptabilisés ; 2 à 4 des FREMM optimisées pour la lutte anti-sous-marine sont stationnées à Brest et n'interagissent que très occasionnellement en Méditerranée.

Projection des principales marines méditerranéenne en 2028

	FRANCE	ESPAGNE	ITALIE	GRÈCE	TURQUIE	ISRAËL	ÉGYPTE	ALGÉRIE
Navires de 1 ^{er} rang	25	19	22	18	36	14	21	21 ?
Tonnage (en milliers de tonnes)	222	135	165	60	130	25	105	65
Âge moyen de la flotte	12	15	11	29	15	17	9	13
Porte-avions CATOBAR	1 (30)	-	-				-	-
Porte-avions STOVL	-	1 (12)	2 (8)		1 (8)		-	-
Porte-hélicoptères	3	2	-		-		2	1
Total porte-aéronefs	4	3	2	-	1	-	2	1
Sous-marins d'attaque	6	4	8	6	12	7	4	6
dont nucléaire	6	-	-	-	-	-	-	-
dont anaérobie	-	4	8	4	6	7	-	4
armés de MDCN	4	-	-	-	-	4	-	4
Destroyers et frégates (>6000t)	10	10	12	-	1	-	3	-
armés MDCN	6	-	-		1		-	
optimisés AA++	4	5	2				-	
optimisés ASM++	6	5	6		1		3	
Frégates (<6000t)	5	2	-	12	22	7	12	14
optimisés ASM++	3 (FDI-	-		3 (FDI)	4	-	-	4
Drones navals	oui	non	oui	oui	oui	oui	non	non
Patrouilleurs côtiers lance-missiles	non	non	non	oui	oui	oui	oui	oui
Projection de la supériorité aérienne au-delà des côtes (Bulle A2AD & Chasseurs de 4e et 5e génération)	oui <i>Rafale SAMP</i>	oui <i>Typho on Patriot</i>	oui <i>F-35 SAMP</i>	oui <i>F-35 Rafale</i>	oui <i>F-16V S-400</i>	oui <i>F-15I F-35I Arrow</i>	oui <i>Rafale Buk-M2E S-300</i>	oui <i>Su-30 S-300 FD-2000B</i>
Défense côtières équipée de missiles antinavires performants et à longue portée	non	non	non	oui	possible	oui	oui	oui
Missiles hypersoniques	non	non	non	non	possible	possible	non	possible
Pétroliers-ravitailleurs (>10 000t)	4	2	3	2	3	0	4	0

NB : les 4 SNLE de la force océanique stratégique française (FOST) ne sont pas comptabilisés ; 2 à 4 des FREMM optimisées pour la lutte anti-sous-marine sont stationnées à Brest et n'interagissent que très occasionnellement en Méditerranée.

Davantage de marines se seront dotées de frégates lourdes optimisées pour la lutte antiaérienne ou anti-sous-marine, mais aussi de navires capables d'accueillir des drones navals. Le nombre de navires capables de tirer des missiles de croisière devrait en revanche rester inchangé : les FREMM et SNA de classe Suffren pour la France, les sous-marins de classe Dolphin de dernière génération pour Israël et les 4 sous-marins Kilo modernisés pour l'Algérie. Au bilan et à l'exception de la marine grecque, toutes les marines riveraines voient leur puissance de feu s'accroître.

Le réarmement naval en Méditerranée (2013-2028)

	FRANCE	ITALIE	GRÈCE	TURQUIE	ISRAËL	ÉGYPTE	ALGÉRIE
Navires de 1 ^{er} rang	↘	↘	↘	↗	↗	↗	↗
Tonnage	↗	↗	↘	↗	↔	↗	↗
Rajeunissement	↗	↗	↔	↗	↘	↗	↗
Porte-aéronefs	↔	↔		↗		↗	↗
Sous-marins d'attaque	↔	↔	↘	↗	↗	↗	↗
Frégates	↘	↘	↘	↗	↗	↔	↗
Puissance de feu	↗	↗	↘	↗	↗	↗	↗
Déni d'accès (A2AD)	↘	↘	↔	↗	↗	↗	↗

↗ Augmentation ou rajeunissement ↔ Sans changement significatif ↘ Diminution ou vieillissement

Quelques constats et leurs conséquences

Les frégates lourdes de plus de 6 000 tonnes optimisées pour la lutte antiaérienne et anti-sous-marine sont à l'ouest de la Méditerranée, au sein des flottes française, italienne et espagnole (25 sur 28 aujourd'hui, 32 sur 36 dans cinq ans), mais aussi américaine (4 ou 6 basées en Espagne) et britannique (1 à Gibraltar) ; aucune des frégates plus légères des autres marines méditerranéennes ne dispose de senseurs et d'armements équivalents. Les capacités de déni d'accès (bulles A2AD et défenses côtières améliorées) sont en revanche à l'est et au sud de la Méditerranée, de même que les deux-tiers des sous-marins d'attaque. Les marines des rives est et sud savent qu'elles peuvent difficilement défier les flottes occidentales en haute mer ; elles peuvent cependant assez facilement dénier l'accès à la Méditerranée orientale en transformant cette zone en un « lac » à portée de tir de leurs défenses côtières, de leurs sous-marins et de leurs chasseurs bombardiers basés à terre et armés de missiles antinavires.

Les côtes algériennes et la Méditerranée orientale sont donc redevenues (comme pendant la guerre froide) des zones maritimes réellement dangereuses et risquées en cas d'affrontement militaire direct, dans lesquelles les marines occidentales seraient imprudentes de risquer d'emblée leurs plus gros navires, *a fortiori* ceux qui ont une forte valeur symbolique (porte-aéronefs, frégates lourdes). En revanche, ces mêmes zones constituent des espaces de manœuvre idéals pour les sous-marins d'attaque, surtout s'ils sont très silencieux et bien armés. Dans un tel contexte, les frégates légères qui pullulent au sud et à l'est de la Méditerranée deviennent des « pions de base » relativement peu coûteux capables de marquer le territoire maritime tout en disposant d'une importante capacité de frappe antinavire en premier, en cas de montée rapide aux extrêmes, mais qui seraient des cibles de choix pour des sous-marins ou des attaques aériennes venues de la terre. Pour l'instant, à part les navires de l'*Eskadra* russe croisant en Méditerranée, aucun navire d'une marine riveraine ne dispose de missiles hypersoniques susceptibles de décupler les effets de ces frappes navales en premier. D'ici cinq ans, plusieurs États proches de la Russie (l'Algérie, l'Égypte et la Turquie) pourraient décider de s'en doter, *a fortiori* dans un contexte de hausse significative des budgets militaires. Israël a pour sa part les capacités technologiques de concevoir ses propres missiles hypersoniques. Cette technologie renforcerait la vulnérabilité des navires de surface, réduisant drastiquement leur capacité à exercer des représailles dissuasives.

Ce constat a un corollaire : les responsables algériens, égyptiens, russes, israéliens, turcs et même grecs acceptent le risque politique de perdre un certain nombre de frégates légères dont ils savent qu'elles restent très vulnérables. Dès lors, autant les porte-aéronefs et les frégates lourdes constituent des outils maritimes de démonstration de puissance sans équivalent en période de crise, autant leur emploi au contact direct de l'adversaire paraîtrait très aléatoire en cas de basculement dans une réelle confrontation armée, dans un premier temps du moins. Dans cette hypothèse, seules des frappes massives de missiles de croisière, des actions commandos et des raids aériens de saturation pourraient neutraliser les capacités de déni d'accès (batteries côtières et antiaériennes, radars, centres de commandement et de communication, bases aériennes, patrouilleurs lance-missiles) situées à l'est et au sud de la Méditerranée. Ce n'est que dans un second temps, une fois ces capacités détruites que les flottes de combat occidentales pourraient revenir réaffirmer leur présence dissuasive en Méditerranée orientale avec un risque acceptable de pertes. Les porte-aéronefs, restés initialement à l'abri, pourraient ensuite démontrer toute leur utilité.

Pour obtenir un tel résultat, les marines de l'OTAN comptent d'abord et avant tout sur leurs aviations basées à terre qui disposent d'un nombre très conséquent de chasseurs bombardiers équipés de missiles de croisière et d'autres armements bien adaptés à la destruction de ces cibles particulières. Elles comptent également sur leurs sous-marins d'attaque pour traquer les sous-marins adverses – russes en ce moment – et les

navires de surface ennemis en faisant peser une menace dissuasive sur leurs adversaires potentiels.

Pour s'imposer sur l'ensemble de la Méditerranée, la marine française semble donc avoir besoin en priorité d'un stock conséquent de missiles de croisière navals et de sous-marins nucléaires d'attaques capables de dissuader toute sortie intempestive des flottes ennemies de surface, tout en restant capable de mettre à pied d'œuvre des forces spéciales. Son porte-avions et ses frégates lourdes restent des vecteurs absolument cruciaux, en particulier pour les espaces maritimes ouverts tels que l'Atlantique et l'océan Indien où leurs capacités d'ubiquité et de frappes de rétorsion sont optimales.

Les acteurs globaux en Méditerranée (2013-2023)

	US NAVY	ROYAL NAVY	ESKADRA (RUSSIE)
Navires de 1 ^{er} rang	↘	↘	↗
Rajeunissement	↘	↗	↗
Porte-avions	↘	↘	
Sous-marins d'attaque	↘	↘	↗
Frégates	↘	↘	→
Puissance de feu	→	↘	↗
Déni d'accès	↘	↘	↗

↗ Augmentation ou rajeunissement → Sans changement significatif ↘ Diminution ou vieillissement

Face au volume conséquent de forces navales riveraines, les autres acteurs internationaux ne déploient en permanence en Méditerranée qu'un nombre très restreint de navires de combat : 6 destroyers de l'*US Navy* (VI^e Flotte) et 1 de la *Royal Navy*, 1 sous-marin nucléaire d'attaque (américain ou britannique), 4 frégates de pays d'Europe du Nord, 4 frégates et deux sous-marins d'attaque russes⁴. Certes, l'*US Navy* et la *Royal Navy* envoient régulièrement un de leur groupe de combat aéronaval transiter en Méditerranée, mais ces présences ponctuelles ne dissuadent qu'un temps les acteurs locaux qui viendraient à être mal intentionnés. Si l'*US Navy* maintient malgré tout son niveau de puissance de feu (lissé sur les dix dernières années), la *Royal Navy* ne

4. Sans compter la Flotte russe de la mer Noire immobilisée par son blocus des côtes ukrainiennes et la fermeture des détroits turcs en application de la convention de Montreux de 1936.

semble plus en mesure de dissuader qui que ce soit. La Russie en profite pour accroître la présence de sous-marins d'attaque, de frégates légères et de corvettes surarmées, mais ses bâtiments ne résisteraient sans doute pas à une action décisive des flottes de l'OTAN. Il n'empêche qu'il convient de surveiller la montée en gamme de l'escadre russe de Méditerranée qui joue le rôle de « vitrine » de la modernisation de la flotte russe et qui protège l'axe maritime principal permettant à la Russie d'accéder à « l'océan Monde » depuis les ports de la mer d'Azov. Dès lors, la stratégie du Kremlin consiste très probablement à transformer la Méditerranée orientale en « lac russo-turc » pour faciliter son accès aux mers chaudes via la mer Rouge et le golfe d'Aden, d'où l'importance de Djibouti qui apparaît plus que jamais comme une porte de sortie qu'il est crucial de pouvoir verrouiller si nécessaire.

En 2023, les marines française, italienne et espagnole totalisent à elles seules 40 % des navires de 1^{er} rang des flottes de Méditerranée, 60 % du tonnage, 90 % des frégates lourdes, 75 % des porte-aéronefs mais 30 % seulement des sous-marins d'attaque. Elles pourraient aisément sécuriser la Méditerranée en patrouillant ensemble cette mer quasi-fermée et en exerçant une présence réellement dissuasive dans sa partie orientale, à condition que Paris, Rome et Madrid soient en phase pour coopérer étroitement, pour assumer une posture de dissuasion conventionnelle crédible et pour donner des consignes très fermes à leurs marins en acceptant le risque induit de pertes.

Trois flottes à surveiller : la turque, l'égyptienne et l'algérienne

La flotte de combat française reste encore la plus puissante de Méditerranée et le restera à échéance visible en termes de tonnage, de capacités, de puissance de feu et de savoir-faire, même si la marine italienne qui bénéficie d'une rapide remontée en puissance s'en rapproche. Outre la marine russe, trois marines des rives orientale et méridionale doivent être surveillées de près, car elles acquièrent progressivement des navires, des capacités et des savoir-faire dont elles ne disposaient pas encore il y a une dizaine d'années et qui leur permettront demain de défier les marines occidentales en cas d'accroissement des tensions.

Tout d'abord la flotte turque qui connaît une croissance importante grâce à un très fort volontarisme du président R.T. Erdogan qui développe en parallèle sa flotte navale et sa flotte aérienne commerciale (*Turkish Airlines*) pour étendre au maximum son influence, mais aussi grâce à un ambitieux partenariat avec l'industrie de défense espagnole. En 2028, la marine turque devrait aligner un porte-aéronefs (*l'Anadolu*) faisant office de porte-drones de combat, 23 frégates⁵ (+ 7 par rapport à 2023) et 12 sous-marins (dont la moitié à propulsion anaérobie de conception allemande). En cinq

5. Notamment des frégates de type TF-2000 (7 000 tonnes) et de classe Istanbul (3 000 tonnes).

ans, elle aura rajeuni de 10 ans, accru son tonnage de 40 %, partiellement comblé ses lacunes dans le domaine de la lutte anti-sous-marine, tout en acquérant probablement d'importants moyens de déni d'accès. Sa principale force demeure sans doute la capacité du pouvoir turc à prendre des risques pour atteindre ses objectifs géopolitiques en acceptant de subir des pertes significatives qu'il sait pouvoir combler rapidement par son ambitieux programme de construction navale, voire même par simple achat sur étagère. Sa principale contrainte reste sa nécessité de couvrir en même temps trois espaces maritimes distincts (mer Noire, mer Égée et Méditerranée orientale), limitant d'autant le nombre de navires qu'elle pourrait engager au combat sur l'une ou l'autre de ces zones.

Ensuite la flotte égyptienne qui s'est dotée d'une véritable capacité de lutte anti-sous-marine grâce à l'acquisition de 3 FREMM et de 4 sous-marins de type 209/1400 (armés de missiles antinavires Harpoon), mais aussi d'une capacité de projection de forces rendue possible par l'achat à la France de 2 porte-hélicoptères d'assaut de classe Mistral protégés par 4 nouvelles corvettes Gowind et 4 frégates Meko-200, ces dernières étant dotées d'une redoutable puissance de feu (16 missiles antinavires de dernière génération chacune). Cette force amphibie permet désormais au président Sissi de défendre plus facilement ses intérêts stratégiques (notamment la protection des plateformes gazières *offshore*), mais aussi ceux de ses alliés saoudiens et émiratis qui ont largement financé le réarmement naval égyptien. Si le nombre et le tonnage de ses navires diminuera légèrement entre 2028 et 2023 (1 frégate « nette » de moins entre les entrées en service et les désarmements), la marine égyptienne gagnera en puissance de feu et en savoir-faire. Si les marins égyptiens n'utilisent pas encore pleinement toutes les capacités de leur outil naval, ils progressent chaque année et déploient des efforts considérables pour accroître la qualité et l'entraînement de leurs équipages. Comme leurs rivaux turcs, leur dilemme opératif consiste à éclater leur flotte sur plusieurs fronts distincts : la Méditerranée orientale et la mer Rouge tout en gardant un œil sur les côtes libyennes. Pour l'instant, l'Égypte entretient d'excellentes relations avec les marines occidentales, renforcées par son statut de gardienne et protectrice du canal de Suez. Mais qu'advient-il si un pouvoir islamiste très politisé et passablement radicalisé venait à prendre le pouvoir au Caire, *a fortiori* s'il disposait d'une plus grande capacité de déni d'accès ?

Enfin, la marine algérienne qui dispose désormais d'une véritable capacité de frappe en profondeur grâce à ses 4 sous-marins russes de classe Kilo améliorés⁶, armés de missiles de croisière Kalibr capables de frapper n'importe quelle base navale de Méditerranée occidentale. Elle s'est dotée aussi d'une capacité de débarquement amphibie grâce à

6. L'Algérie a lancé la modernisation de ses deux derniers sous-marins de classe Kilo afin de leur donner une capacité anaérobie et de les armer des mêmes missiles de croisière Kalibr ; avec 6 sous-marins d'attaque ainsi modernisés, la marine algérienne disposera d'une capacité théorique de frappe de 24 missiles de croisière.

son porte-hélicoptères d'assaut de classe San Giorgio (9 000 tonnes) escorté par 5 nouvelles frégates (3 chinoises de classe Adhafer et 2 allemandes de classe Meko-200⁷) et 9 nouvelles corvettes (6 chinoises de Type 56 et 3 russes de classe Steregushchy) en cours de livraison. Si le nombre et le tonnage de la marine algérienne n'a pas fondamentalement évolué ces dernières années, sa jeunesse (flotte de 13 ans d'âge moyen en 2028 lui assurant une réelle longévité), sa puissance de frappe (y compris de son aviation basée à terre), mais surtout ses capacités renforcées de déni d'accès et de harcèlement du rail de navigation reliant le détroit de Sicile à Gibraltar en font un acteur crédible, malgré des lacunes capacitaires et un savoir-faire incertain, et un acteur potentiellement déstabilisateur en cas de confrontation armée avec le Maroc et ses alliés américains et israéliens. À échéance visible, la marine algérienne semble devoir se préoccuper davantage des marines marocaines et espagnoles (Alger entretenant des relations difficiles avec Madrid ce qui explique le réarmement naval espagnol), relâchant ainsi la pression face à la France et l'Italie. Mais là encore, qu'advierait-il en cas de changement brutal de paradigme en Algérie ou de présence toujours possible dans ce pays de moyens de déni d'accès russes ou chinois ?

En guise de conclusion, le réarmement naval en Méditerranée est beaucoup plus qualitatif et capacitaire que quantitatif, même si les marins de la rive sud ont encore du chemin à parcourir pour maîtriser les différents aspects du combat naval. Les marines occidentales sont confrontées aujourd'hui aux conséquences de la guerre en Ukraine (posture russe) et à l'évolution incertaine de plusieurs pays riverains dont les capacités de déni d'accès ne cessent de se renforcer, particulièrement à l'est et au sud du bassin méditerranéen. L'usage de la Méditerranée pourrait ainsi ne plus leur être garanti, notamment dans un contexte favorisant les actions hybrides mêlant moyens civils (notamment les satellites de géolocalisation), drones et menaces asymétriques. Si elles veulent pouvoir regagner demain une réelle liberté de navigation, elles doivent dès aujourd'hui envisager les meilleures stratégies pour neutraliser durablement ces capacités de harcèlement et de déni d'accès, et par là même se montrer prêtes à en payer le prix.



Corvette lance-missiles algérienne *El-Fatih* dans la rade de Mers-el-Kébir ©CreativeCommons

7. L'Allemagne serait en train de discuter de la possible livraison d'une nouvelle tranche de frégates Meko améliorées, et possiblement de sous-marins.

L'Italie un partenaire incontournable

Capitaine de vaisseau Benoit Bernard,
Attaché naval près l'ambassade de France en Italie

La coopération entre la Marine nationale (MN) et la marine militaire italienne (MMI) a toujours existé à des degrés divers en raison de leur proximité géographique. Après une coopération de circonstance dans les dernières décennies du XX^e siècle, on a assisté, depuis une vingtaine d'années à une structuration profonde de la coopération. Ce rapprochement naturel s'est consolidé dans les années 2000 par la signature d'accords sur les échanges de personnels¹, sur l'échange d'informations à caractère sensible et surtout grâce à des projets communs dans le domaine capacitaire marquant la volonté d'ancrer la coopération bilatérale dans le temps long, celui de l'Europe de la défense. De la frégate *Horizon* au bâtiment ravitailleur de force en passant par l'hélicoptère NH 90 et bientôt les corvettes européennes, les nombreux *designs* et moyens communs entre la MN et la MMI sont le signe manifeste d'un rapprochement entre deux marines assez proches. De même, si les différences, notamment dans la volonté politique d'emploi des moyens, ont été très grandes, on constate qu'elles sont en train de se gommer. Les toutes dernières évolutions de la marine italienne traduisent une volonté d'être à la hauteur des enjeux maritimes et géopolitiques du moment, à l'instar de la marine française.

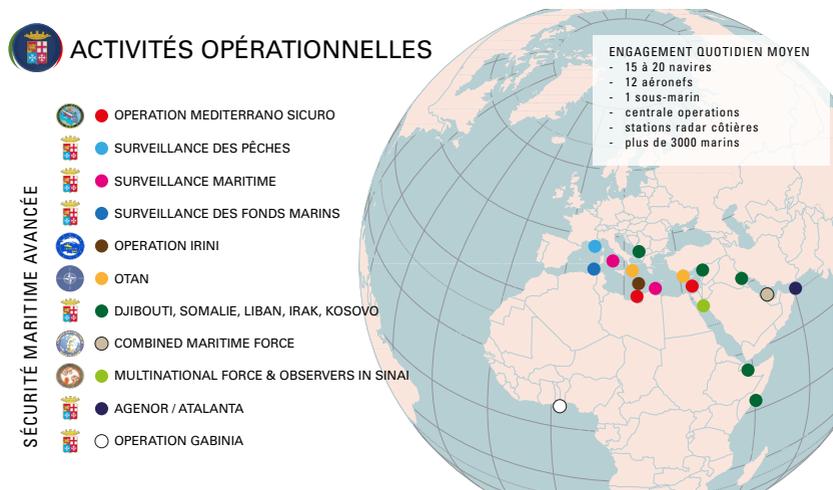
L'avènement d'une marine de premier rang

Le discours officiel actuel de la MMI présente l'Italie comme une « puissance régionale moyenne à forte connotation maritime ». Puissance non nucléaire, (le nucléaire civil a été abandonné en 1987²) l'Italie a toujours eu une flotte de taille comparable à celle de la Marine nationale, hors composante dissuasion. La part du PIB consacrée à la défense est restée longtemps inférieure à 1,3% et il faudra certainement attendre la prochaine décennie avant que la promesse des 2% du PIB ne devienne réalité. Cependant, cette faiblesse a toujours été compensée par une forte présence sur le terrain des opérations et activités de l'OTAN (Afghanistan, KFOR, participation constante aux *standing naval forces*) mais aussi de l'Union européenne (contribution récurrente à l'opération *Atalanta* dans la corne de l'Afrique). La défense italienne est toujours prompte à s'afficher en première ligne et fait l'effort d'assumer des commandements internationaux, malgré des difficultés structurelles en ressources humaines non négligeables (70% du budget de la défense consacré au personnel, une moyenne d'âge de 45 ans).

1. Sans compter les trois officiers en scolarité de deuxième ou troisième niveaux, les deux marines s'échangent 4 officiers de grades différents, le premier échange embarqué datant de 1997.

2. Cet abandon a été entériné par un référendum conduit en 1987, après l'accident de Tchernobyl et confirmé par un deuxième en 2011, trois mois après Fukushima.

Activités opérationnelles de la marine italienne



©avec l'aimable autorisation de la Marina Militare Italiana

Son aire d'évolution étant essentiellement limitée à la *Mare Nostrum*, la marine italienne n'a eu, au début des années 2000, qu'une activité réduite en comparaison avec la Marine nationale. Cela s'est illustré par le faible nombre de jours de mer en moyenne par unités (50 jours par an³, bien en-deçà des 80 jours de mer moyens affichés par la force d'action navale) et par des entraînements à la mer devenus des variables d'ajustement. Contrant cette tendance, la MMI défend, depuis une vingtaine d'années, la notion géostratégique de Méditerranée élargie, aujourd'hui érigée en véritable ambition pour la MMI. Cette zone va des ouverts du bassin méditerranéen à l'Ouest et à l'Est jusqu'en océan Indien.

À partir de 2013, avec l'ère « de Giorgi »⁴ une stratégie habile est mise en œuvre. Un narratif faisant la promotion du *dual use* est utilisé pour promouvoir l'image de la Marine au sein de la population. On ratisse alors le bas du spectre des missions d'une marine de guerre (recherche scientifique, activités humanitaires...). Le credo en est « *un bâtiment n'est pas un coût, c'est un investissement* ». Pensé en des temps de vaches maigres (les effets de la crise financière se faisaient alors durement ressentir), ce *lobbying* intense a été couplé à une forte volonté du chef d'état-major de la marine d'amplifier la présence de la MMI sur le territoire : en sus des quatre ports principaux⁵, sept ports secondaires, dont les emprises avaient été abandonnées, sont réinvestis et

3. Chiffre correspondant à l'année 2012.

4. Chef d'état-major de la marine italienne de 2013 à 2016.

5. Tarente, La Spezia, Augusta et Brindisi.

désignés comme port-base de certaines unités et de commandements.

Dual use et réorganisation territoriale, appuyés par un fort soutien des industriels italiens dont les liens avec la MMI sont étroits, ont permis à l'amiral de Giorgi d'obtenir le vote d'une loi navale exceptionnelle de 5,4 milliards d'euros (à comparer aux 14 milliards du budget défense⁶). Cette loi autorise la commande d'un porte-hélicoptères (LHD), aussi grand que le porte-avions *Cavour*, le futur *Trieste*, de dix patrouilleurs qui seront en fait de véritables frégates multi-rôles, les patrouilleurs polyvalents de haute-mer, d'un bâtiment logistique précurseur des nouveaux ravitailleurs type *Vulcano*, pendant que le gouvernement confirme la construction des frégates multi-missions (FREMM) n° 9 et n° 10. L'outil militaire restera donc complet et cohérent.



Le futur LHD *Trieste* ©avec l'aimable autorisation de la Marina Militare Italiana

Malgré tout, le format militaire reste soumis au bon vouloir d'un pouvoir politique fortement soumis à la pression de l'opinion publique. Si les gouvernements italiens se succèdent en moyenne tous les 14 mois depuis 1948, la constitution reste la même pour tous. Son article 11 dicte une conception non coercitive des conflits⁷, ce qui explique l'approche pacifiste des politiques italiennes.

Ce pacifisme italien s'exprime encore dans les récents sondages⁸ : alors que la moitié des Français, sont en faveur de l'envoi de troupes dans les pays de l'OTAN proches de l'Ukraine, seuls 29% des Italiens y sont favorables et seuls 30% sont pour l'envoi d'armes et de systèmes de défense antiaériens. Cette opinion publique est une épine

6. Le ministère de l'industrie et du développement économique est mis à contribution.

7. « L'Italie répudie la guerre comme instrument offensif envers la liberté des autres peuples et comme moyen de résolution des controverses internationales »

8. Sondage IPSOS réalisé du 25 novembre au 9 décembre 2022 dans 28 pays.

dans le pied de la Présidente du Conseil, Mme Giorgia Meloni, au moment où, un an après le début de l'invasion russe en Ukraine, un sixième décret d'envoi d'armes comprenant le système SAMP-T a été approuvé par le Parlement.

Si le système parlementaire ralentit les temps d'adhésion aux opérations militaires (il faut parfois plus d'un an) ; une fois votées, les opérations extérieures sont honorées avec constance par la défense italienne.

Ainsi, quand la marine française était engagée sur tous les océans du globe pour remplir le contrat opérationnel fixé par ses autorités politiques, la marine italienne n'avait d'autre ambition que de maintenir son format malgré la crise financière et de rester ancrée et reconnue dans l'espace euro-atlantique où la cantonnait le livre blanc italien de 2015. Mais, en 2013, un événement va progressivement faire basculer la MMI dans une autre dimension.

D'un partenaire pris au piège des opérations de lutte contre l'immigration à un partenaire incontournable.

Le naufrage de Lampedusa, en octobre 2013, qui a fortement ému l'opinion publique (366 morts et 20 disparus) et les arrivées massives de migrants qui s'en sont suivies par centaines de milliers chaque année ont été un tournant progressif pour la MMI. À peine 15 jours après ce naufrage sur les côtes italiennes, un dispositif de 1500 hommes (un état-major, le TCD *San Marco*, deux frégates type *Maestrale*, deux patrouilleurs de haute mer et un drone aérien) était envoyé en Méditerranée centrale sous le nom d'opération *Mare Nostrum*. Démonstration de la très forte réactivité de la marine, cet événement a en réalité fortement entravé le développement d'un partenariat opérationnel crédible avec le cousin français.

La marine militaire italienne a cherché à étanchéifier les approches littorales par un dispositif qui l'a conduit à prendre à sa charge le sauvetage des migrants en mer. C'est cette approche humanitaire qui a contraint la MMI à une très forte activité en mer, inédite par le passé, avec un taux d'effort de 100% pendant la première année. Les jours de mer ont alors plus que doublé au profit des opérations. Au-delà de la polémique sur les appels d'air créés par ce dispositif, *Mare Nostrum* a surtout constitué un appauvrissement de la valeur opérationnelle de cette marine de guerre, cantonnée alors à des opérations de police et de secours en mer, au détriment des entraînements dans les domaines de lutte dont celui, essentiel pour la France, de la lutte anti-sous-marine.

La *squadra navale* semblait donc vivre à crédit. Mais une fois le terrain de la Méditerranée centrale occupé, elle ne l'abandonnera plus. En dix ans, de 2013 à 2023, un long chemin va être entrepris et sera marqué d'un acte fort scellé entre la France et l'Italie.

Le Traité du Quirinal : « construire une coopération de défense de haut niveau »

Signé le 26 novembre 2021 par le président Macron et le président du conseil Mario Draghi, le Traité du Quirinal, unique en son genre pour l'Italie, est entré en vigueur le 1er février 2023. Il constitue un changement de paradigme dans la collaboration entre les deux pays qui se matérialise, depuis dix-huit mois déjà, par une très forte volonté de coopération. Un de ses aspects les plus solides est la coopération militaire avec comme fondement l'assistance réciproque en cas d'agression armée sur les territoires respectifs et, comme déclinaison, la feuille de route de juin 2022 signée entre les deux chefs d'état-major des armées.

Loin d'être un mariage forcé, cette union, qui oblige les deux plus grandes marines de l'UE, vient concrétiser un rapprochement qui s'est fait sur un arc de temps très court entre 2020 et 2022 pour la MMI. Sans attendre cet effet « Quirinal⁹ », la marine italienne avait déjà commencé sa mue plusieurs années auparavant. Elle est aujourd'hui la seule marine de l'Union européenne capable de contribuer efficacement à toutes les missions internationales d'intérêt français.

Une accélération vers une marine de combat ?

Après être sortie de l'impasse dans laquelle la conduisait l'opération *Mare Nostrum* de sauvetage de migrants en mer, la MMI a progressivement repris les entraînements faisant de l'exercice « *Mare aperto* » un rendez-vous phare dans le calendrier des *fleet programmer*. Cet exercice semestriel implique désormais souvent plus de quarante navires dans des scénarios incluant tous les domaines de lutte.

Parallèlement, la MMI parvient à convaincre les élus de s'engager dans le Golfe de Guinée. L'opération *Gabinia* débute en 2020 de manière significative avec une FREMM sur huit mois de l'année. Son objectif est de contribuer au concept de présence maritime de l'Union européenne dans le golfe de Guinée mais, surtout, de protéger les intérêts des armateurs nationaux confrontés à des activités illicites comme la piraterie.

Après un an de discussions internes et un vote au parlement, l'Italie contribue désormais aussi, huit mois par an, à la mission *Agenor* – EMASOH- emmenée par la France dans le détroit d'Ormuz, en plus de sa participation historique, quasiment toute l'année, à *Atalanta*. L'Alliance atlantique constituant le socle de son engagement, la présence italienne est automatique dans toutes les missions et activités de l'OTAN.

9. Du nom du palais présidentiel à Rome.



FREMM italienne *Frederico Martinengo* dans le golfe de Guinée le 26 septembre 2020
©CreativeCommons

Le véritable tournant est pris quand le concept de Méditerranée élargie est érigé au rang de stratégie de défense par le ministère en mai 2022. Cette reconnaissance écrite d'un arc de crise allant du Golfe de Guinée au Nord-Ouest de l'océan Indien conforte la MMI dans ses choix passés.

Dans le même temps, la MMI s'émancipe davantage sur le plan opérationnel et publie en 2022, pour la première fois depuis 1985 et l'entrée en service de son premier porte-aéronefs, le *Giuseppe Garibaldi*, un concept d'emploi du *carrier strike group*. Les priorités du chef d'état-major de la marine, l'amiral Enrico Credendino, sont claires : être capable de déployer un groupe aéronaval à l'instar des marines française, britannique et américaine et surtout, atteindre un niveau d'excellence en lutte anti-sous-marine (ASM). Pour y parvenir, dans un contexte de forte utilisation des ressources, la MMI fait l'effort de contribuer ponctuellement aux escortes des groupes aéronavals des grandes marines occidentales, en plus des opérations extérieures qui lui incombent. Cette volonté de montée en gamme, notamment en ASM, était souhaitée depuis des années par la marine nationale qui a besoin d'un partenaire solide à ses côtés en Méditerranée. Elle arrive à point nommé : les ministres de la défense se voient désormais très régulièrement et ont affirmé, fin janvier 2023, leurs convergences sur la thématique de défense et sécurité en Méditerranée.

Avec un gouvernement de droite au pouvoir, on peut annoncer, sans grand risque d'erreur, la fin progressive d'une période où le pacifisme italien amenait ses armées à exceller dans des missions de maintien de la paix. Le CEMM italien joue également sa partition de préparation des esprits en alertant sur la remontée en puissance de la menace russe au plus près des côtes italiennes, comme pour d'autres compétiteurs. La volonté de crédibilité ne se joue pas seulement dans les esprits : depuis 2021, on peut lire dans la presse spécialisée que la marine italienne a la ferme intention (approuvée par l'État-major de défense) de se doter d'une capacité *deep strike* en priorité pour ses sous-marins ainsi que pour ses FREMM. Outre le *Tomahawk* américain, le possible choix du missile de croisière naval français de MBDA apparaît dans le contexte actuel une solution toute adaptée. Cela constituerait un *game changer* pour l'Italie. De là à imaginer une refonte du fameux article 11 de la constitution italienne (l'Italie exclut la guerre comme moyen de résolution des conflits), il n'y a qu'un pas qui semble moins grand à franchir dans un monde où tout est possible depuis l'invasion de l'Ukraine par la Russie et les décisions suédoise et finlandaise de rejoindre l'OTAN.

Par une formidable accélération ces trois dernières années qui vise à changer d'état d'esprit et à formaliser l'emploi de ses moyens sur toute la largeur du spectre, la MMI s'est véritablement transformée. Elle est passée en deux décennies d'une marine presque exclusivement tournée vers l'OTAN, réalisant peu de jours de mer par bâtiment, à une marine très complète affichant un fort volontarisme pour acquérir une meilleure valeur opérationnelle dans le haut du spectre des missions d'une marine de guerre. Avec actuellement deux porte-avions, une transition entamée vers des avions de combat embarqués de 5ème génération, 56 hélicoptères NH90 et une vingtaine d'hélicoptères lourds EH-101, la marine italienne poursuit le renouvellement de sa flotte et vise, entre autres, l'acquisition de deux Super Destroyers de 11 000 tonnes avec une capacité de frappe en profondeur et de douze chasseurs de mines dont six à vocation océanique (80m de long). Le nombre de dix FREMM constitue un plancher bas : deux versions ASM supplémentaires pourraient venir renforcer l'ossature de la flotte avec les sept à dix frégates polyvalentes (PPA en version *full*) et les huit corvettes européennes EPC dont l'arrivée sera précédée en 2026 par trois patrouilleurs PPX. La MMI n'a donc rien à envier à la Marine nationale avec qui elle se compare fréquemment. Mais un défi de taille lui reste à surmonter, celui de la ressource humaine. Les 30 000 marins actuels (dont la majorité de carrière) ne suffiront pas pour armer le format futur de la MMI, le CEMM estimant ce besoin à 39 000 hommes et femmes dans l'avenir.

Dans le cadre de la mise en œuvre du traité du Quirinal, la capacité des chefs militaires à se parler et à se comprendre est cruciale. Cette relation de confiance et d'estime réciproque, qui a permis aux armées de décliner rapidement une feuille de route, est un gage de solidité de la coopération et une protection contre les aléas de la vie politique.

Après avoir développé la coopération franco-italienne en océan Indien et avoir fait escorter à plusieurs reprises le porte-avions par des bâtiments italiens, il faut maintenant associer cette grande marine à notre pensée stratégique et l'amener à partager une vision commune. Le grand atout du traité du Quirinal est de laisser « carte blanche » à l'imagination pourvu que les projets se fassent à deux. De nouvelles opportunités d'échanges s'ouvrent à nous comme la mise en commun de *think-tanks* « marine » pour un développement de la pensée stratégique franco-italienne, le renforcement des échanges de personnel pour une meilleure connaissance réciproque, la mise en valeur de l'outil *Euromarfor* sous conduite franco-italienne, la multiplication des escales communes, l'approfondissement du dialogue bilatéral pour un perfectionnement du maintien en condition opérationnel (MCO) ou encore l'escorte du porte-avions italien par une frégate française lors de son prochain déploiement. La marine italienne est en train de se donner des ambitions à la hauteur de ses moyens. Il faut en profiter pour faire du tandem franco-italien un modèle pour l'Europe de la défense.



Porte-aéronefs ITS *Cavour* en mer Adriatique pendant les manoeuvres de l'OTAN *Neptune Strike 22*
©Media.defense.gov



La Marine italienne en formation pendant l'exercice *Mare Aperto*
©avec l'aimable autorisation de la Marina Militare Italiana

Après la guerre en Ukraine : quelle stratégie navale russe en Méditerranée ?

Igor Delanoë, Directeur adjoint de l'Observatoire franco-russe
Docteur en histoire

La Russie tient à entretenir en permanence une escadre navale en Méditerranée pour des raisons d'ordre politique et stratégique. Politique, car il y a un enjeu de statut : sa « méditerranéité » est régulièrement mentionnée dans le corpus de documents d'orientation stratégique depuis la publication de la doctrine maritime de 2001, de même que le fait que la Russie appartiendrait au club des grandes puissances maritimes¹. La dernière version de la doctrine maritime russe (31 juillet 2022) place ainsi la Méditerranée orientale au deuxième rang des priorités régionales de la Russie en matière d'intérêts nationaux perçus sur les eaux du globe². Au niveau stratégique, le bassin méditerranéen constitue tout autant une zone de transit qu'une destination pour les unités issues des flottes russes du Nord, de la Baltique et du Pacifique qui s'y relaient. Celles-ci viennent, par rotation, s'agréger à l'ordre de bataille de l'escadre méditerranéenne articulée autour des bâtiments de la flotte de la mer Noire à laquelle cette formation est organiquement rattachée. Son détachement naval opérationnel – réactivé de facto dès la fin des années 2000 – confère à Moscou une visibilité dans une zone sensible pour la communauté euro-atlantique, et où se trouvent des partenaires géoéconomiques de la Russie comme la Turquie et, dans une moindre mesure, l'Égypte. Le Kremlin y compte aussi un client majeur et historique de son industrie de défense : l'Algérie. La Méditerranée offre de plus à la Russie la possibilité, à travers sa présence navale, de peser sur le flanc méridional de l'Alliance où ses bâtiments représentent une menace potentielle aux yeux des marines otaniennes. La Russie estime par ailleurs que disposer de leviers – y compris donc à travers l'entretien d'une *task force* navale – sur les dynamiques sécuritaires à l'œuvre dans la zone Afrique du Nord – Moyen-Orient relève de ses intérêts.

Au moment où ces lignes sont écrites, les combats se poursuivent en Ukraine et l'accès à la mer Noire demeure hermétiquement fermé pour tout bâtiment de guerre. Le déclenchement de son « opération spéciale » par le Kremlin a en effet provoqué rapidement la fermeture des Détroits (Bosphore et Dardanelles) par la Turquie à la navigation militaire, en accord avec les termes de la convention de Montreux (1936)³. L'*eskadra* méditerranéenne se retrouve ainsi privée de sa « ligne de vie » vers les bases navales russes pontiques (Sébastopol et Novorossiïsk, principalement), et ne peut donc depuis compter que sur les infrastructures dont elle dispose en Syrie (Tartous) et sur les rotations d'unités arrivant des autres formations navales pour maintenir sa voilure. Au demeurant, dans les jours qui précèdent l'éclatement du conflit, la Russie constitue en Méditerranée une *task force* comportant près d'une quinzaine d'unités (bâtiments de combat et de soutien confondus) dont un tiers sont équipés de missiles de croisière

1. Il est fait allusion à ce statut de grande puissance maritime à cinq reprises dans le dernier opus de la Doctrine maritime russe (31 juillet 2022). Texte intégral consultable (en russe) sur le site du Kremlin : <http://www.kremlin.ru/acts/bank/48215>

2. Ibid., article 15.

3. Invoquant les articles 19 et 21 du texte, la Turquie ferme les Détroits à la navigation militaire dès le 28 février. Voir "Turkey closes the Dardanelles and Bosphorus to warships", *Naval News*, 28 février 2022.

longue portée Kalibr⁴. Il s'agit alors d'un ordre de bataille qualitativement plus robuste et quantitativement légèrement plus élevé que celui qui est en règle générale observé concernant ce détachement naval. Au cours de l'année 2022, cet ordre de bataille va se maintenir entre une douzaine et une quinzaine de bâtiments. La présence de deux croiseurs de type *Slava*, qui sillonnent les eaux méditerranéennes pendant plus de 6 mois, ainsi que celle supposée de l'unité tête de série des SSGN⁵ du Projet 885, le K-560 *Severodvinsk*, signalée début septembre en Méditerranée centrale⁶, est suffisamment rare pour être relevée. Avec les frégates armées de missiles Kalibr qui constituaient leur groupe d'escorte, ces croiseurs ont pris part au processus de génération de forces engagée par la Russie en Méditerranée orientale dans les semaines précédant le déclenchement de « l'opération spéciale », avec pour objectif de dissuader l'OTAN de s'ingérer directement dans le conflit.

Le détachement opérationnel russe en Méditerranée et les conséquences du conflit en Ukraine

Il convient de préciser qu'à ce stade de la guerre, de nombreuses inconnues demeurent. Ce qui paraît probable, c'est que l'évolution de la stratégie navale russe en Méditerranée tiendra compte des modalités du règlement de celui-ci et du rapport de force qui naîtra de la cessation des hostilités. S'ajouteront des contingences capacitaires liées à l'effet possible des sanctions qui se sont empilées sur la Russie depuis le 24 février 2022, et à leur impact probable sur la base industrielle et technologique de défense (BITD) russe. Il y a en outre fort à parier que, en cas de dilemme lié aux priorités budgétaires, et devant la nécessité de regarnir ses forces terrestres et aériennes, la Russie soit amenée à réaliser des arbitrages a priori défavorables à sa flotte⁷. Au niveau opérationnel, ce conflit a déjà connu de nombreux développements en mer : des patrouilles, des opérations de blocus, l'utilisation de capacités amphibies, de nombreux tirs de missiles de croisière, l'emploi de drones de surface, des opérations de minage et de contre-minage⁸. Dans quelle mesure cette expérience sera-t-elle absorbée par la marine russe (programmes, équipements, compte-tenu des difficultés supplémentaires évoquées ci-dessus que pourrait rencontrer la BITD), et comment cela se reflétera-t-il dans sa posture opérationnelle, en Méditerranée notamment ? Il en va de la sorte pour le dire, même si l'embarquement systématisé de drones aériens et de surface pourrait constituer une piste retenue en matière de dotation des futures plateformes.

4. Au 19 février 2022, l'ordre de bataille du détachement naval russe en Méditerranée est le suivant : 2 sous-marins d'attaque classiques (le B-261 et le B-265), 2 croiseurs lance-missiles du Projet 1164 (le *Variag* et le *Maréchal Oustinov*), 2 grands navires de lutte ASM (*Amiral Tributs*, *Vice-Amiral Koulakov*), 2 frégates de classes différentes (*Amiral Gorchkov*, *Amiral Grigorovitch*), 1 petit navire lance-missiles (*Orekhovo Zuyevo*), 1 dragueur de mines (*Vladimir Emelyanov*) et 4 bâtiments auxiliaires. On peut par ailleurs raisonnablement supposer qu'un sous-marin nucléaire devait croiser dans les eaux méditerranéennes. Source : veille de l'auteur.

5. SSGN : sous-marin nucléaire lanceur de missiles de croisière.

6. "Americans send jets after Russian nuke sub in Malta-Sicily channel", *Malta Today*, 4 septembre 2022.

7. Selon nos estimations, 1 frégate de type Gorchkov (Projet 22350) coûte autant qu'une centaine de chars T-90.

8. "Western Navies See Strategic, Tactical Lessons from Ukraine Invasion", *USNI News*, 31 janvier 2023.

Sans préjuger de l'issue du conflit, nous pouvons raisonnablement estimer que, une fois que les armes se seront tuées, les Détroits turcs rouvriront à la navigation militaire. Écartons d'emblée l'hypothèse d'une neutralisation du théâtre naval pontique qui serait le fruit du règlement de la guerre, tout comme le fit le traité de Paris en 1856 en y supprimant la présence de bâtiments de guerre, de bases navales et d'arsenaux. Nous partons également du principe que la marine russe sera en mesure de conserver ses installations en Syrie, dans la mesure où celles-ci ne devraient pas faire partie des modalités d'une hypothétique future résolution du conflit⁹. La flotte russe retrouvera ainsi son circuit logistique « traditionnel » entre le Pont-Euxin et la Méditerranée. Mais la réouverture des Détroits permettra aussi aux marines de l'OTAN de reprendre leurs patrouilles en mer Noire, en accord avec les termes de la convention de Montreux. Il est d'ailleurs fort probable que l'Alliance y accroisse son empreinte, en cohérence avec l'objectif de renforcement de son flanc oriental décidée au lendemain de l'éclatement du conflit. Cette présence raffermit de l'OTAN sur son flanc pontique est de nature à poser un défi à la marine russe, principalement au plan capacitaire. Car, outre sa volonté de préserver son empreinte méditerranéenne, elle sera à coup sûr sollicitée pour faire face à « l'otanisation » accrue du flanc arctique, avec l'intégration annoncée de la Finlande et de la Suède. Or, comme nous l'avons vu, l'escadron méditerranéen est un agrégat d'unités venues aussi bien du Nord, que de la Baltique et du Pacifique.



Le croiseur lance-missiles *Maréchal Ustinov* (ci-dessus) et le *Variag* ont effectué une présence de huit mois en Méditerranée orientale, étant dans l'incapacité de passer les détroits turcs pour rejoindre Sébastopol. ©CreativeCommons

9. La présidente géorgienne, Salomé Zourabichvili, suggérait ainsi début février 2022 que la restitution à la Géorgie de l'Abkhazie et de l'Ossétie-du-Sud devrait faire partie de tout règlement du conflit en Ukraine. À travers cette suggestion, elle supposait en creux que Moscou en sortirait perdante.

Le détachement naval russe est parvenu jusqu'à présent à maintenir non seulement sa permanence en Méditerranée (principalement en Méditerranée orientale) mais aussi sa voilure, y compris en l'absence d'un accès aux infrastructures pontiques. Cette posture s'est réalisée au prix d'un étirement des périodes de déploiement : le deux croiseurs lance-missiles, le *Variag* et le *Maréchal Oustinov* auront effectué pratiquement chacun près de 8 mois en Méditerranée. Certains observateurs ont en outre relevé que le temps passé à quai à Tartous pour certaines unités de l'*eskadra* était supérieur à la moyenne constatée avant le conflit. Bien que les bâtiments équipés en missiles Kalibr participent à la posture de dissuasion conventionnelle même lors de leur période à quai, ceci a néanmoins pu être interprété comme une précaution prise afin de ménager les équipages et la mécanique. Tartous présente en effet des infrastructures d'entretien qui n'autorisent que des réparations modestes, et la marine russe ne peut plus compter sur les chantiers navals chypriotes¹⁰. Avec la disparition du croiseur *Moskva*, la tension capacitaire sur le segment des grands bâtiments de surface est amenée à s'accroître et la marine pourra à peine compter sur les nouvelles frégates du Projet 22350 (étant entendu qu'elles déplacent 7 500 tonnes, contre 12 000 tonnes pour le *Moskva*). Les nouvelles unités de ce programme, pressenties pour la flotte du Nord, seront aussi censé constituer le groupe d'escorte pour les futurs grands bâtiments amphibies du Projet 23900¹¹. On peut raisonnablement penser que la marine russe souhaite en déployer une unité en Méditerranée, toutefois, cela ne pourrait intervenir que vers la fin de la décennie. En 2022, les chantiers navals russes ont mis sur cale 8 600 tonnes de nouvelles unités, soit 2 sous-marins classiques d'attaque du Projet 677 et 2 corvettes du Projet 20385. Pour la première fois depuis 4 ans, aucun nouveau SNLE¹², ni SSGN, ni nouvelles frégates ou navires amphibies n'ont été mis en chantier. Autrement dit, un goulet d'étranglement pourrait se créer pour la flotte sous l'effet conjugué de priorités budgétaires défavorables et d'une cadence de production poussive. En l'état actuel des programmes en cours de réalisation, l'*eskadra* méditerranéenne sera probablement amenée au fil des ans à s'appuyer davantage sur des corvettes (Projet 20380 et 20385) et des petits navires lance-missiles (Projet 21631 et Projet 22800).

La marine russe en Méditerranée : une valeur stratégique réhaussée entravée par des tensions capacitaires

Au niveau doctrinal, le débat historique entre les partisans de la flotte et ceux qui mettent en avant la continentalité de la Russie pour mieux justifier la futilité d'entretenir une marine de guerre gourmande en budget, reste plus que jamais d'actualité. Ce débat, structurel dans la pensée stratégique russe, a cependant peu de chance d'être tranché à l'issue de la guerre, d'autant plus que l'on ignore à ce jour les

10. "Russia Forced to Reduce Navy In Mediterranean As Ukraine War Drags On", *HI Sutton*, 24 août 2022.

11. Deux unités en construction depuis juillet 2020 dans le chantier naval de Kertch.

12. SNLE : sous-marin nucléaire lanceur d'engins.

paramètres de sortie de crise. Deuxièmement, par défaut, la posture navale de la Russie en Méditerranée devrait rester intrinsèquement liée à la dissuasion stratégique non-nucléaire que cette formation assure à travers la présence d'unités équipées en missiles de croisière longue portée Kalibr, et demain, en missiles hypersoniques Tsirkhon. Cette posture, qui était déjà en vigueur avant le conflit, devrait perdurer une fois celui-ci résolu. Politiquement, il est possible que la Russie cherche par ailleurs à capitaliser sur le soutien ou la bienveillante neutralité qui lui ont été témoignés à l'occasion des votes intervenus à l'Assemblée générale de l'ONU en 2022 par un certain nombre de pays d'Afrique et du Moyen-Orient. L'Érythrée s'est en particulier illustrée en votant contre les résolutions présentées en mars et en avril 2022, et en s'abstenant lors du vote de celle introduite en octobre. Situé sur la mer Rouge, ce pays pourrait constituer une option de repli si le projet de base navale russe au Soudan venait à échouer, surtout qu'historiquement, l'URSS avait pu utiliser l'archipel des Dahlak pour des opérations de maintenance, lors de la Guerre froide. Autrement dit, l'escadre russe pourrait être amenée à soutenir la dynamique de réinvestissement de l'Afrique entreprise par Moscou avant le conflit, et que la posture des pays africains à l'égard de la guerre en Ukraine semble valider. Cet horizon africain soulève cependant des interrogations d'ordre capacitaire concernant les possibilités offertes par l'escadre de méditerranée. Historiquement, la marine russe ne se livre en effet pas à de la diplomatie navale avec des patrouilleurs et des escorteurs. À cet égard, si des tensions surgissent en termes de capacités dans la disponibilité de grands bâtiments de surface en Méditerranée, la Russie pourrait chercher à « compenser » cette lacune en étendant sa pratique du signalement nucléaire aux eaux méditerranéennes¹³. L'incursion du K-560 à l'automne 2022 pourrait, dans cette perspective, constituer un signe annonciateur. Outre la perception d'une nécessité accrue de hisser le pavillon, la marine russe sera aussi plus lourdement sollicitée pour protéger les tankers de cette « flotte fantôme » constituée par Moscou suite à l'introduction des sanctions occidentales contre la vente de ses hydrocarbures. Ces tankers permettent déjà à la Russie, au moment où nous écrivons, de poursuivre la livraison de son gaz et de son pétrole à travers le globe. Rappelons que le port de Novorossiïsk en mer Noire est un terminal pétrolier majeur, et que du gaz naturel liquéfié russe est exporté depuis la Baltique et l'Arctique, avec parfois un itinéraire qui passe par la Méditerranée. En toute hypothèse, le champ des missions de la flotte russe en Méditerranée est, en théorie, appelé à s'élargir au cours des années à venir, mais des doutes subsistent néanmoins sur la disponibilité des unités qui sont censées les assumer.

13. Le signalement nucléaire consiste pour un acteur doté à recourir à des allusions explicites ou implicites à l'arme nucléaire sans pour autant qu'il ait intention de les utiliser. Son objectif est de contraindre, dissuader ou confronter un adversaire par la menace que recouvre la simple mention publique (y compris de la part des plus hautes autorités de l'État compétentes en matière de déclenchement du feu nucléaire) du thème « nucléaire » ou par le déploiement ponctuel et visible de vecteurs porteurs de l'arme atomique à proximité ou non du territoire dudit adversaire. La fréquence de ces mentions/déploiements demeure un paramètre permettant de juger du niveau de tension politique.

Turkish claims in the Aegean and Mediterranean Seas: The Greek perspective

Maria Gavouneli, Professor of International Law, Faculty of Law & Athens PIL, National & Kapodistrian

For the past several months, the situation in the Aegean Sea was – to put it mildly – tense. Like all neighbours, the relationship between Greece and Turkey has had its ups and downs, alternating through periods of calm and periods of simmering tension. It is a well-known fact that, although condemned to co-exist at the crossroads between Europe and Asia, the two countries currently articulate a diametrically different perspective of their present and future. The divergent viewpoints come as no surprise, as they go back several decades – although not always as long as generally claimed. What was really novel (and thus even more disquieting) was the intensity, the rancour with which these daily skirmishes, verbal or otherwise, were carried out, exacerbated by the electoral timetable that both countries live in. And then, events intervened in the guise of the terrific earthquakes hitting Turkey and Syria and their horrendous aftermath in human suffering. Suddenly and quite sensibly, all activities in the Aegean have ceased.

The wider question, however, remains: is this respite sustainable? is it indicative of a wider policy change or just a pause on the way to mutual catastrophe?

Humanitarian goodwill aside, Greece and Turkey have lived through both acrimony and periods of lull before. The most recent round of preparatory talks has withered into a formalistic exchange of assumed positions and has been allowed to lapse. A direct communication channel between the parties is, however, indispensable and it appears that tentative steps are being taken in that direction. On the other hand, it is clear that although the main objective of any such exchange is to establish the agenda of a future negotiation between the parties, such discussions could not possibly include all and every claim brought forth. Turkey has presented over the years a list of ever increasing ‘unresolved issues’, which include questions of sovereignty over certain islands, the demilitarized status of other islands, the delimitation of the Greek territorial sea and the width of the national airspace, issues of search and rescue in the area.¹ Greece insists that the only item on the agenda should be a maritime delimitation agreement for the continental shelf in the Aegean and a potential Exclusive Economic Zone in the Eastern Mediterranean² and certainly not questions of sovereignty over Greek territory. In the next pages, I will attempt to summarize the Greek argumentation.

Agenda items for discussion: Delimitation of maritime zones

The delimitation of the continental shelf in the Aegean has been the core issue of contention between the parties for the past several decades. It has been brought before

1. For the official position of Turkish Ministry of Foreign Affairs, see: <https://www.mfa.gov.tr/background-note-on-aegean-disputes.en.mfa> (all websites last accessed on 12 March 2023).

2. For the official position of the Greek Ministry of Foreign Affairs, see <https://www.mfa.gr/en/issues-of-greek-turkish-relations/>.

the International Court of Justice;³ it has been repeatedly discussed in the UN Security Council;⁴ it was the elephant in the room during the negotiations for the Law of the Sea Convention (1973-1982) and explains why Turkey eventually decided to stay out of a contractual obligation common to almost all countries of the world, the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).⁵ Questions pertaining to access to energy resources and the overall energy security in the wider region and indeed the European Union as a whole serve to highlight the importance of what otherwise would have been considered a bilateral issue. Over the years, the question has morphed into several sub-issues that need to be addressed in turn.

Islands and their maritime zones

Article 121 UNCLOS distinguishes between islands, which have all maritime zones, and rocks, which have only territorial sea and, possibly, a contiguous zone. The repercussions of such qualification have been discussed in the South China Sea arbitration,⁶ not necessarily successfully. It is generally acknowledged that the provision reflects customary law⁷ – and as such it is binding even on non-parties to the Convention such as Turkey. Consequently, the total disregard for any maritime zones beyond the current 6-mile territorial sea, even for major, heavily populated Greek islands such as Crete or Rhodes, in the attempted 2019 delimitation between Libya and Turkey⁸ and the subsequent 2022 memorandum on cooperation in the field of hydrocarbons⁹ constitutes an additional point of illegality to the whole enterprise.¹⁰

I would argue, however, that the true question is not what entitlements islands have but rather what their influence in maritime delimitation is. Turkey does not seem to challenge the premise that islands do generate maritime zones – it does, however, have very specific ideas as to their impact on an eventual delimitation line between the two countries:

3. ICJ, Aegean Sea Continental Shelf (Greece v. Turkey), Judgment, ICJ Reports 1978; Aegean Sea Continental Shelf (Greece v. Turkey), Interim Protection, Order of 11 September 1976, ICJ Reports 1976.

4. Security Council 395 (1976) of 25 August 1976, UN Doc S/RES/395 (1976).

5. The UNCLOS signed in 1982 has currently 168 parties. Turkey, Israel, Venezuela and the USA did not sign the Convention although Israel and the USA have since expressly accepted it reflects customary law.

6. PCA, Case No. 2013-19, In the matter of the South China Sea Arbitration before an Arbitral Tribunal constituted under Annex VII to the 1982 UNCLOS between the Republic of the Philippines and The People's Republic of China, Award, 12 July 2016.

7. ICJ, Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua v. Colombia), Judgment, ICJ Reports 2009, paragraph 139.

8. MoU between the Government of the Republic of Türkiye and the Government of National Accord-State of Libya on delimitation of the maritime jurisdiction areas in the Mediterranean, 27 November 2019, https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/Turkey_11122019_%28HC%29_MoU_Libya-Delimitation-areas-Mediterranean.pdf.

9. <https://lawsociety.ly/assets/2022/10/TÜRKİYE-LIBYA-MEMORANDUM-OF-UNDERSTANDING.pdf>.

10. Reaction of the European Union see: https://www.ceas.europa.eu/ceas/libyaturkey-statement-spokesperson-reported-agreement-hydrocarbons_en.

In terms of delimitation of the territorial sea, the established rule both in article 15 UNCLOS and under customary law is the median line, unless special circumstances necessitate an adjustment. Turkey accepts this premise, further indicating that the mere existence of islands constitutes a 'special circumstance'.¹¹ The situation is more complicated regarding the delimitation of the continental shelf and the EEZ, where – in the absence of any practical rule in articles 74 and 83 UNCLOS – consistent case-law by international courts and tribunals applies a 3-stage methodology:

“...the first stage of the equidistance/relevant circumstances method involves the identification of a provisional equidistance line “using methods that are geometrically objective and also appropriate for the geography of the area in which the delimitation is to take place” [...] The second stage calls for the consideration of relevant circumstances that may call for the adjustment of the provisional equidistance line in order to achieve an equitable result. The third stage consists of an ex post facto check of disproportionality of the result reached at the second stage.”

Greece abides by this methodology with two additional points: First, under both article 77 UNCLOS and customary law, each State has exclusive sovereign rights ipso facto and ab initio on its continental shelf, which may extend up to 200 nm from the coast; and, second, under both article 121 UNCLOS and customary law, all islands, irrespective of their size, have full entitlement to all maritime zones. The Turkish position is equally clear and long-standing: Instead of the median line, Turkey insists that the delimitation of the continental shelf (and a possible EEZ) should be effected on the basis of equity or equitable principles,¹² taking into account relevant circumstances with a view to achieving an equitable solution. Such relevant circumstances include: the regional geography, including understanding the Aegean as a semi-enclosed sea; the configuration of the relevant coasts; the presence of islands, including their size and position; non-geographic circumstances, such as historic rights and the presence of third rights.¹³ As to the effect of islands, it is emphatically stated that islands cannot have a cut-off effect on the coastal projection of Turkey as islands that lie on the “wrong side of the median line between two mainlands”¹⁴ cannot create maritime jurisdiction beyond their territorial waters because “their presence distorts equitable delimitation”.¹⁵ It is fairly clear that not only is this the most important issue

11. Yücel Acer, *The Aegean Maritime disputes and international law*, Ashgate 2002, 16-17, 230-231.

12. Already during the UNCLOS III negotiations, Turkey had proposed a draft article setting aside the median line even for the delimitation of the territorial sea: Official Records of the Third UN Conference on the Law of the Sea, vol. III, A/CONF.62/C.2/L.9; UN Doc A/AC.138/SC.II/L.22.

13. Turkish Ministry of Foreign Affairs, *Outstanding Issues in the Eastern Mediterranean and the Aegean Sea*, 18 February 2020, 25-26, available at http://www.mfa.gov.tr/site_media/html/Outstanding-Issues-in-the-Eastern-Mediterranean-and-the-Aegean-Sea-Turkey-s-Views-and-Policies.pdf.

14. Letter dated 18 March 2020 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General, UN GA A/74/757.

15. Çağatay Erçiyas, *Eastern Mediterranean Turkey's Legal and Political Views*, 5 February 2020, 12, <<http://www.mfa>

pending between the two countries but it is also the question on which their respective positions remain as far as possible.

The extension of the Greek territorial waters

Under article 3 and customary law, all coastal States may have territorial waters extending up to 12 nm from the baselines. Each State acts unilaterally in declaring the extent of its territorial sea – indeed, this is one of the five unilateral acts provided for in the Law of the Sea Convention. Greece has consistently reserved her right to extend her territorial sea beyond its present width of 6nm,¹⁶ including with a statement under article 310 UNCLOS at the time she ratified the Convention.¹⁷ In fact, in 2021 it extended the width of its territorial sea to 12nm in the Ionian Sea,¹⁸ having first drawn straight baselines¹⁹ along its western littoral. Interestingly enough, Greece notified in advance both Albania and Italy, the latter in application of the updated bilateral delimitation agreement.²⁰

Turkey has consistently objected to any extension of the territorial sea in the Aegean Sea. During the UNCLOS III negotiations, Turkey proposed an addition to draft article 3 that would require States bordering enclosed and semi-enclosed seas to determine the breadth of their territorial sea by mutual agreement; and during the final session of the Conference, stated that Turkey was a persistent objector in the development of any customary rule identical with Article 3 UNCLOS.²¹ That argument was effectively negated in 1982 when the Decree of the Council of Ministers no. 8/4742, issued on the basis of the Territorial Sea Act 2674 of 20 May 1982,²² set the Turkish territorial sea in the Black Sea and the Mediterranean Sea to 12 nm “in view of the characteristics of the seas surrounding Turkey and the principle of equity”.²³ In contrast, Turkey continued to strenuously object to any extension of the Greek territorial waters, considering it an ‘abuse of right’,²⁴ culminating in the infamous ‘casus

belli’ Resolution of the Grand National Assembly on 8 July 1995,²⁵ just before Greece ratified the Convention.

It is understood that discussions on the breadth of the territorial sea in the Aegean have been included in previous rounds of bilateral talks but it is unclear whether that is likely to happen in the future. It is worth reminding that a limited extension up to 10nm, the same as the Greek airspace,²⁶ would also restore the uniformity of the Greek sovereign zones and remove another bone of contention between the two countries.

Not for discussion: Sovereignty

Although the delimitation of maritime zones is acknowledged by both parties as a dispute to be resolved, questions of sovereignty as clearly off any possible agenda. To the extent that they would challenge long-established borders between the two countries, they exceed the bilateral context and become a major destabilization factor for the whole area. In the wake of the Russian aggression towards Ukraine, a revisionist reading of international treaties challenges the way States understand their commitments in an unstable world and undermine the foundations of the international system as built on the ruins of the Second World War.

Grey zones

Since the Imia incident in 1996, Turkey attempts to create grey zones of sovereignty in the Aegean,²⁷ even including islands in the south of Crete, which was given to Greece pursuant to Article 4 of the Treaty of London of the 17th-30th May 1913.²⁸ However, the sovereignty of the islands is clearly determined in the 1923 Treaty of Lausanne, article 12 of which reads as follows:

“The decision taken on the 13th February 1914, by the Conference of London, in virtue of Articles 5 of the Treaty of London of the 17th-30th May 1913 and 15 of the Treaty of Athens of the 1st-14th November 1913, which decision was communicated to the Greek Government on the 13th February 1914, regarding the sovereignty of Greece over the islands of the Eastern Mediterranean, other than the islands of Imbros, Tenedos and Rabbit Islands, particularly the islands of Lemnos, Samothrace, Mytilene [=Lesvos], Chios, Samos and Nikaria [=Ikaria], is confirmed, subject to the provisions

25. For the correspondence on the matter, see: <https://digitalibrary.un.org/record/185405>.

26. As Law 5017/1931 on civil aviation, GG A 158/13.6.1931 and Presidential Decree of 6 September 1931 on the designation of the width of the territorial waters for the purposes of aviation and its policing, GG A 328/18.9.1931.

27. Les îlots d’Imia dans la mer Égée : Un différend créé par la force, 102 *Revue Générale de Droit International Public* 1997.

28. Treaty of Peace between Greece, Bulgaria, Serbia, Montenegro and the Ottoman Empire, signed in London on the 17th-30th May 1913, 107 *British and Foreign State Papers* 656..

gov.tr/site_media/html/Eastern-Mediterranean-Turkey-s-Legal-and-Political-Views-5-February-2020.pdf.

16. Necessity Law 230/1936, GG A 450 and Legislative Decree 187/1973 on the Code of Public Maritime Law, GG A 261.

17. Declarations under Article 310 UNCLOS: Greece, 21 July 1995, available at: https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtmsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtmsg3&clang=_en#EndDec.

18. Law 4767/2021 on the designation of the width of the territorial sea in the Ionian Sea and the Ionian islands area up to Cape Tainaron, GG A 9/21.1.2021.

19. Presidential Decree 107/2020, on the closing of bays and the drawing of straight baselines in the Ionian Sea and the Ionian islands area up to Cape Tainaron, GG A 259/27.12.2020.

20. Agreement between the Hellenic Republic and the Italian Republic on the delimitation of their respective maritime zones, signed in Athens on 9 June 2020; although in force since 8 November 2021, the respective EEZs have not been proclaimed as yet.

21. Official Records of the Third Conference on the Law of the Sea, vol. XVII, 77-78.

22. Available at: https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TUR_1982_Act.pdf.

23. Available at: <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/TUR.htm>.

24. See <http://www.mfa.gov.tr/background-note-on-aegean-disputes.en.mfa>.

of the present Treaty respecting the islands placed under the sovereignty of Italy which form the subject of Article 15.

Except where a provision to the contrary is contained in the present Treaty, the islands situated at less than three miles from the Asiatic coast remain under Turkish sovereignty.²⁹

The Turkish side insists that, in the absence of a comprehensive bilateral delimitation agreement between Greece and Turkey, the whole area is subject to an agreed delimitation on the basis of equity, taking into account relevant circumstances with a view to achieving an equitable solution.³⁰

The possibility of any Greek Government accepting to discuss issues pertaining to sovereignty over the islands or indeed any part of the Greek territory is simply non-existent.³¹ The same applies to any attempt to convert the sovereignty issue into a preliminary and incidental question for the delimitation exercise, e.g. by objecting in the use of certain islands as base points from which the provisional equidistance line may be drawn. Such an attempt was made by Mauritius in the *Chagos Marine Protected Area* case,³² but the Arbitral Tribunal refused to adjudicate the question. If the two parties were ever to reach a courtroom, both would need to consent to a particular procedure before a particular court or tribunal – and it would be highly unlikely that a possible compromise would not make provision for such an eventuality.

Demilitarization

Highly popular as a concept at the beginning of the 20th century,³³ demilitarization found a privileged area of application in the Aegean with three different regimes in place:

- The 1923 Lausanne Treaty provided in Article 13 for the partial demilitarization of the Greek islands of Lesbos (Mytilene in the original text), Chios, Samos and Ikaria;
- The 1923 Lausanne Convention relating to the regime of the Straits created a fully demilitarized security regime for the whole area, imposing obligations on Greece

29. Treaty of Peace between the British Empire, France, Italy, Japan, Greece, Roumania (sic) & the Serb-Croat-Slovene State and Turkey, signed at Lausanne on 24 July 1923, 701 LNTS 1924, <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/lon/volume%2028/v28.pdf>

30. See <http://www.mfa.gov.tr/maritime-issues---aegean-sea---the-outstanding-aegean-issues.en.mfa>

31. See <https://www.mfa.gr/en/issues-of-greek-turkish-relations/relevant-documents/turkish-claims.html>

32. *Chagos Marine Protected Area arbitration (Mauritius v. United Kingdom)*, Award of 18 March 2015.

33. For the most famous example, see the Aaland islands case, *Finland v. Sweden*, (1920) LNOJ Spec. Supp. No. 3.

for the islands Lemnos and Samothrace and on Turkey for both sides of the Dardanelles and into the Sea of Marmara as well as the islands of Imvros (Gokceada), Tenedos (Bozcaada) and the Rabbit islands (Tavcan).³⁴

- The 1947 Treaty of Peace with Italy³⁵ provided in Article 14 paragraph 2 thereof for the total and permanent demilitarization of the Dodecanese islands, which were ceded to Greece in full sovereignty.

The Turkish side suggests that all three regimes remain in place for Greece³⁶ although the 1936 Montreux Convention³⁷ superseded the 1923 Lausanne Straits Convention and created a new security regime for Turkey. Greece affirms that the 1936 Montreux Convention has indeed replaced the 1923 Lausanne Straits Convention in its entirety and thus both demilitarization obligations have ceased to exist. It further accepts that the other two obligations remain in place but have since become obsolete at a time when a missile or a drone makes the presence of military forces in situ irrelevant – although it does point out that the 1947 Paris Peace Treaty is for Turkey *res inter alios acta*, as the latter was not a contracting party. Ultimately, however, all objections coalesce to an argument of self-defence under Article 51 of the UN Charter and customary law: Greece argues that, in view of the situation in Cyprus since 1974 and the on-going tribulations in the bilateral relations, including the ‘casus belli’ resolution, she simply cannot afford not to avail herself of all means necessary for her national defence.

34. The Convention relating to the regime of Straits and Turkey, signed by the British Empire, France, Italy, Japan, Bulgaria, Greece, Roumania (sic), Russia, the Serb-Croat-Slovene State and Turkey was signed at Lausanne on 24 July 1923 “ensuring in the Straits freedom of transit and navigation between the Mediterranean Sea and the Black Sea for all nations, in accordance with the principle laid down in Article 23 of the Treaty of Peace signed this day”; text available at https://www.lib.byu.edu/index.php/Straits_Treaty.

35. Treaty of Peace with Italy, signed at Paris on 10 February 1947 between The Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the United States of America, China, France, Australia, Belgium, the Byelorussian Soviet Socialist Republic, Brazil, Canada, Czechoslovakia, Ethiopia, Greece, India, the Netherlands, New Zealand, Poland, the Ukrainian Soviet Socialist Republic, the Union of South Africa, and the People's Federal Republic of Yugoslavia, hereinafter referred to as ‘the Allied and Associated Powers’, of the one part, and Italy, of the other part, text available at: <http://gis.nacse.org/tfdd/tfdddocs/135ENG.pdf>.

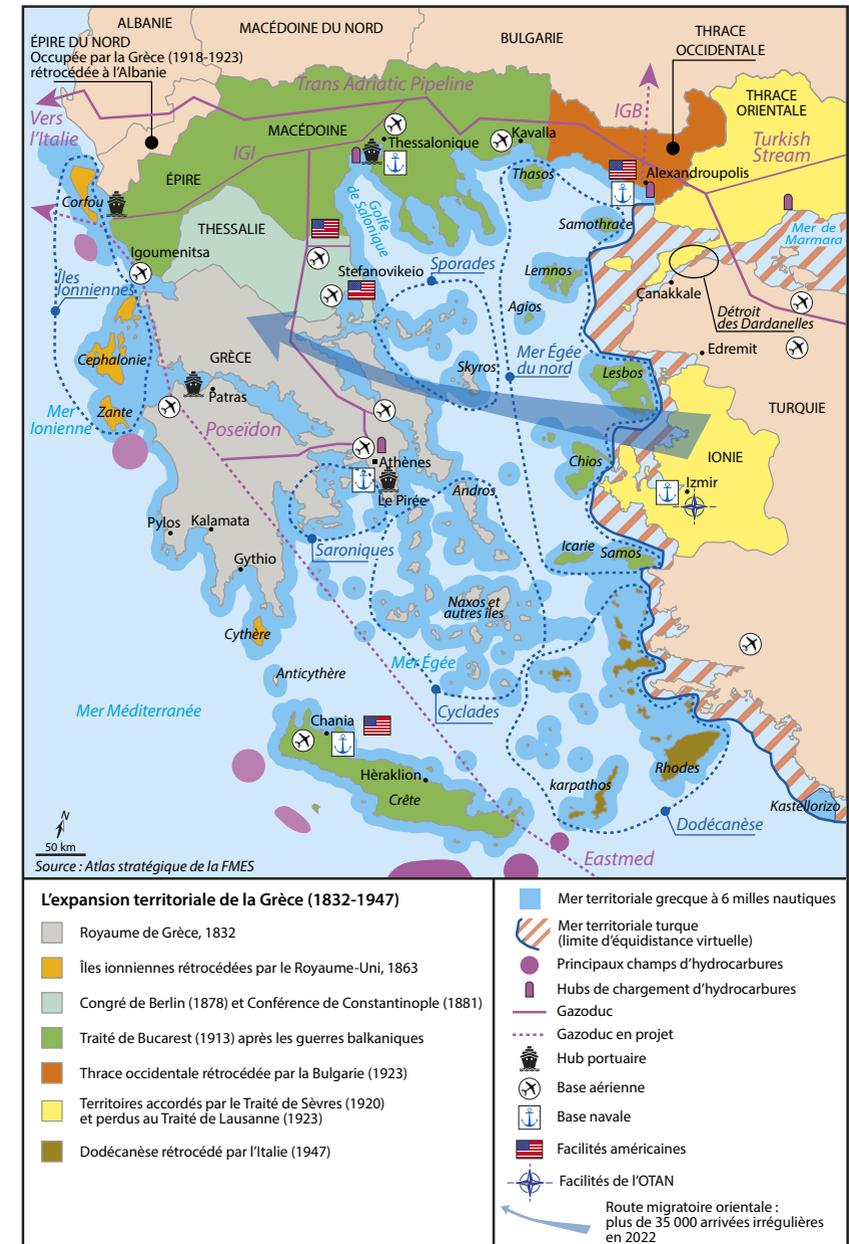
36. See <http://www.mfa.gov.tr/militarization-of-eastern-aegean-islands-contrary-tp-the-provisions-of-international-agreements.en.mfa>.

37. Convention regarding the regime of Straits, concluded at Montreux on 20 July 1936, 173 LNTS 213, available at: <https://treaties.un.org/pages/showDetails.aspx?objid=0800000280166981>.

And the day after?

In the best of times, Greece and Turkey are engaged in a valse-hésitation. But even in the worst of times, the stated purpose of both parties had always been a resolution of the matter before an international court or tribunal. Greece has accepted the compulsory jurisdiction of the International Court of Justice in her 2015 Declaration,³⁸ with the express exception, inter alia, of any dispute relating to military activities and measures for the protection of its sovereignty and territorial integrity as well as of any dispute concerning State boundaries or sovereignty over the territory of the Hellenic Republic. Procedurally speaking, the dispute needs to be delineated in a compromis between the parties. On the merits, the complexity of the issues subject to negotiation is staggering and requires a major investment in good faith. We are still looking for it.

La Mer Égée



38. Declaration under paragraph 2 of Article 36 of the Statute of the International Court of Justice, 14 January 2015, text available at <https://www.icj-cij.org/en/declarations/gr> (accessed on 8 October 2020).

The Evolution of Israel's maritime strategy

Ehud Eiran, Board Member at Mitvim, the Israeli Institute for Regional Foreign Policies
Senior Lecturer of International Relations, University of Haifa

Geographically, Israel is a maritime nation. It has a 197 KM shore on the Mediterranean and a 14 KM shore on the Red Sea. Being rather narrow (some 135 KM at its widest point) the whole country lies at the littoral of the Mediterranean Sea, at least in the sociological sense. The country's most populated region is the central sea-side section, which houses its major business and cultural centers as well as vital state institutions such as the headquarters of its military. With the limited relations between Israel and its terrestrial neighbors, over 90% of its imports and exports (in terms of volume) are delivered via the seas. Israel is also close to a crucial international waterway - the Suez Canal and for some years (1967-1974),¹ it controlled its eastern bank. Following the 1973 Yom Kippur war, it also briefly controlled some sections of the canals' western bank.

An absence of a maritime strategy despite strategic interests in the Med.

In the last two decades, the sea gained further significance in Israeli eyes, as two of its basic resources - water and energy - hail from the Mediterranean. Natural Gas from wells in Israel's Exclusive Economic Zone (EEZ) accounts for more than two-thirds of the nation's energy supplies, while desalinated water from the Mediterranean supplies most of the state's drinking and industrial waters.² Yet, despite all of these, Israel has no formal maritime strategy. Not in the narrow sense of a security maritime strategy, such as the French National strategy for the Security of Maritime Areas,³ and not in the broader sense of a national blueprint for engaging the sea, such as Portugal's National Ocean Strategy 2013-2020.⁴ Against this background, the following paper will offer the outlines of Israel's approach to maritime security, as it can be gleaned from policy papers, and public statements of navy commanders, as well as Israel's actual behavior in various aspects of the maritime domain.

Lack of significant threat

The sea was generally in afterthought in the Israeli strategic outlook. Although Israel was engaged in decades-long armed conflicts with all its immediate neighbors, as well as Arab countries further away, and despite the fact that it has a long shore, the country never faced the prospect of an amphibious assault on it. Two Egyptian naval efforts, during Israel's early days, to supply invading ground forces (1948) and to shell Israeli

1. For a few months following the 1973 Yom Kippur War, Israel also controlled portions of the Suez Canal's East Bank
2. Yael TEFF-SEKER, Ehud EIRAN, Aviad RUBIN, "Israel Turns to the Sea", *The Middle East Journal* 72.4, 2018, pp. 610-630

3. French Republic, Prime Minister's Office, National strategy for the security of maritime areas, 2015, https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2016/01/strategie_nationale_de_surete_des_espaces_maritimes_en_national_strategy_for_the_security_of_maritime_areas.pdf

4. Republic of Portugal, Ministry of Maritime Affairs, National Ocean Strategy 2013-2020, https://www.dgpm.mm.gov.pt/_files/ugd/eb00d2_e92a7c20b2154b39a8fe1ff2b8e7af15.pdf

cities from the sea, were rather humble.

They ended with the sinking of one vessel and the capture of the other. Later, in the 1970s, Israel suffered from a small number of sea-borne deadly attacks on civilian targets launched by Lebanon-based Palestinian armed groups. The threat was removed by 1982, when these groups were forced to leave Lebanon, following Israel's ground assault on its northern neighbor.

These low levels of threat stand in contrast to earlier eras in the land (before modern Israel was created) when the territory was attacked from the sea, such as the crusader invasions during the Middle Ages, and pirate attacks in the 17th and 18th centuries. Earlier Israeli history also saw concern in Jerusalem that international waterways would be blocked by Egypt. Cairo prevented shipping from and to Israel, through the Suez canal starting in 1947, blocked twice (1956, 1967) access to the Israeli port of Eilat through the Tiran Straits, and prevented access to Israeli ships through Bab El Mandeb during the 1973 war.

Yet, all these experiences did not lead to a dramatic change in the limited attention Israel gave its maritime security. In part, as all the security challenges described above were resolved in ground wars, rather than in the maritime arena. Moreover, the swift nature of Israel's early state-to-state wars (1956, 1967, 1973), meant that there was no threat of a maritime blockade, even if Israel's foes would have chosen to do so as Egypt did in one area (Bab El Mandeb) in 1973. Finally, Israel paid little strategic heed to the sea, as much of its military effort was directed to the ground, and from the late 1960s, to the air.

New threats and the evolution of a de-facto maritime strategy

Against this background, the sea is emerging in the last two decades to a more central place in Israeli strategic thinking, as Israel's broader, more recent strategic challenges include a significant aspect of maritime security.

First, the navy plays an important role in the Israeli-Iranian confrontation that has emerged in the last 15 years. Israel is primarily concerned by the prospect of an Iran armed with nuclear weapons.⁵ Alongside its diplomatic and clandestine efforts to halt the program, it seems that Israel has already prepared a maritime-based second-strike capability. Israel never acknowledged that it possesses nuclear weapons, and the matter is shrouded with ambiguity. Yet, foreign observers had suggested that Israel now has the capability to launch nuclear weapons from its submarines.⁶ Perhaps related

5. Ehud EIRAN and Martin B. MALIN, "The Sum of all Fears: Israel's Perception of a Nuclear-Armed Iran", *Washington Quarterly* 36.3, pp. 77-89

6. "Nuclear threat Initiative", *Israel Submarine Capabilities*, March 2, 2023, <https://www.nti.org/about/programs-projects/>

to this mission, is the fact that the submarine flotilla was doubled in size from three submarines in the 1990s to six today.⁷

The navy also plays an important role in Israel's current effort - called the campaign between the wars - to deny Iran a footprint in the region. As part of it, according to non-Israeli sources - Israeli forces attacked (without taking responsibility) 10-20 Iranian vessels between the years 2019-2021 in the Red Sea and in the Mediterranean. These included an Iranian intelligence ship, a ship that carried weapons to Iranian allies (most likely Hezbollah), and ships that carried Iranian oil to Syria. Iran, also without taking responsibility publicly, attacked commercial vessels that had some relationship with Israel, such as those partially owned, by corporations that have Israeli stockholders. Israel has committed in public to defend this type of shipping, especially as the current structure of the shipping industry, with separation between a ship's flag, ownership and operation, means that in reality the attacked ship is hardly defined as Israeli assets.

Second, in 2013, the navy was entrusted by the government to protect maritime infrastructures that produce and process the gas, despite the fact that these are privately owned. To this end, the Navy bought four new corvettes. The last one was supplied in 2021. Israeli concerns, in this front, were mostly that the Lebanon-based Hezbollah would try to attack the rigs closer to the Lebanese border. Indeed, in the summer of 2022, an Israeli vessel shot down two Hezbollah UAV that were heading toward the Karish rig. A third UAV was shot down by an Israeli plane. Israel's new focus on the East Med gas also contributed to its growing interest in the East Mediterranean, including a quasi-alliance with Greece and Cyprus, which includes closer naval relations with both nations. Though the quasi-alliance is subtly a response to an assertive Turkey, Israel is careful not to commit, at least not publicly, its new quasi allies, in a maritime confrontation with Turkey, for example, over gas exploration in Cypriot waters.⁸

Third, the navy continues its historical role in supporting current and future ground operations. In some of the clashes between Israel and Hamas, which controls the sea-side region of Gaza, Israeli navy ships participated in fire operations. Israel also is redeveloping its amphibious capabilities. Israel had used the maritime domain to transfer forces to enemy territory and to newly occupied territories in some of its earlier traditional wars, including, perhaps most notably, in the 1982 war. The capability was abandoned in the 1990s, but in 2022, Israel bought two new vessels that would give it amphibious capability. The navy is also ready to create maritime dominance

7. As these lines are written, Israel operates five submarines. The sixth one is due to arrive in Israel during this (2023) calendar year.

8. Zenonas TZIARRAS, "Israel-Cyprus-Greece: a 'Comfortable' Quasi-Alliance", *Mediterranean Politics* 21.3, 2016, 407-427.

in future conflicts, such as its current blockade on Gaza, and the blockade it had placed on Lebanon in 2006, during the Israeli -Hezbollah war. The Gaza blockade, in place since 2007, dragged Israel in 2010, to a conflict with Turkey when Israeli forces stormed a Turkish ship, the Mavi Marmara, that was trying to enter Gaza. During the confrontation, ten Turkish activists were killed,⁹ leading to a severe deterioration in Israeli-Turkish relations.

The cumulative effect of these tasks for the navy is the current force structure, which allows for strong and effective coastal defense and maritime dominance in Israel's immediate vicinity. It also has a strong submarine force that is tasked both with a strategic deterrence role as support for immediate operations. Occasionally, Israeli forces operate much further away in the Red Sea or the Mediterranean. The navy also boasts an effective navy seal capability. Part of the Navy's growing significance is manifested in its role in maritime diplomacy and joint operations with allies. The last decade or so, saw growing interaction of the Israeli navy with training with the American and NATO forces, mostly in the Mediterranean but also in the Red Sea. In 2018, Israeli command and control elements (but not vessels) participated for the first time in the US-led maritime RIMPAC exercises out of Hawaii. The 2021 inclusion of Israel in the AOR of CENTCOM, led to even closer cooperation with the US navy in the region, including unconfirmed reports of joint Israeli-American activity in the Persian Gulf.

9. Nine were killed during the attack and one died later from his wounds



Corvettes lance-missiles israéliennes de type Saar V lors de manoeuvres au large des côtes d'Israël
©CreativeCommons

Les enjeux pour la France relatifs aux fonds marins en Méditerranée

Contre-amiral (2S) Jean-Michel Martinet,
chercheur associé à la FMES

Si les grands fonds marins retiennent l'attention en raison des richesses potentielles qu'ils recèlent, c'est en fait de façon plus globale l'accès aux fonds marins qui constitue un enjeu de souveraineté recouvrant les domaines scientifique, économique et stratégique.

Cette situation est particulièrement vraie en Méditerranée, véritable concentré des enjeux maritimes du XXI^e siècle.

Des fonds marins dont la connaissance scientifique est encore parcellaire malgré des moyens français de haute technologie...

Sur le plan scientifique, 20 % seulement des fonds marins ont fait l'objet d'une étude topographique, dont seulement 2% avec une précision métrique. La Méditerranée n'échappe pas à cette règle, même si le bassin occidental est mieux connu que la partie orientale. Le bassin occidental qui court jusqu'au canal de Sicile – dont la profondeur ne dépasse pas les 450 m – connaît des fonds marins atteignant les 3.731 m. Le bassin oriental possède la fosse la plus profonde de la mer Méditerranée, Calypso à 5.267 m.

Ne possédant pas de grandes plaines abyssales, la Méditerranée n'est pas concernée par l'exploitation minière des grands fonds marins dont l'Assemblée nationale a demandé qu'elle fasse l'objet d'un moratoire, dans la continuité de la prise de position du président de la République à la tribune de la COP27 en novembre 2022.



Robot téléopéré Victor 6 000 ©Ifremer

La connaissance du relief sous-marin est un facteur clé de la compréhension des effets de l'activité humaine sur les écosystèmes marins. Un effort de cartographie des fonds marins en Méditerranée doit donc être entrepris et la France possède une expertise ancienne dans le domaine de l'exploration océanographique.

Elle est la cinquième nation en termes de publications sur les ressources minérales sous-marines et la première des pays méditerranéens. Cette position est rendue possible grâce à l'excellente coopération entre organismes publics de recherche et acteurs industriels de pointe. La Flotte Océanographique Française (FOF) mise en œuvre par l'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la MER (IFREMER) peut ainsi compter, par exemple, sur le *ROV Victor 6000* et sur l'engin sous-marin autonome *UlyX* conçu par ECA et iXblue (qui se sont rapprochés en 2022 pour former Exail, un acteur mondial de la robotique de haute technologie), capable de descendre à des profondeurs de 6.000 m.

Mais cette position de leader est aujourd'hui remise en cause. Toutes les puissances maritimes développent des programmes technologiques pour l'exploration des fonds marins en prévision d'une exploitation future plus soutenue.

...dont les ressources fossiles potentiellement exploitables restent un facteur de compétition entre États.

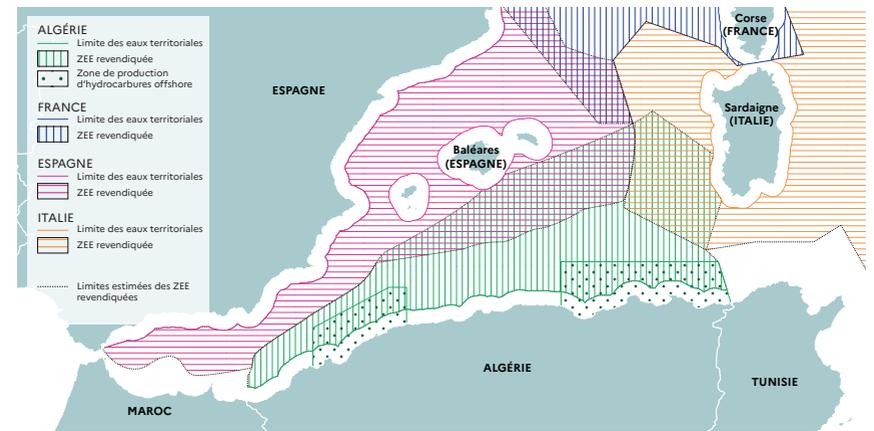
Si la Méditerranée est quasi dépourvue de ressources en nodules polymétalliques du fait de conditions environnementales peu propices à leur formation, l'activité volcanique dans la mer Tyrrhénienne et en mer Égée a, en revanche, permis la création de sulfures hydrothermaux. La richesse biologique qui se développe autour des cheminées hydrothermales présente un intérêt pour les industries pharmaceutique et cosmétique, ainsi que pour la recherche, notamment dans le domaine du traitement des cancers.

La Méditerranée abrite également, dans sa partie orientale, des gisements pétroliers, et surtout gaziers, importants. La tentation d'une exploitation plus intensive de ces ressources est forte même si l'impact de ces activités sur l'environnement marin devient une préoccupation environnementale majeure.

La compétition pour l'exploitation de ces ressources réelles ou supposées est vive. C'est en Méditerranée orientale que les tensions sont les plus fortes compte tenu de la politique expansionniste de la Turquie, notamment autour de Chypre.

Mais la Méditerranée occidentale pourrait ne pas être épargnée. L'Algérie a ainsi décrété en 2018 une ZEE qui chevauche celle de l'Espagne et de l'Italie. La France et l'Espagne, qui ont établi leurs ZEE en 2012 et 2013, revendiquent toutes deux une zone de plusieurs centaines de kilomètres carrés qui pourrait contenir des ressources en hydrocarbures.

ZEE revendiquées en Méditerranée



©d'après Pascal Orcier, FMES, 2022

Et la ressource halieutique est soumise aux pressions anthropiques et aux effets des changements climatiques...

On recense en Méditerranée 17.000 espèces marines dont 17% se trouvent dans les écosystèmes des grands fonds marins. En Méditerranée, de nombreuses espèces marines sont en danger, menacées par la surpêche, la pollution et le changement climatique.

Le stock halieutique continue d'être largement surexploité. Seule la mobilisation autour du thon rouge a permis, enfin, de reconstituer les populations. Sa pêche est désormais maîtrisée et durable grâce à l'application stricte des quotas de pêche fixés. Mais, de façon générale, la Méditerranée reste un écosystème fragile.

C'est l'un des espaces maritimes les plus sujets aux effets du réchauffement climatique du fait de ses caractéristiques géophysiques. L'augmentation de la température de l'eau, qui a été de 1°C au cours des 25 dernières années et qui pourrait être de + 2,5° à la fin du siècle, provoque une stratification des couches d'eau avec des températures chaudes en surface qui limite le brassage et la ventilation de l'océan ainsi que l'apport de nutriments venant des eaux froides des grands fonds. L'acidification des eaux est un autre risque majeur pour la faune et la flore des profondeurs. L'acidité des eaux dans le nord-ouest de la Méditerranée a augmenté de 10% depuis 1995. Si nous continuons à émettre du CO2 au rythme actuel, l'acidité augmentera encore de 30% d'ici 2050 et de 150% d'ici la fin du siècle.

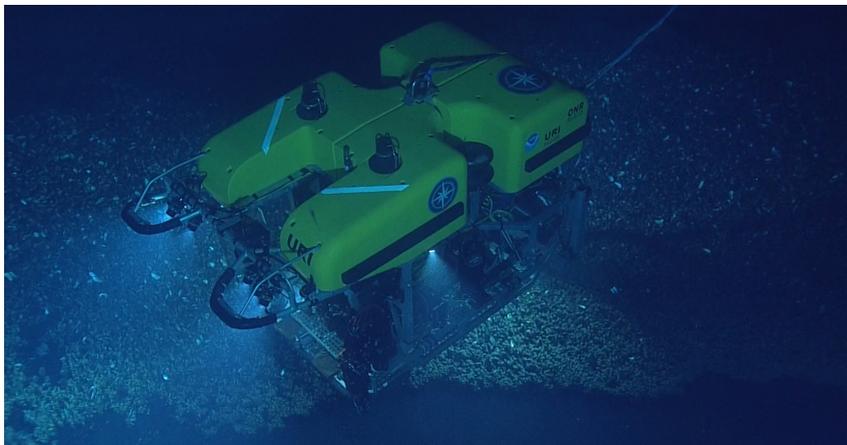
...alors que de nouveaux acteurs font leur apparition posant des problèmes de sûreté et de sécurité...

Dans le même temps, les progrès technologiques en matière de drones, de submersibles de plaisance ou simplement d'équipements de plongée autonome permettent l'accès aux fonds marins d'acteurs non étatiques à des profondeurs autrefois réservées aux seuls États.

L'exemple le plus significatif est celui des submersibles grand public. Les premiers exemplaires ont ainsi fait leur apparition il y a une dizaine d'années sous forme de prototypes destinés à de rares aventuriers des abysses ou des entreprises de haute technologie. Depuis leur développement ne cesse de s'accroître et leur prix les rendent accessibles à une clientèle certes fortunée mais néanmoins nombreuse. Il en va de même pour les drones sous-marins.

Dès lors de nouveaux risques apparaissent. On pense bien évidemment à des utilisations militaires, en particulier dans le spectre des opérations spéciales non attribuables, pour des actions contre des infrastructures immergées. La sécurité de la navigation sous-marine peut également être engagée. En cas d'accident, les opérations de sauvetage de tels engins vont nécessiter de nouveaux moyens.

Enfin, la Méditerranée, creuset de nombreuses civilisations thalassocratiques, possède des trésors archéologiques sous-marins. Ce patrimoine archéologique, qui était déjà soumis à des destructions, en raison notamment du chalutage de grande profondeur, pourrait aujourd'hui aisément être victime d'un pillage à plus grande échelle.



Le ROV *Deep Discoverer* étudie les communautés benthiques du mont sous-marin Paganini lors de l'expédition *Deep-Sea Symphony* en 2018 ©NOAA

...et où la conflictualité se renforce.

Le sabotage des gazoducs Nord Stream 1 et 2, dont l'auteur n'a toujours pas pu être identifié, est venu rappeler que les fonds marins sont un nouveau champ de conflictualité entre États.

La prolifération des systèmes sous-marins combinée aux développements en matière d'intelligence artificielle, de performances des senseurs et d'endurance des vecteurs en mesure d'opérer depuis ou sur les fonds marins constitue une menace en pleine expansion. Les avancées en matière de stations de rechargement en milieu sous-marin, sur lesquelles travaillent plusieurs industriels, sont une autre illustration des défis futurs. C'est pour y faire face que le ministère des armées a développé une stratégie de maîtrise des fonds marins. Elle doit être adaptée aux caractéristiques physiques de la Méditerranée.

La Méditerranée est le premier nœud de télécommunications du sud de l'Europe. Quatorze câbles sous-marins atterrissent à Marseille en provenance du monde entier, faisant de cette ville la neuvième place mondiale des hubs numériques. Cependant, notre dépendance aux échanges de données nous rend vulnérables aux risques de destruction accidentelle ou volontaire des câbles, ainsi qu'à (dans une moindre mesure pour des raisons techniques à ce stade) l'espionnage des flux d'informations qui y circulent. Grâce à la flotte câblière d'Orange Marine – 15% de la flotte mondiale – la France possède un opérateur qui a contribué au développement du réseau mondial en installant plus de 240.000 kilomètres de câbles sous-marins de fibre optique. Ses navires ont réalisé plus de 670 réparations sur des liaisons sous-marines, dont certaines à près de 6.000 mètres de profondeur. Face à ces enjeux, la France doit encore renforcer ses moyens de surveillance et de protection du réseau de câbles numériques en Méditerranée.

Ce qui est vrai pour les câbles numériques l'est aussi pour les gazoducs, dont l'importance va croître dans le contexte de la recherche de la fin de la dépendance au gaz russe. Cela le deviendra également pour les réseaux énergétiques au fur et à mesure du développement de champ éolien en mer.

Les enjeux de l'accès aux fonds marins en Méditerranée couvrent donc un large spectre de sujets. Ils nécessitent la définition d'une véritable stratégie nationale et l'octroi de moyens consacrés à sa mise en œuvre.

La stratégie nationale d'exploration et d'exploitation des ressources minérales dans les grands fonds marins, adoptée par une circulaire du Premier ministre le 5 mai 2021, est une première approche.

Elle mérite d'être amendée pour tenir compte des nouvelles orientations gouvernementales et surtout complétée pour embrasser la totalité des enjeux de l'accès aux fonds marins.

Le gaz de la Méditerranée orientale : une opportunité pour l'Europe ?

Dr. Nicolas Mazzucchi, Directeur de Recherche, CESM

La guerre en Ukraine est venue rappeler aux Européens, de la manière la plus brutale possible, les conséquences qu'une sujétion sans cesse creusée à l'égard de la Russie dans le domaine des hydrocarbures, pouvaient engendrer. En effet, la dépendance gazière moyenne de l'Union européenne envers Moscou s'établissait à 40% du total des approvisionnements gaziers à la fin de 2021, offrant à Vladimir Poutine un levier de pression important sur les Européens. Dès les débuts de l'invasion, les États-membres et les instances communautaires ont toutefois rapidement réagi et fait le choix d'imposer un sevrage des hydrocarbures russes, à la fois pour limiter autant que possible l'influence de Moscou, mais aussi pour tarir les rentrées d'argent servant à financer l'effort de guerre.

Au-delà du choc économique pour les Européens, cette décision, illustrée en particulier par le plan RePOWER EU du 31 mai 2022, a nécessité de rechercher des fournisseurs qui puissent remplacer la Russie, soit en approfondissant des relations existantes, soit en recherchant de nouveaux partenariats. Dans ce contexte, la Méditerranée, qui était devenue une zone de moindre importance au plan énergétique depuis une décennie, tend à être à nouveau au cœur des enjeux pour l'Europe, pour le transit aussi bien que pour l'exploitation. La question des ressources de Méditerranée orientale, qui alimente les tensions géopolitiques régionales depuis le milieu des années 2010, pourrait trouver une issue, tant le besoin de la part des acteurs européens d'opérer une décontinentalisation des flux énergétiques, induit des potentialités en termes de richesses, pour l'ensemble des acteurs.

De découvertes en exploitation

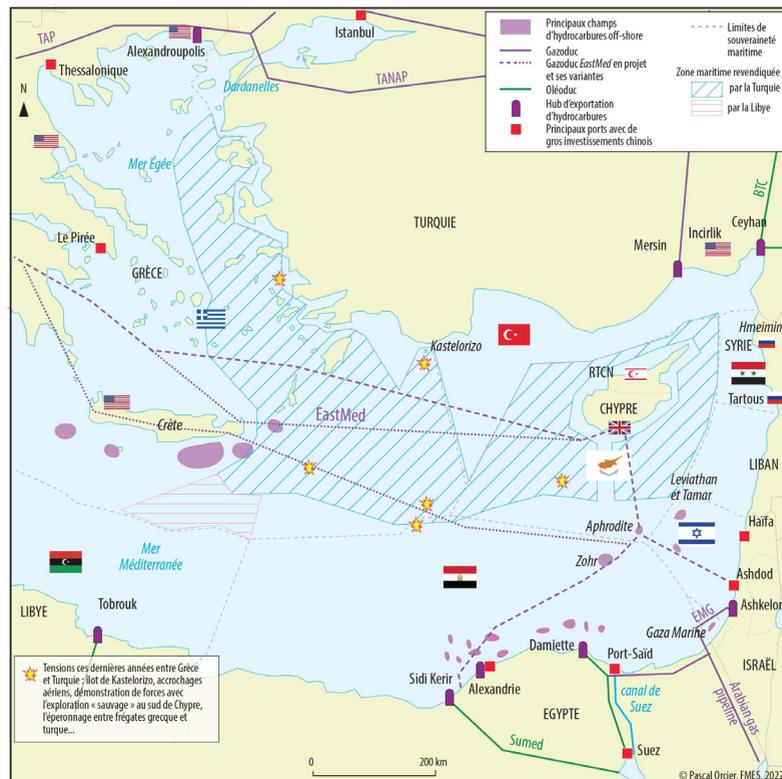
Historiquement, la Méditerranée orientale est avant tout une zone de transit d'hydrocarbures. Point de passage entre l'océan Indien via Suez et les marchés de consommation de Méditerranée occidentale, la région n'avait été, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale qu'un territoire marginal au plan énergétique. Certes, les hydrocarbures égyptiens ont longtemps positionné le pays comme un acteur régional important dans les années 2000, avec des exportations gazières au travers de l'*Arab Gas Pipeline* puis de l'*Arish-Ashkelon* vers Israël. Toutefois, le renversement progressif de la balance production/consommation avait fini par placer l'Égypte dans le camp des importateurs d'hydrocarbures, renforçant le rôle marginal de la Méditerranée orientale, sauf pour le transport.

Le mouvement israélien d'encouragement de forages exploratoires, lancé dans les années 2000, a, de ce point de vue, été central dans l'évolution géopolitique de la Méditerranée orientale. Les découvertes successives des champs de Tamar (2009) puis de Léviathan (2010) – en faisant appel à des acteurs industriels extérieurs aux grandes *super majors* – ont ainsi ouvert le mouvement de ruée vers le bassin levantin. Grâce

aux découvertes dans sa zone économique exclusive (ZEE), Israël est ainsi passé, en quelques années, du statut d'importateur de gaz, provenant d'Égypte notamment, à celui de potentiel exportateur, avec un ratio de réserves/consommation (R/C) de près de 100 ans. Les découvertes gazières ne se sont pas arrêtées avec Léviathan, puisque d'autres champs continuent d'être découverts, renforçant le potentiel d'Israël comme acteur important dans le jeu gazier régional et au-delà.

L'autre grand jalon, découlant du précédent, a été la découverte, en 2011, du champ d'*Aphrodite* en bordure sud de la ZEE de la République de Chypre. L'évènement a constitué un changement majeur pour cet État qui s'est, du jour au lendemain, retrouvé avec la possibilité de devenir un exportateur important de gaz, avec un R/C très intéressant. Cette découverte a également eu des conséquences sensibles pour l'ensemble des États de la région en démontrant la pertinence géologique d'une approche globale du bassin levantin allant au-delà de la seule zone maritime israélienne.

Les zones gazières en Méditerranée Orientale



©FMES

La découverte d'*Aphrodite* a notamment ouvert la voie au lancement d'appels d'offres de la part de la République de Chypre pour une douzaine de blocs d'exploration-production sur les façades Sud et Est de l'île au cours des années 2010.

En 2015, la découverte par ENI du champ de Zohr, au large de l'Égypte, a renforcé le poids énergétique de la Méditerranée orientale. Même si Zohr est avant tout un champ destiné à satisfaire les besoins internes de l'Égypte et, de ce fait, accroît la sécurité énergétique du pays, il s'agit aussi d'une découverte majeure qui renforce la position de la Méditerranée orientale comme région gazière d'importance aux portes de l'Europe. La découverte en 2020 du champ de Bashrush, toujours dans la ZEE égyptienne, constitue la dernière grande découverte régionale.

Les ressources gazières au cœur de la géopolitique régionale

Cette multiplication des découvertes gazières sur l'ensemble du bassin levantin, si elle a représenté des opportunités nationales importantes, est également survenue dans un contexte géopolitique complexe, fait de tensions plus ou moins larvées. L'entente entre Israël, la République de Chypre et l'Égypte sur la définition des zones maritimes, dans les années 2000 en particulier, a permis à ces États de lancer sereinement des campagnes de prospection dans la zone levantine Sud aux frontières de la ZEE israélienne. La diplomatie a bien préparé le terrain économique pour offrir toutes les conditions d'opérer sans risques majeurs aux acteurs industriels.

Il n'en est toutefois pas de même dans l'ensemble des sous-régions de Méditerranée orientale. La zone la plus complexe dans ce contexte est la partie Nord de la mer, entre l'île de Chypre, la Turquie, la Syrie et le Liban. S'agissant de la Syrie, malgré des concessions accordées à une entreprise russe, Soyuzneftgas, en 2013, il semble en l'état peu envisageable d'espérer des campagnes d'exploration, encore moins d'exploitation.

La question chypriote est au cœur de ces tensions géopolitiques récurrentes, les ressources gazières venant faire resurgir des enjeux majeurs pour les acteurs impliqués. En effet, la découverte du champ d'*Aphrodite* en 2011, suivie du lancement des appels d'offres pour les blocs d'exploration-production au large de l'île, ont été pour la Turquie et la République turque de Chypre-nord le signal d'une nouvelle phase de revendications concernant le partage des richesses de l'île. Ainsi la République turque de Chypre-nord a elle-même procédé à un découpage en blocs d'exploration-production, suivant les zones maritimes sur lesquelles elle estime avoir une exclusivité d'exploitation, offrant ces mêmes blocs à l'entreprise nationale turque TPAO. La tension croissante sur la question des ressources a connu son acmé au début de l'année 2018 avec l'interception du navire de forage italien *Saipem 12000* par la marine turque alors qu'il se rendait vers le bloc 3 (suivant le découpage de la République de Chypre),

zone revendiquée également par la République turque de Chypre-nord. Actuellement, la situation demeure gelée entre les deux entités de l'île de Chypre et une grande attention est portée sur les espaces maritimes situés à l'Est de l'île où se concentrent la majorité des zones contestées.

Néanmoins, la situation internationale actuelle pourrait ouvrir de nouvelles opportunités de coopération, à condition que la Turquie change de position sur ce dossier. Alors que les tensions navales autour de l'île de Chypre ont connu un net déclin – en particulier après la découverte en 2020 du champ gazier de *Tuna-1* au large des côtes turques de la mer Noire – la fenêtre d'opportunité qui s'ouvre pour Ankara pourrait engendrer une détente. La volonté turque de se positionner en tant que *hub* gazier du sud-est européen, nécessite l'établissement de partenariats multiples allant des fournisseurs aux consommateurs finaux au sein de l'Union Européenne. Une attitude conciliante sur la question chypriote serait perçue positivement du côté européen et pourrait même débloquer des projets aujourd'hui en sommeil, comme celui relatif à l'exportation du gaz israélien au travers du réseau turc.

D'autres points d'achoppement demeurent. Ainsi, s'il n'est pas possible de considérer la vision portée par certains anciens amiraux turcs d'une « patrie bleue » (*Mavi Vatan*) comme faisant partie d'une doctrine officielle, elle n'en est pas moins importante dans la formalisation de la conception turque du découpage territorial de la Méditerranée. À ce titre, les accords entre la Turquie et la Libye pour l'établissement d'une « frontière maritime » concernant les ZEE que les deux pays revendiquent – alors qu'ils ne sont pas signataires de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer – sont un irritant important dans les relations de la Turquie avec l'Égypte, la Grèce et Chypre. Cette vision alternative des zones maritimes, a potentiellement, dans ce contexte, des implications en termes de souveraineté sur des ressources identifiées ou supposées.

Toutefois, il importe également de considérer que ces richesses gazières, si elles sont source de tensions, peuvent également se révéler d'importants facteurs de coopération. Le récent accord israélo-libanais de 2022 démontre ainsi la possibilité pour les États de la région de s'entendre sur des potentialités d'exploitation commune. Alors que le tracé de la frontière maritime représentait une des nombreuses zones de discordance entre les deux États, les négociations bilatérales, avec la possibilité de partage des richesses gazières, ont permis de s'entendre sur un accord qui prévoit une redistribution des profits entre les deux, suivant qui découvre et exploite les ressources dans la zone contestée. Plutôt que d'alimenter une rhétorique escalatoire, les potentielles réserves gazières ont, au contraire, été un facteur d'apaisement. Elles représentent un premier pas vers une normalisation possible des rapports entre Israël et le Liban.

L'exportation au cœur des enjeux actuels

Au-delà des tensions géopolitiques profondes – mais aussi de la mise en place de coopérations inédites – liées à la possession des ressources, la question de l'exportation de ce gaz vers les pays consommateurs devient un enjeu majeur pour les pays de Méditerranée orientale. Avant 2022, les besoins européens étaient avant tout satisfaits par le gaz provenant de Russie et des pays de l'ex-URSS, à des prix plus intéressants que ceux que les pays de Méditerranée orientale auraient pu proposer. La guerre en Ukraine est venue bouleverser cette équation géoéconomique, avec la fin de Nord Stream 2 puis la nécessité de réduire drastiquement, dans un temps limité, la dépendance européenne au gaz russe.

Ainsi, l'hypothèse d'un remplacement – partiel certes – des volumes de gaz russe par ceux des fournisseurs de Méditerranée orientale n'a pas cessé de prendre corps depuis quelques mois. À ce sujet, l'annonce de la négociation, au mois de juin 2022 d'un accord tripartite entre l'Union européenne, Israël et l'Égypte pour l'exportation de gaz via les terminaux de liquéfaction égyptiens, constitue une avancée notable. Notamment, d'un point de vue diplomatique puisque cet accord demeure relativement imprécis quant aux volumes concernés et à la date d'entrée en application. En outre, le gaz israélien est jusqu'ici exporté majoritairement vers la Jordanie et l'Égypte (10 millions de m³ en 2022), l'Europe ne représentant pour le moment qu'un objectif de long terme. Pour Israël, le gaz a constitué un levier notable de renforcement des liens régionaux, notamment avec Amman ; le choix de se tourner vers des marchés plus lointains se ferait en partie au détriment de cette politique régionale.

En l'état, il n'existe pas d'infrastructure dédiée pour l'exportation du gaz produit (Israël) ou potentiellement produit (Chypre, éventuellement Liban), à la notable exception des terminaux égyptiens de Damiette et d'Idku, pouvant être utilisés pour l'exportation, même s'ils n'avaient pas été conçus dans cette optique à l'origine. Qu'il s'agisse de terminaux GNL ou même de gazoducs sous-marins, tout reste à construire dans une région qui a longtemps été un territoire très secondaire de la géoéconomie de l'énergie. Ainsi, les terminaux égyptiens demeurent la principale voie de sortie du gaz vers l'Europe, en attendant la mise en place d'un terminal flottant à Chypre.

Le projet de gazoduc EastMed est lui aussi revenu sur le devant de la scène en raison du besoin pour les Européens de trouver rapidement des voies alternatives aux gazoducs provenant de Russie. Alors que ce projet achoppe depuis le milieu des années 2010 sur sa faisabilité économique au regard du coût élevé d'un gazoduc sous-marin de petite capacité (10 millions de m³ annuels) reliant Chypre au Péloponnèse via la Crète, la situation géopolitique pourrait représenter une opportunité. Même si EastMed est

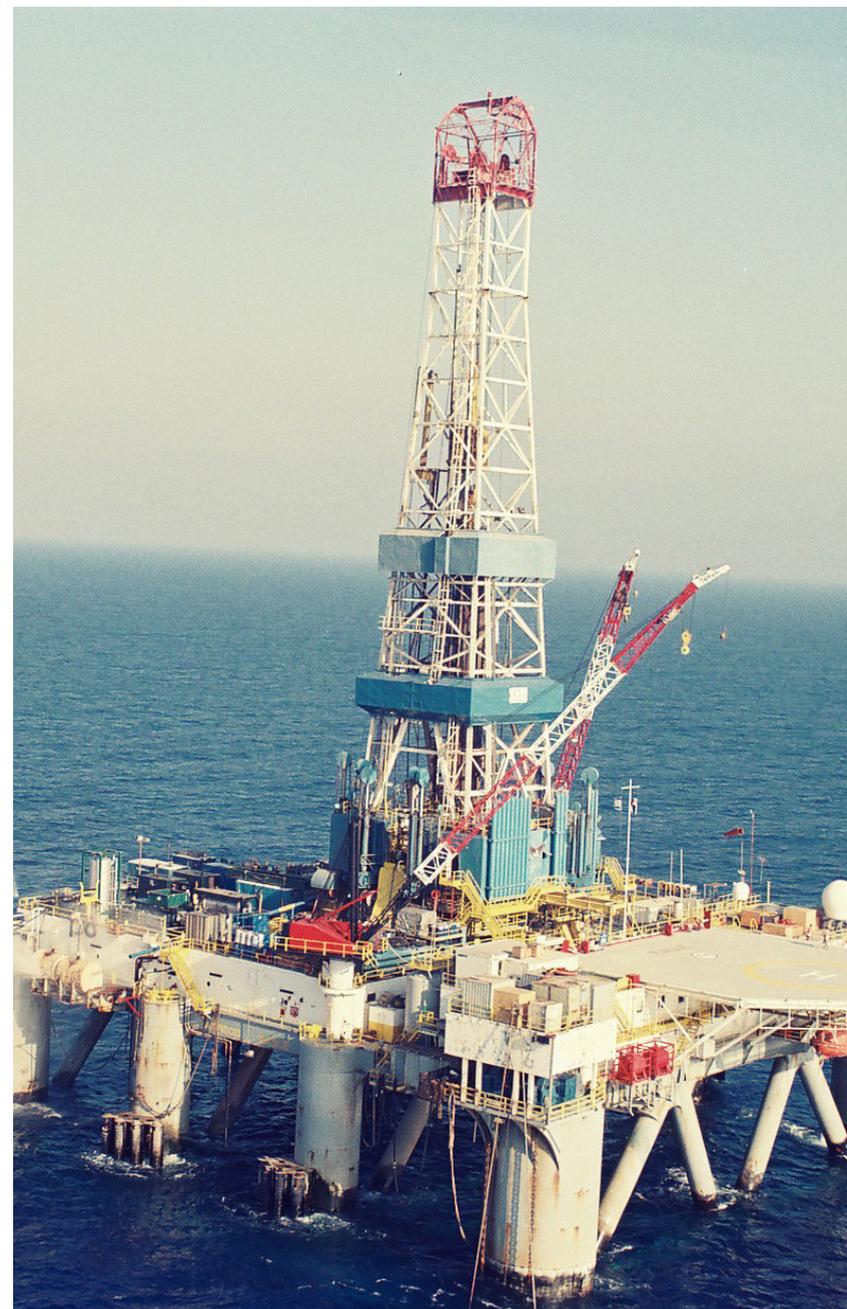
peu intéressant d'un point de vue économique, le facteur politique pourrait l'emporter en raison du besoin de sortir de la dépendance à l'égard de Russie et de la nécessité de renforcer les liens entre les acteurs européens du Sud-est méditerranéen¹. Israël qui fait partie du forum *EastMed* et qui pourrait intégrer le projet de gazoduc, se montre également intéressé par cette opportunité, ce qui transformerait *EastMed* en un projet géopolitique majeur, malgré l'opposition de la Turquie. Rien n'est toutefois assuré à ce stade et le choix de l'Union européenne de soutenir plus avant ce gazoduc – déjà inscrit sur la liste des Projets d'Intérêt Commun de l'Union européenne – sera sans doute décisif, notamment vis-à-vis des investisseurs potentiels.

Conclusion

Les découvertes gazières des années 2000 ont profondément transformé l'importance stratégique de la Méditerranée orientale. De région de transit, celle-ci devient progressivement une région de production. Les multiples tensions géopolitiques préexistantes ont pu faire craindre qu'elle ne soit victime à son tour de la « malédiction des ressources », la question chypriote ayant connu un regain d'attention, sur l'enjeu du partage des richesses nouvellement découvertes, jusqu'au pic de tensions de 2018. Entre Israël et le Liban, les velléités des deux États auraient également pu conduire à un durcissement géopolitique, alors que le conflit de juillet 2006 demeure dans toutes les mémoires.

Toutefois, la guerre en Ukraine a fait irruption, de manière connexe, dans le jeu géopolitique local, en modifiant l'importance stratégique accordée à la Méditerranée orientale par les acteurs européens. La nécessité d'un sevrage rapide des hydrocarbures russes, a repositionné la Méditerranée orientale comme une potentielle zone d'approvisionnements pour l'Europe. Bénéficiant, notamment, de la faible exploitation des ressources régionales et de la bonne implantation dans tout le bassin levantin d'acteurs européens comme Total et ENI, les Européens considèrent avec intérêt, depuis le printemps 2022, les nombreuses possibilités offertes par un renforcement des relations énergétiques avec les différents partenaires locaux. Ainsi, de nombreuses zones de tensions demeurent et l'ampleur des ambitions géopolitiques et économiques turques dans l'ensemble de la zone, est probablement la clé d'une mise en valeur des ressources gazières régionales.

1. EastMed est prévu pour se connecter au gazoduc Poséidon reliant le Péloponnèse à l'Italie



Plateforme gazière israélienne Noa située au large de la côte de Gaza ©CreativeCommons

ENJEUX MARITIMES ET ENVIRONNEMENTAUX



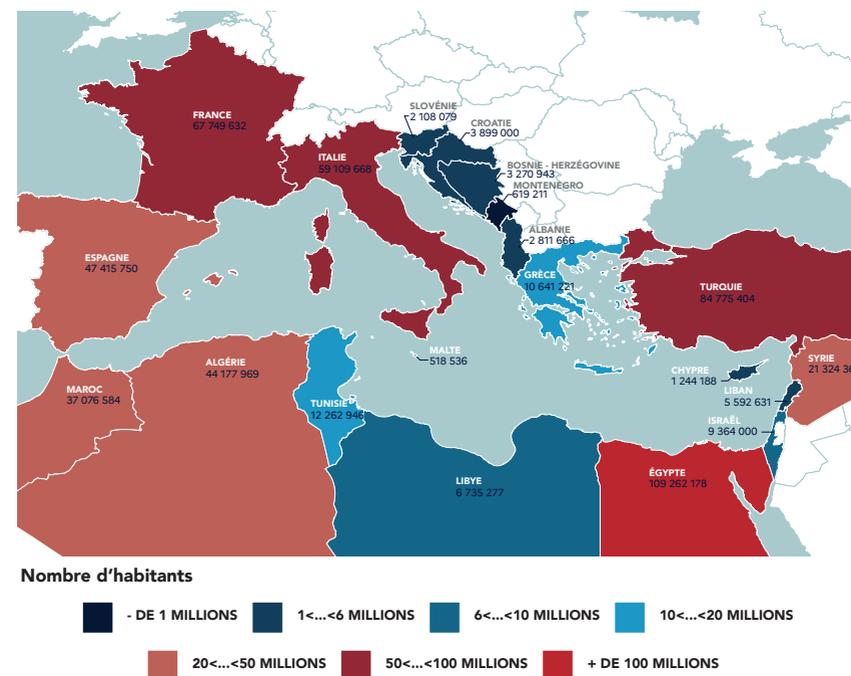
La Méditerranée au défi de la pression des activités

Commissaire général (2S) Thierry Duchesne,
 Directeur du département maritime de la FMES

La Méditerranée est une mer en plein bouleversement qui illustre bien les défis de notre monde contemporain. Elle n'échappe ni à la pression démographique, ni à la croissance des activités, ni à l'arrivée des nouvelles technologies. Mais là où les autres océans peuvent montrer une forme de résilience, cet espace, qui représente moins de 1% des mers du globe, en a moins la capacité. Tout s'y paye très rapidement. Ce qui fait de cette mer un espace de rivalités et de fragilités où les solutions identifiées peuvent ensuite s'appliquer à d'autres mers.

Cependant, on ne peut pas comprendre le grand bouleversement subi par la Méditerranée, si on ne réalise pas ses évolutions démographiques. En effet, si en 1970, les rivages des vingt-cinq pays qui la bordent abritaient 280 millions d'habitants, aujourd'hui ils sont près de 500 millions et seront, en 2030, 570 millions. Au-delà de cette pression anthropique, la Méditerranée a connu un véritable basculement de populations entre les deux rives. Désormais, les populations les plus nombreuses sont au sud avec des pays comme l'Égypte (102 millions d'habitants) ou la Turquie (84 millions).

Population des pays riverains de la Méditerranée aujourd'hui



©CESM

Des acteurs traditionnels bousculés dans leurs pratiques ancestrales

La Méditerranée a connu un très fort développement de son trafic maritime. En cinquante ans, il a été multiplié par quatre et, compte tenu de ses caractéristiques géographiques, elle reste une des routes maritimes commerciales majeures. Chaque année c'est près de 25% du trafic maritime mondial qui y transite, 70 000 navires doublant le détroit de Gibraltar. Confronté au développement des risques d'accidents aux conséquences dramatiques, il a été nécessaire d'organiser le trafic en instaurant des dispositifs de séparation du trafic (DST). Institués par l'organisation maritime internationale (OMI), ils contraignent désormais les navigateurs à Gibraltar, au nord de la Tunisie, en mer Égée mais aussi dans les Bouches de Bonifacio (1993)¹ et dans le canal de Corse (2016)². Ces dispositifs, en organisant la circulation maritime dans des eaux resserrées et sensibles écologiquement, constituent d'importants outils de prévention des accidents de mer à l'heure de la densité du trafic maritime.

La pêche, autre activité traditionnelle en Méditerranée, est confrontée à des défis majeurs. Près de 1,2 million de tonnes de poissons y sont capturées chaque année ; trois pays représentant la moitié des prélèvements : la Turquie, l'Algérie et la Tunisie. Or, la Méditerranée a connu un véritable effondrement de ses ressources halieutiques en raison d'une surexploitation de ses ressources. Si, il y a encore peu, le constat était très inquiétant, il semble que les mesures de gestion de la ressource halieutique, prises depuis une dizaine d'années, commencent à être efficaces.

Les premières concernent celles prises par la Commission Générale des Pêches en Méditerranée (CGPM), organisme de la FAO. Composée de vingt-trois États riverains de la Méditerranée, cette commission exerce une compétence générale sur la gestion des ressources halieutiques.

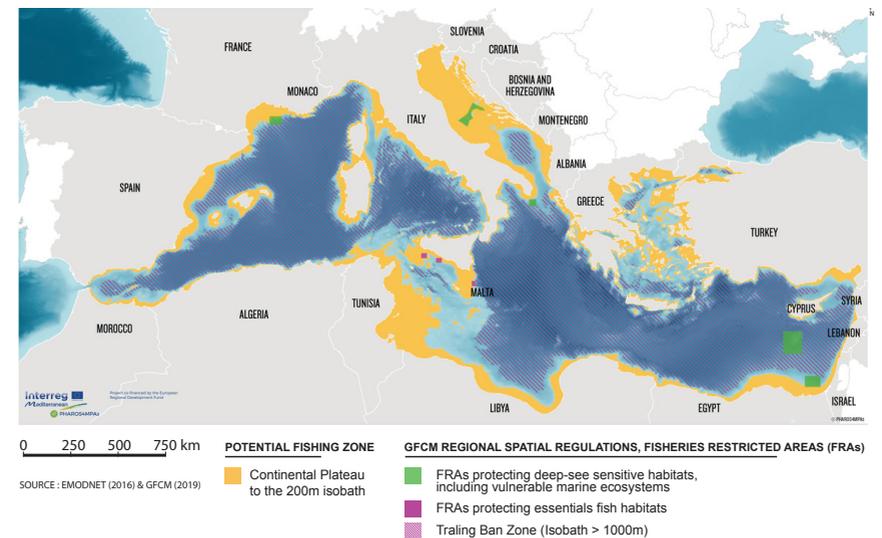
Pour restaurer la ressource, la CGPM a d'abord mis en place des plans de gestion pluriannuels des pêches concernant des espèces prioritaires. Mais, elle a aussi créé des zones de pêche réglementées. Au nombre de dix, ces zones ont pour objectif de protéger les espèces et les écosystèmes des fonds marins sur plus de 1,7 millions de kilomètres carrés en Méditerranée, dont l'interdiction de tout chalutage sur les fonds supérieurs à 1000 mètres.

Cette politique de la CGPM commence à porter ses fruits puisqu'on assiste à une réduction de la surexploitation des stocks (toujours 75% en 2018) mais aussi à une augmentation de la biomasse pour cinq espèces sur les dix-huit suivies (merlu, turbot de la mer Noire, rouget, sole, anchois).

1. Résolution de l'OMI n° A. 766 (18) du 4 novembre 1993 relative à la navigation dans les Bouches de Bonifacio.
2. Circulaire COLREG.2/Circ. 67 de l'organisation maritime internationale du 20 mai 2016 instituant un dispositif de séparation du trafic dans le Canal de Corse.

Les autres mesures prises sont celles relevant de la Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique (CICTA ou ICCAT en anglais) qui est responsable de la gestion du thon rouge, espèce emblématique et très prisée en Asie (Japon). Dans les années 2000, la ressource en thon rouge s'était complètement effondrée en raison de captures, légales et illégales, approchant les 60 000 tonnes chaque année ; alors que les scientifiques estimaient sa capacité de reconstitution à seulement 15 000 tonnes de prises annuelles. Face à cette situation, l'ICCAT met en œuvre un plan draconien (2007), sur 15 ans, de restauration du thon rouge. Il comporte des quotas de pêche drastiques, un nombre de jours de pêche limité et un renforcement notable des contrôles en mer. À l'instar d'autres États membres de l'ICCAT, la France déploiera d'importants moyens, dont ceux de la Marine nationale, pour contribuer à cette police internationale au large de la Lybie et des Baléares.

Zones de pêche (unité statistique), pratiques et zone de pêche réglementée



Continental plateau up to the 200m isobath, reflecting major potential fishing areas in the Mediterranean Sea, and spatial regulations adopted by the General Fisheries Commission for the Mediterranean (GFCM) between 2005 and 2018: the deep-sea trawling ban under 1000m as well as nine Fisheries Restricted Areas

©Plan Bleu

Cette organisation de la pêche et ces efforts seront couronnés de succès puisque qu'en 2017, la ressource est considérée comme n'étant plus surpêchée et, en septembre 2021, l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN) sort le *Thunnus thynnus* de sa liste rouge. En 2023, le total autorisé de capture (TAC) est encore remonté de 36.000 tonnes en 2022 à 40.570 tonnes.

Les derniers acteurs traditionnels en Méditerranée sont les marines militaires, très présentes dans une mer de confrontation et de rivalités entre les puissances. Celles-ci aussi sont soumises à de nouvelles contraintes en termes d'occupation d'espaces ou d'activités opérationnelles. Concernant ce dernier point, la pression est devenue très forte dans la zone d'exercice de la marine nationale (ZONEX). La création d'aires marines protégées (Pelagos), les nouvelles normes relatives à la protection des espèces protégées (mammifères marins) et les nouveaux entrants dans le domaine de l'acoustique sous-marine (scientifiques et environnementalistes) viennent perturber un espace qui lui était réservé pour la protection des approches maritimes et pour le maintien de ses capacités opérationnelles. Pour permettre une bonne gestion du ZONEX, le préfet maritime de la Méditerranée doit, de plus en plus souvent, veiller à une bonne coordination des activités civiles et militaires pour y éviter des interactions fâcheuses.

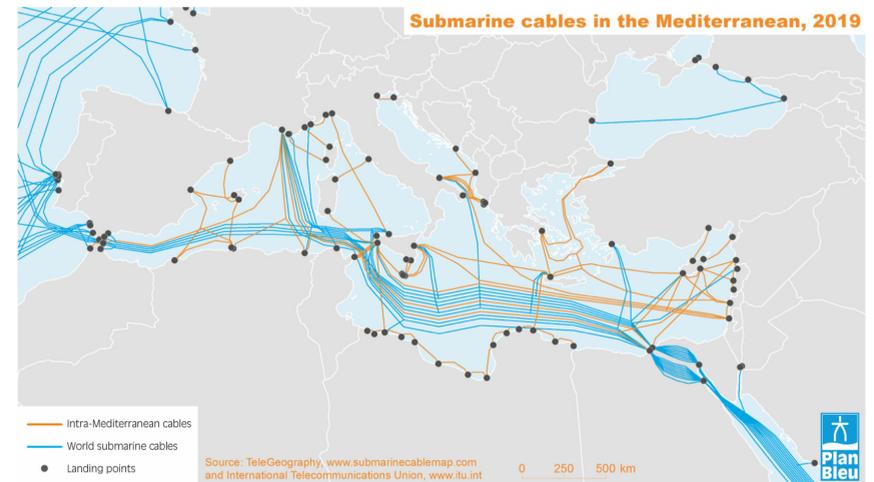
Des nouvelles technologies demandeuses de nouveaux espaces maritimes

Mais, ces nouvelles contraintes sur les acteurs traditionnels de la mer n'en sont qu'au début. Car de nouvelles technologies et activités sont en train d'arriver à maturité et revendiquent aussi de nouveaux espaces pour leur développement.

La Méditerranée est un des berceaux historiques de la pose de câbles sous-marins destinés aux communications. L'histoire des câbles sous-marins commence en 1850 et la France en fut un des précurseurs, notamment en Méditerranée où une première station fut créée en 1860 à Toulon (transférée ensuite à la Seyne sur mer) pour assurer les liaisons avec la Corse et les colonies d'Afrique.

Cette histoire déjà ancienne des câbles est en train de s'emballer avec la révolution numérique. Les besoins mondiaux de communications sont devenus considérables et passent essentiellement par le fond des mers. Actuellement, plus de 450 câbles, représentant 1,3 millions de km, sont posés sur le fond des mers. Dans ce maillage mondial, la Méditerranée est une artère majeure reliant l'Asie à l'Europe. La plupart des câbles qui arrivent de mer Rouge atterrissent à Marseille qui a su tirer profit de cette nouvelle économie en jouant la carte du *hub* majeur des télécommunications mondiales. Avec 17 câbles sous-marins, Marseille est la 7^{ème} place mondiale pour la capacité de données, ambitionnant même de devenir la cinquième.

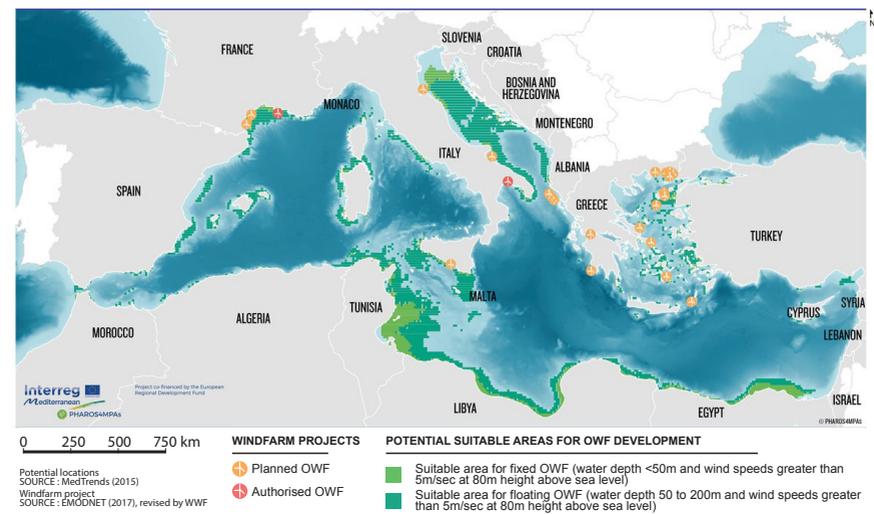
Les câbles sous-marins en Méditerranée



©Plan Bleu

Les câbles sous-marins sont devenus un vrai sujet de préoccupation. Au titre de la sécurité des États, les câbles pouvant faire l'objet de menaces criminelles, terroristes ou militaires. Mais aussi au titre de l'environnement, la pose de câbles dans des aires marines protégées étant devenu un véritable enjeu environnemental comme le cas du parc national des Calanques (Marseille) l'a montré récemment.

Zones de parcs éoliens en Méditerranée



Potential areas suitable for OWF development, and planned and authorised OWF projects in the Mediterranean Sea

©Plan Bleu

Ce sujet devient d'autant plus crucial que de nouvelles activités gourmandes en espace arrivent à maturité. C'est le cas des énergies marines renouvelables et tout particulièrement des parcs éoliens marins. La Méditerranée connaît actuellement l'installation de ses premiers parcs éoliens, non pas en France mais en Italie. En effet, un parc éolien a été mis en service en mai 2022 au large des Pouilles et devrait être suivi prochainement (2023) par un parc éolien flottant dans le canal de Sicile.

La France, qui partait avec l'atout d'une bonne maîtrise des techniques *off-shore* issue de son industrie pétrolière, a malheureusement perdu beaucoup de temps dans la justification de cette énergie. Néanmoins, la première ferme éolienne pilote devrait voir le jour au large de la Camargue à l'été 2023 et sera suivie par deux autres implantées au large de Gruissan et de Leucate. Deux premières fermes commerciales de 250 MW sont déjà planifiées pour l'avenir.

Mais l'implantation de ces éoliennes ne se fait pas sans mal car elles viennent occuper un espace maritime déjà limité. Leur installation réduit d'autant les zones d'activité de pêche, de trafic maritime et de défense. Confronté à ce sujet épineux, le préfet maritime de la Méditerranée a dû faire des arbitrages sensibles pour rendre possible cette production d'énergie.

De nouveaux enjeux de préservation de la biodiversité

Depuis le début des années 50, la Méditerranée, espace de biodiversité unique au monde, est confrontée à des pollutions, à des exploitations du milieu et à une hyperfréquentation de ses eaux alarmantes.

Un récent rapport de scientifiques coordonnés par l'institut de la *Tour du Valat*³ estime que, entre 1993 et 2016, les populations de vertébrés ont baissé de 52% dans les écosystèmes marins et que, parmi toutes les espèces recensées par l'étude, ce sont les poissons qui sont les plus touchés, victimes de la surpêche déjà évoquée. Le même rapport estime que c'est en Méditerranée que cet effondrement est le plus significatif car c'est là que « *le changement climatique est plus rapide et l'impact des activités humaines plus fort qu'ailleurs* ».

Mais, c'est aussi en Méditerranée que les espoirs les plus encourageants de restauration et de préservation du milieu sont fondés.

3. Rapport « Méditerranée Vivante » d'une équipe de scientifiques coordonnée par la Tour du Valat, Institut de recherche pour la conservation des zones humides méditerranéennes du 7 juin 2021

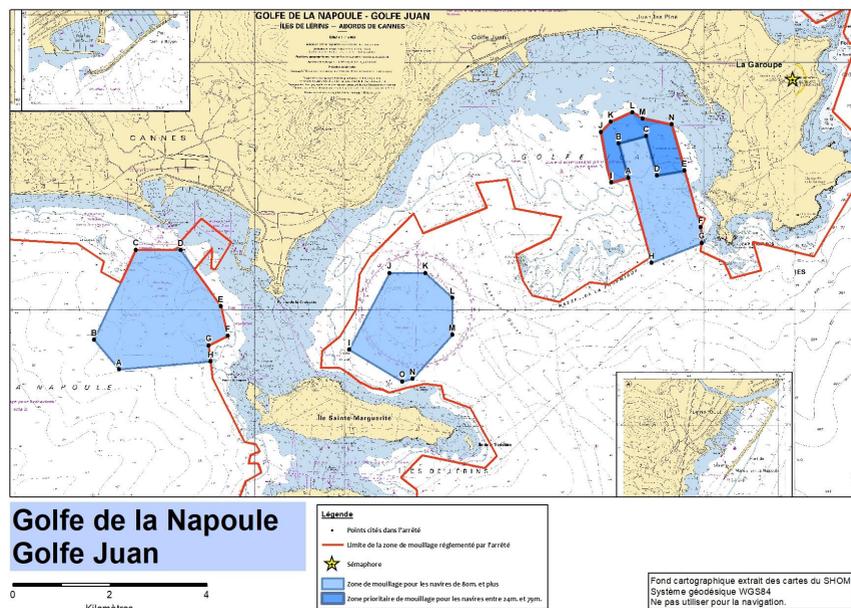
La Méditerranée illustre tout d'abord le fait que la préservation de la mer vient d'abord de la terre. Depuis plusieurs années déjà, les organismes scientifiques, dont l'IFREMER, constatent une nette amélioration de la qualité bactériologique et chimique des eaux de la Méditerranée occidentale. Cette situation est une des conséquences du maillage de stations d'épuration mis en place par les États riverains, surtout ceux de la rive nord. Désormais, les points durs qui demeurent sont l'introduction dans la mer de pesticides et de plastiques amenés par les fleuves.

La pression anthropique sur la Méditerranée menace sa biodiversité. Une des illustrations de cette pression concerne l'herbier de posidonie qui est en très forte régression dans les baies emblématiques du littoral méditerranéen. En France, des rades comme Antibes, Calvi ou Saint Tropez ont perdu plus de 30% de leurs herbiers de posidonie en moins de dix ans. Cette situation est liée au fort développement de la plaisance dont les ancres arrachent les herbiers. Moteur économique puissant (on estime à 3 milliards d'euros par an le marché de la grande plaisance en France), cette activité ne pouvait pas justifier pour autant la disparition du poumon de la Méditerranée.



Champs d'herbier de Posidonies ©CreativeCommons

Zones de mouillage dans le golfe de la Napoule

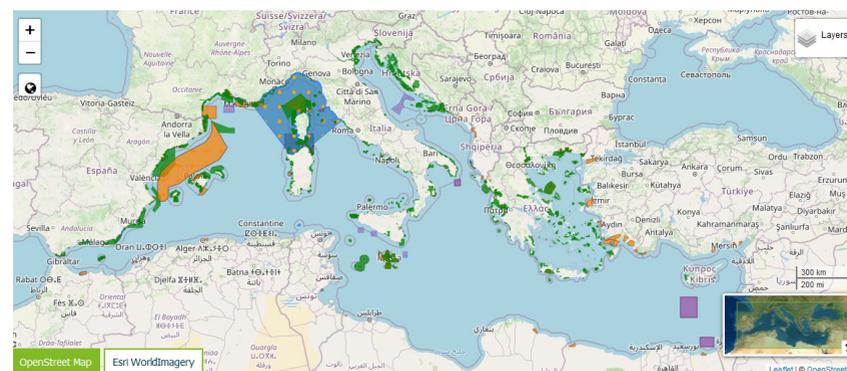


La France, mais d'autres pays aussi comme l'Espagne (Baléares) ou l'Italie (dans certaines aires marines) ont décidé de prendre des mesures fortes pour mettre fin à une situation qui menace la biodiversité méditerranéenne. En France, après 40 années d'inaction liée à un code de l'environnement inapplicable, la situation a radicalement changé lorsque le préfet maritime a décidé de changer de paradigme. Plutôt que de devoir démontrer que le mouillage d'un navire représentait une atteinte à une espèce protégée, le préfet maritime a défini les zones où se trouvent les herbiers de posidonie, interdisant tout mouillage aux navires faisant peser un risque sur cette espèce protégée. En contrepartie, des coffres et des bouées sont offerts aux plaisanciers pour s'arrêter en toute sécurité.

Mais, dans le domaine de l'environnement, la plus grande évolution est venue de la création de nouveaux espaces maritimes, les aires marines protégées qui sont en train de modifier notre rapport à la mer.

Le concept d'une zone de protection est né en 1962 lors de la première conférence mondiale sur les parcs nationaux, organisée à Seattle par l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN). La Méditerranée est d'ailleurs précurseur en la matière puisque les premières aires marines protégées sont créées en ex-Yougoslavie (Parc National de l'Île Mljet) et en 1963 en France avec le Parc National de Port Cros.

Aires marines protégées de Méditerranée, données MAPAMED



La création des aires marines protégées va s'accélérer considérablement à l'issue de la conférence de Rio qui verra l'adoption par les États de la Convention sur la diversité biologique du 5 juin 1992. Cette Convention internationale fait de la zone protégée la pierre angulaire de sa politique de conservation de la biodiversité terrestre comme marine.

À l'issue de cette Convention, de nombreuses et nouvelles aires marines protégées seront créées, souvent sous des statuts très disparates. Désormais, ce sont près de 1100 aires marines protégées qui existent dans toute la Méditerranée, couvrant 6% de la surface de cette mer. Pour la France, le chiffre est beaucoup plus conséquent puisque les 77 aires marines protégées de Méditerranée occupent 85% de la surface de la mer territoriale et 45% de toutes les eaux sous juridiction française.

L'effet « aire marine protégée » n'est plus à démontrer. Partout où elles ont été mises en place, elles ont eu un effet avéré sur le retour de la biodiversité. Néanmoins, leur efficacité dépend beaucoup du niveau de protection effectif. Cette situation renforce la volonté de la France de mettre en place des zones de protection forte sur 10% de ses espaces maritimes. Mais, cet objectif est délicat à atteindre car il rendrait impossible bien des activités en mer, alors que le modèle français privilégie la cohabitation des activités compatibles avec l'environnement dans un esprit de développement durable.

C'est sans doute sur ce sujet que les prochains conflits d'espace apparaîtront en France, comme dans le reste de la Méditerranée.

Conclusion : l'inéluctable besoin de planification des espaces maritimes.

Que ce soit pour des motifs d'activités économiques, de défense, de loisirs ou de préservation, les besoins en espaces maritimes prennent une importance considérable. La Méditerranée n'est désormais plus suffisante pour répondre à toutes les ambitions humaines en mer. L'heure des choix est venue.

Cette situation risque de générer de plus en plus de crises entre les États et les usagers de la mer. En Méditerranée orientale, les revendications turques sur les espaces maritimes de ses voisins sont sources d'inquiétude. Le bassin occidental n'est malheureusement pas épargné. Le 1er avril 2018, par décret présidentiel, l'Algérie instituait sa première zone économique qui empiète largement dans les ZEE espagnole et italienne. Quant à la France, elle a un important différend avec l'Espagne puisque cette dernière revendique un tiers de la ZEE française méditerranéenne.

Comme nous l'avons vu, au sein de chaque pays, les besoins en espaces maritimes vont très fortement croître dans les prochaines années. En France, l'organisation des espaces maritimes pour couvrir les besoins de la recherche scientifique, des futurs champs éoliens, des câbles sous-marins, de la Marine nationale et des futures zones de protection fortes s'annoncent comme autant de défis.

Mais ils pourront être relevés. En effet, depuis le 4 octobre 2019, la France comme d'autres pays méditerranéens de l'Union européenne, a mis en place une planification de ses espaces maritimes dans le cadre d'une directive européenne⁴. Celle-ci établit un cadre pour la planification des activités maritimes et la gestion intégrée des zones côtières de l'espace européen. Elle fixe comme objectif aux États membres la coordination des activités en mer pour atteindre des objectifs d'ordre écologique, économique et social.

En Méditerranée, la planification de l'espace maritime a été incluse dans le document stratégique de façade (DSF) qui a été adopté le 4 octobre 2019 par les préfets coordonnateurs de façade maritime, le préfet maritime et le préfet de la région PACA. Le DSF permet de fixer les objectifs et les principes d'une conciliation du développement économique des activités maritimes et du respect du milieu marin. Ce document clef développe une planification concrète et inédite des espaces maritimes, fixant pour chacune des trente zones identifiées des objectifs stratégiques à atteindre, tant environnementaux que socio-économiques.

4. Directive Cadre pour la Planification de l'Espace Maritime (DCPEM) du 23 juillet 2014.

De ce point de vue, il faut souligner la vision anticipatrice de l'Europe qui a permis d'accélérer la mise en place d'une planification de l'espace maritime indispensable à l'avenir des activités en mer et à la protection de l'environnement. L'Europe a su jouer un utile rôle d'aiguillon pour mettre en place les outils de planification spatiale qui devenaient indispensables à la Méditerranée.



Dauphin bleu et blanc (*Stenella coeruleoalba*) dans le sanctuaire des Pélagos en mer de Ligurie.
©CreativeCommons

La police des espaces maritimes méditerranéens de la France

Colonel Sylvain RENIER, directeur de la stratégie des risques et des relations internationales à l'IHEMI¹

LCL Nicolas DERASSE, en formation à HEC, « Global Master in Management - change and sustainability ».

Capitaine David TILLIER, commandant de la section d'appui judiciaire de la gendarmerie maritime.

1. L'Institut des Hautes Études du ministère de l'Intérieur (IHEMI) a pour mission d'assurer des formations communes aux hauts cadres dirigeants civils et militaires du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer (MIOM), des administrations partenaires et du secteur privé et de réaliser des programmes d'études et de réflexion. Grâce à ses travaux et en s'appuyant sur la diversité de ses intervenants, l'IHEMI contribue à la réflexion, notamment prospective, sur les problématiques qui impactent les territoires.

Au même titre que tous les territoires métropolitains et ultra-marins, la Méditerranée n'est pas épargnée par les incivilités, les dégradations, la mise en danger de l'environnement, les actes délictueux voire les réseaux criminels. Secteurs à forte activité nautique, de plaisance ou commerciale, les ports et les approches maritimes peuvent être le lieu de nombreuses infractions de natures diverses : stupéfiants, atteintes à l'environnement, travail dissimulé, vols en bande organisée, escroqueries, attaques cyber... Sous la menace de ces réseaux et des nouvelles délinquances, la Méditerranée fait l'objet d'une attention particulière de services spécialisés et tout particulièrement de l'office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique (OCLAESP) et de la gendarmerie maritime (GMar), formation spécialisée de la Gendarmerie nationale mise pour emploi auprès de la Marine nationale.

Une multiplicité des sources juridiques encadrant thématiquement l'espace maritime méditerranéen

En raison des activités diverses qui s'y déroulent et de ses caractéristiques écosystémiques, la Méditerranée connaît un encadrement juridique sectoriel multiple.

Au titre du droit international, plusieurs traités s'y appliquent. Il s'agit, tout d'abord, de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer, dite de Montego Bay, qui définit aussi les obligations des États parties en matière de protection et de préservation du milieu marin par le moyen de la coopération. Dans le domaine de la protection de l'environnement, la Convention MARPOL de 1973 vise à prévenir les pollutions volontaires causées par les navires (pétrole, liquides, solides toxiques, déchets, gaz d'échappement...) et œuvre à la coopération en matière de pollution marine. Enfin, un traité régional lie vingt et un pays de son pourtour ainsi que l'Union européenne, afin d'assurer la protection du milieu marin méditerranéen, il s'agit de la Convention de Barcelone de 1976. Sept protocoles complètent cette Convention et sont adoptés dans le cadre du plan d'action pour la Méditerranée, premier programme de « mer régionale » du PNUE.

La Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine adoptée à la Convention de Barcelone comporte plusieurs axes dont la promotion et la ratification de cadres juridiques nationaux, de règles communes, d'une reconnaissance mutuelle des preuves et d'une harmonisation des sanctions. Le droit européen encadre de son côté plus fortement les activités de pêche, les pollutions de l'air¹ et de l'eau, la protection des milieux marins et la biodiversité.

1. La convention MARPOL 73/78 (annexe VI) édicte par exemple des normes internationales renforcées au niveau européen par la Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016. Ces dispositions sont retranscrites dans le Code de l'environnement à l'article L.218-6.

En France, le Code de l'environnement prévoit la surveillance, le contrôle et la répression des activités susceptibles de porter atteinte à l'environnement. Le Code pénal complète en réprimant des infractions de droit commun avec les moyens juridiques offerts par le Code de procédure pénale. Il définit des outils spécifiques pour s'attaquer à la criminalité organisée.

Une délinquance environnementale protéiforme

En Méditerranée, la délinquance environnementale peut recouvrir plusieurs formes.

Le rejet illégal de déchets (ordures) soit depuis un navire, soit depuis la terre par des acteurs avides d'économies et peu soucieux de l'impact sur la faune, la flore et les habitats en est une première illustration. Une infraction de ce type a été relevée en 2018 dans le Parc national des Calanques.

L'autre cas fréquent est la pollution des eaux dues à des rejets volontaires de produits polluants par des navires et qui constituent l'essentiel des pollutions maritimes par hydrocarbures. Il s'agit de déballastages et de rejets illicites en mer de substances commis en violation des règles applicables. Ce type de pollutions, juridiquement répréhensibles, peut aussi être issue d'activités industrielles en zone côtière, associées au non-respect des normes en vigueur.

La pollution de l'air par les navires constitue aussi un nouvel enjeu important pour la santé publique. Selon AIR PACA, 10 % de la pollution atmosphérique de la ville de Marseille est due à l'activité des navires. En 2018, le Tribunal correctionnel de Marseille a condamné, pour la première fois, le capitaine d'un navire de croisière et la société propriétaire pour usage de combustible soufré au port, en infraction aux règles renforcées régissant l'émission de soufre des navires de commerce.

La pêche illégale est un fléau qui met en jeu la biodiversité de la Méditerranée. Elle prend des formes diverses comme le dépassement de quotas, l'usage de techniques de pêche interdites (chalutage de fond dans certaines zones) ou encore le non-respect des réglementations sur les espèces pêchées, notamment dans les aires maritimes protégées (AMP) et au titre des Conventions internationales relative aux thonidés.

La protection des habitats et des espèces prend une importance croissante et nécessite une répression spécifique des atteintes à l'habitat marin et aux espèces protégées. La mer Méditerranée compte 1231 aires marines protégées (AMP) représentant 7,14 % de sa superficie. 90 % de ces aires sont dans les eaux européennes et le sanctuaire PELAGOS représente 50 % des 7,14 %. De très nombreuses espèces marines sont aussi protégées par des réglementations spécifiques.

Enfin, s'ajoutent à cela les trafics illégaux organisés par des réseaux criminels portant atteinte à la biodiversité et à l'environnement. Ils y trouvent une activité lucrative pour un risque pénal moindre. Ces organisations criminelles profitent de l'importance des flux maritimes et bénéficient de la logistique liée aux trafics plus classiques. Ces derniers concernent principalement les espèces protégées ou encore les déchets (D3E², dangereux, véhicules hors d'usage et/ou leurs accessoires tels que des pneus usagés) éliminés ou recyclés dans des conditions et selon des normes moins strictes que dans les pays d'exportation.

Une réponse opérationnelle : de la coordination nationale à la coopération euroméditerranéenne

L'action de l'État en mer, relevant du préfet maritime, concerne tout aussi bien la protection de l'environnement que la coordination de la lutte contre les activités illicites. La répression de ces infractions relève des juridictions du littoral et tout particulièrement de celles situées à Marseille en raison de compétences spécialisées pour réprimer les infractions environnementales (JULIS³ en 2002, PSPE⁴ et JIRS⁵ en 2004, et PRE⁶ en 2021).

À côté des autres administrations, la gendarmerie nationale et, plus spécifiquement, la gendarmerie maritime, en est un des bras armés dans l'exercice de ses missions de police générale et de police judiciaire dans les eaux territoriales. Gendarmerie spécialisée relevant du ministère des armées (Marine nationale), disposant d'unités implantées sur l'ensemble des façades maritimes, la gendarmerie maritime en Méditerranée⁷ peut compter sur son expertise humaine, ses moyens terrestres et nautiques et la spécialisation de ses unités en matière judiciaire et d'intervention.

L'ensemble des faits d'atteintes à l'environnement constatés entre 2018 et 2022 par les unités de la gendarmerie maritime en Méditerranée a représenté 16,5 % de la totalité des faits constatés sur la même période. Les principales infractions (contraventions de 5ème classe et délits) relevées concernent la pêche illégale (près de 50%), la pollution marine (3,5%) et l'exercice d'activités interdites dans un Parc national (2,5%).

Sur les trois dernières années, les services d'enquête de la gendarmerie maritime de Méditerranée ont eu à réprimer plusieurs faits de pillage archéologique mettant

2. Déchets d'équipements électriques et électroniques.

3. Juridiction du littoral maritime spécialisée

4. Pôle Santé Publique et Environnement

5. Juridiction Interrégionale spécialisée

6. Pôle régional spécialisé en matière d'atteintes à l'environnement

7. En Méditerranée, la GMar dispose de 3 unités à terre, 8 navigantes, 3 pelotons de sûreté maritime et portuaire et d'unités spécialisées dans le domaine judiciaire (BR et SR) représentant un total d'un peu plus de 300 militaires.

en cause des plongeurs se livrant à des fouilles illégales d'épaves et revendant sur le « marché noir » des amphores antiques dont certaines datant du II^e siècle avant J.-C.

L'activité commerciale dans la zone Méditerranée représente près de 9 000 escales de navires par an et le transit de plus d'un million de containers. Par son implantation géographique et sa forte activité, le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) est ainsi impacté par des trafics illicites, notamment de stupéfiants. Les réseaux de trafiquants internationaux se servent des containers mais également des navires pour y dissimuler la cargaison.

Dans sa mission de sûreté et de sécurité des approches maritimes, ce sont environ 1 900 navires qui sont ciblés chaque année par la Cellule Évaluation des Menaces et Analyse de Sûreté, dont 300 ont fait l'objet d'une fouille.

Dans le cadre d'un de ces contrôles effectués par les unités de la gendarmerie maritime sur un navire battant pavillon étranger faisant escale à Marseille, les plongeurs ont découvert, dans un filtre à eau de mer du circuit de refroidissement, plusieurs sacs de sport étanches contenant 450 kilogrammes cocaïne.

Les containers sont utilisés également par les malfaiteurs pour faire sortir de la marchandise volée (voitures, motos...) de France vers des ports étrangers. Ainsi, à Marseille, une dizaine de véhicules volés ont été découverts, pour la plupart en région parisienne, en partance pour l'Afrique du Nord. Présents en nombre sur les quais, ils font également l'objet de convoitise par des réseaux criminels qui se livrent à des vols de fret dont le préjudice peut porter sur plusieurs centaines de milliers d'euros, comme l'a montré la dernière opération judiciaire conduite par la section de recherches sur le GPMM⁸.

Profitant de la forte affluence touristique et des enjeux financiers induits, certains individus peu scrupuleux proposent des activités en dehors de tout cadre légal. Il s'agit notamment de location de navires de plaisance (scooters de mer notamment) sans autorisation ou de propositions de services sans effectuer les démarches administratives ou sans diplôme. Les unités de la gendarmerie maritime ont ainsi procédé à de nombreux contrôles qui ont débouché sur plusieurs enquêtes complexes, mettant à jour des pratiques illégales très lucratives.

Le monde de la mer n'échappe pas à la cybercriminalité. Ce phénomène peut toucher de manière significative nos grands ports. Il est alors susceptible de neutraliser une importante activité économique mais également de nuire à l'image des installations portuaires. En 2022, c'est une grande compagnie maritime d'affrètement qui a été victime d'une cyberattaque par le biais d'un logiciel malveillant (*malware*). Face à cette

8. Cette opération a donné lieu à une saisie de 300 000 € en numéraire, de 3 véhicules et de diverses marchandises provenant des vols (alcool, produits de beauté, montres...)

menace, la gendarmerie maritime s'est dotée d'une structure composée de spécialistes qui, en coopération avec les grands acteurs économiques maritimes et étatiques, a mis en place une chaîne organique pour prévenir et lutter contre cette criminalité.

Outre la conduite d'enquêtes judiciaires complexes, l'OCLAESP⁹ (Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique), unité interministérielle de police judiciaire dont les enquêteurs ont une expertise reconnue, anime et coordonne au niveau national les investigations de police judiciaire et vient appuyer les unités territoriales. Les groupes criminels organisés portant atteinte à l'environnement sont dorénavant sa principale cible.

Par ailleurs, identifié comme point de contact au niveau de la coopération européenne et internationale en matière de lutte contre la criminalité environnementale, l'office développe sa coopération avec les autres services spécialisés à travers le réseau EnvicrimeNet et renforce ses liens avec l'Italie (CUFAA¹⁰) et l'Espagne (SeProNa¹¹) dans le cadre du G4 FIEP¹² « environnement », complété par le Portugal (GNR¹³). La coopération s'est ainsi concrétisée récemment avec des contrôles conjoints dans les ports méditerranéens de Marseille et de Gênes pour lutter contre les trafics illégaux.

Enfin, l'opération « 30 jours en mer »¹⁴ dont la 3^{ème} édition s'est déroulée en mars 2021 permet de réaliser des contrôles coordonnés en mer, sur les voies navigables intérieures, sur les zones côtières et dans les ports. Menée sous l'égide d'Interpol par 300 services dans 67 pays, dont la France par le biais de la gendarmerie maritime et de l'OCLAESP, cette action coordonnée par Europol et Frontex vise à constater les infractions liées aux atteintes à l'environnement, dont la pollution de l'eau, les pollutions côtières et le trafic de déchets.

Domaine à forts enjeux économiques et commerciales, le bassin méditerranéen est propice à l'implantation de trafics illicites. Sur les quatre dernières années, la gendarmerie maritime a saisi plus d'un million d'euros d'avoirs criminels en Méditerranée. Aujourd'hui, les services du ministère de l'Intérieur travaillent de manière coordonnée et en liaison avec les différents acteurs publics et privés présents en Méditerranée, pour protéger cet espace unique et fragile mais soumis aux convoitises et aux menaces humaines naturelles.

9. Décret n° 2004-612 du 24 juin 2004 de création de l'OCLAESP

10. Comando unità forestali, ambientali e agroalimentari des Carabinieri

11. Servicio de Protección de la Naturaleza de la Guardia Civil

12. La FIEP est une association internationale des forces de gendarmerie et de police à statut militaire dont les quatre pays fondateurs sont : la France, l'Italie, l'Espagne et le Portugal créé en 1994 et composé de 19 membres

13. Garde nationale républicaine

14. <https://www.interpol.int/News-and-Events/News/2021/Operation-30-Days-at-Sea-3.0-reveals-1-600-marine-pollution-offences-worldwide>

Les enjeux de la transition énergétique en Méditerranée

Séverine Michalak, docteure en droit, experte juridique Énergies marines renouvelables / Transition énergétique
Consultante pour Mer Veille Energies

Rechercher les manifestations d'une transition énergétique en Méditerranée, c'est d'abord s'intéresser à la notion elle-même. Dépourvue de définition juridique, absente de l'article 6 de la Charte de l'environnement, contrairement à sa notion voisine de développement durable, et ne bénéficiant donc pas de la même protection constitutionnelle, la transition énergétique désigne « le passage d'une société fondée sur la consommation abondante d'énergies fossiles, à une société plus sobre et plus écologique » et reposant sur deux fondements, les économies d'énergie et les énergies renouvelables. C'est ainsi que la notion de transition énergétique a été appréhendée dans le cadre du « grand débat national » à l'issue duquel a été publiée la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) du 17 août 2015¹.

Une autre définition plus réaliste a été proposée par le Département de l'Énergie américain, à savoir le remplacement progressif de la principale source primaire de consommation énergétique, inscrivant ainsi la notion dans une perspective historique, l'humanité ayant déjà expérimenté de nombreuses transitions énergétiques, passant de l'usage du feu, à la domestication du vent (moulins), de l'eau (réservoirs et moulins), à l'usage du bois, puis à l'exploitation des énergies fossiles. Cette transition énergétique s'est bien traduite par un remplacement progressif de la source principale d'énergie, notamment aux États-Unis où le charbon a mis trente-cinq ans à prendre la place du bois dans le mix énergétique et le pétrole, un siècle pour devenir la principale énergie consommée², mais sans totalement remplacer ni le bois ni le charbon.

La transition souhaitée par la LTECV se fait attendre. Les énergies fossiles peinent à céder leur place dans le mix énergétique aux énergies renouvelables. En marge de l'édition 2023 de l'*Egypt Petroleum Show*, rendez-vous annuel incontournable du secteur pétrolier, le ministre du Pétrole égyptien, M. Tarek El Mollah, a annoncé le lancement de trois cycles internationaux d'appels d'offres cette année, dans le cadre d'une politique énergétique clairement tournée vers la recherche accrue d'hydrocarbures d'ici 2025, financée à plus de deux milliards de dollars³. La transition énergétique se heurte en effet aux grands défis posés par le Trilemme énergétique. Cet index, annuellement mis à jour par le Conseil mondial de l'Énergie, se compose en effet de trois piliers, tous vitaux au développement économique et social d'un pays, à savoir la sécurité énergétique, l'accessibilité de l'énergie à toutes les couches de la population et la réduction maximale des impacts environnementaux de la production et de la consommation d'énergie pour combattre le réchauffement climatique et préserver

1. Loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (JORF n°0189 du 18 août 2015).

2. E. HACHE, « La géopolitique des énergies renouvelables : amélioration de la sécurité énergétique et/ou nouvelles dépendances ? » *Revue internationale et stratégique* 2016/1 n°101 pp. 36 à 46.

3. <https://www.agenceecofin.com/investissement/2612-104123-egypte-2-1-milliards-seront-investis-a-court-terme-pour-renforcer-la-prospection-petrogaziere-en-mer-mediterranee>

la qualité de l'air et de l'eau⁴.

La guerre en Ukraine a accentué le besoin de sécurisation énergétique des approvisionnements, renforçant par conséquent le besoin de transformer, en dehors des modes de production de l'énergie, également ses modes de consommation, afin d'accélérer la transition énergétique nécessaire pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Outre l'habitat, très énergivore, la décarbonation des processus industriels et la transformation des ports atténueront le caractère impérieux d'approvisionnement en énergies fossiles, pour recourir davantage aux vecteurs énergétiques que sont l'électricité et l'hydrogène, produits à partir des énergies renouvelables, et notamment de l'éolien posé et flottant⁵. L'Union européenne souhaite atteindre 60 GW d'éolien en mer d'ici 2030 et 340 GW d'ici 2050.

C'est l'Italie qui a ouvert la voie de l'éolien *offshore* en Méditerranée. Souhaitant accélérer son indépendance énergétique vis à vis de la Russie, elle a construit son premier parc éolien en mer posé, le premier parc éolien *offshore* fixe de Méditerranée, le *Beleolico* au large des Pouilles. Développé par le groupe Toto et sa filiale *Renexia Spa*, composé de 10 éoliennes pour une puissance totale de 30 MW, il est en service depuis mai 2022. Quant à l'éolien flottant, le premier parc de Méditerranée, *Hannibal*, commencera à fournir des électrons dès 2023 entre l'Italie et la Tunisie, dans le canal de Sicile, à 35 km des côtes. Ce projet de 250 MW est porté par la société *7 Seas Med*, aux côtés du danois *Copenhagen Offshore Partners*.



Parc éolien de Beleolico au large des Pouilles ©www.renexia.it

4. https://www.worldenergy.org/assets/downloads/World_Energy_Trilemma_Index_2022.pdf?v=1669839605

5. <https://www.energiesdelamer.eu/2022/09/14/merveille-energie-8/>

Le PNIEC, programme du gouvernement italien pour la décarbonisation de son mix énergétique, prévoit un objectif en éolien *offshore* de 900 MW en 2030 dans l'Adriatique, le long des Abruzzes et des Pouilles, ainsi qu'entre la Sardaigne et la Sicile, et vise 5 GW d'ici 2040. Ce qui devrait devenir le plus grand parc éolien flottant au monde, le projet *Medwind*, pourvu de 190 éoliennes d'une puissance totale de 2,8 GW, commencera à produire de l'électricité pour plus de trois millions d'italiens dans le canal de Sicile en 2026. Il est à préciser que le premier parc éolien flottant d'Europe Windfloat 1 a été testé entre 2011 et 2016 au large d'Aguçadoura au Portugal. Il alimente 25 000 foyers en électricité grâce à l'éolien flottant depuis juillet 2020. Le Portugal ambitionne d'en implanter 10 GW d'ici 2030⁶.

En France, si la première implantation d'un parc éolien en mer a fait appel à la technologie de l'éolien posé, au large de Saint-Nazaire en avril 2022, c'est celle de l'éolien flottant qui s'imposera dans les eaux méditerranéennes. L'État français, qui vise une capacité éolienne en mer de 40 GW en 2050, soit une cinquantaine de parcs, a lancé la procédure de mise en concurrence pour développer les deux premiers parcs éoliens flottants en Méditerranée, pour une mise en service en 2030. Ces parcs, de 250 MW chacun, constitueront les premiers projets de ce type à l'échelle mondiale et seront étendus pour accueillir 500 MW, d'une superficie de 150 km², à plus de 22 km au large de Narbonne pour l'un, la localisation du second n'étant pas encore déterminée, entre le golfe de Fos-sur-Mer, zone privilégiée, ou au large de Perpignan.

Toutes ces zones se situent en zone économique exclusive. Ces parcs produiront un volume d'électricité équivalent à la consommation électrique de près de 3 millions d'habitants, soit 10 % de la consommation électrique cumulée des régions Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Afin de progresser dans le choix des zones, le programme Migralion porté par l'OFB, l'Office français de la biodiversité, vise à compléter la connaissance sur l'utilisation du golfe du Lion par les migrateurs terrestres, l'avifaune marine et les chiroptères (chauves-souris). L'analyse des différentes données acquises par ce programme seront possibles grâce aux campagnes de suivi télémétrique de différentes espèces d'oiseaux, d'observation en mer par bateau et l'installation de radars ornithologiques sur la côte.

En attendant la mise en service des parcs commerciaux, les projets pilotes se concrétisent. Les trois éoliennes de 8,4 MW chacune du projet Provence Grand Large, porté par EDF Renouvelables et ses partenaires pour un investissement de 300 millions d'euros, seront implantées cet été au large de Port-Saint-Louis-du-Rhône, après avoir été assemblées à Fos-sur-Mer par Eiffage Métal. Deux autres fermes pilotes développées par *Ocean Winds* (Engie, EDPR, Banque des territoires) et le développeur montpellierain

6. <https://www.energiesdelamer.eu/2023/02/02/portugal-10-gw-deolien-offshore-dici-2030-avec-un-1er-appel-doffres-fin-2023/>

d'éoliennes flottantes Qair, seront implantées dans le golfe du Lion fin 2023 - début 2024, au large de Leucate et Gruissan.

Parmi les autres acteurs méditerranéens de l'éolien *offshore* figure l'Espagne qui vise une capacité installée en éolien offshore flottant comprise entre 1 et 3 GW, la topographie de ses fonds marins n'étant pas propice à l'éolien fixe, et 60 MW d'autres énergies marines comme l'énergie des vagues et des courants marins. Le Maroc, déjà leader sur le continent africain en éolien terrestre avec 1 220 MW installés, devrait favoriser prochainement son potentiel d'éolien flottant, malgré un coût de l'énergie solaire très bas, et un objectif prioritaire de 1 000 MW supplémentaires d'éolien à terre d'ici 2024, selon un rapport du GWEC (*Global Wind Energy Council*) de 2022⁷.

Ainsi, l'éolien en mer est appelé à devenir une source d'énergie renouvelable majeure en Méditerranée pour la production d'électricité, et d'hydrogène vert, qui constitueront des vecteurs énergétiques d'avenir pour la décarbonation des sites portuaires⁸. L'Espagne développe un projet éolien *offshore* fixe novateur de 50 MW dans le port de Granadilla, qui s'inscrit dans le cadre de l'engagement de l'autorité portuaire de Tenerife en faveur de la décarbonation de ses opérations. Ce parc servira principalement à l'autoconsommation du port. La mise en service en 2023 du projet pilote Provence Grand Large constitue une étape majeure dans la structuration d'une nouvelle filière industrielle internationale sur laquelle se positionne le port de Marseille-Fos, qui a investi plus de 60 millions d'euros en 2022 dans de nombreux projets d'aménagement en faveur de la décarbonation, dont deux filières phares, l'éolien flottant et l'hydrogène.

Dans le port de Port-La-Nouvelle, propriété de la Région Occitanie, la SEMOP (société d'économie mixte) associée à la Région Occitanie des partenaires privés comme les belges *Deme Concessions* et *Euroports Group BV*, le groupe Qair, dans l'aménagement, l'exploitation, la gestion et le développement du port, notamment autour de l'éolien flottant et l'hydrogène vert, dans le cadre d'une concession accordée pour une durée de 40 ans. Le port accueillera en 2023 la nouvelle usine de production locale d'hydrogène vert de la société Hyd'Occ détenue à 65% par Qair et à 35% par l'Agence régionale Énergie Climat Occitanie. Cette usine de 6 000 m² produira 1 500 tonnes d'hydrogène par an dans une première phase, pour atteindre ensuite une production de 6 000 tonnes par an dans dix ans, afin de décarboner le site portuaire et le fret routier. Les électrolyseurs permettant de produire cet hydrogène seront alimentés par des postes de transformation reliés au futur parc éolien flottant développé par Eolmed au large de Gruissan⁹.

7. <https://gwec.net/wp-content/uploads/2022/03/GWEC-Report-Floating-Offshore-Wind-A-Global-Opportunity.pdf>

8. Stratégie nationale portuaire adoptée par le Comité interministériel de la mer du 22 janvier 2021. https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/21002_strategie-nationale-portuaire.pdf

9. <https://www.energiesdelamer.eu/2022/02/16/hyvoole-projet-dhydrogene-vert-au-port-de-port-la-nouvelle-trouve-des-financements/>

Port-La-Nouvelle espère pouvoir être relié au projet de pipeline européen d'hydrogène H2Med d'un montant de 2,5 milliards d'euros et reliant les pays du sud-ouest européen à l'Allemagne, qui permettra notamment à l'Espagne de devenir une plaque tournante de l'énergie verte de la péninsule ibérique vers l'Europe centrale et du Nord. Le gazoduc situé sous la mer Méditerranée transportera de l'hydrogène vert, fabriqué à partir de l'eau par électrolyse, selon un procédé utilisant des énergies renouvelables, dont l'éolien flottant. Le gouvernement espagnol estime que H2Med pourra acheminer chaque année quelque deux millions de tonnes d'hydrogène vers la France, soit 10% des besoins estimés en hydrogène de l'Union européenne. Le plan *RePowerUE* fixe en effet un objectif de 10 millions de tonnes de production intérieure d'hydrogène renouvelable mais aussi le même montant en hydrogène vert importé d'ici 2030. La signature lors de la COP 27 d'un protocole d'accord sur l'échange durable d'électricité (*SET Roadmap*) entre l'Espagne, le Maroc, le Portugal, la France et l'Allemagne pour promouvoir le commerce transfrontalier des énergies renouvelables, notamment via les contrats d'achat d'électricité PPA (*Power Purchase Agreement*), constitue une étape importante dans l'accroissement nécessaire de coopération énergétique.

La Méditerranée orientale pourrait également s'imposer comme fournisseur d'hydrogène vert de l'Europe. En effet, si la coopération énergétique a principalement porté sur le gaz naturel dans cette région, elle pourrait à terme s'élargir à l'hydrogène vert, produit à partir d'énergies renouvelables. Les différents projets d'interconnexions électriques croissants dans la région favoriseront cette coopération. La Grèce, Chypre et Israël se sont notamment lancés dans la construction d'un projet de câbles sous-marins, l'*Euro Asia Interconnector*. Un projet d'interconnexion similaire devrait voir le jour entre l'Égypte et la Grèce ainsi qu'entre l'Italie, la Tunisie et l'Algérie. L'Europe, consciente de son impérieuse nécessité d'accroître son indépendance énergétique, est invitée à développer des stratégies gagnant-gagnant, comme l'a rappelé le ministre du pétrole égyptien face aux réticences de certaines institutions financières européennes à financer des projets d'hydrocarbures dans le respect des objectifs climatiques.

Si cette position est à l'évidence la voie à suivre, le ministre du pétrole égyptien a souligné que si les banques acceptent de financer les projets d'hydrocarbures, ces fonds pourront servir en parallèle à financer un corridor vert entre la Méditerranée orientale et l'Europe, axé sur l'hydrogène vert et l'électricité renouvelable. Les projets d'interconnexions en cours devraient permettre à l'Égypte de valoriser son excédent de production électrique mais ils s'inscrivent également dans une politique énergétique plus large visant à faire de l'Égypte un « *hub* » énergétique global regroupant l'électricité, le gaz et l'hydrogène afin d'asseoir son influence économique dans la région.

Monaco : une Principauté tournée vers la mer

Robert Calcagno, Directeur général de l'Institut océanographique, Fondation Albert I^{er}, Prince de Monaco

Il y a un peu plus de cent ans, le prince Albert I^{er} ancrant la question des océans dans l'histoire de la Principauté de Monaco en créant notamment l'Institut océanographique. Un héritage incarné aujourd'hui par S.A.S. le Prince Albert II qui en a fait un thème central de son action à Monaco comme sur la scène internationale.

Le projecteur braqué par la Principauté sur les pôles est un parfait exemple de cette volonté d'agir pour l'Océan sur tous les fronts. Outre l'organisation par le Musée océanographique de la très grande exposition « Mission Polaire », la Fondation Prince Albert II a orchestré en février 2022 le symposium « *The Cold is getting Hot!* » qui a réuni pour la première fois plus d'une centaine de scientifiques spécialistes de l'Arctique et de l'Antarctique. Puis, en janvier dernier, les responsables des établissements d'enseignement supérieur membres de l'université de l'Arctique (UArctic) se sont retrouvés deux jours durant, afin de renforcer leur coopération et de combiner leur expertise pour contribuer aux objectifs de durabilité du pôle Nord. Sans oublier enfin, les prises de position du Prince dans les différentes instances planétaires pour une indispensable protection de ces régions extrêmes, notamment par la création de grandes aires marines protégées.

Mais Monaco, c'est aussi et toujours la Méditerranée. D'autant que cette mer cristallise plus que jamais la question de la relation des hommes au monde marin, d'un point de vue géographique, social et bien sûr, écologique. Semi-fermée, la Méditerranée semble toujours plus à l'étroit entre des rivages densément peuplés, exacerbant les pressions que nous exerçons sur notre planète. Pourtant, les États qui l'entourent sont très en retard dans la mise en place de mesures de gestion nécessaires pour retrouver un rapport équilibré et durable. « *La Méditerranée nous rappelle quotidiennement que Nord et Sud ne sont pas des espaces séparés l'un de l'autre et que nous devons travailler ensemble pour notre bien commun.* » déclare S.A.S. le Prince Albert II dans son ouvrage *L'Homme et l'Océan* (Ed. Flammarion). La Principauté de Monaco invite donc au dialogue et à la coopération pour résorber ce retard, faire émerger et diffuser des solutions. Il s'agit de donner un nouveau sens à « *Mare Nostrum* », comme laboratoire de modes de développement inexplorés et compatibles avec les limites planétaires. Après les pôles, la Méditerranée sera donc le prochain programme thématique porté par l'Institut océanographique.

Au centre du monde, une mer fragilisée

La Méditerranée tient une place centrale dans la mondialisation. Elle accueille une part significative du trafic maritime et c'est une des régions parmi les plus attractives du tourisme, un moteur économique majeur. Elle offre également une biodiversité remarquable.

Mais derrière son bleu intense se cache une mer fragilisée. Elle est très peu productive en plancton. Le détroit de Gibraltar doit en permanence l'alimenter, l'évaporation de ses eaux n'étant pas compensée par les fleuves qui l'abreuvent. Des fleuves, en outre, qui y déversent des effluents urbains pas toujours traités et des fragments de plastique de toutes tailles. Sa ressource halieutique est surexploitée.

Ramener la pêche à la raison

« On dirait que l'homme perd complètement la notion de prévoyance lorsqu'il se trouve devant la richesse. Alors il paraît subir un vertige qui le mène à la destruction radicale des choses, car il n'y a aucun produit de la nature qui puisse survivre aux entreprises irréfléchies de l'industrie humaine.¹ »

La Méditerranée apparaît comme l'exemple criant des défaillances contre lesquelles le Prince Albert I^{er} mettait en garde voici un siècle. Le rapport de la FAO publié en 2022 souligne ainsi que la Méditerranée est une très mauvaise élève en termes de pêche durable. Si au niveau mondial l'institution onusienne estime qu'un peu plus d'un tiers des stocks est surexploité (35,4%), le pourcentage est de 63,4% pour la Méditerranée, en deuxième place derrière la zone sud-est de l'océan Pacifique (67%), la pire.

Pourtant les solutions existent. Dès 1921, Albert I^{er} évoquait déjà les orientations à prendre : « Pour arrêter [la destruction de la pêche] je propose la réunion de conférences internationales très énergiquement pourvues des pouvoirs nécessaires pour faire respecter les décisions prises.² », expliquait le prince visionnaire. D'ailleurs, côté océan Atlantique, les bénéfices d'une gestion précautionneuse et éclairée par les modèles scientifiques et un suivi rigoureux ne manquent pas.

Le thon rouge, un exemple à suivre

Le paroxysme de la surpêche en Méditerranée a sans doute été atteint au tournant du XXI^e siècle avec le thon rouge. Un engouement pour sa chair déferle alors de l'Asie, entraînant une explosion des captures. La population de *Thunnus thynnus* est menacée. Dès 1998, des chercheurs en charge de l'évaluation des stocks alertent la communauté internationale et la CICTA (Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique) sur l'importance d'agir pour préserver cette espèce. Mais les États font la sourde oreille. Il faudra attendre 2007 et une situation catastrophique, pour que des quotas pertinents soient enfin mis en place et surtout, respectés. Précurseur d'une prise de conscience internationale sur ce sujet, l'ensemble des acteurs de Monaco s'est mobilisé sous l'égide de S.A.S. le Prince Albert II : Gouvernement,

1. Albert I^{er} de Monaco, *Discours sur l'Océan* prononcé devant l'Académie américaine des Sciences le 25 avril 1921

2. *Ibid.*

ONG, fondations, société civile... Par l'exemple, en bannissant pour un temps la consommation du thon rouge dans la Principauté et en réglementant drastiquement la pêche de loisir, mais également sur le plan politique, en demandant que l'espèce soit inscrite sur les listes de la CITES* afin d'en réglementer le commerce. Depuis, les stocks se sont effectivement reconstitués.



Groupe de *Thunnus thynnus* en Sicile à une profondeur de 22 mètres ©United Nations Food and Agriculture Organization

Gagnants et perdants dans le sillage de l'Homme

La surexploitation de la Méditerranée peut aussi avoir des conséquences insoupçonnées. La diminution des ressources conduit certains pêcheurs à s'attaquer à la faune pouvant les concurrencer. Ainsi, les phoques moines, espèce unique de phoques en Méditerranée, ont quasiment été rayés de la carte au milieu du XX^e siècle. Il ne subsiste plus que trois petites colonies : en Grèce, à Madère et en Mauritanie. En créant un réseau rassemblant des experts, des ONG et des gestionnaires, la Fondation Prince Albert II de Monaco espère bien aider à la sauvegarde de cette espèce.

C'est bien l'Homme qui bouleverse le plus profondément les écosystèmes par ses prélèvements, avec des conséquences en cascade. Supprimer certains prédateurs au prétexte qu'ils se nourrissent dans le filet des pêcheurs, c'est prendre le risque de voir d'autres espèces proliférer. Les méduses en sont le plus parfait exemple, notamment la très irritante *Pelagia noctiluca*, présente en nombre tous les ans sur les côtes, au grand dam des baigneurs.

Les tortues, des victimes collatérales

Parmi les prédateurs des méduses, les tortues marines font partie des victimes. C'est le cas des tortues caouannes (*Caretta caretta*) et des tortues vertes (*Chelonia mydas*), dont la survie va dépendre à l'avenir d'un changement profond du rapport de l'Homme à la mer. Les tortues marines évoluent entre les plages, où elles naissent et reviennent pondre, et de longues migrations côtières et hauturières vers des sites plus adaptés à leur alimentation. Mais à chaque étape, les pièges sont multiples : le tourisme accapare les plages de ponte, les lumières désorientent les nouveau-nés qui ne réussissent pas à rejoindre l'Océan, la pêche accessoire et les plastiques en tous genres sont autant de tueurs en série. L'Institut océanographique a fait du sauvetage de ces tortues l'une de ses priorités.



Tortue Caouanne dans le bassin de réhabilitation de l'institut océanographique de Monaco

© M. Dagnino - Institut océanographique

Dans ce tableau un peu sombre, les pingouins torda aperçus au pied du rocher de la Principauté au début de l'hiver, beaucoup plus nombreux que d'habitude, étaient un clin d'œil réjouissant.

Vers une navigation plus responsable

L'intensité du trafic maritime est la principale menace pour les cétacés, nombreux en Méditerranée. C'est ce qui a conduit à la création en 1993, par Monaco, l'Italie et la France du sanctuaire Pelagos pour les mammifères marins. Il s'agit de la plus grande

aire marine protégée de Méditerranée, unique par sa taille (87 500 km²). L'accord incite les navires à réduire leur vitesse, à échanger des informations entre bateaux pour éviter les collisions et il a permis le développement du label « *whale watching* » pour l'observation respectueuse des cétacés. Depuis 1996, l'Accord sur la Conservation des Cétacés de la Mer Noire, de la Méditerranée et de la zone Atlantique adjacente (ACCOBAMS) travaille à la préservation de toutes les espèces de cétacés et leurs habitats dans l'aire géographique de l'Accord.

Et en décembre dernier, sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), Monaco, l'Italie et la France, rejoints par l'Espagne ont décidé de renforcer d'un cran cette protection des cétacés en obtenant la création d'une zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV).

Au-delà des risques de collisions, le bruit lié au trafic, à des exercices militaires ou à la prospection et exploitation des hydrocarbures, représente également une nuisance importante pour les mammifères qui ne peuvent plus communiquer et perdent leurs repères. Le bruit est le grand oublié des améliorations à apporter aux navires. C'est pourquoi la Fondation Prince Albert II et les Explorations de Monaco ont soutenu, en 2019 et 2020, la mission « *Sphyrna Odyssey* » menée par le Professeur Glotin, qui a déployé un laboratoire acoustique porté par un drone de surface pour suivre « à la voix » les déplacements des cétacés et évaluer les effets des bruits anthropiques sur leur comportement.

Une récente réunion de l'OMI a également permis une autre décision majeure. Dans le cadre de la lutte contre la pollution atmosphérique, les navires croisant en Méditerranée devront à partir de 2025, utiliser des carburants beaucoup moins soufrés (soit une baisse de 78,7% des émissions d'oxyde de soufre et une réduction de 23,7% des émissions de micro particules). Les bénéfices pour la santé humaine seront très importants, mais aussi pour les systèmes de production agricole et forestier et pour l'acidification de l'Océan.

Les Aires Marines Protégées pour rétablir l'équilibre entre nature et activités

Hors du sanctuaire Pelagos, la couverture des Aires Marines Protégées (AMP) est singulièrement faible en Méditerranée, souvent freinée par les activités environnantes. Elles n'en sont pas moins essentielles. Aujourd'hui, elles se partagent entre préservations des derniers bijoux naturels et projets curatifs pour retrouver l'équilibre après l'excès.

Et même à cette échelle, la tâche n'est pas toujours facile. La réserve de Scandola (Corse) peut en témoigner. Le bruit et la pollution engendrés par le grand nombre de plaisanciers qui s'y rendent, nuisent à de nombreuses espèces tels que les balbuzards

pêcheurs. Quant au phoque moine, le dernier résident a disparu au début des années 70.

Quoi qu'il en soit, les études menées depuis quelques années montrent que les bénéfices des AMP ne sont réellement atteints qu'avec une taille importante, pour englober notamment les espèces qui se déplacent sur de grandes distances (les requins par exemple) et assurer le calme au cœur de la réserve. L'efficacité d'une AMP dépend en outre de sa gestion effective. Surveillance, suivi scientifique des écosystèmes, sensibilisation des usagers... Or, sur de vastes étendues, tout ceci a un coût.

C'est avec cette vision de long terme, que la Fondation Prince Albert II et les gouvernements monégasque, français et tunisien ont lancé *The MedFund* en 2015³. Ce fonds rassemble des moyens financiers privés, nationaux et internationaux, pour soutenir dans la durée les ONG et autorités de gestion des AMP de différents pays de la Méditerranée. À ce jour, il permet de soutenir 15 AMP, couvrant 64 000 km². L'Institut océanographique de Monaco a par ailleurs fédéré un réseau d'aquariums et de centres de science pour aider financièrement *The MedFund*, grâce à un pourcentage prélevé sur la billetterie.

La santé de la mer se joue aussi à terre

La Méditerranée est particulièrement sujette aux rejets de déchets terrestres, en particulier de plastiques dont 80% proviennent de terre. Et parce que cette mer est semi-fermée, ils s'y accumulent, se morcellent et entrent dans la chaîne alimentaire. La concentration y est l'une des plus élevées au monde (Avec l'Asie du Sud-est).

Comme il paraît illusoire de nettoyer la mer, les solutions sont à chercher à la source même des déchets. Voilà pourquoi la Fondation Prince Albert II a lancé l'initiative *Beyond Plastic Med* (BeMed) avec ses partenaires Tara, Surfrider, la Fondation MAVA et l'UICN. BeMed stimule la collaboration de dizaines d'ONG du pourtour méditerranéen unies pour tarir la source de déchets qui finissent dans l'Océan.

Un laboratoire pour une nouvelle relation entre l'Homme et l'Océan

Différents succès passés montrent que, lorsque la volonté politique est là, rien n'est impossible. De belles missions d'exploration récentes, telle que « Planète Méditerranée » menée par Laurent Ballesta, et soutenue par la Fondation Prince Albert II et les Explorations de Monaco, nous ont rappelé que la Méditerranée recèle encore de merveilleux trésors. La toute dernière expédition à l'été 2021 en témoigne. Les

3. The MedFund regroupe aujourd'hui 15 membres dont 6 pays méditerranéens (Monaco, France, Tunisie, Maroc, Albanie, Espagne) ainsi que des organisations régionales de la société civile. Il soutient à ce jour 8 AMP, avec un objectif de 20 sites en 2025.

scientifiques cherchent à percer le mystère d'incroyables anneaux coralligènes observés dans la zone mésophotique du Parc naturel marin du cap Corse et de l'Agriate.

Il faut également évoquer l'accord RAMOGE⁴ signé entre Monaco, la France et l'Italie. Il prévoit de sensibiliser les populations à des comportements vertueux, d'optimiser la lutte contre les événements de pollution et bien sûr, de préserver les écosystèmes méditerranéens. Pour ce faire, deux campagnes d'exploration ont déjà été menées et une troisième s'est déroulée en septembre 2022 afin de dresser un inventaire de l'état de conservation des milieux profonds et de mesurer les pressions qui s'y exercent, notamment, l'impact de l'ancrage des gros paquebots.

Zone de l'accord RAMOGE



©Sanctuaire Pelagos

Permettre à la Méditerranée de rattraper son retard, puis de devenir un laboratoire d'initiatives pour pacifier la relation Homme-Océan, telle est l'ambition de Monaco en poursuivant une tradition de coopération internationale, d'écoute de la communauté scientifique et d'impulsion politique. C'est la raison pour laquelle elle a porté dans le cadre de la COP15 pour la biodiversité l'engagement « 30X30 » soit la protection de 30% de la biodiversité terrestre et de 30% de la biodiversité marine à l'horizon 2030. Mais le devoir de la Principauté est également de préparer la jeune génération à agir. Pour cela elle s'emploie à jeter des ponts entre étudiants, universités, entreprises et acteurs économiques. Il faut aider les étudiants et les chercheurs à trouver des solutions, à entrer dans l'action, à intégrer les réseaux et à devenir une force motrice au sein des entreprises et des investisseurs privés dont le rôle est en effet décisif dans la réalisation d'objectifs durables. Une vision au cœur de la Mission Méditerranée qui sera lancée prochainement par les Explorations de Monaco, et qui sera l'une des contributions de la Principauté au Plan d'action pour une Méditerranée exemplaire en 2030 porté par la France, Monaco et l'Espagne.

4. RA - Saint Raphaël ; MO - Monaco ; GE - Gènes

La Convention de Barcelone, cause environnementale commune à tous les États riverains de la Méditerranée

François Guerquin, Pauline Simon et Lina Tode - Plan Bleu

L'outil principal de coopération intergouvernementale en Méditerranée

La mer Méditerranée est un territoire d'échanges culturels, de commerce, de conflits et de coopération depuis des temps immémoriaux. La *Mare Nostrum* romaine a marqué notre inconscient collectif. Son importance stratégique a décliné avec la globalisation et la montée en puissance économique des Amériques puis de l'Asie-Pacifique, mais le percement du Canal de Suez entre 1859 et 1869, puis son doublement récent, ont replacé la Méditerranée au cœur du commerce planétaire, avec 30% des échanges commerciaux mondiaux¹.

Le Sommet de Stockholm en 1972 est à l'origine d'un programme dédié de coopération intergouvernementale dans les mers régionales, au sein duquel le premier Plan d'Action régional a été adopté par les pays méditerranéens dès 1975. Très vite, le Plan d'Action pour la Méditerranée² a vu son mandat précisé par la ratification de la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, dite Convention de Barcelone, par les 21 pays riverains et l'Union Européenne.

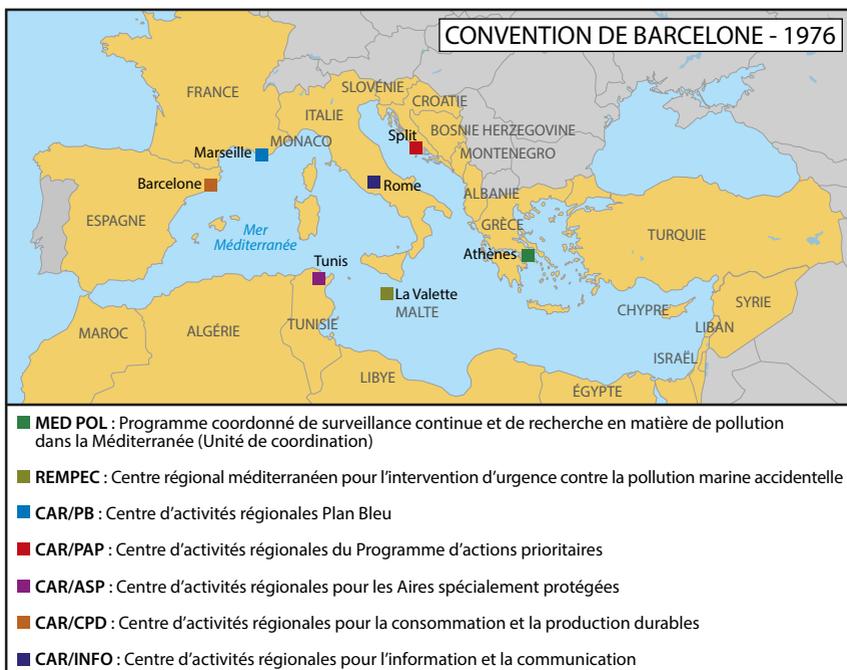
Depuis, d'autres initiatives de coopération politiques ont vu le jour : la création de l'Union pour la Méditerranée en 2008, les Dialogues 5+5 des dix gouvernements de la Méditerranée occidentale, ou encore les Sommets des Deux Rives qui visent la même zone géographique mais sont plus inclusifs en associant des représentants de la société civile. Mais la Convention de Barcelone est le seul traité intergouvernemental juridiquement contraignant en Méditerranée et elle présente l'avantage de couvrir toute la région méditerranéenne. Révisée en 1995 et renommée alors Convention pour la protection du milieu marin et du littoral en Méditerranée, progressivement étayée par sept protocoles³, et dotée depuis 2006 d'une Stratégie Méditerranéenne pour le Développement Durable supervisée par un organe consultatif multi-acteurs (la Commission Méditerranéenne pour le Développement Durable), la Convention fournit un cadre de coopération, unique dans la région, basé sur un instrument juridique détaillé.

Sur le terrain, la mise en œuvre de la Convention de Barcelone, de ses protocoles et stratégies, ainsi que des décisions des Parties contractantes, est facilitée par le Plan d'Action pour la Méditerranée du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE/PAM), qui dispose d'un organisme de suivi dédié basé à Athènes depuis 1982.

1. Catherine Cumunel et Aurélien Guingand, Analyse économique et sociale de l'utilisation de nos eaux marines et de la dégradation du milieu marin - Méditerranée Occidentale. Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie/ Agence des aires marines p/ IFREMER, 2012.

2. <http://unep.org/unepmap/fr>

3. Les 7 protocoles: « immersions », « prévention et situations critiques », « sources terrestres », « aires spécialement protégées et diversité biologique », « offshore », « déchets dangereux », « gestion intégrée des zones côtières »



©CESM

Celui-ci reçoit l'appui de six centres régionaux d'activités pour appuyer son programme de travail⁴:

- Le REMPEC à La Valette (Malte), spécialisé sur l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle.
- Le Plan Bleu à Marseille (France), travaillant sur les analyses stratégiques et prospectives.
- Le Programme d'actions prioritaires à Split (Croatie), traitant de la gestion intégrée des zones côtières.
- Le Centre pour les Aires spécialement protégées à Tunis (Tunisie).
- *MedWaves* à Barcelone (Espagne), expert de la consommation et production durables.
- Le Centre pour l'information et la communication à Rome (Italie).

Les premiers résultats

Depuis 1976, la Convention de Barcelone a permis de progresser sur plusieurs sujets majeurs relatifs au lien entre environnement et développement.

4. www.rempec.org, www.planbleu.org, www.paprac.org, www.rac-spa.org, www.medwaves-centre.org, www.info-rac.org

La Méditerranée a été une région pionnière en termes de Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC). Ce principe de gestion permet de considérer le trait de côte non plus comme une frontière séparant un espace terrestre et un espace maritime gérés par des administrations différentes, mais comme un continuum : la disparition ou la dégradation de certains écosystèmes marins fragilise la résilience de la zone terrestre plus exposée aux éléments et à l'érosion. L'implantation d'activités économiques insuffisamment contrôlées, ou l'artificialisation des sols, impactent l'espace maritime adjacent. La Convention de Barcelone a été la première Convention de mer régionale à adopter un Protocole sur la GIZC dès 2008, qui a été largement ratifié et mis en pratique - un exemple suivi depuis par d'autres mers régionales. Le Centre de Split développe l'expertise sur les bonnes pratiques, soutient les pays dans la mise en œuvre et met à disposition une plateforme de connaissances dédiée⁵.

Les pays riverains de la Méditerranée ont coopéré pour lutter contre les pollutions marines accidentelles (aboutissant à une forte réduction des accidents en mer induisant des pollutions aux hydrocarbures⁶). Ils ont aussi approuvé plusieurs plans régionaux pour réduire la pollution d'origine tellurique. Dans ce cadre, des opérations de dépollution de certains polluants particulièrement sensibles bénéficient de l'assistance technique d'une équipe dédiée du secrétariat de la Convention de Barcelone. Des investissements massifs dans l'assainissement ont conduit à une nette amélioration de la qualité des eaux de baignade, en particulier sur la rive nord du bassin où 90 % des eaux de baignade sont considérées comme bonnes voire excellentes⁷. Mais la pollution sous toutes ses formes reste un enjeu majeur particulièrement dans le contexte de la Méditerranée, mer semi-fermée.

La Convention de Barcelone est aussi une aide à la prise de décision par l'évaluation systémique et l'interface science - politique. Sur le plan de l'information socio-économique - environnementale, les Parties Contractantes ont fait réaliser des travaux d'évaluation basés sur un travail collectif (plusieurs centaines d'auteurs et contributeurs) et des données multi-sources, qui informent les décideurs et l'ensemble des parties prenantes sur l'état et l'évolution de la mer Méditerranée dans un contexte systémique⁸.

Outre de tels rapports, depuis deux décennies, dans le cadre de sa fonction d'observatoire régional de l'environnement et du développement durable, le Plan Bleu a pour mission de fournir aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone

5. <https://www.iczmplatform.org/>

6. Programme des Nations Unies pour l'environnement / Plan d'action pour la Méditerranée (PNUE/PAM) et Plan Bleu, État de l'environnement et du développement en Méditerranée, 2020

7. Agence européenne pour l'environnement, Qualité des eaux de baignade européennes en 2019, 2020

8. MedECC (2020) Climate and Environmental Change in the Mediterranean Basin – Current Situation and Risks for the Future. First Mediterranean Assessment Report

des données, statistiques et indicateurs sur les relations - et les tendances - entre environnement et développement, permettant d'étayer leurs actions et de soutenir le processus décisionnel pour atteindre un développement durable⁹.

Les défis actuels nécessitent un renforcement de la coopération

Affaibli par la pandémie mondiale, les différents conflits entre pays, le bassin méditerranéen est également ébranlé par les impacts combinés de la pollution, de la perte de biodiversité et du changement climatique. Il semble que les problématiques actuelles vont nécessiter de nouveaux accords régionaux, pour éviter des compétitions entre pays riverains. Les sujets sont nombreux : la transition énergétique, l'impact du développement de l'éolien en mer sur la biodiversité (raclage des fonds, bruit, migration des oiseaux...), l'application de restrictions environnementales sur les forages en mer, l'adoption de mesures limitant la propagation des espèces invasives par les corridors artificiels, la déclinaison régionale des négociations globales sur les déchets plastiques, la transformation des activités productives (agriculture, petite pêche, conchyliculture), la pression du tourisme sur les grands sites touristiques côtiers, la pollution de l'air dans les zones portuaires... Nous pouvons citer ici le discours du Président Macron aux Forces Armées, 13 Juillet 2020 : « *la zone Méditerranée sera le défi des prochaines années tant les facteurs de crises qui s'y conjuguent sont nombreux: contestations des zones maritimes, affrontements entre pays riverains, déstabilisation de la Libye, migrations, trafics, accès aux ressources* »¹⁰.

Face à un constat de progrès réels mais insuffisants, et de défis toujours plus importants, la Convention de Barcelone peut-elle toujours aider à construire des réponses adéquates ?

Son cadre de travail ne permettra pas de répondre à toutes les difficultés énumérées ci-dessus, mais à tout le moins, elle propose une enceinte d'échanges permettant de gérer collectivement des enjeux qui sont, dans tous les cas, régionaux : la Méditerranée est certes une mer fermée mais c'est aussi un espace et un écosystème ouvert. Les solutions limitées à des eaux nationales vont assurément être peu efficaces. Les accords régionaux et la coopération restent indispensables pour mieux gérer les difficultés actuelles et à venir. La planification des activités d'économie bleue, et la définition des aires sous protection, tant faible que forte, doit être réfléchi le plus largement possible et préférentiellement à l'échelle de la Méditerranée, afin qu'un nombre suffisant d'aires marines protégées (AMP) représentatives des différents écosystèmes marins, complétées par d'autres mesures de conservation, permettent d'aboutir à un réseau fonctionnel de sites à des niveaux de protection adaptés et connectés entre eux. La

9. <http://www.obs.planbleu.org>

10. <https://www.vie-publique.fr/discours/275608-emmanuel-macron-13072020-politique-de-defense>

pollution plastique ne connaît pas de frontières et les polluants émergents peuvent venir intoxiquer des communautés de pêcheurs à des centaines de kilomètres de leur point de déversement. La région méditerranéenne est particulièrement concernée par les changements climatiques et environnementaux : les réponses doivent couvrir un éventail d'activités, y compris des projets d'adaptation très locaux mais bénéficiant de partages d'expériences, l'évaluation scientifique des impacts et des solutions, jusqu'à une position commune des pays méditerranéens dans les processus globaux.

La Convention de Barcelone se réinvente pour contribuer à un agenda commun

Dépassant les troubles sociaux et politiques que connaît la région, les négociations et les projets dans le cadre de la Convention de Barcelone, impliquant tous les pays méditerranéens, se poursuivent, s'étendent à de nouveaux sujets et aboutissent à des accords contraignants tout autant qu'à des projets concrets de terrain. Sur chacun des axes de travail cités précédemment, le Plan d'Action pour la Méditerranée fait évoluer ses pratiques et ses outils pour répondre aux évolutions et aux attentes qu'ils génèrent, en s'efforçant de renforcer les pratiques participatives et inclusives telles que l'ouverture aux contributions des acteurs non-gouvernementaux et des collectivités locales, qui ont été initiées depuis deux décennies.

Ainsi, en ce qui concerne le partage d'information pour l'aide à la décision, les outils de dernière génération utilisés aujourd'hui présentent de nombreux avantages pour favoriser une prise de conscience collective grâce à la production participative d'états des lieux en *open data*, et l'analyse multicritères immédiate comme aide à la décision. L'observatoire méditerranéen de l'environnement et du développement¹¹, est intégré à la plateforme d'informations, de données et de connaissances (la *World Environment Situation Room*) du PNUE. Ce faisant, le Plan Bleu met à disposition des États, mais aussi des chercheurs et du grand public, une infrastructure en libre accès pour partager les données et indicateurs environnementaux de manière interactive et fondamentalement participative. L'accent n'est plus mis sur la propriété des données, mais sur leur partage, ni aux publications périodiques d'indicateurs, mais à l'affichage en temps réel ou à intervalle régulier court.

Créer ainsi un réseau d'acteurs, de jeux de données et d'indicateurs multi-échelles autour de plateformes d'information connectées permet une interaction renforcée avec tous les acteurs impliqués dans les systèmes d'observation de l'environnement tels que les agences nationales spécialisées, les instituts nationaux de statistique ou encore - quand ils existent - les observatoires nationaux; mais aussi avec les chercheurs de la communauté scientifique, les médias, et les associations et autres représentants de la société civile.

11. <https://wesr.unep.org/med>

De même la Convention de Barcelone, qui fut pionnière en termes de Gestion Intégrée des Zones Côtières, ambitionne aujourd'hui d'être pareillement en pointe sur la mise en œuvre de la Planification de l'Espace Maritime. Ce concept, qui permet d'anticiper les difficultés issues à la fois de la compétition entre États et de la compétition entre activités sur l'utilisation des espaces maritimes, est activement étudié par l'Union européenne. Il est au cœur des nouveaux enjeux de négociation et de compromis entre différents intérêts et différentes catégories d'acteurs. Or le défi est majeur en Méditerranée, du fait de la géographie, de l'intensité des activités économiques, et des enjeux forts d'une biodiversité riche et spécifique, mais fragile.

Par ailleurs, le Plan Bleu et le Programme d'Actions Prioritaires mettent en œuvre des démarches participatives pour l'adaptation aux changements climatiques en zone littorale, permettant d'aboutir à des réformes législatives ou à l'élaboration de Plans Côtiers co-construits¹².

Les décisions politiques collectives concrètes restent la marque de fabrique de la Convention de Barcelone en Méditerranée. Dernier exemple, le REMPEC et le Plan Bleu ont collaboré pour venir informer et étayer une décision majeure prise à Antalya en Décembre 2021 à l'unanimité des Parties Contractantes à la Convention de Barcelone : le dépôt conjoint d'un dossier de désignation de la Méditerranée comme zone à basse émission de soufre (Med SECA) auprès de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Ce dépôt et son évaluation par le comité ad-hoc de l'OMI viennent d'être réalisés en 2022, permettant une entrée en vigueur de la réglementation correspondante en 2025, en particulier concernant l'utilisation de carburants à basse teneur en soufre. On estime que cette mesure pourrait permettre d'éviter au moins 1 100 décès prématurés par an en Méditerranée et plus de 2 000 cas d'asthme chez les enfants¹³. De plus, les pays envisagent une démarche similaire pour réduire la pollution aux dioxydes de soufre.

Reconnaissons toutefois, que le temps des négociations reste un temps très long : la décision de mener de premières études sur la désignation Med SECA a été initiée par la France début 2017, l'accord politique a été acté en décembre 2021, officialisé par l'OMI fin 2022, et entrera en vigueur en 2025. Restera ensuite le temps de la retranscription dans les droits nationaux et de la mise en œuvre sur le terrain. Même si le processus est lent, il constitue une avancée majeure dont les bénéfices restent indéniables et multiples.

12. <https://planbleu.org/projets/climagine/>

13. INERIS, CITEPA et Plan Bleu, Technical and feasibility study for the designation of Med SOx ECA, REMPEC, 2020 - ECAMED: A Technical Feasibility Study for the Implementation of an Emission Control Area (ECA) in the Mediterranean Sea, 2019

Au-delà de toutes ces décisions immédiates, il est important d'insuffler une vision de long terme et de partager des ambitions stratégiques. La Convention de Barcelone est l'unique enceinte qui organise des réflexions prospectives à plusieurs décennies dans la région méditerranéenne. Le Plan Bleu conduit actuellement une nouvelle étude prospective : Med2050¹⁴. Les caractéristiques définies par les Parties Contractantes incluent une prise en compte majeure de l'enjeu de protection de la mer Méditerranée et une réflexion centrée sur le développement durable de la région en 2050. Cette étude vise aussi à l'élaboration de scénarios mais surtout de chemins de transitions ainsi qu'à la prise en compte des spécificités des différentes sous-régions méditerranéennes.

En conclusion, le Plan d'Action pour la Méditerranée et ses centres d'activités, au service de la Convention de Barcelone, ont pris conscience de ce renouvellement des enjeux méditerranéens. Ils adaptent leurs travaux pour venir encore plus fortement soutenir les décisions intergouvernementales, mais aussi pour faciliter toutes les formes de décisions multi-acteurs, indispensables pour accélérer les transitions nécessaires, pour soutenir la mise en œuvre de projets locaux exemplaires et pour capitaliser sur les meilleures pratiques afin de faciliter le transfert d'expérience.



La Convention de Barcelone est une protection pour les écosystèmes de la Méditerranée ©Plan Bleu

14. <https://med2050.org/fr>

Enjeux des nouveaux polluants en Méditerranée : nature, conséquences, solutions

Dr Matthieu Duchemin, DM Conseil

Un environnement à protéger

Le bassin méditerranéen est un bassin hydrologique relativement fermé avec une entrée à l'ouest, le détroit de Gibraltar et deux autres à l'est du bassin, la jonction avec la mer Noire et le canal de Suez vers la mer Rouge. L'eau de cette mer se renouvelle environ tous les cent ans. Cette durée offre un temps de présence long pour les polluants, circulant ou non. Ce bassin est entouré de pays riverains avec une forte dichotomie économique et démographique entre les pays de la rive Nord et ceux de la rive Sud, donc de pressions anthropiques et de réglementation des milieux. Cet environnement qui a été favorable à l'émergence de nombreuses civilisations est néanmoins vulnérable. Il est qualifié d'oligotrophe, c'est-à-dire pauvre en nutriments et sels minéraux autorisant une diversité d'espèces mais peu abondantes, et en équilibre fragile. Pour clore cette brève introduction aux enjeux des pollutions émergentes, il faut ajouter qu'au-delà des pays riverains, par le truchement des bassins versants, les pollutions des activités urbaines, industrielles et agricoles des pays amonts sont charriées par les fleuves et les rivières qui les traversent et vont se jeter dans la mer. Le Rhône et le Nil en sont deux exemples remarquables des rives Nord et Sud. Enfin, l'expression « pollutions émergentes » peut porter à confusion car c'est plus la préoccupation de l'impact de polluants existants qui est nouveau, conséquence des avancées des connaissances scientifiques dans le domaine des sciences de l'environnement. C'est en tout cas l'interprétation qui sera retenue dans le présent propos.

Les sources de pollutions atmosphériques

L'activité anthropique du bassin méditerranéen peut simplement se comprendre en observant le trafic maritime. Le transport de containers, le vrac, les navires *ro-ro*, les tankers, les croisiéristes et autres ferries témoignent de la forte pression exercée par les activités industrielles sur ce milieu marin. Des dioxydes de soufre (SO_x) et d'azote (NO_x) sont émis par ce trafic et par les industries afférentes, importatrices ou exportatrices de produits manufacturés, énergétiques ou encore agricoles. Ces gaz s'ajoutent au dioxyde de carbone (CO₂), aux particules fines et aux aérosols qui sont transportés par la circulation atmosphérique au-dessus de toute la surface de la Méditerranée et bien sûr, au-delà. Les gaz vont alors se dissoudre dans l'eau, à l'instar du CO₂, et se transformer en acidifiant les couches d'eau. Cette contribution à l'acidification des océans est bien documentée à l'échelle du bassin méditerranéen et impacte les processus de calcification des squelettes externes des microorganismes et des invertébrés, par là même les ressources conchyliques, la chaîne trophique et les écosystèmes coralliens. L'annexe VI de la convention MARPOL de l'organisation maritime internationale instaure depuis le 1er janvier 2020 des teneurs maximums en soufre et azote dans les gaz d'échappement des navires marchands et délimite des zones

ECA (*Emission Controlled Area*) pour le soufre (SECA) et l'azote (NECA). Cette limite est fixée à 0,5% de teneur en soufre maximale dans les carburants, ce qui contraint au développement de nouveaux carburants ou de technologies d'épurateurs (*scrubbers*). Néanmoins, une SECA a été établie en Méditerranée réduisant à 0,1% la teneur en soufre au 1er janvier 2025.

Démographie et capacité de traitement de la pollution

Lorsqu'une région se développe économiquement, le réseau industriel se tisse et la démographie augmente. La pression exercée sur cet environnement s'accroît alors trivialement. Le besoin de traitement des eaux usées industrielles ou domestiques grimpe pour agir sur les substances chimiques préoccupantes dans les eaux rejetées ainsi que sur les résidus médicamenteux et les autres produits d'hygiène. La collecte et le traitement des eaux usées est la seule vraie mesure efficace de réduction d'impact sur l'environnement des effluents domestiques et industriels. Les données sur ce point sont malheureusement très hétérogènes et, si en 2017 le Programme des Nations Unies pour l'Environnement constatait que 79% des eaux usées étaient maintenant traitées dans les pays du pourtour méditerranéen, en application de la convention de Barcelone, une analyse fine des données montre des conclusions plus nuancées. Une grande disparité Nord et Sud existe, autant sur le développement économique que sur la réglementation environnementale. Les dernières données collectées datent en fait de 2010 et montrent, par exemple, que plus de 80% des effluents domestiques, ou industriels, charriant des résidus non biodégradables et potentiellement toxiques sont déchargés à la mer ou dans les rivières, sans traitement tertiaire.

D'autre part, la capacité de traitement des stations de traitement des eaux usées peut rapidement être dépassée par une démographie qui explose pendant les saisons touristiques, ou par des pluies d'orages plus violentes et plus fréquentes, conséquences du changement climatique. Dans ces cas, les stations sont saturées, les rejets plus traités et l'environnement marin impacté directement. Enfin, la collecte des eaux usées est une problématique en soi. La grande majorité des installations actuelles sont déficientes. Le réseau est ainsi sujet à des fuites ou à des obstacles, diminuant l'efficacité globale du traitement des effluents industriels ou domestiques. Le dimensionnement, le financement et l'entretien de ces technologies et de ces réseaux sont souvent des freins pour des régions également touristiques. Le numérique et le digital ou l'intelligence artificielle offrent des outils très prometteurs, pour une meilleure protection de l'environnement marin méditerranéen, mais la plupart du temps ignorés.

Les polluants émergents dans le milieu marin

Qu'ils soient transportés par l'air sous forme de particules ou d'aérosols, par les eaux

de surface, ou dans les effluents des eaux usées traitées partiellement, ou directement déchargés dans les zones côtières, les polluants ont une probabilité presque certaine de se retrouver dans le milieu marin. Dans l'Union européenne, la mise sur le marché et l'utilisation de produits chimiques sont régies par des directives ou des règlements qui visent à réduire le risque d'impact environnemental de nombreux produits chimiques essentiels à notre vie en société : les pesticides, les biocides, les détergents, les produits industriels et même les produits pharmaceutiques. Des dossiers réglementaires de plusieurs milliers de pages et d'essais sur la persistance, la mobilité dans les compartiments environnementaux et l'écotoxicité, sont générés pour chaque substance chimque et le risque environnemental y est évalué par des méthodologies partagées par la communauté scientifique. C'est ainsi que le règlement (CE) 1907/2006 dit REACH¹ a permis, depuis 2010, l'enregistrement et l'évaluation de plus de 25 000 substances d'utilisation industrielle dont 223 sont aujourd'hui inscrites à l'annexe XVII, comme substances extrêmement préoccupantes. Néanmoins, les méthodes d'évaluation du risque chimique en milieu marin sont très influencées par ce qui est connu du fonctionnement des écosystèmes d'eau douce et bon nombre de spécificités de cet environnement salé ne sont que trop grossièrement prises en compte, par un déficit de connaissances. Le progrès technique et les nouvelles connaissances scientifiques sont intégrés dans les cycles de révision de ces réglementations sur la sécurité des produits chimiques et c'est alors que de nouvelles préoccupations sociétales émergent. Actuellement, outre les perturbateurs endocriniens, des inquiétudes naissent sur la présence de déchets microplastiques. D'autres molécules très persistantes, comme les substances per- et poly-fluoroalkylées (PFAS), utilisées dans de nombreuses applications, comme dans les moyens de lutte anti-feu, font également l'objet de préoccupations émergentes. Il est important alors de distinguer les propriétés intrinsèques sur l'environnement des effets indirects, pour bien comprendre si une réglementation sur la mise sur le marché, l'utilisation ou la gestion des déchets, ou encore sur le traitement des effluents serait la plus efficace. En réalité, derrière ces préoccupations se cachent bien souvent la question de notre mode de vie, des réglementations en place et de leur application.

Les limitations des protocoles de la convention de Barcelone

La Convention de Barcelone a fixé une politique régionale pour la protection du milieu marin et du littoral méditerranéen depuis 1976. Elle est déclinée en sept protocoles en fonction de différentes sources de pollution ou d'activités anthropiques. Trois protocoles peuvent gérer les polluants émergents. Le protocole gérant la prévention des pollutions et des situations critiques ne traite que des pollutions accidentelles. Or les polluants émergents sont issues d'activités anthropiques usuelles et continues,

1. REACH est un règlement européen (règlement n°1907/2006) entré en vigueur en 2007 pour sécuriser la fabrication et l'utilisation des substances chimiques dans l'industrie européenne.

exerçant des effets à long terme pouvant être irréversibles et irrémédiables. Le protocole qui traite des pollutions d'origine telluriques vise à réduire de 20% les émissions d'une liste fixe de substances chimiques d'ici 2024. Ce protocole étend bien son action à l'ensemble du bassin hydrologique, c'est-à-dire au-delà des pays du pourtour méditerranéen, mais ne peut pas prendre en compte des nouvelles substances dont la préoccupation environnementale émergerait, comme les perturbateurs endocriniens. Le protocole dit « *offshore* » qui vise l'exploration et l'exploitation des fonds marins, ne traite en réalité que de l'industrie pétrolière et gazière. Il surveille une liste négative, à nouveau fixe, de substances réputées dangereuses. Or, en 2010, en Atlantique Nord-Est, dont le milieu marin est protégé par la convention OSPAR signée en 1992², plus de 950 millions de tonnes de produits chimiques étaient utilisées par cette industrie. Ces « *offshore chemicals* » ou OFC sont utilisées dans toutes les phases de l'exploration et de l'exploitation pétrolière et sont très diverses, les industriels recherchant toujours la meilleure performance au meilleur coût pour telle exploitation et telle application. Dans cette région, ils font l'objet de dossiers scientifiques et réglementaires d'évaluation de risque, avant d'être déployés dans le milieu marin. En Méditerranée, ce protocole ne permet pas, actuellement, d'introduire l'innovation technologique nécessaire à cette activité, tout en poursuivant son objectif de protection de l'environnement. Enfin, ce protocole, en l'état actuel, ne traite pas non plus d'exploitation minière. Mais, la plus grande faiblesse de ces protocoles est l'absence de référence aux réglementations de gestion des produits chimiques citées dans le paragraphe précédent et surtout d'harmonisation sur les termes et méthodologies employées. Cette situation ne permet pas de faire coller la protection de l'environnement marin aux réalités sociétales en constante évolution.

2. La Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, dite Convention OSPAR, a été signée à Paris le 22 septembre 1992. Elle vise à prévenir et éliminer la pollution marine résultant des activités humaines en Atlantique Nord-Est afin d'en protéger les écosystèmes et la diversité biologique.

Conclusions et recommandations

Ce sont les connaissances scientifiques, notamment acquises grâce aux dossiers d'évaluation de risque environnemental requis par les réglementations de gestion des produits chimiques, qui mettent en évidence des polluants émergents. Mais, leur impact environnemental, *a contrario*, est rarement repris par les réglementations environnementales, comme la Convention de Barcelone dont on connaît l'importance pour la Méditerranée. Entre 2008 et 2010, la Convention OSPAR et la réglementation REACH, qui toutes deux possédaient une obligation d'évaluation du risque environnemental des mêmes produits chimiques utilisés par l'industrie pétrolière, avaient œuvré à faire converger leurs définitions et leurs méthodes, pour éviter des distorsions juridiques. Mais, depuis, d'autres signaux positifs sont apparus comme ceux émis par les pays du sud et de l'est du bassin Méditerranéen qui se dotent actuellement de nouveaux outils législatifs sur la sécurité des produits. Ainsi, la Turquie va mettre en place, dès le 31 décembre 2023, le KKDIK³ qui devrait sécuriser aussi la fabrication et le rejet des substances chimiques dans ce pays. Dans ces conditions, il est désormais primordial que les protocoles de la Convention de Barcelone soient révisés en profondeur, pour prendre en compte les nouvelles connaissances sur les polluants émergents et les nouvelles pratiques méthodologiques. Dans le cas inverse, l'écart entre les ambitions initiales de la Convention et la protection du milieu marin méditerranéen ne fera que continuer à croître.

3. La réglementation KKDIK (TURKEY-REACH), entrée en vigueur en 2017, est l'équivalent turc de la réglementation européenne REACH.

RETROUVEZ AUSSI LE CESM À TRAVERS :

Centre de réflexion stratégique, le CESM diffuse plusieurs publications régulières sur la stratégie navale et les principaux enjeux maritimes.

Études marines

Des regards croisés sur un sujet maritime, de géopolitique, d'économie, d'histoire...

Brèves marines

Diffusée par mail, cette publication offre chaque mois un point de vue à la fois concis et argumenté sur une thématique maritime d'actualité.

Les amers du CESM

Cette revue de veille hebdomadaire, également diffusée par mail, compile les dernières actualités concernant le domaine naval et maritime.

La passerelle

À travers ce webinaire, découvrez les missions et les opérations de la Marine nationale en interagissant avec les femmes et les hommes qui la composent.

Echo

Deux fois par mois, le CESM reçoit un invité qui partage ses connaissances et son expertise sur un sujet de stratégie maritime.

Périscopes

Ce podcast permet de croiser les regards de différents experts sur une thématique liée aux enjeux navals et maritimes.



Ces publications sont disponibles en ligne à l'adresse suivante :
defense.gouv.fr/cesm

Vous pouvez également vous abonner sur simple demande à :
cesm.editions.fct@intradef.gouv.fr

Les numéros publiés :

N°1- *L'action de l'État en mer et la sécurité des espaces maritimes. La place de l'autorité judiciaire.* Octobre 2011

N°2- *Planète Mer. Les richesses des océans.* Juillet 2012

N°3- *Mer agitée. La maritimisation des tensions régionales.* Janvier 2013

N°4- *L'histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870.* Mars 2013

N°5- *La Terre est bleue.* Novembre 2013

N°6- *Les larmes de nos souverains. La pensée stratégique navale française.* Mai 2014

N°7- *Union européenne : le défi maritime.* Décembre 2014

N°8- *Abysses.* Juin 2015

N°9- *Outre-mer.* Décembre 2015

N°10- *Marines d'ailleurs.* Juin 2016

Hors série- *Ambition navale au XXI^e siècle.* Octobre 2016

N°11- *Littoral.* Décembre 2016

Hors série- *La mer dans l'Histoire.* Mars 2017

N°12- *Ruptures.* Juin 2017

N°13- *Marins.* Décembre 2017

N°14- *Liberté.* Juin 2018

Hors série- *La Marine dans la Grande Guerre.* Novembre 2018

N°15- *Nourrir.* Janvier 2019

N°16- *Énergies.* Juin 2019

N°17- *Stratégie.* Janvier 2020

N°18- *Enjeux climatiques.* Juin 2020

N°19- *Les détroits de l'océan Indien.* Mai 2021

N° 20- *Air et Mer.* Novembre 2021

Hors série- *La Marine nationale au service des français.* Mars 2022 (réédition avril 2023)

N°21 - *Europe, coopération pour une ambition navale.* Juin 2022

N°22 - *Fonds marins.* Octobre 2022

Hors-série - *Le réarmement naval militaire dans le monde.* Mars 2023

N°23 - *La Méditerranée.* Mai 2023

ISSN 2119-775X

Dépôt légal Mai 2023
Achevé d'imprimer au 2^e trimestre 2023
Impression Sipap-oudin, Poitiers

LA MÉDITERRANÉE

La Méditerranée est sans doute un de ces espaces auxquels il est important de porter une attention particulière alors que les tensions régionales et mondiales s'accroissent. En effet, guerres civiles, déstabilisations, montée de l'islamisme radical, distorsions économiques grandissantes entre le nord et le sud, explosion des flux migratoires, rivalités pour les richesses économiques et énergétiques, incompréhension grandissante entre le nord et le sud ont marqué ces dernières décennies dans tout le bassin méditerranéen.

À ces tensions de nature politique, il faut désormais ajouter les enjeux environnementaux, particulièrement importants dans cette mer presque fermée où les activités humaines se multiplient.

Le constat global est pour le moins préoccupant. L'ambition de ce numéro est d'aborder quelques points qui semblent importants pour comprendre les dynamiques en jeu aujourd'hui en Méditerranée et de donner quelques clés de lecture et de compréhension.